Chapitre 3. Un climat démocratique? Le rôle de l'opinion publique dans l'adoption de la tarification du carbone dans les provinces canadiennes¹

David Houle²

Introduction

Dans le contexte canadien, les gouvernements provinciaux jouent un rôle important dans l'élaboration des politiques de lutte aux changements climatiques, notamment par leurs efforts de mise en œuvre de mécanismes de tarification du carbone. Cet ensemble diversifié d'instruments de politiques publiques vise à imposer un prix sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) avec l'objectif d'inciter les consommateurs et les entreprises à tenir compte de l'impact de leurs décisions sur le climat. L'intérêt des gouvernements provinciaux en matière de protection du climat n'est pas nouveau. Les premiers plans d'action provinciaux dans ce domaine datent de 1995. À l'époque, après avoir considéré l'adoption d'une taxe carbone dans les années 1990s (Macdonald et coll., 2011), le gouvernement fédéral libéral avait annoncé un ensemble d'actions en changements climatiques afin de mettre en œuvre le Protocole de Kyoto, ratifié par le Premier Ministre Jean Chrétien en décembre 2002 (Harrison, 2007). Durant cette période, les actions fédérales en matière de protection du climat culminèrent par la publication, le 16 juillet 2005, de l'*Avis d'intention pour réglementer les émissions des gaz à effet de serre qui sont produites par les grands émetteurs finaux*, une réglementation visant les grandes entreprises et qui incluait plusieurs mécanismes de tarification du carbone³.

L'élection d'un gouvernement fédéral conservateur en 2006 changea la donne de manière fondamentale. Pour plusieurs observateurs et dirigeants provinciaux, il semblait maintenant peu probable que le gouvernement fédéral s'engage sur la voie de la tarification du carbone. L'approche privilégiée par le nouveau gouvernement fédéral était celle d'une réglementation sectorielle, basée sur des normes réglementaires traditionnelles (une approche parfois d'écrite comme 'command-and-control') consistant essentiellement à fixer des cibles d'émission que les industries devaient respecter sans que des mécanismes de flexibilité (par exemple, des permis échangeables) soit disponibles. Bien que des négociations aient été entamées avec de nombreux secteurs industriels (Munroe, 2016), seulement deux secteurs ont été réglementés, celui des transports et des centrales au charbon (Commissaire à l'environnement, 2012).

¹ Ce texte est une version prépublication d'un chapitre de l'ouvrage *Démocratie et politiques publique* sous la direction de Jérôme Couture et Steve Jacob à paraître aux Presses de l'Université Laval: <https://www.pulaval.com/produit/democratie-et-politiques-publiques>.

Une version antérieure de ce chapitre a également été publié dans Houle, David (2015). *Carbon Pricing in Canadian Provinces: from Early Experiments to Adoption (1995-2014)*. Ph.D. Thesis. Department of Political Science. University of Toronto.

² Les opinions exprimées dans ce chapitre sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de son employeur.

³ Ces mécanismes incluaient des options de conformité souple (en anglais *flexible compliance options*), des crédits échangeables, une reconnaissance de crédits de carbone internationaux, ainsi qu'un « mécanisme d'assurance de prix » pouvant être mis en place pour « ... s'assurer que toutes les GEF (grands émetteurs finaux) soient en mesure d'atteindre leurs obligations réglementaires à un coût qui serait inférieur à 15 \$ la tonne pour la période de 2008-2012. » (Gouvernement du Canada, 2005 : 2497).

C'est dans ce contexte que les provinces, de plus en plus au fait des impacts des changements climatiques sur leur territoire et des opportunités économiques créées par la croissance des industries vertes, devinrent plus actives en matière de changements climatiques. Elles craignaient moins, comme cela était le cas sous les précédents gouvernements fédéraux de Jean Chrétien et Paul Martin, un possible dédoublement de leurs efforts avec ceux du fédéral (Houle et coll., 2014, Houle, 2015). Certains gouvernements provinciaux incluant le Québec, l'Ontario, la Colombie-Britannique, le Manitoba, et l'Alberta adoptèrent des approches innovatrices en matière de changements climatiques. Simultanément, ces provinces firent preuve d'une préférence en faveur de la tarification du carbone, qui constitua un élément central de leur politique climatique, via l'adoption de taxes sur le carbone ainsi que de systèmes d'échange de droits d'émission (Houle, 2015). De manière inattendue, l'adoption de ces instruments peut être observée autant dans les provinces où une majorité de la population supporte la tarification du carbone que dans celles où seulement une minorité d'électeurs s'expriment en sa faveur. *Doit-on en conclure que les décideurs publics ne tiennent pas compte de l'opinion publique sur la question de la tarification du carbone?*

Ce chapitre va explorer cette question tout d'abord en définissant la tarification du carbone et montrant le momentum à l'échelle internationale en faveur de son adoption. Par la suite, pour comprendre le lien entre l'opinion publique et l'émergence de la tarification du carbone dans le contexte canadien nous examinons tout d'abord l'évolution de l'opinion publique à ce sujet et, en particulière, les différences interprovinciales. La dernière section de ce chapitre propose des études de cas, en commençant par celui de la Colombie-Britannique où la taxe carbone instaurée dans cette province fit l'objet d'une intense controverse, surtout pendant les élections provinciales de 2009. Nous comparons ensuite cette campagne électorale avec d'autres élections provinciales de cette période, notamment celles de l'Ontario de 2011 et du Québec en 2012. Ces comparaisons nous permettent de constater, lorsqu'elles sont associées aux observations des données d'opinion publique, que le manque de support initial pour la tarification du carbone n'a, règle générale, empêché les gouvernements provinciaux de s'engager dans cette voie.

En fait, dans le cas de la Colombie-Britannique, il est possible de montrer que la taxe sur le carbone de la province, relativement impopulaire au moment de son adoption, a vu sa popularité augmentée après sa mise en œuvre, et reçoit à présent le support d'une majorité de la population et des partis d'opposition.

Dans le cas de l'Ontario cependant, une autre dynamique peut être observée. La présence d'un gouvernement minoritaire libéral et la prépondérance des questions énergétiques, notamment le prix de l'électricité, semble avoir entraîné le report de l'adoption du système ontarien de plafonnement et d'échange de droits d'émission. L'adoption de ce système a été complétée seulement après la victoire électorale des libéraux en 2015 et le retour d'un gouvernement majoritaire libéral.

Pour ce qui est du Québec, un gouvernement péquiste minoritaire dirigé par Pauline Marois a complété la mise en œuvre du système de plafonnement et d'échange de

droits d'émission débuté sous le gouvernement libéral de Jean Charest. Toutefois, contrairement à la situation prévalant en Ontario et en Colombie-Britannique, le contexte québécois se caractérise par la présence d'un fort consensus entre les principaux partis politiques sur la question de la tarification du carbone.

Notre principale conclusion est que la mise en œuvre de la tarification du carbone peut se faire malgré une controverse importante, dans la mesure où le gouvernement maintient son contrôle de la majorité des sièges au sein de l'assemblée législative provinciale. Lorsqu'un gouvernement se retrouve dans une situation minoritaire, la tarification du carbone a été maintenue seulement dans un contexte de consensus inter-partisan et donc de l'absence de controverse électorale à ce sujet. Cette observation supporter l'idée que les gouvernements minoritaires font davantage preuve de prudence en matière législative, surtout concernant les enjeux de politiques publiques qui peuvent susciter des controverses (Pétry et Harmatz, 1995; Tellier, 2006; Russell, 2008; Dufresne et Nevitte, 2012).

La tarification du carbone et, les changements climatiques, ont, à certains moments et dans des provinces spécifiques, dont l'Alberta, l'Ontario et la Colombie-Britannique, fait l'objet de controverses électorales. Ce sont les partis de droite qui ont eu davantage de succès à mobiliser leurs partisans contre la tarification du carbone et les politiques climatiques que les partis progressistes. Cela s'explique par le degré plus grand de scepticisme quant aux changements climatiques et à l'intervention étatique exprimé par les électeurs de droite, qui se manifeste par une opposition beaucoup plus marquée à la tarification du carbone parmi ce groupe d'électeurs (Lachapelle, et coll., 2012).

Par exemple, dans le cas du Nouveau Parti Démocratique (NPD) de la Colombie-Britannique, l'opposition à la taxe carbone de cette province lors de la campagne électorale de 2009 a placé nombre de ses partisans dans une situation de dissonance cognitive : leur parti de prédilection s'opposait à une politique qu'ils approuvent. De nombreux groupes progressistes et des universitaires, généralement sympathiques au NPD, prirent leur distance de la campagne de ce parti ou appuyèrent celle du gouvernement libéral qui avait mis en œuvre la taxe carbone. L'opposition du NPD à la taxe carbone ne permit pas à la formation politique de faire la percée espérée par les stratèges du parti dans les comtés ruraux et dans le nord de la province, où l'opposition à la tarification du carbone était particulièrement forte. C'est sans doute ce qui explique la décision du NPD dans les élections subséquentes d'appuyer la taxe carbone.

Pourtant, la même stratégie est généralement considérée comme ayant contribué aux succès électoraux du Parti conservateur, lors des élections fédérales de 2008 ou du Parti progressiste conservateur de l'Ontario, durant les élections de 2011. Encore que, dans le cas des progressistes conservateurs de l'Ontario, l'augmentation de leur soutien populaire (+3,8% des voix exprimées), par rapport à l'élection précédente, et de leur présence parlementaire (+12 sièges) n'ait pas été assez importante pour que le parti puisse former un gouvernement.

Avant de présentations les observations appuyant notre conclusion, il vaut la peine surtout pour les lecteurs moins familiers avec l'évolution récente des politiques climatiques canadiennes de définir ce qu'est la tarification du carbone et exposer les différentes composantes d'un sujet d'étude à la fois passionnant mais complexe.

La tarification du carbone

La tarification du carbone est devenue l'instrument privilégié des politiques environnementales et climatiques, sans toutefois avoir remplacé les normes d'émission et autres formes de réglementation traditionnelles.

