

66

**Une taxation additionnelle des
produits de luxe au Québec :
analyse et proposition**

***Rapport présenté à la Centrale
des syndicats du Québec***



Une taxation additionnelle des produits de luxe au Québec : analyse et proposition

**Rapport présenté à
la Centrale des syndicats du Québec**

Par François Servant-Millette

**Stage réalisé à l'été 2013 sous la supervision de
Pierre-Antoine Harvey et d'Érik Bouchard-Boulianne, économistes à la CSQ.
La fondation d'éducation du Fonds de solidarité FTQ a contribué au
financement du stage.**

Table des matières

| | |
|---|----|
| Introduction | 6 |
| 1. Considérations pour une taxation sur les biens et sur les services | 7 |
| 1.1 Définition d'un bien de luxe..... | 7 |
| 1.2 Efficience économique..... | 7 |
| 1.2.1 Gains..... | 7 |
| 1.2.2 Coûts..... | 9 |
| 1.3 Équité..... | 10 |
| 1.3.1 Équité verticale..... | 10 |
| 1.3.2 Équité horizontale | 10 |
| 1.3.3 Partage du fardeau de la taxe | 10 |
| 1.4 Compromis efficience/équité..... | 11 |
| 2. Taxes de luxe dans le monde | 11 |
| 2.1 Droits d'immatriculation au Québec | 12 |
| 2.1.1 Définition et application | 12 |
| 2.1.2 Recettes fiscales | 12 |
| 2.2 Taxation des bijoux au Canada | 13 |
| 2.2.1 Définition et application | 13 |
| 2.2.2 Recettes fiscales | 14 |
| 2.2.3 Évitement, évasion et substitution..... | 15 |
| 2.2.4 Coûts administratifs..... | 16 |
| 2.2.5 Fardeau de la taxe | 16 |
| 2.3 Expérience américaine | 16 |
| 2.3.1 Définition et application | 17 |
| 2.3.2 Recettes fiscales | 17 |
| 2.3.3 Évitement, évasion et substitution..... | 18 |
| 2.3.4 Coûts administratifs..... | 18 |
| 2.4 Australie et voitures de luxe..... | 19 |
| 2.4.1 Définition et application | 19 |
| 2.4.2 Recettes fiscales | 19 |
| 2.4.3 Évitement, évasion et substitution..... | 20 |
| 2.4.4 Coûts administratifs..... | 20 |
| 2.5 Taxation des voitures au Danemark | 20 |
| 2.6 Conclusions des différentes expériences..... | 21 |
| 2.6.1 Conclusion concernant les gains..... | 21 |
| 2.6.2 Conclusion concernant les coûts..... | 21 |
| 3. Vers une amélioration de la taxe de luxe québécoise..... | 22 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3.1 | Coûts à l'immatriculation..... | 22 |
| 3.1.1 | Droits d'immatriculation de base | 22 |
| 3.1.2 | Droit d'immatriculation additionnel sur les véhicules de luxe..... | 23 |
| 3.1.3 | Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée..... | 23 |
| 3.2 | Pour une réforme des droits additionnels d'immatriculation..... | 24 |
| 3.2.1 | Proposition pour une hausse de la taxe de luxe..... | 25 |
| 3.2.2 | Proposition pour une amélioration de la taxe verte | 26 |
| | Conclusion | 28 |
| | Annexe I..... | 30 |
| | Proposition complémentaire pour une taxation sur les bateaux..... | 30 |
| | Annexe II..... | 31 |
| | Simulation d'une taxe de luxe améliorée et combinée à une réforme de la taxe verte..... | 31 |
| | Bibliographie | 34 |

Introduction

Lors du 40^e Congrès général de la Centrale des syndicats du Québec (CSQ), les déléguées et les délégués se sont prononcés en faveur d'une proposition exigeant du gouvernement du Québec l'introduction d'une taxe sur les produits de luxe. La résolution 4.20 de cette requête est la suivante : « D'exiger du gouvernement provincial qu'il révisé à la hausse l'impôt sur le revenu des particuliers pour les contribuables à hauts revenus, notamment par [...] la taxation des biens de luxe. »

Cette demande est directement reliée à la conjoncture économique. À la suite de la crise financière qui a débuté en 2008, les finances publiques de nombreux pays se sont détériorées à un rythme préoccupant. La diminution des revenus, combinée aux différents programmes de relance économique en réponse à la crise, a eu comme résultat l'augmentation des déficits et des dettes publiques. Afin de surmonter cette problématique, plusieurs gouvernements ont par la suite opté pour un resserrement des dépenses avec comme conséquences, dans bien des cas, une détérioration des services publics et une révision à la baisse de nombreux filets sociaux. Certains ont choisi l'augmentation des revenus de l'État, que ce soit en complément avec les réductions des dépenses ou sans celles-ci.

Au Québec, les vingt dernières années ont été ponctuées de nombreuses baisses d'impôt, notamment sur le revenu des particuliers, ce qui a miné les revenus du gouvernement québécois. Les dernières recherches menées par la CSQ démontrent qu'en absolu, ces changements ont largement favorisé les personnes les plus aisées de notre société. Alors que la question du déficit budgétaire fait aussi surface au Québec, une augmentation des revenus doit avoir lieu par l'implantation de mesures fiscales progressistes, qui peuvent se manifester par la modulation de l'impôt sur le revenu ou par des mesures indirectes, comme une taxe de luxe.

Afin d'étudier la faisabilité d'une taxe de luxe au Québec, nous allons en premier lieu établir un cadre d'analyse théorique. Ainsi, nous serons en mesure d'observer certaines expériences impliquant ce type de taxe au Québec, au Canada, aux États-Unis, au Danemark et en Australie. À l'aide de ce cadre d'analyse et des leçons tirées de ces expériences, nous évaluerons la faisabilité d'une taxe sur les produits de luxe et la forme que cette dernière pourrait prendre. Ensuite, nous proposerons une révision de la taxe québécoise sur les véhicules de luxe, de même que de l'écotaxe des voitures de forte cylindrée. Enfin, nous suggérerons une taxation fédérale sur l'immatriculation des bateaux.

1. Considérations pour une taxation sur les biens et sur les services

Lors de l'application d'une taxe, plusieurs contraintes émergent. Celles-ci sont regroupées en deux grands thèmes, soit l'efficacité économique de la taxe, ainsi que son équité. Nous verrons qu'une taxe efficace doit générer un minimum de distorsions économiques, qu'elle doit être simple à administrer et qu'elle doit être équitable. Mais, avant tout, nous allons définir le terme « bien de luxe » utilisé dans ce document.

1.1 Définition d'un bien de luxe

Notre définition d'un bien de luxe est étroitement liée à celle développée par Fred Hirsch¹, économiste autrichien connu pour sa critique sociale de la croissance. Alors que la demande d'un bien est en général étroitement associée aux qualités fonctionnelles de ce bien, la demande d'un bien de luxe sera largement imputée à la consommation des autres individus. Ce bien est alors désiré, dans la mesure où il permet de se différencier, en affichant une position enviable dans la hiérarchie sociale. Ce bien doit alors être exclusif, un objectif atteint par l'imposition d'un prix élevé.

Lors de notre analyse, nous évaluerons une taxation supplémentaire sur quelques biens auxquels notre définition s'applique : les voitures de luxe, les bateaux, les avions, ainsi que les accessoires de luxe, tels que les bijoux et les fourrures.

1.2 Efficacité économique

En science économique, l'efficacité correspond au degré de l'optimisation d'une mesure économique, ici une taxe, calculée en comparant ses gains et ses coûts. Alors que les gains sont les recettes perçues et les comportements positifs suscités par cette taxe, les coûts se résument aux frais engagés pour veiller à son bon fonctionnement et aux comportements négatifs qu'elle engendre. Une taxe efficace devra non seulement engendrer des recettes positives, mais aussi minimiser ses coûts.

1.2.1 Gains

En ce qui concerne une taxe sur les produits de luxe, les gains résident principalement dans les recettes. Certains facteurs clés déterminent l'amplitude de celles-ci : alors que l'assiette fiscale est liée positivement aux recettes, l'évitement fiscal, l'évasion fiscale ainsi que la quantité de substituts offerts par le marché y contribuent négativement.

¹ Ce que Fred Hirsch appelait alors « positional good ».

1.2.1.1 Assiette fiscale

L'assiette fiscale est le montant auquel s'applique un taux d'imposition ou de taxation. Dans le cas des taxes à la consommation, l'assiette fiscale est déterminée par la valeur des produits assujettis à cette taxe. Ainsi, plus l'assiette fiscale est large, plus les revenus seront élevés. Nous devons donc nous assurer que l'assiette fiscale est suffisamment large pour remplir la fonction de la taxe.

1.2.1.2 Évitement fiscal et évasion fiscale

L'évitement fiscal est fait en toute légalité. Cela consiste à avoir recours à différents stratagèmes afin de ne pas avoir à payer la taxe, avec comme résultat la diminution des recettes perçues. Par exemple, l'individu qui fait ses achats à l'extérieur de la région d'application de la taxe ou qui profite des exemptions personnelles lors d'un voyage évite de payer la taxe tout en restant dans la légalité.

Contrairement à l'évitement fiscal, l'évasion fiscale est illégale. Il y a évasion fiscale lorsqu'on omet volontairement de payer les taxes applicables à un produit vendu. L'individu obtient alors le produit par l'économie souterraine et il ne procure aucun revenu à l'État. Alors que ce problème est principalement débattu lorsqu'on aborde la taxation du revenu, il est tout de même très présent sur le plan de la consommation. Par exemple, pour l'année 2002 seulement, le gouvernement du Québec évaluait à 552 millions de dollars la perte due au non-paiement de la taxe de vente du Québec (TVQ).

Ces problèmes sont attribuables à la difficulté qu'a le collecteur de la taxe à obtenir l'information sur les transactions. Moins cette information lui sera accessible, plus il sera facile pour la consommatrice ou le consommateur de ne pas payer la taxe. Dans l'absolu, nous n'observerions aucun évitement ou aucune évasion d'une taxe si le collecteur détenait la totalité de l'information.

1.2.1.3 Substituts disponibles

Devant une augmentation du prix, les consommatrices et les consommateurs peuvent décider de modifier leurs habitudes de consommation et d'acquérir un produit ayant des qualités similaires. Ainsi, plus le nombre de substituts au produit est important, plus élevées sont les probabilités qu'ils choisissent un autre produit. Contrairement à l'évitement et à l'évasion, bien qu'il se traduise par une diminution des recettes provenant de la taxe, ce comportement implique une augmentation des recettes provenant de la taxe du bien substitué. Par exemple, une taxation ciblant les voitures polluantes incitera les utilisatrices et les utilisateurs à se procurer des voitures plus écoénergétiques et favorisera les recettes de la taxe appliquées à ces dernières, au détriment des recettes de la taxe verte.

Contrairement à l'évitement et à l'évasion, il n'est pas possible pour l'État d'éviter ce phénomène lors de la mise en place d'une taxe d'accise, c'est-à-dire une taxe qui est applicable sur un seul produit.

1.2.2 Coûts

Deux coûts sont associés à l'établissement d'une taxe. Le premier concerne le changement de bien-être individuel induit par l'application de cette taxe, et le second implique l'administration de la taxe, que ce soit au niveau de l'État ou à celui de l'entreprise privée.

1.2.2.1 Effet sur le bien-être individuel

Une taxe sur un produit peut avoir deux effets sur le plan de la consommation. En premier lieu, la taxe augmentera le prix du produit relativement aux autres et forcera ainsi l'individu à changer sa consommation. Ce changement n'est pas nécessairement défavorable : il peut être avantageux de diminuer la consommation et la production de certains biens nuisibles. Cependant, hormis ces cas, cette réallocation des ressources affectera négativement le bien-être individuel, car la consommatrice ou le consommateur qui change sa prestation devra se satisfaire d'un bien alternatif, un second choix, auquel elle ou il accorde une valeur moindre.