Plus précisément, les taxes carbone et les systèmes de plafonnement et d'échange sont des « règlements qui encouragent les changements de comportement par des signaux de marché plutôt que par des directives explicites concernant les quantités de pollution ou les méthodes de réduction acceptables (traduction libre) » (Stavins, 2005: 1). La promesse de la tarification du carbone est la maîtrise des émissions de gaz à effet serre (GES) afin d'éviter une augmentation incontrôlée de leur concentration dans l'atmosphère terrestre ce qui entraînerait des bouleversements climatiques rapides, auxquels il serait difficile et coûteux de s'adapter (GIEC, 2014). L'imposition d'un prix sur le carbone permet de corriger une faille du libre marché, qui n'impose aucun coût pour un service essentiel rendu aux citoyens et aux entreprises par l'atmosphère de notre planète et ses écosystèmes : le stockage du carbone relâché par les activités humaines. La tarification du carbone crée un incitatif économique visant à influencer le comportement des citoyens et des entreprises, tout en les laissant libres de faire les choix qui leur conviennent le mieux en matière de consommation et d'investissement.

Malgré le succès mitigé des efforts de coordination internationale, un nombre grandissant d'états, nationaux et sous-nationaux, ont adopté des mécanismes de tarification du carbone incluant la Californie, l'Union Européenne et la Chine pour un total de 67 juridictions en 2017 (World Bank, 2017). Ce chiffre inclut 42 pays et 25 villes, États et provinces qui utilisaient ou envisageaient d'utiliser des instruments de tarification du carbone, soit des taxes sur le carbone, soit des marchés de droits d'émission, ou les deux (World Bank, 2017 : 12). Outre l'adoption de marché de droits d'émission au niveau régional dans l'Union européenne (*European Union Emission Trading System* ou *EU ETS*), dans le nord-est des États-Unis (*Regional Greenhouse Gas Initiative* ou *RGGI*) et en Californie, au Québec et en Ontario (dans le cadre de la *Western Climate Initiative*), des pays développés tels que le Japon, la Corée du Sud et la Nouvelle-Zélande ont également adopté ou envisagent l'adoption de mécanismes de prix du carbone. Enfin, la tarification du carbone prend de l'essor en dehors des pays de l'OCDE, y compris en Amérique du Sud et dans les anciennes républiques soviétiques. Finalement, en Chine, après quelques années de projets pilotes à l'échelle locale, le gouvernement chinois a annoncé le 19 décembre 2017 les détails entourant la mise en œuvre d'un marché carbone à l'échelle du pays qui devrait couvrir le secteur de la production d'électricité. Déjà, environ 15% des émissions mondiales sont couvertes par un mécanisme de tarification du carbone, une proportion qui est en forte progression depuis 2004 (World Bank, 2017 : 13). Alors que la plupart des juridictions mettent en

œuvre des marchés d'émission, les pays scandinaves et la Colombie-Britannique ont préféré adopter des taxes carbone (World Bank, 2017).

Dans le cas de la taxe carbone, un prix est imposé par les gouvernements sur chaque tonne de GES produite, généralement par le biais d'une taxe sur les carburants fossiles. Pour ce qui est d'un marché d'émissions, l'État crée des permis échangeables dont les prix peuvent varier librement, selon l'évolution de l'offre et de la demande. Alors que les citoyens et les entreprises réglementées connaissent le montant précis du tarif carbone imposé par le gouvernement via une taxe carbone, dans le cas d'un marché d'émission c'est la quantité de droits d'émission disponible qui est connue à l'avance.

Dans certains cas, la quantité de droits d'émission mis sur le marché diminuera d'année en année. Dans le contexte d'un marché du carbone réglementé, le nombre de droits d'émission mis à la disposition des entreprises constituera donc un plafond qui s'appliquera à l'ensemble des installations incluses, par exemple, celles émettant plus de 25,000 tonnes de dioxyde équivalent par année (ou tCO₂e), comme c'est le cas au Québec. Il s'agit alors d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Cependant, dans certaines juridictions, on ne viendra pas imposer de limite sur la quantité totale de crédits échangeables disponibles. Il s'agira alors quand même d'un marché de droits d'émission mais sans plafond. L'Alberta a adopté un tel système en 2007. Il existe également des marchés du carbone volontaire, dont les règles sont fixées par les participants eux-mêmes ou par une tierce partie privée. Cependant, nous nous intéressons ici au marché du carbone réglementaire, dont les règles de fonctionnement font l'objet d'une législation ou une réglementation gouvernementale (par exemple, c'est le chapitre Q-2, r. 46.1 *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre* qui dicte les règles relatives au fonctionnement du marché du carbone du Québec).

La tarification du carbone dans les provinces canadiennes

Au cours de la dernière décennie les gouvernements provinciaux canadiens se sont démarqués par leurs politiques climatiques innovatrices (National Round Table on the Environment and the Economy, 2012: 31; Holmes et coll., 2012). Les mécanismes provinciaux de tarification du carbone ont été mis en place depuis 2007 après les élections canadiennes de 2006 et l'arrivée au pouvoir de gouvernement fédéral conservateur de Stephen Harper perçu par les gouvernements provinciaux comme étant moins actif en matière de politiques climatiques et peu enthousiaste quant à la tarification du carbone.

Durant cette période, les provinces canadiennes ont adopté quatre types d'instruments de tarification du carbone: des taxes carbone (au Québec en 2007 et au Manitoba en 2011), une taxe carbone neutre sur le plan des recettes fiscales (en Colombie-Britannique en 2008), un système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions (au Québec en 2013 et en Ontario en 2015) et un système d'échange de droits d'émission fondé sur des cibles d'intensité et sans plafond (en Alberta en 2007). Au Québec, la taxe carbone a été remplacée par un système de plafonnement et d'échange

des droits d'émission à partir de 2013. Pour sa part, l'Ontario a abandonné son marché du carbone après l'élection du gouvernement progressiste conservateur de Doug Ford en 2018.

Depuis 2015, et l'élection d'un nouveau gouvernement fédéral, le paysage de la tarification du carbone dans les provinces a connu une évolution importante, alors que le gouvernement fédéral adoptait un *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* qui incluait un mécanisme fédéral de tarification du carbone. Par exemple, l'Alberta a adopté une taxe carbone, mise en œuvre le 1 janvier 2017 ainsi qu'un système basé sur les prélèvements sur les émissions et le rendement selon les émissions.

Par ailleurs, le cadre fédéral de tarification du carbone reconnaît les décisions des provinces en ce domaine, mais fixe des objectifs, en visant notamment un prix du carbone un prix du carbone (allant de 10\$ par tonne de CO₂e en 2018 à 50\$ en 2022) devant être adopté par chaque province en utilisant : « 1) un système explicite qui se fonde sur les tarifs (et une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique, ou un système basé sur les prélèvement sur les émissions et le rendement comme en Alberta); ou 2) un système de plafonnement et d'échange (p. ex. celui du Québec) » (voir Directives concernant le modèle pancanadien de tarification du carbone).

L'opinion publique provinciale et la tarification sur le carbone

Considérant l'adoption des politiques de tarification du carbone dans les provinces canadiennes, et en particulier le fait que certaines provinces adoptèrent ces politiques relativement tôt alors que d'autres ne l'ont toujours pas fait une décennie plus tard une hypothèse attrayante est que ces variations peuvent être expliquées par l'évolution de l'opinion de l'opinion publique sur cette question est les différences interprovinciales. Cette hypothèse, commune dans la littérature portant sur les études électorales et les politiques publiques, veut que les décideurs soient attentifs aux préférences des électeurs au moment de l'élaboration des politiques dans différents domaines, incluant l'environnement (par exemple, voir Harrison, 1993 pour l'application de cette hypothèse dans le contexte du fédéralisme canadien et des politiques environnementales).

Les données disponibles sur l'opinion publique canadienne sur la question de la tarification du carbone montrent une évolution importante de l'attitude des canadiens à l'égard de la tarification du carbone de 1991 à 2014 (voir graphique 1). Alors que le nombre de répondants favorables à la tarification du carbone était de 25% en juillet 1991 il était de 37% en 1994. Dix ans après, soit en 2004, soit deux ans après la ratification du Protocole de Kyoto par le Canada, la proportion de canadiens en faveur de l'imposition d'un prix sur le carbone était la même, toujours à 37%. Le soutien à la tarification du carbone progressa alors rapidement, sans toutefois qu'une majorité de canadiens soit en faveur de la tarification du carbone, au moment de son adoption par l'Alberta et le Québec en 2007 ou la Colombie-Britannique en 2008. Cependant, pour la première fois en 2009, une pluralité de canadiens auraient appuyé la tarification du carbone et une majorité en 2010. Depuis, le support pour la tarification du carbone est demeuré au-

dessus de la barre des 50% jusqu'en 2013, atteignant un sommet de 57% en 2012. En 2014, la dernière année pour laquelle nous incluons des données, les canadiens semblaient également divisés sur la question, à 48% en faveur et 48% s'opposant à ces politiques.

Graphique 1. Attitudes des canadiens face à la tarification du carbone, de 1991 à 2014

Sources: Données collectées par la firme Environics et disponible au *Canadian Opinion Research Archive (CORE)*, *Queen's University*. Les données pour 2013 et 2014 proviennent de Martin-Morin et coll. (2015). Les tailles d'échantillon, les marges d'erreur, et les questions posées varient d'un sondage à l'autre.

Nous savons également que des différences significatives existent quant au soutien exprimé pour diverses formes de tarification du carbone, les marchés d'émission étant généralement plus populaires que les taxes carbone. Cette différence n'est pas toujours prise en compte dans les enquêtes d'opinion publiques, surtout celles réalisées dans les années 90 et au début des années 2000, qui mentionnaient seulement une hausse du coût de l'essence (ou de l'énergie) comme mesure incitative à la réduction de GES ou une taxe carbone, omettant de mentionner les marchés de droits d'émission. Les études plus récentes cependant introduisent ces distinctions.