En second lieu, dans le cas où l'individu ne modifie pas sa consommation du produit taxé, il subira une diminution de son revenu disponible à la consommation. Il devra alors amoindrir sa consommation personnelle et, dans la même logique, assister à la réduction de son bien-être.

Cependant, nous devons introduire une nuance : bien qu'en général la diminution de la consommation privée implique une diminution du bien-être individuel, nous ne devons pas oublier l'effet positif de l'augmentation des dépenses gouvernementales sur le bien-être individuel et sur le bien-être collectif.

1.2.2.2 Les coûts administratifs

Deux coûts sont d'ordre administratif : les coûts assumés par l'administrateur de la taxe afin de s'assurer qu'il n'y a pas de fraude et les coûts d'administration assumés par les entreprises afin de s'assurer qu'elles sont conformes à la réglementation.

Ces coûts sont largement reliés à la gestion de l'information, notamment en ce qui concerne le contrôle pour la fraude. Parce qu'une taxation importante incite le consommateur à transiger à l'abri de la taxe, il est nécessaire de pouvoir repérer facilement les transactions afin de prévenir le recours à l'économie informelle. Un paradoxe s'impose à nous : bien qu'une augmentation de l'information signifie une augmentation des recettes, elle induit aussi une augmentation des coûts.

Puisque les entreprises sont dans l'obligation de se conformer à la loi, elles doivent tenir à jour un nombre important de documents. Une taxe sur la valeur ajoutée permet à l'État de transmettre une part de cette responsabilité, par conséquent des coûts, au privé. Il est donc socialement plus avantageux de taxer un produit provenant d'une entreprise ayant déjà l'obligation de tenir à jour ces documents : ainsi, ces coûts n'augmentent pas.

La taxe doit donc être simple, non seulement pour diminuer les frais, mais aussi pour empêcher toutes les brèches qui permettraient aux entreprises de ne pas s'y conformer.

1.3 Équité

1.3.1 Équité verticale

L'équité verticale est une notion centrale lorsqu'il est question de politique progressiste. Elle signifie qu'un individu jouissant d'un revenu plus grand devrait payer une part plus importante de la taxe que celui dont le revenu est plus faible. Ainsi, une taxe sera progressive si le plan de taxation moyen d'un individu augmente avec son revenu. Suivant ce principe, une critique souvent formulée contre les taxes à la consommation est sa nature régressive. Elle est justifiée dans la mesure où, lorsque leurs revenus augmentent, les individus allouent une somme de plus en plus importante à l'épargne, donc à l'abri de la taxe.

1.3.2 Équité horizontale

L'équité horizontale, quant à elle, signifie que deux individus identiques, en particulier sur le plan du revenu, doivent être soumis à une taxation identique. Les consommatrices et les consommateurs doivent alors saisir que tous les individus ayant un revenu similaire paient la même taxe. Cet aspect est considérable, car les individus doivent avoir l'impression que la taxe est juste. Ils reconnaîtront la légitimité de la taxe et ils rempliront leurs obligations.

1.3.3 Partage du fardeau de la taxe

L'impact d'une taxe sera différent selon le point de vue où il est observé, c'est-à-dire celui du consommateur ou celui du producteur. En fonction de la configuration de la taxe et du niveau de concurrence sur le marché, un des deux acteurs supporte une proportion supérieure du fardeau de la taxe. Puisque la taxe de luxe cible les gens ayant des revenus élevés, nous devons nous assurer que son fardeau ne repose pas sur la travailleuse ou le travailleur à revenu moyen ou sur l'artisan ou l'artisans. Dans un tel cas, la politique fiscale raterait sa cible, et le sens de la redistribution serait incertain.

1.4 Compromis efficience/équité

Dans le but de s'assurer d'une taxe efficiente, une taxation uniforme qui n'induit pas de distorsion dans la consommation serait idéale. Bien qu'intéressante, cette proposition soulève des questions d'équité.

Afin de respecter les critères d'équité, la solution optimale serait de ne taxer que le travail, soit l'impôt sur le revenu. Cependant, cette taxation soulève des questions quant à son efficacité. Bien que le débat ne soit pas clos, certaines démonstrations nous laissent croire que des taux d'imposition élevés ont un effet négatif sur le travail. De plus, au-delà des considérations économiques, l'ajustement des taux d'imposition est une question sensible pour plusieurs, ajoutant un point de nature politique à nos contraintes. En conséquence, nous devons retourner à la planche à dessin pour concevoir une taxe à la consommation à la fois efficiente, équitable et politiquement acceptable.

Une première approche est de taxer les produits selon leur corrélation avec certaines caractéristiques inhérentes aux individus qui les acquièrent. Par exemple, une voiture économique aurait un tout autre taux de taxation qu'un véhicule de luxe, sa consommation signalant des caractéristiques différentes associées au revenu de ses propriétaires. Dans le même ordre d'idées, exempter les produits dont la consommation représente une grande part des dépenses des gens à faibles revenus, comme la nourriture, aurait le même effet.

Une seconde solution est de redistribuer une partie de la taxe versée par les ménages, par des crédits modulés selon leur revenu. Cette approche permet d'assurer un niveau de progressivité pour tous les modèles de taxation proposés.

Au final, nous pouvons faire en sorte qu'une taxe à la consommation soit équitable en nous assurant, à la fois, de taxer les biens selon le revenu de la clientèle et de redistribuer une partie des gains par un crédit favorisant les faibles revenus.

2. Taxes de luxe dans le monde

Plusieurs nations ont, ou avaient, une taxe d'accise sur les produits de luxe. Alors que la définition d'un produit de luxe peut varier selon la région, l'objectif reste le même : redistribuer les richesses.

Nous aborderons quelques expériences : au Québec, au Canada, aux États-Unis, en Australie et au Danemark. Ces évaluations nous permettront d'estimer quelles taxes respectent les critères d'évaluation et d'évaluer les recettes qu'elles produisent.

2.1 Droits d'immatriculation au Québec

C'est avec l'objectif d'augmenter les investissements pour le réseau routier que le gouvernement québécois a annoncé sa décision, lors de son discours du budget de 1997-1998, de suivre les recommandations du rapport de la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics et d'exiger un droit d'immatriculation supplémentaire aux détenteurs de véhicules de luxe, à partir du 1^{er} janvier 1998. Cette taxe est toujours en vigueur en 2013.

2.1.1 Définition et application

Ces droits supplémentaires sont appliqués pour les voitures tant personnelles que commerciales. Pour qu'une voiture soit soumise au droit supplémentaire, elle doit :

- Avoir une masse nette de 3 000 kg ou moins ;
- Être âgée de 7 ans ou moins, avec comme référence l'année du modèle.

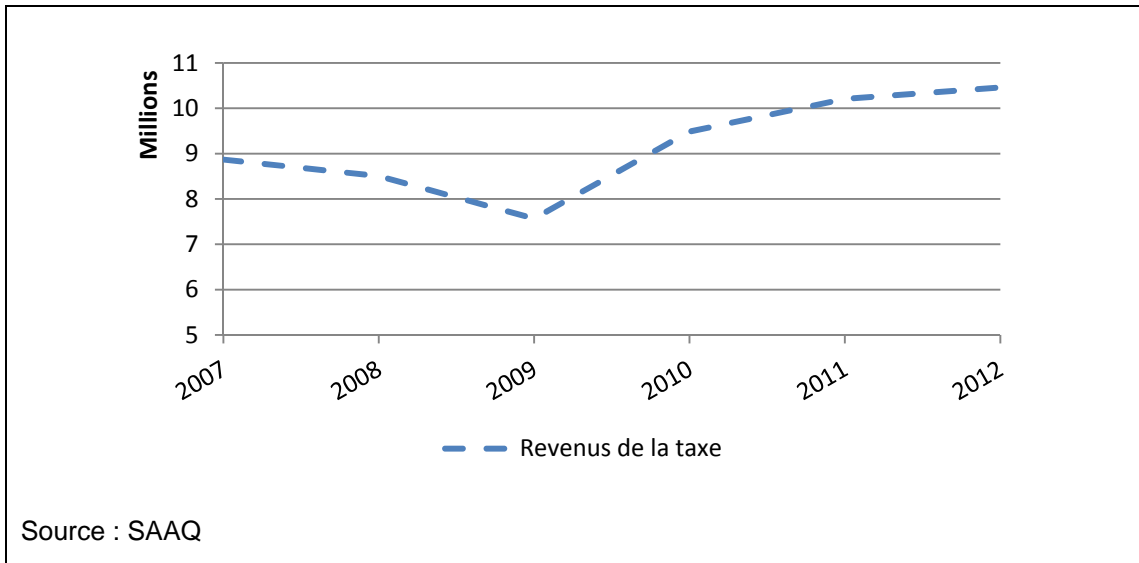
Les droits sont alors de 1 % de la valeur du véhicule qui excède le seuil original établi en 1998, soit de 40 000 \$. Dans le cas d'un véhicule neuf, le prix d'achat est la référence, et dans le cas d'un véhicule usagé, il s'agit du montant le plus élevé entre la valeur d'achat et celle établie par le *Guide d'évaluation des automobiles* et le *Guide d'évaluation des camions légers*, publiés par *Hebdo Mag*.

2.1.2 Recettes fiscales

Ayant subi une diminution entre 2007 et 2009, les recettes fiscales annuelles provenant de la taxe d'accise sur les produits de luxe ont par la suite fortement progressées. Elles étaient de 10 millions de dollars en 2011 et de 10,5 millions en 2012 (graphique 1)².

² SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2013). Communication personnelle.

Graphique 1 Revenus des droits additionnels sur les véhicules de luxe au Québec, 2007 à 2012, en millions de dollars de 2013



Malheureusement, les petites sources de revenus étant trop souvent mal documentées, nous n'avons pas accès à plus de détails concernant les revenus et les implications de cette taxe.

2.2 Taxation des bijoux au Canada

Afin de lever des fonds pour financer la Première Guerre mondiale, le gouvernement canadien a proposé une multitude de taxes distinctes lors de l'adoption de la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu de 1917. Ainsi naîtront des taxes d'accise ciblant, entre autres, les allumettes, les machines à sous, les cartes à jouer et les bijoux. La taxe de luxe a été la seule de ces taxes à ne pas être éliminée lors de l'adoption de la taxe sur les produits et services (TPS) en 1991, et sera en vigueur jusqu'à son abolition, le 2 mai 2006.

2.2.1 Définition et application

Les produits de luxe soumis à cette taxe sont les suivants :

- Les horloges et les montres d'une valeur supérieure à 50 \$;
- Les articles de toutes sortes constitués en tout ou en partie de coquillages naturels ou de pierres fines, d'une valeur supérieure à 3 \$;
- Les bijoux, les diamants et les autres pierres précieuses ou fines destinés à l'usage personnel ou à la parure, d'une valeur supérieure à 3 \$;
- Les produits de l'orfèvrerie d'une valeur supérieure à 3 \$.

Aucune définition d'un bijou n'étant prévu dans la loi, certains contournements avaient été mis sur pied, par exemple en distribuant ou en important certains produits sous la catégorie « jouets ».