Par exemple, Borick, Lachapelle, Rabe (2012: 12) affirment que le support pour la taxe carbone, sans coûts spécifiés pour les ménages, s'établit à 50% des répondants alors que 63% des personnes interrogées appuient un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission lorsqu'il est associé à un coût de 15 \$ par mois pour les ménages (Borick, Lachapelle, Rabe, 2012: 12). À bien des égards, ces résultats ne sont pas surprenants. Alors que de nombreux répondants associeront une nouvelle taxe à l'augmentation de leur fardeau fiscal, la même association ne sera pas nécessairement

présente dans le cas d'un marché de droits d'émission⁴. La taxe carbone est donc parfois un instrument plus visible, surtout s'il s'agit d'une mesure budgétaire ou législative, contrairement aux marchés d'émission qui sont adoptées à l'issue d'un processus réglementaire généralement plus discret. Cependant, l'impact d'un instrument de tarification du carbone sur les particuliers et les entreprises dépendra de son design. Dans certains cas, il est possible qu'un marché de droits d'émission ait davantage d'impacts économiques qu'une taxe carbone sur les entreprises et les citoyens, surtout si cette dernière s'accompagne de mesures fiscales, incluant des réductions d'impôts des particuliers et/ou des corporations et des paiements directs aux ménages comme c'est le cas en Colombie-Britannique.

Une autre distinction importante est le niveau de support différent que reçoit la tarification du carbone d'une province à l'autre. Lachapelle, Borick et Rabe (2012), révèlent que l'appui aux taxes carbones en 2012 variaient de 37 à 57%, étant le plus faible en Alberta et en Saskatchewan et le plus élevé au Québec. Pour sa part, la notion de système de plafonnement et d'échange de droits d'émission recevait un support plus élevé dans toutes les provinces, qui variait de 47% en Alberta/Saskatchewan à 67% pour le Québec. Or, comme nous l'avons déjà remarqué, le Québec et l'Alberta furent les deux premières provinces à mettre en œuvre des instruments de tarification du carbone. Par ailleurs, la Saskatchewan avait également adopté une législation prévoyant un mécanisme de tarification du carbone en 2009. Cependant, cet instrument n'a pas été mis en œuvre.

Tableau 1. Pourcentage de répondants supportant modérément ou fortement une taxe sur le carbone ou un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission dans les provinces canadiennes (Lachapelle et coll., 2012).

	Taxe sur le carbone	Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission
Colombie-Britannique	55%	57%
Québec	57%	67%
Ontario/Manitoba	50%	58%
Provinces de l'Atlantique	48%	55%
Alberta/Saskatchewan	37%	47%
Canada	51%	58%

Les études récentes vont dans le même sens, montrant une fragmentation de l'opinion publique sur la question de la tarification du carbone et de différences importantes entre les provinces. Mildenberger et coll. (2016) observent de manière détaillée cette fragmentation en utilisant des techniques de modélisations sophistiquées leur permettant de générer des estimés pour chaque circonscription électorale fédérale. Selon les données de Mildenberger et coll. (2016), le système d'échange de droits d'émission recevait un support majoritaire dans toutes les provinces canadiennes.

⁴ Il est à noter que dans le cas des résultats rapportées par Borick, Lachapelle, Rabe (2012) les coûts associés aux instruments ont parfois été divulgués aux répondants, pour justement tester cet effet, avec des résultats parfois inusités.

Cependant, leur étude suggère également que la taxe carbone reçoit un appui majoritaire seulement dans les grands centres urbains du pays ainsi que dans la presque totalité des circonscriptions de la Colombie-Britannique, à quelques exceptions près, et du nord du Manitoba.

Sur la base de ces observations, nous nous devons donc de ne pas accepter pour l'instant l'hypothèse, pourtant d'apparence raisonnable, voulant que les provinces dont l'opinion publique est en faveur de la tarification du carbone soient les premières à adopter cet instrument. Il est aisé de constater que ce n'est pas le cas. Malgré l'impopularité de la tarification du carbone en Alberta, elle fut l'une des premières provinces, avec le Québec, à adopté une telle politique.

Par ailleurs, en 2007, au moment où les gouvernements de l'Alberta, du Québec mettaient en œuvre leur première politique de tarification du carbone, respectivement un système d'échange de droits d'émission fondé sur des cibles d'intensité et une modeste taxe sur le carbone, et que la Colombie-Britannique envisageait l'imposition d'une taxe carbone neutre sur le plan des recettes fiscales, le support pour la tarification du carbone était relativement modeste, à environ 46% pour l'ensemble du Canada. Pourtant, quelques années après l'adoption de la tarification du carbone dans ces provinces, une majorité de canadiens appuyait cette idée. Par conséquent, l'adoption et la mise en œuvre des instruments de tarification du carbone ont précédé l'augmentation de l'appui pour ces instruments. En conséquence, la relation de causalité entre l'opinion publique et la tarification du carbone semble être inversé : le changement dans les politiques a précédé le changement dans l'opinion publique puisqu'il faudra attendre 2010, soit trois ans après l'adoption des premières expériences provinciales de tarification du carbone pour voir une majorité de canadiens appuyer cet instrument (encore qu'on pourra remarquer qu'une tendance à l'accroissement de la popularité de la tarification du carbone avait débuté dès 2006). En l'absence de mécanisme précis liant le changement dans les politiques à l'opinion publique, il serait cependant sans doute plus prudent de parler de covariation plutôt que de causalité.

Toutefois, afin d'explorer un tel mécanisme, le cas de la Colombie-Britannique est particulièrement intéressant. Dans le cas du Québec et de l'Alberta, nous sommes en droit de nous demander dans quelle mesure les résidents de ces provinces étaient au fait de l'existence de la tarification du carbone. Bien que l'on puisse trouver une couverture médiatique faisant état de l'opposition de certains groupes à l'établissement de la première taxe carbone du Québec, la redevance annuelle au Fonds vert, le consensus inter-partisan qui a caractérisé son adoption et sa mise en œuvre discrète par voie réglementaire ont fait en sorte qu'elle suscita relativement peu de débats publics. Dans le cas de l'Alberta, la mise en place d'un système d'échange de droits d'émission fondé sur des cibles d'intensité sur base d'intensité, via le 2007 *Specified Gas Emitters Regulation (SGER)* demeure jusqu'à aujourd'hui un sujet technique peu familier au public en général. En comparaison, l'adoption de la taxe carbone en Colombie-Britannique a fait l'objet d'une couverture médiatique intense dans la province, au Canada ainsi qu'à l'international (incluant des articles publiés dans le *New York Times*, *The Economist*, *The Guardian*, et *Libération*, pour ne nommer que quelques publications étrangères qui ont suivi son adoption et sa mise en œuvre). Cela n'est pas surprenant étant donné les efforts

déployés par le gouvernement de la province pour faire la promotion de la mesure, son niveau relativement élevé (30\$/tCO₂e à partir de 2012 plutôt qu'environ 3\$/tCO₂e dans le cas de la taxe carbone québécoise) ainsi que son design inédit, notamment sa neutralité fiscale. Par conséquent, les citoyens de la Colombie-Britannique ont fait l'expérience de la tarification du carbone d'une manière beaucoup plus personnelle et intense que dans les provinces où la tarification du carbone a été moins visible.

Or, cette expérience de la tarification du carbone pourrait ne pas avoir été conforme aux appréhensions initiales, amplifiées par la controverse ayant marqué sa mise en oeuvre. Tout d'abord, l'opposition du secteur privé fut moins importante que certains observateurs avaient spéculés, en partie en raison des baisses d'impôts associés à la mise en œuvre de la taxe. Après tout, les résidents de la Colombie-Britannique émettent, en moyenne, environ 14 tonnes de gaz à effet de serre par année. En tentant compte du fait que la taxe couvre environ 70% des émissions de la province, une taxe carbone de 30\$ par tonne a un impact individuel d'environ de 294\$ par année (ce qui représentait 0,4% du revenu médian des résidents de cette province en 2013). Bien sûr, le calcul de l'effet net de la taxe carbone sur les ménages devrait également tenir compte de la réduction du fardeau fiscal des résidents de la province associée à la taxe ainsi que le dividende climatique de 100\$ par personne versé la première année de sa mise en oeuvre. L'expérience de la tarification du carbone pourrait donc avoir d'accroître le support pour cet instrument, une fois que certaines appréhensions initiales ne se réalisent pas. À cela viendrait s'ajouter l'effet de facteurs macroéconomiques et structurels, incluant la performance de l'économie de la province.

Un examen plus détaillé de l'évolution du soutien à la tarification du carbone en Colombie-Britannique va dans le sens de cette hypothèse. Comme l'illustre le graphique 2, le soutien à la taxe carbone a d'abord fortement diminué au moment de sa mise en œuvre initiale, passant de 54% en février 2008 à 40% en juillet 2008. Cela pourrait s'expliquer par l'effet combiné de la campagne de l'opposition néo-démocrate contre la taxe, la forte augmentation des prix de l'essence durant l'été 2008 et l'incertitude économique qui planait, dans le contexte de la crise financière qui secouait alors l'économie canadienne et américaine. Cependant, dans les mois suivant son introduction, l'appui à la taxe carbone a graduellement progressé pour atteindre 57% en novembre 2011 et 64% en novembre 2012 (The Environics Institute, 2012).

Graphique 2. Soutien à la taxe carbone en Colombie-Britannique

Source: The Environics Institute (2012), disponible sur CORA.

L'Institut Environics a également demandé aux résidents d'autres provinces s'ils étaient en faveur d'une taxe sur le carbone neutre en termes de revenus, tel qu'elle a été mise en œuvre en Colombie-Britannique. Le soutien d'une taxe sur le carbone similaire à celle de la Colombie-Britannique a régulièrement augmenté chez les résidents des autres provinces, atteignant une majorité (avec 58% en faveur) en novembre 2011. Cette augmentation des répondants supportant la mesure était accompagnée d'une réduction marquée de la proportion de personnes qui s'opposaient fortement à la mesure: de 38% en juillet 2008 à 22% en novembre 2012.

Études de cas : les élections provinciales et l'enjeu de la tarification du carbone

Jusqu'à présent, ce chapitre a établi que l'opinion publique était de plus en plus favorable à la tarification du carbone, notamment après l'adoption des premières expériences en 2007 et 2008. Cette évolution peut être observée même dans les provinces qui ont fait l'expérience des formes les plus visibles de cet instrument de politique, surtout la Colombie-Britannique. Cependant, l'émergence de la tarification du carbone, qui représente essentiellement l'introduction d'une nouvelle forme de taxation visant l'industrie et les citoyens, directement ou indirectement, a parfois fait l'objet de controverses publiques alimentées par les partis politiques pour en faire un enjeu électoral.

Bien que cette stratégie ait pu contribuer à la bonne fortune du Parti progressiste conservateur de l'Ontario lors de l'élection de 2011, qui a fait des progrès en termes de voix et de sièges, et des conservateurs fédéraux durant les élections canadiennes de 2008,

ce ne fut pas le cas pour le NPD de la Colombie-Britannique. Deux distinctions importantes peuvent être faites lorsque l'on considère le contexte politique entourant la tarification du carbone dans les provinces canadiennes.

Une première distinction doit être établie entre les provinces où il existe un consensus quant à l'utilisation de la tarification du carbone et les provinces où un tel consensus n'existe pas. Nous utilisons le terme consensus ici dans le sens d'un accord sur la nécessité de mettre en œuvre des mesures de tarification du carbone, au moins entre les partis politiques qui participent au processus d'élaboration des politiques par leur représentation au sein de la législature provinciale. Afin d'établir l'existence d'un tel consensus dans chaque province nous examinons l'importance de l'enjeu de la tarification du carbone au cours des élections provinciales entre 2006 et 2014 et les positions des partis politiques sur cette question.

La deuxième distinction concerne le contrôle législatif exercé par le gouvernement comme l'indique la présence ou l'absence d'un gouvernement minoritaire. Occurrence relativement rare dans le contexte canadien, un gouvernement est en position minoritaire lorsqu'il ne détient pas la majorité des sièges au sein d'une assemblée législative, une situation qui peut provoquer à certains moments clés du processus législatif, par exemple lors du vote sur le discours du trône ou l'adoption du budget, un vote de non-confiance à l'endroit du gouvernement et la tenue de nouvelles élections. C'est du moins la situation normale bien qu'il soit arrivé récemment que certaines procédures parlementaires, notamment la prorogation des travaux de la législature, soient utilisées pour éviter un vote de non-confiance. La littérature sur les gouvernements minoritaires, autant au Canada qu'à l'étranger, conclut que ces derniers semblent plus réactifs à l'opinion publique et enclins à la prudence sur les enjeux controversés (Russel, 2008). Le tableau 2 résume les observations faites dans cette section concernant l'importance de la tarification du carbone et des changements climatiques au cours des élections provinciales récentes (après 2006), en fonction d'une analyse de contenu des médias.

Tableau 2. Saillance de l'enjeu de la tarification du carbone ou des changements climatiques durant les élections provinciales récentes (les élections en italique ont été choisi pour des études de cas dans ce chapitre)

Saillance de l'enjeu de la tarification du carbone ou des changements climatiques		
	Élevé	Faible
Gouvernement majoritaire	<i>British Columbia 2009, 2013</i> Ontario 2015 Alberta 2012*	Québec 2008 et 2014 Alberta 2008 et toutes les autres élections provinciales entre 2006 et 2012
Gouvernement minoritaire	<i>Ontario 2011</i>	<i>Québec 2007 et 2012</i>

*Note: *La science du climat était un enjeu débattu durant la campagne électorale, mais pas la tarification du carbone (voir Cryderman, 2013).*

Nous examinons ici trois élections provinciales récentes celle de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec pour illustrer le rôle joué par l'opinion publique et le contexte politique dans l'adoption de la tarification du carbone.

Les élections de Colombie-Britannique de 2009

Les élections de la Colombie-Britannique du 12 mai 2009 ont opposé le premier ministre Gordon Campbell, en poste depuis 2001, à la chef néo-démocrate Carole James, son concurrent politique le plus sérieux. Bien que la taxe carbone ait été identifiée tôt comme l'un des principaux enjeux de la campagne, l'aggravation rapide de la situation économique, le chômage élevé et les difficultés rencontrées par l'industrie forestière de cette province ont également retenu l'attention durant les élections, lancées peu de temps après le début de la crise économique de 2008 (CBC News 2009a). Cependant, de nombreux autres enjeux ont également été mentionnés, y compris la vente de BC Rail, l'éducation, les soins de santé, la réconciliation autochtone et la réforme électorale (CBC News 2009a). La campagne électorale de 2009 a également été le dernier de quatre cycles d'attention portant sur la tarification du carbone dans l'opinion publique et les médias de la Colombie-Britannique au cours de la période allant de janvier 2008 à mai 2009. Ils correspondent à : 1) l'introduction de la taxe par la ministre des Finances Carole Taylor en février 2008; 2) la mise en œuvre de la taxe qui survient le 1er juillet 2008 et le mois suivant; 3) les élections fédérales de 2008, qui se sont déroulées du 7 septembre au 14 octobre 2008, où la proposition des libéraux fédéraux du Virage vert, essentiellement une taxe sur le carbone neutre en termes de revenus a joué un rôle central; 4) et la campagne électorale de 2009, du 14 avril au 12 mai.

Premier cycle (février 2008): adoption de la taxe sur le carbone

Carole Taylor, alors ministre des Finances de la Colombie-Britannique introduisit le 19 février la taxe sur le carbone (Edward, 2008a). La mesure fut très bien accueillie par les groupes environnementaux (Palmer, 2008) et alla même jusqu'à recueillir un certain soutien de la part du monde des affaires (Simpson, 2008; Penner, 2008). L'enthousiasme des environnementalistes a été exprimé dans un contexte où le gouvernement de la province avait annoncé que les émissions industrielles non liées à la combustion d'énergies fossiles, exemptées de la taxe sur le carbone, seraient couvertes par un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (Hunter, 2008a). La législation supportant ce système a d'ailleurs été adopté, sans toutefois qu'il soit mis en place (Houle et al. 2015).

L'appréhension exprimée initialement par la communauté des affaires lorsque la taxe carbone fût discutée s'est en partie dissipée au moment où il devint clair que les recettes de la taxe seraient utilisées pour réduire les impôts sur le revenu et les corporations, au lieu d'être appliquées pour financer des initiatives relatives aux changements climatiques (Brethour, 2008; Finlayson, 2008). Cependant, un sondage publié le 8 mars 2008 a prévenu le gouvernement de la Colombie-Britannique que seulement 25% des résidents de la province approuvaient l'idée d'une taxe sur le carbone (Fowlie, 2008a), avec la plus grande opposition à la taxe provenant des résidents des

communautés rurales et du Nord (Hutchinson, 2008). Néanmoins, le 2008 *Carbon Tax Act* fut adoptée par l'Assemblée législative de la province et reçue la sanction royale le 29 mai 2008. Son adoption a renouvelé l'intérêt des médias quant à la mesure, déclenchant un second cycle d'attention.

Deuxième cycle (juin 2008): mise en œuvre

L'attention portée à la taxe carbone s'intensifia de nouveau en juin 2008, au cours du mois qui a mené à sa mise en œuvre le 1er juillet 2008. Les opposants à la taxe carbone incluaient la Fédération canadienne des contribuables, des élus municipaux représentant des municipalités rurales, l'industrie du camionnage. Alors qu'ils exprimaient leur scepticisme face à la mesure les enquêtes d'opinion indiquaient que la nouvelle taxe était impopulaire et suggéraient une course serrée lors des prochaines élections provinciales. Les préoccupations des opposants étaient principalement l'impact de la taxe sur le prix de l'essence, le coût de la vie et la compétitivité de la province (Bader, 2008; Dowd, 2008; Landry 2008).

Les partisans de la taxe carbone comprenaient les groupes environnementaux, en particulier l'Institut Pembina, qui considérait la mesure comme une réponse appropriée au défi des changements climatiques (Horne 2008; Dowd, 2008). Les représentants de cette organisation avaient toutefois des recommandations afin, selon eux, de rendre la mesure plus efficace, notamment un calendrier d'augmentations au-delà de 2012 et une aide supplémentaire aux familles à faible revenu pour réduire leurs factures d'énergie (Horne, 2008).

Le 17 juin, la chef néo-démocrate Carole James lança une campagne intitulée « *Ax-the-Tax* », visant à mobiliser l'opposition contre la taxe carbone, à Kelowna, une circonscription rurale (Hunter, 2008b). Mme James a soutenu à cette occasion que la taxe carbone contribuait aux récentes augmentations des prix de l'essence, ajoutant une pression financière supplémentaire pour les familles de la Colombie-Britannique (Hunter, 2008b). Elle affirmait également qu'elle ne croyait pas que la taxe était neutre sur le plan fiscal, surtout pour les régions rurales de la Colombie-Britannique (Hunter, 2008b). Au cours de l'été 2008, le prix de l'essence grimpa à 1,50 \$ le litre dans la province alors qu'il était estimé que la nouvelle taxe sur le carbone ajouterait 2,41 cents supplémentaires par litre pour 2009 et 7,24 cents le litre d'ici 2012, alors qu'elle augmentait à 30\$/tCO₂e (Hutchinson, 2008).

Au lieu de la taxe carbone, l'opposition néo-démocrate proposait plutôt de cibler les émetteurs industriels par un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (Marsden, 2008). Bien que la mise en œuvre d'un tel système était initialement prévu par le gouvernement libéral, la volonté de développer l'industrie pétrolière et gazière de la province ne semblait pas compatible avec un mécanisme de tarification du carbone qui imposerait une limite absolue aux émissions de GES de la province (Houle et al., 2015). Pourtant, les sondages de l'époque indiquaient effectivement qu'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission résonnait dans l'électorat de la province, surtout que 88% des électeurs de la Colombie-

Britannique croyaient que la taxe visait seulement les consommateurs et non les émetteurs industriels (Paperny 2008b). Dans les faits, les émissions liées au carburant fossiles utilisés par les industries de la province sont couvertes par la taxe carbone, bien que les émissions liées aux procédés industriels ne le soient pas.