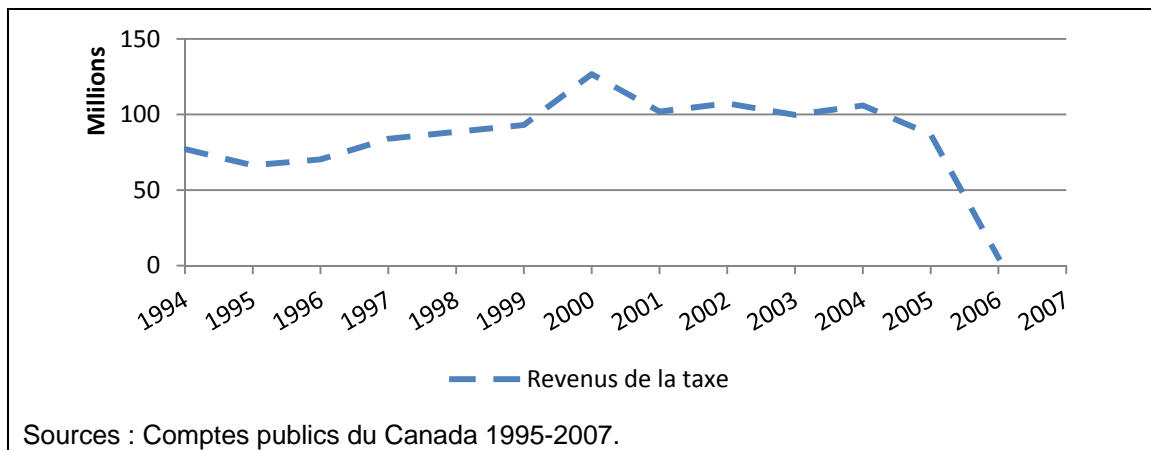
Les produits de luxe étaient soumis à une taxe supplémentaire de 10 %, appliquée sur la valeur du produit, incluant la TPS. Elle était perçue directement du fabricant ou, lorsque le produit était fabriqué à l'étranger, de l'importateur. Toutes les réparations ou les modifications étant considérées comme des fabrications selon la loi, les détaillants qui s'adonnaient à ces services étaient aussi soumis à la taxe. En imposant la taxe au fabricant, les taxes provinciales étaient aussi appliquées indirectement sur le taux de la taxe d'accise. Une exemption était en vigueur pour les entreprises ayant des recettes de 50 milliers de dollars et moins, laquelle se voulait une mesure incitative s'adressant aux artistes créateurs.

La taxe de luxe a été abolie par la Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (suppression de la taxe d'accise sur les bijoux). À l'origine, elle devait d'abord être progressivement abolie, par une diminution de deux points de pourcentage par année à partir de 2005, pour être totalement éliminée en 2009. Cette décision a été infirmée en 2005, pour mener à une abolition totale de la taxe en mai 2006. Un problème législatif a alors empêché d'éliminer la taxe pour les horloges, ces produits étant aujourd'hui les seuls encore soumis à cette taxe.

2.2.2 Recettes fiscales

Deux taux ont été appliqués sur ces produits de luxe. À compter de 1954 et jusqu'en 2004, ce taux a été de 10 %. Il a par la suite été diminué à 8 % en 2005, jusqu'en mai 2006, puis a été aboli. Les recettes fiscales contribuaient, en moyenne, pour la période 1994-2006, à 0,008 % du produit intérieur brut (PIB) (graphique 2), ce qui signifierait, en tenant compte du PIB québécois de 2013, des revenus de 24 millions de dollars pour la province.

Graphique 2 Revenus de la taxe sur les biens de luxe au Canada, 1994 à 2006, en millions de dollars de 2013



Selon un rapport commandé en 1993 par le ministère des Finances du Canada à Ernst & Young :

L'élimination de la taxe d'accise générerait des recettes supplémentaires du côté des impôts sur le revenu et sur la TPS, mais il semble peu probable que ces revenus soient suffisants pour compenser le manque à gagner qui en serait le résultat direct³ (Szabo, Paul, 1997).

La firme explique par la suite que « ... ces recettes équivaldraient à environ 50 % du manque à gagner direct⁴ ». Pris sous un autre angle, cela signifie que les coûts reliés à cette taxe absorbent 50 % de ses recettes une fois les différentes répercussions économiques prises en comptes.

2.2.3 Évitement, évasion et substitution

La contrebande a été un problème majeur, que ce soit celle occasionnée par les bijoutières et les bijoutiers eux-mêmes ou par l'importation illégale. Selon le rapport de 1993, les pratiques du secteur de la bijouterie seraient, entre autres, responsables des faibles recettes de la taxe. Les bijoutières et les bijoutiers seraient « de nature à encourager la contrebande et le travail au noir⁵ ». L'évitement consisterait ici à abuser de l'exemption de la taxe pour les entreprises ayant des ventes de moins de 50 milliers de dollars : plusieurs fabricants fermaient alors les portes avant d'atteindre cette somme et rouvraient sous une autre bannière.

Les consommatrices et les consommateurs ont une grande part de responsabilité en répondant fortement à la taxe. Selon une étude d'Ernst & Young publiée en 1997 pour l'Association canadienne des bijoutiers (ACB), la taxe valait pour la moitié de la différence de prix entre les produits de contrebande et leur équivalent légal, incitant les consommatrices et les consommateurs à utiliser les réseaux informels. Par la suite, une troisième publication d'Ernst & Young, commandée en 2004 par le gouvernement canadien, indiquait que l'achat de bijoux aux États-Unis était responsable d'approximativement 15 % des taxes non perçues à cause de l'évasion et de l'évitement, notamment par l'utilisation par les consommatrices et les consommateurs d'une exemption de douane de 750 \$. En favorisant un retour à une consommation sur le marché légal, une abolition de la taxe aurait donc permis d'augmenter les recettes fiscales fédérales découlant de la production nationale et de la TPS, de même que les revenus provinciaux. Selon le vérificateur

³ Cité par M. Paul Szabo dans CANADA, COMITÉ PERMANENT DES FINANCES (1997). www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=1038074&Language=F&Mode=1&Parl=36&Ses=1.

⁴ Cité par M. Paul Szabo dans CANADA, COMITÉ PERMANENT DES FINANCES (1997). www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=1038074&Language=F&Mode=1&Parl=36&Ses=1.

⁵ Cité par M. Paul Szabo dans CANADA, COMITÉ PERMANENT DES FINANCES (1997). www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=1038074&Language=F&Mode=1&Parl=36&Ses=1.

général du Canada, les pertes de recettes résultant de l'évitement seraient de l'ordre de 30 millions par année (Canada, Bureau du vérificateur général du Canada, 2006, chapitre 18).

Selon l'ACB, une abolition de la taxe permettait d'augmenter la demande et, par effet d'entraînement, de générer la création de 8 000 à 20 000 emplois. Cette projection s'est cependant avérée peu concluante, car, à la suite de la diminution de la taxe en 2005, puis de son abolition en 2006, le secteur n'a cessé de perdre des emplois, en particulier sur le plan de la fabrication de bijoux, et ce, bien qu'il y ait eu une augmentation importante des revenus⁶. Cependant, on ne peut établir si ces pertes auraient été plus importantes sans l'abolition de la taxe.

2.2.4 Coûts administratifs

L'administration de la taxe de luxe aurait été particulièrement difficile pour le gouvernement, et les vérifications de licence peu fréquentes. Un problème important résidait dans la difficulté d'identifier les fabricants de bijoux n'ayant pas de licence, et qui ainsi évitaient la taxe. Plusieurs difficultés quant à la définition et à l'application de la loi ont été reportées. Les frais d'administration étaient alors de moins de 1,5 million de dollars, soit un peu plus de 1 % des recettes obtenues, ce qui selon l'Agence du revenu du Canada est un ratio normal pour ce type de taxe.

2.2.5 Fardeau de la taxe

À cause de la structure de leur marché et parce que les consommatrices et les consommateurs réagissaient fortement à la taxe, nous croyons que les fabricants de bijoux prenaient sur eux une importante partie du fardeau de cette taxe, alors que l'esprit de la loi était de taxer la riche clientèle. L'industrie étant constituée en grande partie de petites entreprises, celles-ci, les artisanes et les artisans portaient alors le fardeau de la taxe. En 1997, sur les 4 400 fabricants, 31 % employaient entre cinq et vingt personnes et 59 % en employaient moins de cinq.

2.3 Expérience américaine

Frappé par une récession, le gouvernement américain adopte, en 1990, le *Budget Reconciliation Act* avec l'objectif de réduire le déficit budgétaire. Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 1991, une taxe supplémentaire s'applique sur certaines catégories de voitures, de bateaux et d'avions, de même que sur les bijoux et les fourrures. Deux ans plus tard, soit au 1^{er} janvier 1993, seules les voitures sont soumises à cette taxe, et celle sur les autres produits et les autres véhicules est abolie. La taxe sur les véhicules sera définitivement éliminée en 2002.

⁶ Selon Industrie Canada, le nombre d'emplois dans la fabrication de bijoux serait passé de 5 231 en 2005, à 4 745 en 2007 et à 3 329 en 2010, alors que les revenus étaient de 1,2, 1,5 et 2,9 milliards de dollars pour ces mêmes périodes.

2.3.1 Définition et application

À l'origine, la taxe de 10 % était appliquée :

- Sur les montants excédant 30 000 \$ à l'achat d'une voiture de promenade ;
- Sur les montants excédant 100 000 \$ à l'achat d'un bateau ;
- Sur les montants excédant 250 000 \$ à l'achat d'un avion ;
- Sur les bijoux et les fourrures de plus de 10 000 \$.

Caractéristiques d'une voiture assujettie à la taxe :

- Poids inférieur à 6 000 livres ;
- Limousines, tous poids confondus ;
- Propriété d'un particulier.

Les voitures en contrat de location sont aussi soumises à la taxe, cette dernière étant directement payée par le concessionnaire ou par la personne qui loue le véhicule.

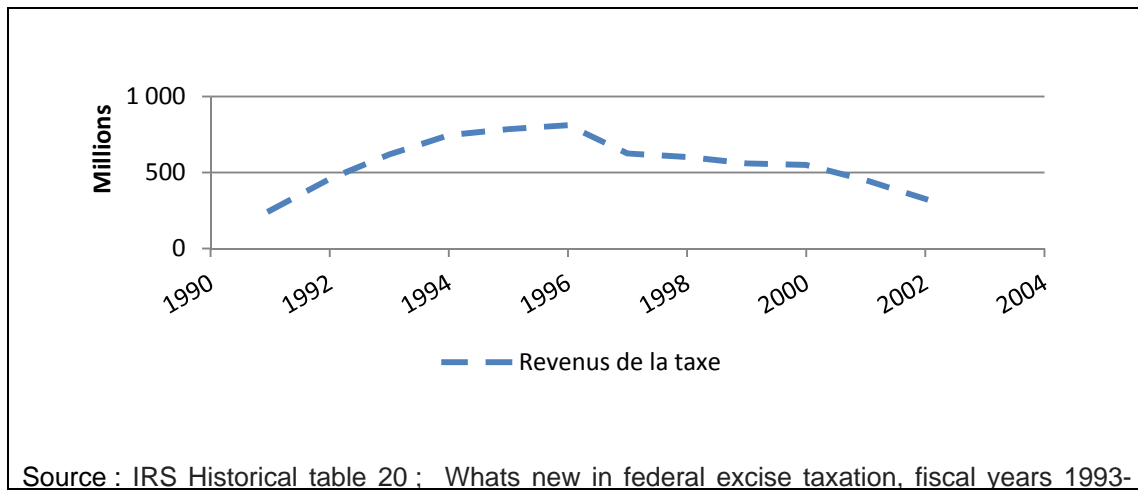
En 1993, seules les voitures de luxe étaient encore soumises à une taxe de luxe. Cette dernière a été diminuée à 9 % en 1999, pour être graduellement retirée en 2002.