Pour de nombreux observateurs, incluant le politicologue Norman Ruff, la décision du NPD de s'opposer à la taxe carbone visait à augmenter les appuis du parti auprès des résidents du nord de la province et des communautés rurales (Bailey, 2008a). Cependant, cette stratégie plaçait le NPD en contradiction avec de nombreux universitaires s'étant prononcés publiquement en faveur de la mesure et d'organisation du mouvement environnemental et progressiste, traditionnellement sympathiques au NPD. Conformément à cette interprétation, le lancement officiel de la campagne *Ax-the-Tax* du NPD a été accompagné de critiques renouvelées de la prise de position du parti contre la taxe carbone, y compris de la part de la politicologue Kathryn Harrison, des économistes Nancy Olewiler, David Green, John Richards et Mark Jaccard ainsi que des environnementalistes incluant Susan Howatt du B.C. Sierra Club et Andrea Reimer du comité des régions sauvages; et des groupes progressistes, comme le Centre canadien de politiques alternatives (Beatty et The Canadian Press, 2008, Green, Harrison, Richards et Olewiler, 2008, Bailey, 2008a, Dowd, 2008). Mme Reimer, en particulier, affirmait avoir reçu des communications de la part de membres du NPD exprimant leur désaccord face à la position de leur parti sur la taxe carbone (Bailey, 2008a). Le sondeur Evi Mustel affirmait que l'opposition à la taxe carbone du NPD pourrait inciter certains de ses partisans à voter en faveur du Parti vert (Bailey, 2008a).

La réponse du premier ministre Campbell aux critiques du NPD est survenue le même jour que les déclarations de la leader du NDP, alors qu'il visitait la ville Cranbrook dans la circonscription d'East Kootenay (Hunter, 2008b). Le premier ministre a soutenu que la campagne de Mme James était trompeuse et que la situation financière des « familles ordinaires » s'améliorerait sous la nouvelle taxe carbone et que « nous avons l'obligation pour nos enfants et nos petits-enfants de commencer à agir (pour lutter contre le changement climatique) » (*notre traduction*, Hunter, 2008b). L'idée que les familles ordinaires seraient avantagées par la taxe carbone fut d'ailleurs reprise par le nouveau ministre des Finances, Colin Hansen (Hunter, 2008c).

Un sondage d'Ipsos Reid mené en juin 2008 semblait indiqué que le message du premier ministre Campbell et du ministre Hansen a eu un impact limité puisque 71% ($\pm 3,7\%$, 19/20) des électeurs interrogés entre le 11 et le 16 juin 2008 croyaient que leur situation financière ne s'améliorerait pas suite à la mise en œuvre de la taxe carbone (Fowlie, 2008b). Dans le même sondage, l'opposition globale à la taxe sur le carbone était estimée à 59% ($\pm 3,7\%$, 19/20) (Fowlie, 2008b). Cette opinion négative se manifestait malgré l'intention du gouvernement de la Colombie-Britannique d'utiliser les revenus générés par la mesure pour réduire les impôts des particuliers et des corporations et la promesse d'un dividende climatique sous la forme d'un paiement unique de 100\$ par résident de la province. Initialement promis par la ministre des Finances Carole Taylor, le dividende climatique avait été envoyé à 3.9 millions des 4.3 millions de Britanno-Colombiens (Hunter, 2008c) quelques jours avant l'entrée en vigueur de la taxe carbone,

fin juin 2008. Selon le ministre Hansen, ce dividende visait à démontrer que la taxe carbone aura un impact positif sur la situation financière de « presque toutes les familles » (Paperny, 2008a).

En juillet 2008, les libéraux ont renouvelé leur tentative de promouvoir la taxe carbone auprès des électeurs de la Colombie-Britannique. Le premier ministre Campbell a soutenu qu'en raison des mesures fiscales associées à la taxe sur le carbone « ... les entreprises de la Colombie-Britannique paieront le plus faible impôt corporatif de toutes les juridictions du G8 » (*notre traduction*, cité par Fowlie, 2008c). Le premier ministre Campbell ajouta: « alors que nous agissons de manière responsable en faveur de la protection du climat, nous mettons également la Colombie-Britannique dans une position plus compétitive » (*notre traduction*, cité par Fowlie, 2008c). En utilisant le revenu de la taxe sur le carbone, le taux d'imposition des sociétés de la Colombie-Britannique avait été réduit le 1er juillet de 1% (de 12 à 11%) et devait continuer à baisser à 10 % en janvier 2011 (Fowlie, 2008c). En conjonction avec l'impôt fédéral sur les sociétés, le taux d'imposition global de la Colombie-Britannique passait de 26,5% en 2011 et de 25% en 2012: un niveau, selon premier ministre Campbell, qui plaçait la province devant l'Italie, le pays où l'impôt des sociétés était le plus faible parmi les pays du G8 (Fowlie, 2008c). Le critique des finances du NPD, Bruce Ralston, commentant le point de presse du premier ministre Campbell, affirma que son intervention était « la mesure de son désespoir (et visait) à trouver une justification pour ce qui est clairement une politique largement impopulaire avec non seulement le grand public, mais aussi des secteurs d'activités importants » (*notre traduction*, cité Fowlie, 2008c). M. Ralston suggéra également à cette occasion que bien que la taxe carbone était neutre sur le plan des revenus pour l'ensemble de la province, de nombreuses entreprises subiraient des impacts négatifs, et ce, même si les taux corporatifs diminuent (Fowlie, 2008c).

Troisième cycle: l'élection fédérale de 2008 (septembre-octobre 2008)

Le troisième cycle d'attention concernant la taxe carbone a eu lieu lors de la campagne électorale fédérale de 2008, du 7 septembre au 14 octobre. Quelques semaines avant la mise en œuvre de la taxe carbone de la Colombie-Britannique, Stéphane Dion, alors chef du Parti libéral du Canada, a proposé une taxe carbone neutre sur le plan fiscal surnommée le Tournant vert (en anglais, *Green Shift*) (Spector, 2008). L'idée d'une taxe carbone à l'échelle nationale fut rapidement critiquée par le NPD fédéral et le Parti conservateur, ont rapidement critiqué cette idée (Spector, 2008; Bailey, 2008b). À partir de juin 2008, les conservateurs ont lancé une série d'annonces attaquant la proposition des libéraux qu'ils surnommèrent, entre autres, « Dion's Tax on Everything » (Bailey, 2008b). La taxe carbone proposée par les libéraux fédéraux semblait inspirée par celle adoptée par la Colombie-Britannique. Le premier ministre Campbell a alors exprimé la crainte que les électeurs confondent la proposition des libéraux fédéraux, et ses critiques, avec la taxe carbone que son gouvernement avait mis en place et réaffirma que cette dernière ne servirait pas à augmenter les recettes fiscales de la province, et donc serait neutre sur le plan des revenus (Bailey, 2008).

La proposition des libéraux fédéraux posait un problème supplémentaire pour le gouvernement Campbell. Si le Tournant vert était mis en œuvre, le gouvernement de la Colombie-Britannique craignait un dédoublement des efforts de la province et de ceux du gouvernement fédéral. M. Dion aurait accordé une assurance au premier ministre Campbell que les deux mesures seraient harmonisées (Bailey, 2008c).

Quatrième cycle: l'élection de la Colombie-Britannique en 2009

Un quatrième cycle d'attention débuta lors des élections de la Colombie-Britannique en 2009, du 14 avril au 12 mai. Lors de son discours de nomination officiel, la leader néo-démocrate Carole James renouvela son engagement à supprimer la taxe carbone et proposa un plan en six points afin de réduire les émissions de GES, notamment: 1) l'interdiction de l'électricité au charbon; 2) des incitatifs fiscaux pour les voitures hybrides; 3) des programmes de conservation de l'énergie; 4) des investissements supplémentaires dans le transport en commun; 5) des contrôles plus sévères sur les émissions de l'industrie pétrolière et gazière, y compris une redevance sur le brûlage du gaz naturel; ainsi que 6) la prise en compte des émissions de GES dans les projets de transport public (The Canadian Press, 2009; Hume, 2009). La possibilité d'adopter un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission, qui aurait généré des revenus additionnels de 250 millions de dollars dans la province d'ici 2012, a également été mentionnée par Mme James (The Canadian Press, 2009). Le plan du NPD pour lutter contre les changements climatiques, en particulier la proposition d'abroger la taxe carbone, fut de nouveau sévèrement critiqué par les groupes environnementaux, y compris l'Institut Pembina, la Fondation David Suzuki et Forestethics ainsi que des universitaires tels que Mark Jaccard (Mason, 2009). Tout en dénonçant l'élimination de la taxe carbone, les environnementalistes et certains universitaires ont également souligné que le système de plafonnement et d'échange proposé par le NPD pourrait prendre plusieurs années avant d'être mis en œuvre pendant plusieurs années (The Canadian Press, 2009). Parallèlement, Mark Jaccard a critiqué le plan du NPD en affirmant qu'il était peu probable qu'il atteigne les objectifs ambitieux de réduction des GES de la province, car il laisserait 65% des émissions de GES de la province exemptées du prix du carbone et pourrait entraîner 30,000 pertes d'emplois directes et 60,000 indirectes (The Canadian Press, 2009). Les groupes environnementaux affirmèrent également que le plan du NPD était dommageable pour l'économie de la province (Hunter, 2009).

Résultats électoraux et impacts sur la taxe carbone de la Colombie-Britannique

Les élections de 2009 se soldèrent par une nouvelle majorité pour le Parti libéral, remportant 49 sièges, sur un total de 85, permettant au premier ministre Campbell de former un troisième gouvernement majoritaire d'affilé. Il est difficile d'affirmer avec certitude que la prise de position des néodémocrates de la Colombie-Britannique contre la taxe carbone ait été le facteur déterminant de la défaite du NPD. Cependant, la prise de position du NPD a certainement contribué à aliéner des alliés traditionnels du parti, notamment dans les milieux universitaires, environnementaux et progressistes. Il n'est donc pas surprenant de constater que peu après les élections de 2009, le parti avait changé sa position (CBC News, 2009b). Lors des élections subséquentes de la Colombie-

Britannique en 2013 le NPD a appuyé la taxe sur le carbone, tout en faisant valoir qu'elle ne devrait plus être neutre sur le plan des recettes mais plutôt que ses revenus devraient être utilisés pour investir dans des mesures visant à réduire les émissions de GES, comme le transport en commun (Fowlie, 2013). Le NPD continua également de suggérer d'appliquer la tarification du carbone sur les procédés industriels (Fowlie, 2013).

Les élections ontariennes de 2011

Les élections ontariennes de 2011, tenue le 6 octobre, ont opposé le Parti libéral dirigé par le premier ministre Dalton McGuinty, au pouvoir depuis octobre 2003, au Parti progressiste conservateur dirigé par Timothy Hudak, nouvellement élu à la tête du parti suite à la défaite de John Tory lors des élections de 2007, et au parti néodémocrate dirigé par Andrea Horwath.

Avant les élections de 2011, l'Ontario œuvrait depuis plusieurs années à mettre en place un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission ayant joint la *Western Climate Initiative*, un partenariat initié par la Californie visant la mise en place d'un marché régional de droits d'émission en 2008 à l'instar de la Colombie-Britannique, du Québec, et du Manitoba. La province avait d'ailleurs signé une entente bipartite sur ce sujet avec le Québec. L'Ontario avait également adopté une approche ambitieuse dans le domaine des politiques énergétiques, avec l'adoption en 2009 de la Loi sur l'énergie verte, qui incluait un tarif de rachat garanti pour l'énergie renouvelable, qui octroyait une généreuse subvention aux producteurs d'énergies renouvelables, en particulier dans le domaine de l'énergie solaire. La province décida également de se départir de ses centrales au charbon. Bien que ces deux dernières décisions aient été controversées, relativement peu d'attention a été portée par les partis d'opposition aux efforts du gouvernement libéral d'instaurer un mécanisme de tarification du carbone.

Bien qu'il ne s'agît pas d'un enjeu central de la campagne, la question de la tarification du carbone a émergé lors des élections ontariennes de 2011 lorsque le candidat libéral Dave Levac, adjoint parlementaire au ministre de l'Énergie, a déclaré qu'une taxe sur le carbone était envisagée par le gouvernement lors d'un entretien via Internet, auquel il participait le 21 septembre 2011 (Taber et Mackrael, 2011). En réponse à une question sur la possibilité que les libéraux mettent en œuvre une taxe sur le carbone, M. Levac a répondu positivement en affirmant qu'une telle mesure était effectivement considérée (Taber et Mackrael, 2011). Les commentaires de M. Levac ont été rapidement repris par la campagne des conservateurs; ces derniers diffusèrent une publicité négative en ligne. Pourtant, la campagne libérale rejeta rapidement l'idée, et M. Levac publia un communiqué admettant « [qu'il] avait confondu un programme de plafonnement et d'échange de droits d'émission avec une taxe sur le carbone. » (*notre traduction*, Taber et Mackrael, 2011). Cela n'a pas dissuadé le chef conservateur Tim Hudak de citer la taxe carbone évoqué par M. Levac comme un autre exemple de la volonté des libéraux de l'Ontario d'augmenter les taxes, contrastant l'engagement de son parti de ne pas le faire (Taber et Mackrael, 2011). Bien que le parti libéral ait rapidement publié une déclaration affirmant que le candidat s'était mal exprimé et que le gouvernement travaillait à la mise en œuvre d'un système de plafonnement et d'échange

depuis plusieurs années, les conservateurs progressistes ont néanmoins utilisé cet enjeu pour mobiliser leur base électorale et renforcer leur narratif de campagne à l'endroit des libéraux.

Résultats électoraux et impacts sur la tarification du carbone en Ontario

Malgré des sondages initialement défavorables, le gouvernement McGuinty arriva tout de même à former un gouvernement minoritaire, contrôlant 53 des 107 sièges de l'Assemblée législative de l'Ontario. Pour leur part les conservateurs virent augmenter à la fois leur nombre de sièges et le pourcentage de votes exprimés en leur faveur. Peu de temps après l'élection, le ministre libéral de l'Énergie, Chris Bentley, déclara que la province ne mettrait finalement pas en œuvre le système d'échange de droits d'émission. Au-delà de la brève controverse électorale, cette décision a été prise dans le contexte de la hausse des prix de l'électricité, un enjeu électoral omniprésent en Ontario. Cette augmentation s'explique par plusieurs facteurs, incluant l'impact du tarif de rachat garanti pour l'énergie renouvelable et la décision d'éliminer les centrales au charbon qui fournissaient de l'électricité à faible coût à la province. Contrairement au Québec, une partie importante de l'électricité de l'Ontario était produite en utilisant des énergies fossiles (gaz naturel et charbon), une proportion qui a été fortement réduite depuis. La mise en œuvre de la tarification du carbone aurait donc eu, à l'époque, un impact sur le coût de l'électricité en Ontario, ce qui n'était pas le cas pour le Québec. C'est ce qui expliquerait, dans le contexte d'un gouvernement minoritaire et étant donné la sensibilité des électeurs à la question des tarifs énergétiques, la décision de sursoir à la mise en œuvre de la tarification du carbone.

Dans l'ensemble, les élections ontariennes de 2011 ont été un tournant pour l'élaboration des politiques en changement climatique dans la province, alors que la province s'apprêtait à mettre en œuvre un marché du carbone. Bien sûr cette controverse fut brève comparativement à la situation vécue en Colombie-Britannique. Cependant, dans le contexte de la hausse des prix de l'énergie et d'un gouvernement minoritaire, l'effet a été de bloquer l'évolution de la tarification du carbone jusqu'après l'élection de 2015 lors de laquelle les libéraux ont obtenu un mandat majoritaire.

Les élections québécoises de 2012

Déclenchée le 1er août avec un scrutin prévu pour le 4 septembre, la campagne électorale québécoise de 2012 s'est déroulée alors que le Parti libéral du Québec (PLQ) mené par Jean Charest, au pouvoir depuis 2003, était confronté à plusieurs affaires liées à la gestion de l'état et au système judiciaire, et ce, dans le contexte de l'émergence d'un nouveau parti politique, la Coalition Avenir Québec (CAQ) dirigé par François Legault. Le Parti québécois était, pour sa part, dirigé par Pauline Marois. Au cours des mois précédant l'élection de 2012, l'attention de la plupart des médias était axée sur la gestion du gouvernement libéral de la « crise étudiante », un mouvement de contestation étudiant qui avait paralysé bon nombre d'institutions d'enseignement dans la province.

Contrairement à la situation prévalent dans les autres provinces, l'enjeu de la tarification du carbone n'a pas fait l'objet de controverses, autant durant les élections que durant les sessions parlementaires. C'est également l'observation que l'on peut faire pour

la campagne de 2007 qui avait mené à un gouvernement minoritaire libéral et de la campagne de 2008, qui avait réinstaller au pouvoir le PLQ mais cette fois-ci avec une majorité, ou de celle de 2012. Cela s'explique par le fait que, contrairement à la situation prévalent en Ontario ou en Colombie-Britannique, il existe un consensus sur la tarification du carbone au Québec, malgré l'arrivée de la CAQ. À l'occasion de la campagne de 2012, François Legault avait même été jusqu'à déclarer que : « (je) pense que ça fait un consensus au Québec qu'on doit atteindre les cibles qui ont été fixées [en matière de réduction des gaz à effet de serre]. Je pense que les budgets ont été mis de côté (à cette fin) par le gouvernement Charest. » (Auger, 2012).

Durant la campagne de 2012, tous les partis provinciaux convenaient que le Québec devait réduire ses émissions de GES, bien que certaines formations politiques, comme Québec Solidaire, aient proposé des objectifs plus ambitieux (soit une baisse de 40% des émissions de GES par rapport à 1990 d'ici 2020), tandis que le PQ et le CAQ ont proposé une réduction de 25%, ce qui n'était que légèrement plus ambitieux que la cible inscrite dans le programme du PLQ, soit une baisse de 20% (Pineau, 2008). En ce qui concerne la tarification du carbone, le PLQ avait annoncé un plan d'action de 2,7 milliards de dollars financé par le nouveau système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (Brousseau-Pouliot, 2012). Le candidat vedette du PQ, Jean-François Lisée, qui devait devenir chef de la formation politique après le départ de Pauline Marois, avait proposé d'étendre la taxe carbone québécoise de l'époque, la redevance annuelle au Fonds vert (Desplanques 2012), une proposition qui a attiré très peu d'attention. Le 25 août, *Le Devoir* a publié article, également paru dans *Le Monde*, sur les difficultés du marché européen du carbone, en raison de la chute abrupte du prix des crédits d'émissions en raison à la fois de la surallocation de crédits gratuits et le ralentissement économique. Cependant, aucune association n'a été faite avec les efforts du gouvernement du Québec afin de mettre en place un système similaire.

Peu de temps après le vote du 4 septembre, l'attention des médias québécois s'est tournée vers les politiques fédérales en changement climatique. Le gouvernement conservateur tentait alors de recadrer la proposition du NPD, maintenant sous la direction de Thomas Mulcair, dans le dossier des changements climatiques, soit un système de plafonnement et d'échanges de droits d'émission, comme étant « ... a job killing carbon tax » (que l'on pourrait traduire par « une taxe carbone qui tuera les emplois ») (Buzzetti et Vastel 2012, Giroux 2012, Cornellier 2012). Encore une fois, commentaires et journalistes ne firent pas de parallèle avec la situation du Québec.