2.3.2 Recettes fiscales

Les dernières recettes de la taxe de 10 % sur les voitures ont été de 802 millions de dollars en 1995 et, lorsque le taux était de 2 %, de 320 millions en 2002 (graphique 3). Pour la période 1992-1995, les recettes fiscales contribuaient, en moyenne, pour 0,0059 % du PIB américain. Reportées sur le PIB québécois de 2013, elles correspondent à des recettes de 18 millions.

Pour la seule année où la taxe a été en vigueur sur ces produits, c'est-à-dire en 1992, les recettes provenant des bateaux, des avions, des bijoux et des fourrures étaient alors respectivement de 20 millions, 250 milliers, 26 millions et 1,2 million de dollars.

Graphique 3 Revenus de la taxe sur les voitures de luxe aux États-Unis, 1991 à 2002, en millions de dollars américains de 2013



2.3.3 Évitement, évasion et substitution

On rapporte que les consommatrices et les consommateurs américains ont fortement réagi à l'introduction de la taxe, en particulier dans le marché des bateaux de luxe et dans celui des avions. Certains d'entre eux se sont tournés vers la production étrangère, alors que plusieurs, suivant les pressions de l'industrie pour mettre fin à cette taxe, ont reporté leurs achats. On estime qu'une diminution de 71 % des ventes de bateaux de luxe s'est produite à la suite de l'implantation de la taxe de luxe, ce qui a provoqué une perte d'approximativement 25 000 emplois dans le secteur, la clientèle préférant acheter dans les Caraïbes (États-Unis, Department of Commerce, 1994). Ces pertes d'emploi signifient une diminution des recettes provenant de l'impôt sur le revenu, de même que des versements de prestations supplémentaires pour les chômeuses et les chômeurs.

Un constat similaire, mais d'une ampleur moins importante, a été établi pour l'industrie de l'aviation, certains évitant la taxe en profitant de l'exemption pour les entreprises ou en reportant leur achat.

En conclusion, ces coûts excédaient alors les revenus de la taxe, rendant cette dernière excessivement inefficace. Selon certaines estimations, pour chaque dollar perçu par la taxe, le gouvernement américain payait cinq dollars en versements et en autres frais. Les ventes de voitures de luxe ont cependant été peu touchées par cette taxe.

2.3.4 Coûts administratifs

Les coûts inhérents à la taxe de luxe ont été peu élevés dès la première année. Alors qu'ils représentaient 0,3 % des revenus de la taxe en 1992, soit 500 000 \$, le gouvernement américain estimait alors que ces coûts diminueraient à 200 000 \$ par année par la suite. La majeure partie de ces coûts résultaient de la difficulté

pour l'Internal Revenue Service, l'agence de revenu américaine, de déceler les différents contournements de la loi. Par exemple, il était particulièrement complexe de déterminer quels étaient les marchands de voitures, de bateaux et d'avions qui proposaient d'installer les accessoires séparément après la vente, dans le but de réduire le coût du véhicule.

2.4 Australie et voitures de luxe

C'est en même temps que l'introduction d'une TPS de 10 %, en juillet 2000, que le gouvernement de l'Australie instaure une taxe sur les véhicules de luxe. Environ 10 % des véhicules vendus ou importés en Australie sont des véhicules de luxe, soit approximativement 100 000 annuellement.

2.4.1 Définition et application

Les voitures soumises à cette taxe, selon l'Australian Taxation Office, doivent respecter les critères suivants :

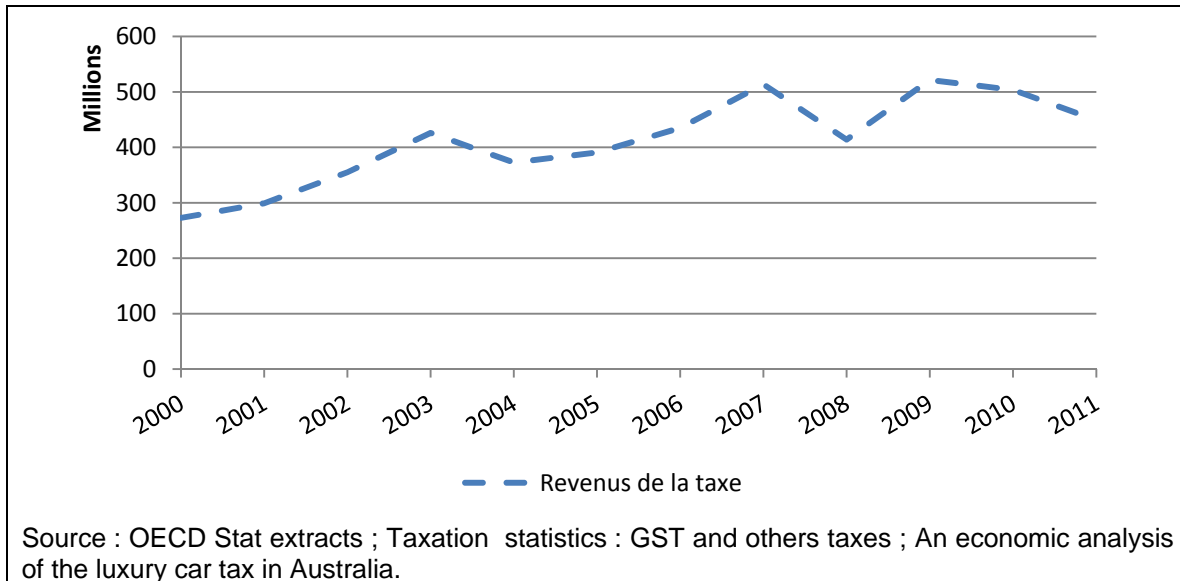
- Peser moins de deux tonnes ;
- Avoir moins de neuf sièges ;
- Être un véhicule de promenade ou être une limousine (peu importe le nombre de sièges).

À son instauration, la taxe de luxe a été établie à 25 %, puis augmentée à 33 % en 2008. Elle est payée sur l'excédent du seuil prédéfini, soit, en 2012, 75 365 dollars australiens pour les voitures écoénergétiques et 59 133 dollars australiens pour les autres voitures. Cette taxe est calculée sur la valeur du véhicule avec TPS moins le seuil.

2.4.2 Recettes fiscales

Les recettes australiennes pour les années 2010-2011 et 2011-2012 étaient respectivement de 479 millions et 441 millions de dollars (graphique 4). Entre 2000 et 2011, ces revenus constituaient, en moyenne, 0,036 % du PIB australien, ce qui signifie en 2013 pour le Québec, un revenu de 111 millions.

Graphique 4 Revenus de la taxe sur les voitures de luxe en Australie, 2000 à 2011, en millions de dollars australiens de 2012



2.4.3 Évitement, évasion et substitution

À la suite de l'annonce de l'implantation de la taxation en 2000, puis de son augmentation en 2008, certaines personnes ont devancé leurs achats, causant une diminution des ventes pour la période suivant l'application de la taxe. Puis, les ventes ont rattrapé leur taux de croissance à long terme, démontrant un impact imperceptible de la taxe sur le marché des voitures de luxe.

2.4.4 Coûts administratifs

L'Audit Bureau of Australia évalue que le risque d'évitement de la part des marchands est faible et que l'administration est simple et peu coûteuse, notamment puisque la perception de la taxe est concentrée sur un nombre limité de concessionnaires.

2.5 Taxation des voitures au Danemark

Le Danemark impose une taxe de base de 25 % sur tous les biens et sur tous les services. À cela s'ajoute une taxe pour tous les véhicules neufs, puis une supplémentaire sur les véhicules de luxe et un bonus-malus, c'est-à-dire une fiscalité récompensant les achats écologiques et pénalisant les consommations polluantes. Depuis 1999, s'ajoute à cela une taxation déterminée pour les véhicules de luxe écoénergétiques. Nous avons malheureusement peu d'information sur cette taxe.

Cette taxe s'applique une seule fois aux véhicules étant :

- Une voiture ou une motocyclette ;
- Un camion d'un maximum de quatre tonnes ;
- Un taxi, un autobus et tout autre véhicule commercial.

Cette taxe est calculée sur la valeur du véhicule, à laquelle on ajoute la taxe de vente de base de 25 %. Une taxe supplémentaire de 105 % s'ajoute à cette valeur, jusqu'à un seuil de 14 000 \$, pour l'année de référence 2007. Enfin, l'excédent est taxé à 180 %. Les taxis et les maisons mobiles bénéficient d'une réduction de taxe, étant de 20 % pour les premiers et de 60 % pour les seconds, ces deux véhicules ayant un seuil de 2 200 \$. Quant au seuil pour les motocyclettes, il est établi à 4 400 \$. Par la suite, une série de bonus-malus permet d'augmenter ou de diminuer la facture, selon les différents facteurs reliés aux émissions du véhicule.

Les véhicules usagés, mais n'ayant jamais été enregistrés au pays, doivent aussi être assujettis à la taxe, mais avec, comme référence, un seuil ajusté selon l'âge du véhicule. Elle génère annuellement entre 3,7 milliards et 4,6 milliards de dollars, et nous ne pouvons établir quelle proportion est attribuable aux 9 % de voitures de luxe qui composent la flotte danoise.

2.6 Conclusions des différentes expériences

Quelques conclusions peuvent être tirées des différentes expériences que nous avons abordées et qui se sont déroulées au Québec et ailleurs.

2.6.1 Conclusion concernant les gains

Dans la majorité des cas, les recettes provenant des taxes sur les accessoires de luxe, sur les bateaux et les avions sont faibles. Les problèmes d'évasion et d'évitement sont les principales sources de ces malheurs. Ils sont le résultat d'un mauvais contrôle de l'information par l'État puisqu'il n'y a aucun moyen de vérifier efficacement les transactions. Ainsi, les acheteuses et les acheteurs évitent la taxe en se procurant leur produit à l'extérieur de la région, ou tout simplement en ayant recours à l'économie souterraine.

Lorsqu'il s'agit de la taxation sur les voitures, les résultats vont dans le sens contraire. Puisqu'au Québec, chaque voiture doit être enregistrée et immatriculée pour circuler, il est alors quasi impossible pour un individu de ne pas déclarer la transaction. En centralisant l'information de la sorte, les problèmes d'évitement et d'évasion sont automatiquement réglés. Cela se reflète par des recettes plus élevées et par une faible réponse à la variation de la taxe.

2.6.2 Conclusion concernant les coûts

Les coûts d'administration des différentes taxes se sont révélés minimes. Concernant la taxation des bateaux, des avions et des accessoires de luxe, ces faibles coûts ne sont nullement causés par une bonne performance du percepteur.

Cependant, rien ne nous indique que, pour ces cas, des dépenses supplémentaires en vérification produiraient des résultats satisfaisants.

Les coûts d'administration de la taxation des voitures sont tout aussi bas ; toutefois, les résultats sont au rendez-vous. Dans les cas où le contrôle n'est pas centralisé, les coûts associés à la vérification sont tout de même réduits. Bien qu'un nombre important de transactions ait lieu, il est facile de repérer et de contrôler le personnel de vente de voitures neuves, car il est peu nombreux et cela réduit les complexités.

Au final, afin que nos recettes soient élevées et constantes, une quantité importante d'information doit être manipulée, avec comme conséquence l'augmentation des coûts d'administration. En utilisant l'information centralisée concernant les véhicules, nous nous assurons d'un contrôle optimal à un coût supplémentaire minime. Pour ces raisons, nous nous concentrerons sur le projet d'instauration d'une taxe sur les véhicules de luxe plutôt que sur les accessoires de luxe, dont le contrôle de l'information est coûteux et difficile.

3. Vers une amélioration de la taxe de luxe québécoise

Parce que les transactions sont centralisées à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), une taxe sur les véhicules de luxe perçue par la société d'État minimise les coûts d'administration, tout en éliminant les facteurs influençant à la baisse les gains. De plus, par sa structure, cette taxe est très progressive. Nous croyons donc qu'il faut utiliser cette structure et l'améliorer afin que la présente taxe de luxe soit plus redistributive. Du même coup, une réforme de la taxe verte appliquée à l'automobile permettrait à la fois une amélioration du bilan environnemental, une augmentation des revenus de l'État et une redistribution directe de ces revenus. Nous allons tout d'abord expliquer les différents frais reliés à l'immatriculation afin de situer notre proposition⁷.

3.1 Coûts à l'immatriculation

Les propriétaires d'automobiles font face à trois droits lorsque vient le moment d'immatriculer leur véhicule : les droits d'immatriculation de base, le droit d'immatriculation additionnel sur les véhicules de luxe et les droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée.

3.1.1 Droits d'immatriculation de base

Chaque année, les automobilistes doivent acquitter une facture regroupant cinq frais : une contribution d'assurance, la taxe sur cette dernière, les droits

⁷ En annexe I, vous trouverez une proposition complémentaire concernant une taxation au fédéral sur les bateaux.

d'utilisation du réseau routier, une contribution pour le transport en commun de même que des frais administratifs. Pour l'année 2013-2014, ces frais étaient respectivement de 117,43 \$, 10,57 \$, 111 \$, 30 \$ et 4,25 \$, pour une facture totale de 273,25 \$. Depuis le 1^{er} juillet 2011, les Montréalaises et les Montréalais doivent acquitter une contribution supplémentaire pour le transport en commun de 45 \$, pour une facture totale de 318,25 \$.

3.1.2 Droit d'immatriculation additionnel sur les véhicules de luxe

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le Québec impose depuis 1998 une taxe de 1 % sur la valeur du véhicule excédant 40 000 \$, payable lors de l'immatriculation. Ces frais sont acquittables au maximum huit fois dans la vie du véhicule, soit jusqu'à ce que le véhicule soit âgé de 7 ans, avec l'année de production du véhicule comme référence.

La valeur du véhicule sur laquelle la taxe est appliquée diminue avec son âge. Chaque année, la SAAQ réévalue la valeur du véhicule en tenant compte de sa dépréciation. En moyenne, un véhicule se déprécie de 50 % les trois premières années, ce qui diminue de moitié sa valeur. Par exemple, pour un véhicule neuf de 90 000 \$, on appliquera la taxe de 1 % sur sa valeur excédant 50 000 \$, pour un total de 500 \$, payable lors de sa première immatriculation. Lors du troisième anniversaire du véhicule, la valeur de ce dernier sera d'environ 45 000 \$. L'excédent étant maintenant de 5 000 \$, la taxe sera de 50 \$. Lors du quatrième paiement, aucune taxe de luxe ne sera exigée.

3.1.3 Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée

Depuis l'adoption du budget du Québec de 2004-2005, des frais additionnels reliés à la consommation du véhicule sont obligatoires pour tous les véhicules ayant une cylindrée de 4 litres et plus. Selon le discours du budget, cette écotaxe a été mise sur pied « afin d'améliorer l'efficacité énergétique globale du parc automobile québécois et d'ainsi favoriser la réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre [...] » (Québec, ministère des Finances, 2004). On suggère alors qu'en augmentant les coûts complémentaires à l'utilisation d'une voiture, les automobilistes modifieront leur comportement, en favorisant l'achat de voitures moins polluantes.

Ainsi, pour l'année 2013-2014 les frais varient de 32 \$ pour les cylindrées de 4 litres, à 160 \$ pour les cylindrées de 5,2 litres et plus (tableau 1). Ces frais sont payables au moment de renouveler l'immatriculation, et ce, pour toute la durée de vie du véhicule. Les véhicules dont la cylindrée est de moins de 4 litres sont exemptés de la taxe. Cette taxe a permis au gouvernement d'amasser, pour

l'année 2011-2012, près de 70 millions de dollars, qui ont été alors directement versés à la Corporation de financement des infrastructures locales du Québec⁸.

Tableau 1 Droits d'immatriculation additionnels sur les cylindrées pour l'année 2013-2014

| Cylindrée (en litres) | Frais |
|-----------------------|-----------|
| 4.0 | 32,00 \$ |
| 4.1 | 42,50 \$ |
| 4.2 | 53,25 \$ |
| 4.3 | 63,75 \$ |
| 4.4 | 74,75 \$ |
| 4.5 | 85,25 \$ |
| 4.6 | 96,00 \$ |
| 4.7 | 107,00 \$ |
| 4.8 | 117,00 \$ |
| 4.9 | 128,00 \$ |
| 5.0 | 139,00 \$ |
| 5.1 | 150,00 \$ |
| 5.2 & + | 160,00 \$ |

Source : SAAQ

3.2 Pour une réforme des droits additionnels d'immatriculation

Notre proposition se fera en deux temps : nous proposons d'abord une hausse de la taxe sur les véhicules de luxe dans sa forme actuelle et, par la suite, nous proposons une réforme de l'actuelle taxe verte appliquée aux automobiles, les droits additionnels sur la cylindrée, pour obtenir une taxe plus efficace sur le plan environnemental. Le tableau 2 résume ces propositions.

⁸ QUÉBEC, SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES (2012). *Rapport d'activité : Société de financement des infrastructures locales du Québec.*

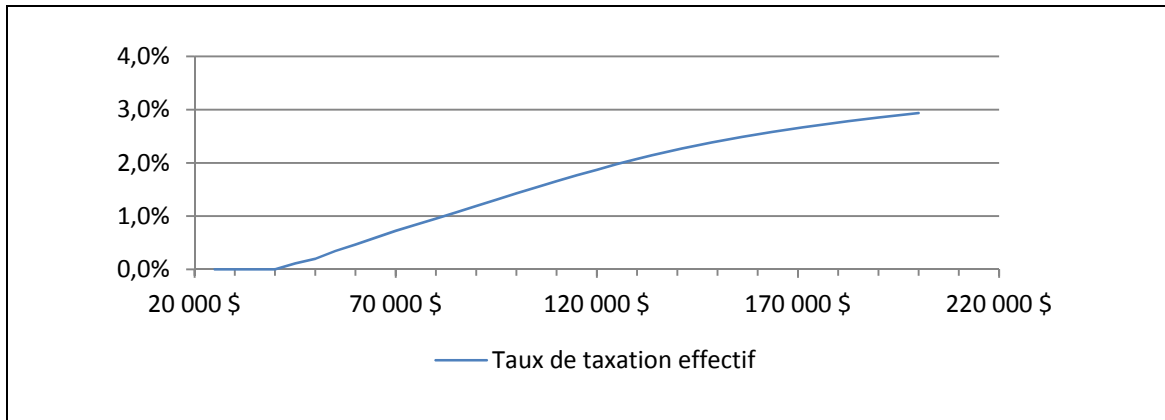
Tableau 2 **Tableau résumant les propositions concernant la taxe de luxe et la taxe verte**

| Taxe de luxe |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Augmenter de 4 points de pourcentage des droits additionnels à l'immatriculation pour les véhicules de luxe, soit augmenter la taxe à 5 %. |
| Taxe verte |
| <ul style="list-style-type: none">• Abolir la taxe verte actuelle, soit le droit additionnel sur la cylindrée.• Établir une taxe verte avec frais supplémentaires ou réduction, selon l'émission de CO₂ du véhicule :<ul style="list-style-type: none">○ Définir un seuil maximal de 150 grammes de CO₂ par kilomètre ;○ Imposer un droit additionnel de 3 \$ par g/km pour les propriétaires de véhicules dont les émissions de CO₂ dépassent le seuil ;○ Réduire les frais d'immatriculation de 6 \$ par g/km pour les propriétaires de véhicules dont les émissions de CO₂ sont sous le seuil ;○ Permettre une réduction maximale de 400 \$ par véhicule. |

3.2.1 Proposition pour une hausse de la taxe de luxe

Parce que le taux est applicable sur la valeur excédant le seuil et que la dépréciation fait diminuer cette valeur avec le temps, la structure actuelle de la taxe de luxe est intéressante. Ainsi, les véhicules dont la valeur est près du seuil seront taxés plus faiblement que ceux dont la valeur est plus élevée, comme le démontre le graphique 5. De plus, comparativement à une taxe à l'achat, des frais supplémentaires à l'immatriculation permettent d'étendre la taxe sur plusieurs paiements répartis en plusieurs années, étalant le poids de la taxe.

Graphique 5 Taux de taxation effectif de véhicules valant de 25 milliers à 200 milliers de dollars avec une taxe de 1 % et un seuil de 40 000 \$



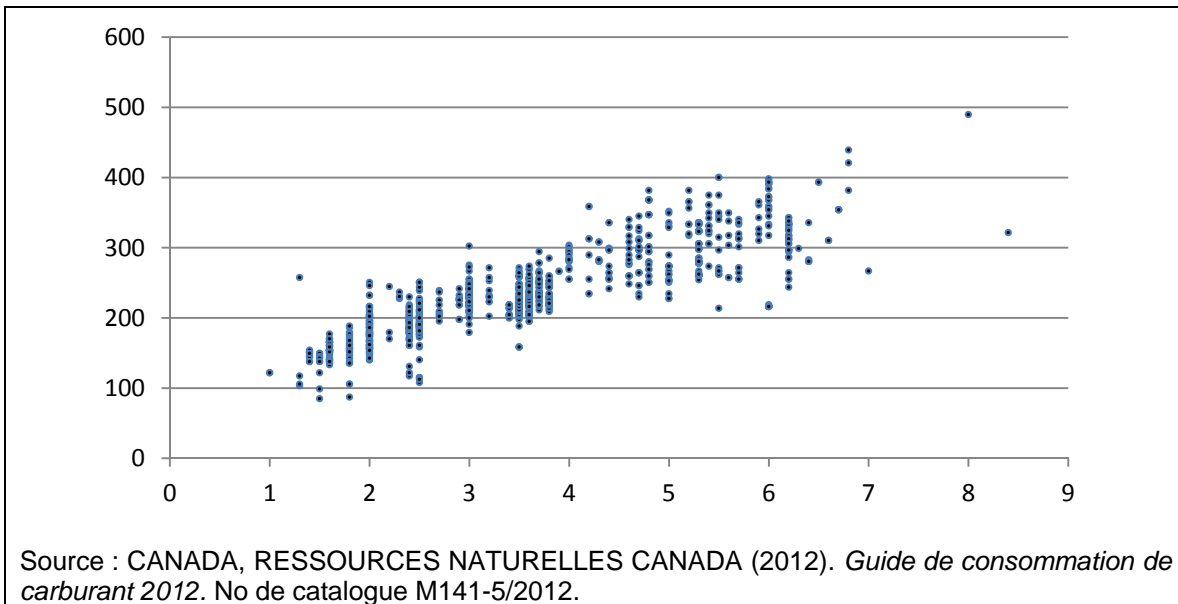
Ainsi, bien que le taux de la taxe soit de 1 % et qu'il doive être appliqué sur huit paiements, le taux de taxation effectif du prix d'achat du véhicule est bien en deçà de 8 %. Par exemple, le propriétaire d'une voiture de 125 000 \$ aura payé, en moyenne, 2,05 % de la valeur de son achat en droits additionnels, et celle ou celui d'un véhicule de 50 000 \$ aura payé 0,2 % de son prix d'achat en taxe de luxe. Bien qu'au premier regard 1 % puisse sembler être un taux intéressant, dans les faits il représente une bien faible fraction du prix d'achat.