En fait, il a fallu attendre le 22 septembre 2012, plus de deux semaines après la campagne électorale, pour assister à une couverture médiatique intense sur la mise en œuvre prochaine du marché du carbone. À cette occasion, Carol Montreuil, vice-président de la division Est de l'Institut canadien du pétrole (aujourd'hui l'Association canadienne des carburants) avait exprimé ses inquiétudes quant à l'impact du système d'échange de droits d'émission après 2015, lorsque la deuxième étape de sa mise en œuvre devait commencer. Au cours de celle-ci, le système devait être élargi pour couvrir les émissions de GES liées au transport, ce qui a effectivement été fait. Pour ce faire, les distributeurs de produits pétroliers ont été ciblés et contraints d'acheter des droits

d'allocation pour couvrir les émissions générées par l'utilisation de leurs produits. M. Montreuil, qui représente ces distributeurs, a été très critique de l'inclusion des émissions de GES liées au transport dans le marché, affirmant que le gouvernement visait la mauvaise cible et avertissait que les distributeurs demanderaient aux consommateurs de payer la facture (Mercure 2012a). Par ailleurs, les médias rapportèrent que la société minière Raglan, qui a d'importantes opérations dans le nord du Québec, se retrouvait également dans une situation difficile suite à la mise en œuvre du marché d'émission québécois. Afin de générer de l'électricité pour ses opérations, l'entreprise a déclaré qu'elle émettait entre 125 et 165 kilotonnes d'émissions de GES annuellement, bien au-delà du seuil de 25 kilotonnes fixé pour l'inclusion des installations industrielles dans le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Par conséquent, la société Raglan devait acquérir des quotas d'émission pour un coût total estimé à 25 millions de dollars entre 2012 et 2020. Afin de réduire ses coûts de conformité, l'entreprise envisageait d'installer des éoliennes (Mercure 2012e), un projet qui fut par la suite réalisé avec l'aide de l'État québécois.

D'autres histoires publiées dans les médias québécois ont porté sur les entreprises et les personnes qui s'attendaient à bénéficier du marché du carbone, y compris les spéculateurs (Mercure 2012b) ainsi que sur les institutions financières québécoises, qui avait créé une nouvelle organisation pour soutenir leurs activités liées aux transactions de droits d'émission, la Coop Carbone (Mercure 2012c, 2012d). Le fait marquant ici est l'absence de participation des partis politiques au débat, notamment les partis d'opposition, ce qui illustre bien le consensus inter-partisan sur la tarification du carbone prévalent au Québec à cette période.

Résultats électoraux et la tarification du carbone au Québec

Le Parti québécois dirigé par Pauline Marois devait remporter l'élection mais forma un gouvernement minoritaire, le deuxième en peu de temps puisque les libéraux avaient également obtenu un mandat minoritaire en 2007. Cependant, le gouvernement du PQ fut de courte durée et le Parti libéral du Québec, dirigé par Philippe Couillard revint au pouvoir en 2014. Cependant, malgré ces nombreuses transitions et les changements de leadership survenu à la tête des partis politiques, la mise en œuvre de la tarification sur le carbone au Québec se poursuivit telle qu'initialement planifiée par le gouvernement libéral de Jean Charest en 2006, avec un système de plafonnement et d'échanges lancé en 2013, lié à la Californie en 2015 succédant à une modeste taxe sur le carbone mise en œuvre en 2007. Le marché de droits d'émission d'abord annoncé et préparé sous la bannière du Parti libéral fut donc déployé durant le bref gouvernement minoritaire du Parti québécois, une étonnante continuité en matière de tarification du carbone.

Conclusion

Dans ce chapitre, il a été établi que trois des gouvernements des quatre provinces canadiennes les plus peuplées, dotées d'une solide capacité administrative en changements climatiques, ont adopté la tarification sur le carbone à un moment où cette idée était encore relativement impopulaire. Ce faisant, les gouvernements provinciaux ont

fait preuve de leadership tout en montrant peu de déférence envers l'opinion publique sur cette question. Cependant, il faut également souligner qu'après avoir fait l'expérience d'une taxe sur le carbone, la majorité des électeurs de la Colombie-Britannique et les partis d'opposition se sont rangés derrière la position du gouvernement sur cette question.

Plus importante pour expliquer l'adoption de la tarification du carbone a été la diffusion des idées associées à la tarification du carbone, et aux approches économiques en réglementation environnementale, un changement paradigmatique qui débuta sur la scène internationale dès le rapport Brundtland en 1987 sur le développement durable puis évolua au rythme des conférences internationales majeures sur l'environnement et les changements climatiques, de Rio en 1992 à Paris en 2015 (Bernstein 2001; Houle, 2015). Ce paradigme, parfois appelé l'environnementalisme libéral, fait la promotion d'un ensemble d'instruments de marché pour lutter contre la pollution, incluant la tarification du carbone. L'environnementalisme libéral domine à la fois les discussions au niveau international, dans la société civile, le monde académique et les processus d'élaboration des politiques de réduction des GES, malgré les critiques et certains mouvements de résistance.

Cependant, nous avons montré, en présentant le cas des élections ontariennes de 2011, qu'un gouvernement minoritaire peut être plus sensible à l'opinion publique et aux critiques des partis d'opposition quant à la tarification du carbone. À notre avis, c'est ce qui explique la décision du gouvernement de l'Ontario de remettre à plus tard la mise en œuvre de la tarification du carbone après l'élection d'un gouvernement minoritaire libéral en 2011, une politique seulement reprise en 2015 à la suite de l'élection d'un gouvernement libéral majoritaire à Queens' Park. Cependant, nous observons également qu'un gouvernement minoritaire, comme celui du Québec après l'élection de 2007 ou de 2012, peut faire des avancées en matière de tarification du carbone. Cependant, pour ce faire, il devra disposer de l'appui, sinon explicite ou moins tacite, des partis d'opposition. Privés d'une représentation au sein de l'échiquier politique, les opposants de la tarification du carbone se retrouvent alors marginalisés, comme ce fut le cas des groupes s'opposant à la mise en place d'un marché réglementaire du carbone au Québec.

Bien que ce chapitre se contente d'explorer l'impact de la saillance de la tarification du carbone et du rôle joué par le contrôle législatif gouvernemental sur l'adoption de cette politique, notre conclusion principale, que le gouvernement ontarien en situation minoritaire a été plus réactif à l'opinion publique et aux partis d'oppositions que les gouvernements provinciaux en situation majoritaire, est en accord avec d'autres études réalisées sur la formulation des politiques publiques en contexte de gouvernement minoritaire (Pétry et Harmatz, 1995; Tellier, 2006; Russel, 2008; Dufresne et Nevitte, 2012). C'est notamment le cas des études comparatives qui montrent que l'opinion publique tend à influencer le plus les décideurs publics dans les pays qui font couramment l'expérience de gouvernements minoritaires, comme ceux qui utilisent le mode de scrutin proportionnel (Binzer Hobolt et Klemmensen, 2005; 2008).

Le fait que l'opinion publique n'est pas, en l'absence d'une controverse et d'un gouvernement minoritaire, un facteur déterminant dans la décision des instances

gouvernementales d'adopter la tarification sur le carbone ne veut pas dire que les administrations publiques ne seront pas attentives à la réaction de l'opinion publique et du secteur privé lors de la mise en œuvre de cet instrument. Au contraire, la mise en œuvre des taxes carbone et marchés d'émission dans les provinces canadiennes ont suscité un vif débat autant dans le milieu académique, celui des affaires, que dans la société civile et les partis politiques. D'ailleurs, l'avenir de la tarification du carbone pourrait bien être au centre des prochaines élections de la Colombie-Britannique et de l'Alberta alors que les succès et les difficultés du marché du carbone du Québec font fréquemment la manchette. La même observation pourrait être faite au niveau fédéral où le cadre fédéral de tarification sur le carbone suscite un intérêt continu. Dans un tel contexte, la résilience des instruments de tarification carbone pourrait dépendre de la réactivité des gouvernements et de leur capacité à tenir compte de la rétroaction provenant du public en général, de la société civile et du secteur privé. À ce propos, le nombre de groupes et d'organisations s'intéressant à la tarification du carbone ne cesse d'augmenter. La communauté des décideurs intéressés aux politiques climatiques inclue maintenant les premières nations, les groupes sociaux luttant contre la pauvreté, et un nombre croissant d'organismes formant des partenariats entre la société civile, les entreprises et les universitaires. Ces rétroactions, positives et négatives, fournissent des informations importantes pour les gouvernements pouvant les assister dans la mise en œuvre de la tarification du carbone, par exemple, en identifiant les problèmes ainsi que les groupes, secteurs économiques et communautés vulnérables qui auront besoin d'assistance pour effectuer la transition vers une économie à faible émissions de carbone.

Bibliographie

- Auger, Samuel (2012). « PLQ et CAQ: même combat contre les GES ». *Le Soleil*, August 12, 6.
- Bader, Maureen. (2008). "Revenue neutral? Not this tax." *National Post*, A19.
- Bailey, Ian (2008a). "This fight may win the NDP some laurels, but the party risks losing part of its base." *The Globe and Mail*, June 27, S3.
- Bailey, Ian. (2008b). "Can Campbell and Dion find a comfortable fit for their green plans?" *The Globe and Mail*, July 4.
- Beatty, Jim, and The Canadian Press. (2008). "NDP is 'hypocritical' on carbon tax: critics." *CTV News*, June 26.
- Bernstein, Steven. (2001). *The Compromise of Liberal Environmentalism*. Columbia University Press.
- Binzer Hobolt, Sara et Robert Klemmensen (2005). "Responsive government? Public opinion and government policy preferences in Britain and Denmark." *Political Studies*, 53(2), 379-402.
- Binzer Hobolt, Sara et Robert Klemmensen (2008). "Government responsiveness and political competition in comparative perspective." *Comparative Political Studies*, 41(3), 309-337.
- Brousseau-Pouliot, Vincent. (2012). « Élections Québec 2012: Les enjeux oubliés de la campagne. » *La Presse*.
- Buzzetti, Hélène et Marie Vastel. (2012). « Harper écarte la réforme du sénat. Un nouveau projet de loi omnibus est prévu pour la rentrée parlementaire à Ottawa. » *Le Devoir*: A1.
- Canadian Opinion Research Archive (CORE). (2012). Queen's University and McGill University. URL: <http://www.queensu.ca/cora/>.
- CBC News. (2009a). "Campbell wins 3rd straight term in B.C.: Referendum on electoral reform fails."
- CBC News. (2009b). "NDP backtracks on carbon tax, opposition to IPPs."
- Commissaire à l'environnement et au développement durable (2012). *Printemps 2012 – Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable*.
- Cryderman, Kelly. (2013). "Wildrose Leader now believes in climate change as party set to shift policies." *The Globe and Mail*, 25 Octobre.
- Desplanques, Anne-Caroline. (2012). « Lisée s'engage pour contrer le cynisme des Libéraux Rosemont – PQ ». *Le Journal de Québec*: 8.
- Dowd, Allan. (2008). "Canadian province under fire over carbon tax." *Reuters News*, June 27.
- Downing, Edward. (2008a). "B.C.'s Certified General Accountants Offer Mixed Reaction to a 'Going Green' Provincial Budget, 19 February 2008." *Canada NewsWire*, 19 February.
- Dufresne, Yannick et Neil Nevitte (2012). "Why do Publics Support Minority Governments? Three Tests." *Parliamentary Affairs* 67(4): 825-840.
- Field, Barry, & Olewiler, Nancy. (2011). *Environmental Economics*. McGraw-Hill Ryerson Higher Education.
- Finlayson, Jock. (2008). "Carbon tax challenges: Key export industries will see their costs go up" *Vancouver Sun*, March 11.

- Fowlie, Jonathan. (2008a). "Carbon tax frowned on by B.C. residents; Yet majority agree that a solution is needed, poll finds." *Vancouver Sun*, March 8.
- Fowlie, Jonathan. (2008b). "Most oppose carbon tax; Anti-tax sentiment a potential threat to Liberals ahead of election, pollster says." *Vancouver Sun*, June 18, A1.
- Fowlie, Jonathan. (2008c). "Carbon tax paves way for Campbell campaign slogan; Critics see sizzle but no steak with corporate tax G8 comparison." *Vancouver Sun*, July 19.
- Gouvernement du Canada. (2005). *Avis d'intention pour réglementer les émissions des gaz à effet de serre qui sont produites par les grands émetteurs finaux*. Gazette du Canada Partie I.
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2014). *Changements climatiques 2014: Rapport de synthèse*.
- Harrison, Kathryn (1993). *Passing the buck: federalism and Canadian environmental policy*. UBC Press.
- Harrison, Kathryn (2007). "The Road Not Taken: Climate Change Policy in Canada and the United States." *Global Environmental Politics*, 7(4), 92-117.
- Holmes, Miranda, Paul Lingl, Dale Marshall, Ian Bruce, Morag Carter et Faisal Moola. (2012). *All Over the Map 2012. A Comparison of Provincial Climate Change Plans*.
- Horne, Matt. (2008). "Becoming a leader on global warming." *Vancouver Sun*, June 3, A11.
- Houle, David, Erick Lachapelle et Barry G. Rabe (2014). "Climate Compared: Sub-federal Dominance on a Global Issue." *Comparing Canada: Methods and Perspectives on Canadian Politics*. J. Wallner, L. Turgeon and S. White, eds. UBC Press.
- Houle, David. (2015). *Carbon Pricing in Canadian Provinces: from Early Experiments to Implementation (1995-2014)*. Ph.D. Thesis, Department of Political Science, University of Toronto.
- Houle, David, Lachapelle, Erick et Mark Purdon (2015). "Comparative politics of sub-federal cap-and-trade: Implementing the western climate initiative." *Global Environmental Politics*, 15(3): 49-73.
- Howlett, Michael. (2011). *Designing public policies: principles and instruments*. London; New York: Routledge.
- Hunter, Justine. (2008a). "Taylor vows green budget despite economic fears; Carbon tax considered likely as Finance Minister promises tomorrow's fiscal plan will put climate change first." *The Globe and Mail*, February 18, S1.
- Hunter, Justine. (2008b). "Campbell, James trade shots over gas tax." *The Globe and Mail*.
- Hunter, Justine. (2008c). "Shuffle puts familiar face in Finance; in new post, Colin Hansen inherits carbon-tax battle; other major changes to Forestry, Housing." *The Globe and Mail*, June 24, S1.
- Hutchinson, Brian. (2008). "Public opinion shifts over new B. C. carbon tax; Takes Effect July 1; 'Households in the province should not be worse off'." *National Post*, June 20, A6.
- Lachapelle, Erick, Christopher P. Borick et Barry G. Rabe, (2012). "Public Attitudes toward Climate Science and Climate Policy in Federal Systems: Canada and the United States Compared." *Review of Policy Research*, 29(3), 334-357.

- Landry, Paul. (2008). "Revenue-neutral carbon tax? For whom?" *Vancouver Sun*, A15.
- Macdonald, Douglas, Houle, David et Caitlin Patterson (2011). « L'utilisation du volontarisme afin de contrôler les émissions de gaz à effet de serre du secteur industriel au Québec et au Canada : les cas des programmes VCR et ÉcoGESTe. » *Politiques environnementales et accords volontaires. Le volontarisme comme instrument de politiques environnementales au Québec*, 75-104.
- Marsden, William. (2008). "Carbon tax? Cap and trade? What does it all mean? Plans to slash greenhouse gas emissions have strengths and weaknesses." *Canwest News Service*, July 26, M13.
- Mercure, Philippe. (2012a). « Pétrolières: Un impact sur le prix de l'essence? » *La Presse Affaires*: 3.
- Mercure, Philippe. (2012b). « Investisseurs: acheter des crédits pour spéculer. » *La Presse Affaires*.
- Mercure, Philippe. (2012c). « Fonds de solidarité FTQ. De nouveaux risques à gérer. » *La Presse Affaires*: 2.
- Mercure, Philippe. (2012d). « Recyclage Écosolutions. Vendre des crédits pour survivre. » *La Presse Affaires*: 2.
- Mercure, Philippe. (2012e). « Mine Raglan. Un projet d'éolienne en jeu. » *La Presse Affaires*: 2.
- Migneault, Pier-Luc. (2010). *Les gouvernements minoritaires au Canada et au Québec*. Presses de l'Université du Québec.
- Mildenberger, Matto, Peter Howe, Erick Lachapelle, Leah Stokes, Jennifer Marlon et Timothy Gravelle. (2016). "The distribution of climate change public opinion in Canada." *PloS one* 11(8), e0159774.
- Munroe, Kaija Belfry (2016). *Business in a Changing Climate: Explaining Industry Support for Carbon Pricing*. University of Toronto Press.
- National Round Table on the Environment and the Economy (NRTEE). (2012). Reality Check: The State of Climate Progress in Canada.
- Palmer, Vaughn. (2008). "Taylor's vaunted carbon tax is just the first step." *Vancouver Sun*, February 20.
- Paperny, Anna Mehler. (2008a). "Groups clamour for dividend cheques; NDP, social organizations ask to be given carbon-tax money to help fight climate change." *The Globe and Mail*, June 26, S1.
- Paperny, Anna Mehler. (2008b). "Government not trusted on carbon tax, poll says." *The Globe and Mail*, S3.
- Penner, Derrick. (2008). "Businesses applaud efforts to reduce taxes in budget." *Vancouver Sun*.
- Pétry, François et Howard R. Harmatz. "Politico-economic interactions in Canada: an empirical assessment." *Public Finance Quarterly*, 23(3): 305-335.
- Premier Campbell and the BC Liberals. (2009). *Keep BC Strong: Proven Leadership for BC's Economy*.
- Pineau, Pierre-Olivier. (2008). Un moment propice : même en temps de récession, la lutte contre les changements climatiques doit demeurer prioritaire. *La Presse*: A22.
- Radio-Canada. 2008. Élections provinciales : Une désaffection inquiétante.
- Russell, Peter H. (2008). *Two cheers for minority government: the evolution of Canadian parliamentary democracy*. Emond Montgomery Publication.

- Shaw, Gillian. (2008). "B.C. carbon tax lands with a thud at the pumps; \$1.50-a-litre gasoline stuns motorists." *Calgary Herald*, July 2008.
- Serret, Ysé and Nick Johnstone (2006). *The Distributional Effects of Environmental Policy*. OECD.
- Stavins, Robert N. (2005). "Experience with market-based environmental policy instruments." In K.-G. Mäler et J. R. Vincent (Eds.), *Handbook of Environmental Economics: Valuing Environmental Changes*: Elsevier.
- Stern, Nicholas. (2007). *The Economics of Climate Change. The Stern Review*. Cambridge University Press.
- Simpson, Scott. (2008). "80 B.C. businesses call for a carbon tax; Carole Taylor urged to bring in a revenue-neutral shift from income tax" *Vancouver Sun*, January 15
- Smith, Danielle. (2009). "Copenhagen another costly UN failure?" *The Calgary Herald*.
- Spector, Norman. (2008). "Mr. Dion might want to look beyond B.C. for an eco-tax model." *The Globe and Mail*, June 3.
- Statistics Canada (2017). *Population par année, par province et territoire*. Tableau 051-0001.
- Tellier, Geneviève. (2006). "Public expenditures in Canadian provinces: An empirical study of politico-economic interactions." *Public Choice*, 126(3-4): 367-385.
- The Canadian Press. (2008a). "New Brunswick premier says public view on carbon tax is clear." 15 October.
- The Canadian Press. (2012). "Wildrose leader says climate science 'not settled': Danielle Smith says 'we need to continue to monitor the debate.'" April 16.
<http://www.cbc.ca/news/canada/manitoba/wildrose-leader-says-climate-science-not-settled-1.1147604>.
- The Environics Institute. (2012). *Focus Canada 2012*. Retrieved from
<http://www.environicsinstitute.org/institute-projects/current-projects/focus-canada>.
- TheTye.ca. (2008). "Green Your Campbell Cash' Website Harnesses Power of BC's Carbon Tax Rebate."
- Vanderklippe, Nathan. (2013). "Alberta, industry face wide gap on carbon tax." *The Globe and Mail*, April 09.
- World Bank. (2017). *State and Trends of Carbon Pricing 2017*.