Nous croyons donc que ce taux doit être revu à la hausse afin d'augmenter les revenus de l'État tout en restant progressif. En augmentant le taux à 5 %, les recettes fiscales provenant de cette taxe seraient d'environ 50 millions de dollars, soit cinq fois les recettes actuelles. Avec ce nouveau taux, le véhicule valant 125 000 \$ serait maintenant taxé à 10 %, et celui de 50 000 \$ serait taxé à 1 %. Nous avons simulé cette proposition sur plusieurs modèles de voiture et nous avons exposé nos résultats à l'annexe II.

3.2.2 Proposition pour une amélioration de la taxe verte

Bien que le lien entre cylindrée et émission polluante soit évident, cette relation n'est pas parfaite. Comme nous le démontre le graphique 6, certains véhicules à forte cylindrée émettent moins de gaz à effet de serre que leur contrepartie à faible cylindrée. Ainsi, le système actuel favorise certains achats polluants au détriment d'achats plus écologiques. De plus, l'exemption pour les véhicules de moins de 4 litres et les frais plafond étant à 5,2 litres, le caractère écologique de la taxe est fortement limité. Le message envoyé par la taxe est donc flou : doit-on diminuer la cylindrée ou les émissions de CO₂ ?

Graphique 6 Relation entre la cylindrée et l'émission de CO₂ pour 1 112 modèles de voitures vendues au Canada en 2012



Nous proposons donc une réforme complète de cette taxe verte. En premier lieu, la taxe imposée doit être proportionnelle aux émissions polluantes en étant directement calculée à partir de ces émissions. Nous suggérons alors de taxer en proportion du gramme de CO₂ par kilomètre (g/km) rejeté par le véhicule, payé lors du renouvellement de l'immatriculation, et ce, pour toute la durée de vie du véhicule.

En second lieu, la mesure incitative doit être augmentée afin que l'impact sur les choix de consommation soit convaincant. Pour ce faire, nous proposons une version bonus-malus, qui, non seulement pénalise les grands pollueurs, tout comme la taxe actuelle, mais récompense aussi les automobilistes ayant des consommations plus écologiques. Les automobilistes profiteraient alors d'une réduction de leurs frais d'immatriculation, si les émissions de CO₂ de leur véhicule se situent sous un certain seuil, et paieraient un surplus s'ils dépassent ce même seuil. En parallèle, un second objectif est alors atteint : l'émission de CO₂ étant fortement corrélée au prix du véhicule, il y a une seconde redistribution des propriétaires à revenu élevé aux propriétaires à faible et moyen revenu (graphique 7 à l'annexe II). Cette taxation allègerait aussi les frais afférents aux véhicules de luxe qui sont peu polluants.

Nous devons donc définir trois paramètres : le seuil d'émission, la pénalité si ce seuil est franchi et la réduction si ce même seuil n'est pas atteint. De plus, nous proposons de fixer un plafond sur l'immatriculation.

Pour définir le seuil, nous proposons de cibler 80 % du taux moyen d'émission de CO₂ des véhicules du parc automobile⁹. Pour l'année en cours, nous avons évalué ce seuil à 150 g/km.

Le malus, soit les frais pénalisant les propriétaires de véhicules polluants, serait de 3 \$ le g/km supérieur au seuil. Quant au bonus, il s'agirait d'un rabais de l'ordre de 6 \$ le g/km et il serait maximisé à 400 \$. Ainsi, lorsque le rabais maximum serait atteint, l'automobiliste montréalais d'une voiture n'étant pas soumise à la taxe de luxe recevrait un retour sur les droits d'immatriculation de base de 81,75 \$ et ceux des autres coins de la province obtiendraient un bonus de 124,75 \$.

Nous avons simulé les frais d'immatriculation proposés pour plusieurs voitures dont la propriétaire ou le propriétaire ne réside pas à Montréal (voir annexe B). Une fois tous les bonus et malus redistribués, nous estimons les revenus de cette nouvelle taxe à environ 800 millions de dollars par année. À ce montant, nous devons soustraire les revenus de 70 millions de l'actuelle taxe sur la cylindrée, qui serait alors abolie.

Conclusion

Le but de ce rapport était de vérifier la faisabilité d'une taxe de luxe. À cet effet, nous avons établi qu'une taxe de luxe adéquate doit remplir deux critères : être efficiente et être équitable. Cependant, ces critères s'opposant sur certains aspects, ils nous imposent un compromis lors de la conception de notre taxe. Afin de nous assurer qu'elle est efficiente, nous devons opter pour une gestion centralisée de l'information. De cette façon, il est difficile pour les individus d'avoir recours à des stratagèmes dans le but d'éviter de payer la taxe. Afin de résoudre la problématique concernant l'équité, nous optons pour une taxe sur les produits de luxe, ces derniers étant fortement corrélés avec le revenu des acquéreurs.

Les expériences internationales nous démontrent que la taxation des accessoires de luxe est inefficente dans une économie mondialisée où la mobilité des individus leur permet d'éviter facilement la taxe. Cependant, lorsqu'il s'agit des véhicules de luxe, nos conclusions sont totalement différentes. Une taxe sur les véhicules de luxe est à la fois efficiente et équitable, permettant une redistribution tout en minimisant les comportements indésirables.

Comme nous l'avons vu, le Québec impose depuis 1998 des frais d'immatriculation supplémentaires de 1 % de la valeur excédentaire à 40 000 \$ pour les automobiles. Cependant, à ce taux, la progressivité et les revenus sont faibles. Nous proposons d'augmenter ce taux à 5 % et ainsi de quintupler les revenus et de bonifier la progressivité de la taxe.

⁹ Soit un objectif qui représente l'engagement du gouvernement québécois d'une réduction de 20 % en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour 2020.

En ajout à notre proposition sur la taxe de luxe versée à l'immatriculation, nous proposons une réforme de l'actuelle taxe écologique applicable à la cylindrée du véhicule. Ainsi, nous pourrions multiplier par cinq les revenus provenant de l'actuelle taxe et la rendre plus écologique, tout en assurant une redistribution. En choisissant de pénaliser les propriétaires de véhicules polluants et de récompenser les propriétaires de véhicules écoénergétiques, nous augmentons les mesures incitatives financières afin de favoriser une consommation écologique.

Il n'est pas simple pour un gouvernement d'évaluer quelle structure fiscale serait à la fois la plus efficiente et la plus équitable. C'est avec le souci d'une fiscalité équitable que plusieurs groupes interviennent auprès de l'État et qu'ils recommandent l'application d'une taxe sur les produits de luxe. Dans les faits, la création d'un tel projet est limitée par plusieurs contraintes d'ordres économiques et politiques. C'est en remettant sans cesse en question notre fiscalité que nous pourrions trouver des solutions à ces contraintes et faire en sorte que nos services soient financés non seulement généreusement, mais aussi équitablement.

Annexe I

Proposition complémentaire pour une taxation sur les bateaux

Selon la législation actuelle, toutes les embarcations de plaisance dont le moteur a une force de 10 HP (unité de puissance) ou plus doivent s'enregistrer auprès de Transports Canada. Selon cette même loi, un bateau de plaisance est : « Tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers ainsi que les bâtiments des catégories prévues par règlement. » (Canada, 2012). Cet enregistrement est renouvelable tous les 10 ans et est gratuit. Plutôt que de se procurer un enregistrement, les plaisanciers peuvent immatriculer leur bateau, pour un coût de 250 dollars, renouvelable gratuitement tous les 3 ans, et ils peuvent ainsi avoir droit à quelques services supplémentaires. Il y aurait, au Canada, environ trois millions de bateaux de plaisance enregistrés. (Canada, Pêches et Océans, 2009). Grâce au registre de ces embarcations, il est possible de taxer le bateau, par l'imposition d'un droit annuel fixe sur l'enregistrement ou par un droit unique en proportion avec sa valeur lors de l'achat.

Considérant que l'enregistrement est gratuit, il y aurait de la place pour une immatriculation à droit fixe. Pour un droit annuel de 100 \$, nous estimons que les revenus seront de 300 millions de dollars, ou de 450 millions si le droit est de 150 \$. Un des problèmes de ce type de taxation est qu'il ne tient pas compte de l'équité verticale, taxant uniformément tous les types de bateaux.

Ainsi, il faudrait créer un registre inventoriant la valeur de tous les bateaux afin de s'assurer que le niveau de taxation reflète la disposition à payer de son propriétaire. Il serait possible d'établir ce niveau de taxation selon la taille du bateau, cette dernière étant largement corrélée à sa valeur. Par exemple, nous pourrions imposer un droit fixe sur la longueur du bateau, par pied ou par mètre, ou un droit progressif par palier, avec comme référence cette même longueur. Une telle taxation serait à la fois équitable, efficiente et rentable.

Annexe II

Simulation d'une taxe de luxe améliorée et combinée à une réforme de la taxe verte

Nous avons simulé nos propositions sur huit modèles de voiture, sélectionnés avec le souci de bien représenter la distribution du parc automobile québécois. Ainsi, nous simulons la taxe de luxe bonifiée à 5 % et un seuil de 40 000 \$, conjointement à une réforme de la taxe verte, avec un bonus de 6 \$ et un malus de 3 \$. Pour la taxe verte, ce seuil se situe à 80 % des émissions moyennes rejetées par les voitures achetées en 2012, soit 150 g/km.

Au tableau 3, nous observons certaines caractéristiques des véhicules utilisés dans notre échantillonnage. Certains véhicules étant assujettis à la présente taxe sur la cylindrée, le supplément de cette nouvelle taxe verte est réduit. Ainsi, bien que les propriétaires de la voiture de marque Mercedes doivent acquitter des frais additionnels annuels de 442 \$, l'augmentation, vu l'annulation de l'ancienne taxe, sera de 282 \$.

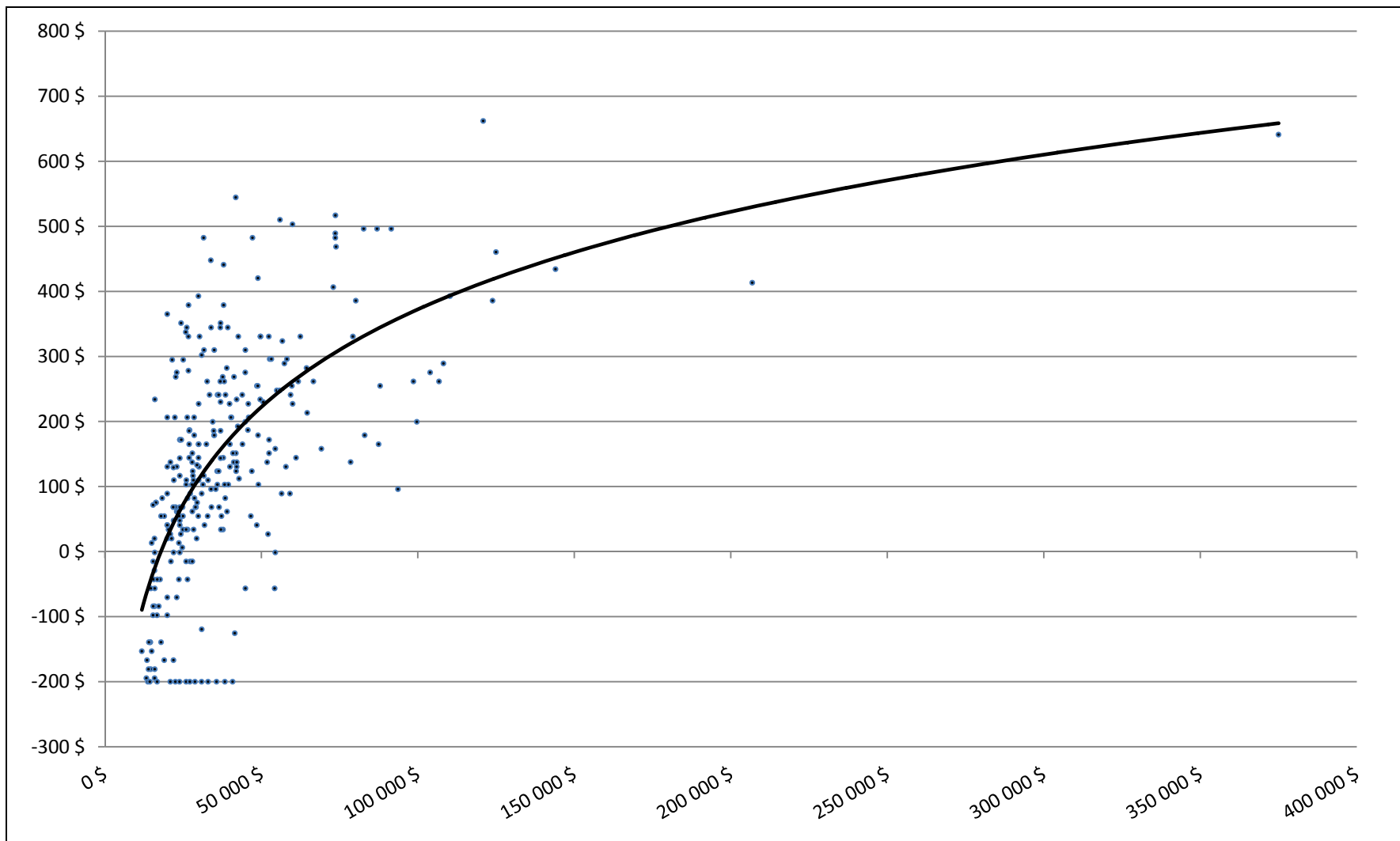
Au graphique 7, nous observons la relation entre le prix des véhicules et les droits supplémentaires applicables sur leur émission de CO₂, avec comme références les modèles des véhicules vendus sur le territoire québécois en 2012. Une courbe de tendance traversant nos données démontre le caractère progressif de cette forme de taxation, bien que cette relation ne soit pas parfaite. En effet, nous observons qu'une augmentation de la valeur du véhicule est corrélée positivement avec la taille des droits additionnels, donc avec la quantité d'émission polluante.

Tableau 3 Simulation d'une taxe de luxe améliorée et combinée à une réforme de la taxe verte sur huit modèles sélectionnés

| Marque | Modèle | Prix | TAXE DE LUXE | | TAXE VERTE | TAXES TOTALES | |
|---------------|---------------|------------|--------------|-------------|------------|---------------|------------------|
| | | | À l'achat | Après 3 ans | | À l'achat | Taux de taxation |
| Chevrolet | CRUZE/COBALT | 18 798 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 35 \$ | 35 \$ | 0,2 % |
| Dodge | GRAND CARAVAN | 23 994 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 262 \$ | 262 \$ | 1,1 % |
| Ford | ESCAPE | 27 599 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 117 \$ | 117 \$ | 0,4 % |
| Ford | FOCUS | 21 599 \$ | 0 \$ | 0 \$ | -27 \$ | -27 \$ | -0,1 % |
| Ford | FUSION | 25 643 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 76 \$ | 76 \$ | 0,3 % |
| Ford | Série F | 23 999 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 421 \$ | 421 \$ | 1,8 % |
| GMC | YUKON | 59 694 \$ | 985 \$ | 0 \$ | 387 \$ | 1 371 \$ | 2,3 % |
| Honda | CIVIC | 17 988 \$ | 0 \$ | 0 \$ | -41 \$ | -41 \$ | -0,2 % |
| Honda | CR-V | 31 188 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 90 \$ | 90 \$ | 0,3 % |
| Hyundai | ACCENT | 15 959 \$ | 0 \$ | 0 \$ | -83 \$ | -83 \$ | -0,5 % |
| Hyundai | ELANTRA | 19 139 \$ | 0 \$ | 0 \$ | -83 \$ | -83 \$ | -0,4 % |
| Hyundai | SONATA | 28 799 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 55 \$ | 55 \$ | 0,2 % |
| Jaguar | XJ | 105 600 \$ | 3 280 \$ | 909 \$ | 311 \$ | 3 591 \$ | 3,4 % |
| Mazda | 3 | 19 074 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 42 \$ | 42 \$ | 0,2 % |
| Mercedes-Benz | SL | 148 680 \$ | 5 434 \$ | 2 096 \$ | 442 \$ | 5 876 \$ | 4,0 % |
| Nissan | LEAF | 46 074 \$ | 304 \$ | 0 \$ | -400 \$ | -96 \$ | -0,2 % |
| Porsche | CAYENNE | 67 080 \$ | 1 354 \$ | 0 \$ | 304 \$ | 1 658 \$ | 2,5 % |
| Toyota | COROLLA | 18 540 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 7 \$ | 7 \$ | 0,0 % |
| Toyota | PRIUS PLUG-IN | 42 840 \$ | 142 \$ | 0 \$ | -372 \$ | -230 \$ | -0,5 % |
| Volkswagen | JETTA | 19 050 \$ | 0 \$ | 0 \$ | 76 \$ | 76 \$ | 0,4 % |

Graphique 7

Relation entre la valeur de l'automobile et les droits supplémentaires annuels applicables en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule selon les paramètres proposés



Bibliographie

AUERBACH, Alan J. et Martin FELDSTEIN (2002). *Handbook of public economics*, vol. 3, Amsterdam : Elsevier, 702 p.

ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDES FISCALES (1988). *The national finances: an analysis of the revenues and expenditures of the government of Canada : 1987-88*, Toronto.

AUSTRALIE, AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS. *Publication 5206.0 - Australian National Accounts: National Income, Expenditure and Product : table 3*.

AUSTRALIE, AUSTRALIAN TAXATION OFFICE (2011). *Administration of the luxury car tax*, Canberra, Australian Taxation Office, 67 p.

AUSTRALIE, AUSTRALIAN TAXATION OFFICE (2012). *Guide for taxpayers with a luxury car tax obligation*, Canberra, Australian Taxation Office, 20 p.

AUSTRALIE, AUSTRALIAN TAXATION OFFICE (2013). *Taxation Statistics 2011-12*, Canberra, Australian Taxation Office, 234 p.

AUSTRALIE, AUSTRALIAN TAXATION OFFICE (2013). *Taxation Statistics 2008-09 : table 1*,
www.ato.gov.au/About-ATO/Research-and-statistics/Previous-years/Tax-statistics/Taxation-statistics-2008-09/ (Consulté le 10 juin 2013).

AUSTRALIE, TREASURY (2009). *Australia's future tax system. Report from the treasurer, part two : detailed analysis*, [s. l.], 783 p.

(1993). « No airplanes, no revenue, no jobs », *Fortune Magazine* (septembre).

BOYER, Daniel J. et Susan M. RUSSEL (1995). « Is it time for a consumption tax? », *National Tax Journal*, vol. 48, n° 3, p. 363-372.

CANADA (2012). « Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001 Ch. 26) ».

CANADA (1993). *Rapport d'évaluation sur la taxe sur les bijoux*, N° de catalogue HJ5783 J481 1993.

CANADA, AGENCE DU REVENU DU CANADA (2005). *Avis.TA/PS-0053*.

CANADA, AGENCE DU REVENU DU CANADA (2006). *Avis sur les taxes d'accises et prélèvements spéciaux*. ET/SL-060.

CANADA, BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA (2006). *Chapitre 18 : Revenu Canada et le ministère des Finances – Les droits et les taxes d'accise sur certaines marchandises dans 1996 septembre – rapport du vérificateur général du Canada*, www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_199609_18_f_5049.html (Consulté le 6 juin 2013).

CANADA, COMITÉ PERMANENT DES FINANCES (1997). *Comité permanent des finances : témoignages du 29 octobre 1997*, www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=1038074&Language=F&Mode=1&Parl=36&Ses=1 (Consulté le 4 juin 2013).

CANADA, COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES BANQUES ET DU COMMERCE (2005). *Fascicule 19 – témoignages du 24 novembre 2005*.

CANADA, DÉBAT DU SÉNAT (HANSARD) (2005). 1^{re} session, 38^e législature, vol. 142, n^o 95.

CANADA, INDUSTRIE CANADA (2012). *Emploi ; fabrication de bijoux et pièces d'argenterie (SCIAN 33991)*, www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDF/cis-sic33991empf.html (Consulté le 5 juin 2013).

CANADA, RESSOURCES NATURELLES CANADA (2012). *Guide de consommation de carburant 2012*. N^o de catalogue M141-5/2012.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (1995). *Comptes publics du Canada 1995, vol. II, partie I : détails des dépenses et des recettes*. N^o de catalogue P51-1/1995-2-2-5F-PDF.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (1996). *Comptes publics du Canada 1996, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N^o de catalogue P51-1/1996-2-2-8F-PDF.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (1997). *Comptes publics du Canada 1997, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N^o de catalogue P51-1/1997-2-2-5F-PDF.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (1998). *Comptes publics du Canada 1998, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N^o de catalogue P51-1/1998-2-1F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (1999). *Comptes publics du Canada 1999, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N° de catalogue P51-1/1999-2-1F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2000). *Comptes publics du Canada 2000, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N° de catalogue P51-1/2000-2-2F

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2001). *Comptes publics du Canada 2001, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N° de catalogue P51-1/2001-2-1F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2002). *Comptes publics du Canada 2002, vol. II partie I : détails des dépenses et des recettes*. N° de catalogue P51-1/2002-2-1F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2003). *Comptes publics du Canada 2003, vol. II partie I : détails des charges et des revenus*. N° de catalogue P51-1/2003-2-1F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2004). *Comptes publics du Canada 2004, vol. II partie I : détails des charges et des revenus*. N° de catalogue P51-1/2004-2F.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2005). *Comptes publics du Canada 2005, vol. II partie I : détails des charges et des revenus*. N° de catalogue P51-1/2005-2F-PDF.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2006). *Comptes publics du Canada 2006, vol. II partie I : détails des charges et des revenus*. N° de catalogue P51-1/2006-2F-PDF.

CANADA, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX CANADA (2007). *Comptes publics du Canada 2007, vol. II partie I : détails des charges et des revenus*. N° de catalogue P51-1/2007-2F-PDF.

CANADA, PÊCHES ET OCÉANS (2009). *Le rôle du gouvernement canadien dans le secteur des océans*, N° de catalogue Fs23-319/2008F-PDF.

CANADA, STATISTIQUE CANADA (2011). Recensements de la population.

CANADA, STATISTIQUE CANADA. *Tableau 384-0038 - Produit intérieur brut, en termes de dépenses, provinciaux et territoriaux, annuel (dollars sauf indication contraire)*, CANSIM (base de données).

- CANADA, STATISTIQUE CANADA. *Tableau 380-0106 - Produit intérieur brut aux prix constants de 2007, en termes de dépenses, annuel (dollars)*, CANSIM (base de données).
- CANADA, TRANSPORT CANADA (2011). *Les transports au Canada 2011 : addenda statistique*, N° de catalogue TP-14816 2011.
- CANADA, TRANSPORT CANADA (2013). *Transport aérien – Transport Canada*, www.tc.gc.ca/fra/aerien-menu.htm (Consulté le 26 juin 2013).
- CARVALHO, Luis Francisco et Joo RODRIGUES (2006). « On markets and morality: Revisiting Fred Hirsch », *Review of Social Economy*, vol. 64, n° 3, p. 331-348.
- CENTRALE DES SYNDICATS DU QUÉBEC (2012). *Décisions du 40^e Congrès général de la Centrale des syndicats du Québec (CSQ) tenu du 26 au 29 juin 2012, à Québec*.
- CENTRALE DES SYNDICATS DU QUÉBEC (2013). *Analyse de la conjoncture économique*, A1213-CG-058.
- CNOSSEN, S. (2010). « The economics of excise taxation », *International Center for Public Policy Working Paper Series*, Working paper n° 10-18.
- CRAIG, J. (2007). « The CommSex luxury car index : spending and wealth perspectives », *Economic Insights* (mars).
- DANEMARK, SKATTEMINISTERIET (2013). *Section 10 : VAT, payroll tax and environmental taxes*, www.skm.dk/foreign/9276/taxationindenmark/taxindenmark2008/6649/ (Consulté le 29 mai 2013).
- DANEMARK, STATISTICS DENMARK. *BIL1 Number of private cars by region, size of car, manufacture and job title*.
- ÉTATS-UNIS, BUREAU OF ECONOMIC ANALYSIS. *Table 1.1.5 Gross Domestic Product*, www.bea.gov/itable/ (Consulté le 17 juin 2013).
- ÉTATS-UNIS, DEPARTMENT OF COMMERCE (1994). *U.S. Industrial Outlook*.
- ÉTATS-UNIS, ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (2001). *Economic impact of the boat manufacturing NESHAP*, 72 p.
- ÉTATS-UNIS, GENERAL ACCOUNTING OFFICE (1992). *Tax policy and administration : luxury excise tax issues and estimated effects*, 41 p.

ÉTATS-UNIS, INTERNAL REVENUE SERVICE (1996). « Federal Excise Taxes, Fiscal years 1994 and 1995 », *Statistics of Income Bulletin*, (automne).

ÉTATS-UNIS, INTERNAL REVENUE SERVICE (1999). « Federal Excise Taxes, Including the Slow Death of Expired Taxes », *Statistics of Income Bulletin*, (été).

ÉTATS-UNIS, INTERNAL REVENUE SERVICE (2007). « What's New in Federal Excise Taxation, Fiscal Years 1992-2006 », *Statistics of Income Bulletin*, (été).

GODBOUT, Luc et Suzie ST-CERNY (2011). « Are consumption taxes regressive in Québec? », *Revue fiscale canadienne*, vol 59, n° 3, p. 453-493.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2001). *Population du Québec 1971-2012*,
www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/struc_poplt/qc_1971-20xx.htm
(Consulté le 8 juin 2013).

MCPHERSON, A., et autres (2011). « An Economic Analysis of the Luxury Car Tax in Australia. » *Deaking Papers in international business economics*, vol 4, n° 1, p. 17-27.

MIRRLEES, J., et autres (2011). *Tax by design: the Mirrlees Review*, Oxford University Press, 533 p.

MIRRLEES, J., et autres (2010). *Dimensions of Tax Design : the Mirrlees Review*, Oxford University Press, 1 347 p.

OCDE (2012). *Consumption Tax Trends 2012 : VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues*. OECD Publishing.

OCDE (2013). *Restauring public finance, 2012 update*. OECD Publishing.

QUÉBEC, COMMISSION SUR LA FISCALITÉ ET LE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS (1996). « Rapport de la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics », 164 p.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES FINANCES (2005). « L'évasion fiscale au Québec : source et ampleur », *Études économiques, fiscales et budgétaires*, vol. 1, no 1.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES FINANCES (1997). « Discours sur le budget et renseignements supplémentaires 1997-1998 ».

QUÉBEC, MINISTÈRE DES FINANCES (2004). « Discours sur le budget et renseignements supplémentaires 2004-2005 ».

QUÉBEC, SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES
(2012). *Rapport d'activité : Société de financement des infrastructures locales du Québec.*

**COLLECTION
NOTES DE RECHERCHE**

66. SERVANT-MILLETTE, François, sous la supervision de Pierre-Antoine HARVEY et d'Érik BOUCHARD-BOULIANNE. *Une taxation additionnelle des produits de luxe au Québec : analyse et proposition*, octobre 2013, 45 p. (D12504).
65. JOBIN, Marianne, sous la supervision de France BERNIER. *Le vieillissement de la population et de la main-d'oeuvre : comprendre les impacts chez nos membres*, août 2012, 69 p. (D12475)
64. MEHIAOUI, Souhila, sous la direction de Nicole DE SÈVE. *Recherche sur l'intégration en emploi des personnes issues de l'immigration*, mai 2013, 55 p. (D12444).
63. FORCIER, Hubert. *Recherche sur la fréquentation linguistique des cégeps*, Montréal, septembre 2012, 118 p. (D12157).
62. POULIN, Jacynthe. *Éléments de réflexion sur le rapport au travail et les règles de gouvernance chez les Cris et les Inuits du Nord-du-Québec*, Québec, février 2010, 58 p. (D12100).
61. HARVEY, Pierre-Antoine. *Portrait de la fiscalité et de ses perspectives au Québec*, Montréal : CSQ, mai 2008, 98 p. (D11891).
60. BROUILLETTE, Véronique et Luc ALLAIRE. *La formation au travail : un enjeu social*, Montréal : CSQ, mai 2007, 63 p. (D11757).
59. GARON, Jean-René. *Retrait des subventions aux écoles primaires et secondaires privées : Évaluation de l'élasticité de la demande*, Québec, juin 2006, 55 p. (D11657).
58. RIFFAUD, Sébastien. *Âges et savoirs : Vers un transfert intergénérationnel des savoirs*, Québec, mars 2007, 95 p. (D11753).
57. OUELLET, Amélie. *Le transfert des savoirs dans l'enseignement : une nécessité!*, Québec, février 2007, 37 p. (D11738).
56. PAYEUR, Christian. *La relation entre recherche et action syndicale en éducation : le cas du Québec*, Québec, octobre 2005, 36 p. (D11608).
55. TALBOT, Geneviève. *La reconnaissance des acquis et des compétences au Québec : à l'aube d'une relance*, Québec, octobre 2005, 123 p. (D11593).
54. DANIS, Gabriel. *Les partenariats public-privé (PPP) : mythes, réalités et enjeux*, Montréal, octobre 2004, 53 p. (D11475).
53. AVIGNON, Pierre. *L'évaluation du système de santé : critiques et enjeux dans une perspective sociale et syndicale*, Montréal, septembre 2004, 57 p. (D11457).

- 52 COLLOMBAT, Thomas. *Le point sur l'aide au développement*, Montréal, février 2004, 36 p. (D11400).
- 51 BROUILLETTE, Véronique et Nicole FORTIN. *La mondialisation néolibérale et l'enseignement supérieur*, Montréal, janvier 2004, 94 p. (D11373).
- 50 BABY, Antoine. *Des bons ? À quoi bon ? Une analyse de la question des bons d'études*, Québec, CSQ, mars 2003, 69 p. (D11277).
- 49 ROY, Gilles. *De mesures compensatoires à l'obligation de résultats. Bilan critique des politiques scolaires d'intervention auprès des milieux défavorisés québécois*, Québec, CSQ, septembre 2002, 146 p. (D11217).
- 48 PRONOVOST, Solange. *La violence psychologique au travail à l'aune du régime d'indemnisation des lésions professionnelles*, Montréal, CSQ, septembre 2002, 33 p. (D11210).
- 47 TONDREAU, Jacques. *Bilan de l'accès et de la réussite scolaires*, Québec, CSQ, avril 2002, 29 p. (D11166).
- 46 BLANCHETTE, Corrine, avec la collaboration de Laurier CARON. *Le vieillissement de la population et de la main-d'œuvre et ses impacts pour les réseaux de la santé et de l'éducation*, Québec : CSQ, novembre 2001, 76 p. (D11127).
- 45 LESSARD, Claude et Liliane PORTELANCE, *Réflexions sur la réforme curriculaire au Québec*, Québec : CSQ, novembre 2001, 77 p. (D11118).
- 44 BÉRUBÉ, Lucie. *Les conseils d'établissement des écoles, un premier coup d'œil. Document préliminaire à la construction d'un sondage concernant l'évaluation des conseils d'établissement*, Québec : CEQ, 1999, 105 p. (D10815).
- 43 TONDREAU, Jacques. *K.-O. à la violence. O.K. à la coopération. Trente ans de réflexion et d'interventions de la CEQ et de ses affiliés sur la violence en société, à l'école et au travail*, Québec : CEQ, 1999, 75 p. (D10793).
- 42 TONDREAU, Jacques. *La reconnaissance des acquis et des compétences au Québec : un choix stratégique dans une société en changement : synthèse des principaux écrits*, Québec : CEQ, 1999, 70 p. (D10734).
- 41 LANCTÔT, Yves. *Le financement privé des services d'éducation et de santé : faut-il s'inquiéter du loup dans la bergerie ?* Québec : CEQ, 1999, 140 p. (D10729).
- 40 BERNIER, Brigitte. *Le portrait des conseils d'élèves au secondaire* : Québec : CEQ, 1997, 35 p. (D10554).
- 39 TRÉPANIÉ, Maryse et Lise ST-LAURENT. *Les services aux élèves handicapés ou en difficulté : état de la situation et perspectives*, Québec : CEQ, 1996, 122 p. (D10465).

- 38 DE SÈVE, Nicole. *La conciliation travail/famille dans nos milieux : comment poursuivre ?* Québec : CEQ, 1996, 57 p. (D10359).
- 37 LEGAULT, Ginette et Marie Anik AUSSANT. *Stratégies novatrices d'aménagement du temps de travail*, Québec : CEQ, 1996, 91 p. (D10370).
- 36 LACHANCE, Éline. *Les jeunes et le syndicalisme : recension des écrits*, Québec : CEQ, 1996, 24 p. (D10368).
- 35 GAUVREAU, Claude. *Les autoroutes de l'information : enjeux et perspectives*, Québec : CEQ, 1995, 25 p. (D10304).
- 34 LE SCOUARNEC, François-Pierre. *Les inforoutes et la société du savoir : nouveaux défis pour le monde de l'enseignement*, Québec : CEQ, 1995, 55 p. (D10246).
- 33 BERTHELOT, Jocelyn. *Gouverne démocratique ou dérives marchandes : la restructuration en éducation dans quelques pays et provinces*, Québec : CEQ, 1995, 27 p. (D10266).
- 32 BOUCHER, Normand. *Les fonctions professionnelles dans l'éducation : une revue de littérature des expériences étrangères*, Québec : CEQ, 1995, 66 p. (D10261).
- 31 LALIBERTÉ, Andréanne. *Les professionnelles et professionnels de l'éducation : le cas des conseillères et conseillers pédagogiques et des orthopédagogues*, Québec : CEQ, 1995, 53 p. (D10242).
- 30 LAROCQUE, Brigitte. *L'éducation coopérative : recension d'études et d'expériences*, Québec : CEQ, 1985, 44 p. (D10241).
- 29 PIETTE, Jacques. *L'éducation aux médias : vers une redéfinition des rapports entre l'école et les médias*, Québec : CEQ, 1994, 72 p. (D10150).
- 28 COULOMBE, Laurette. *Garçons et filles : socialisation, stéréotypes et réussite scolaire*, Québec : CEQ, 1993, 33 p. (D10065).
- 27 BOUCHER, Normand et Christine CLEARLY. *Une école de la réussite pour le Nouveau-Québec*, Québec : CEQ, 1993, 84 p. (D10043).
- 26 BLIER, Bernard. *Le discours du CSE sur l'école, sa mission, sa réussite*, Québec : CEQ, 1993, 66 p. (D10022).
- 25 ROBERGE, Micheline. *Maternelle socialisante ou scolarisante : recension d'études et d'expériences*, Québec : CEQ, 1991, 43 p. (D9801).
- 24 DENIGER, Marc-André. *Synthèse des débats sur la formation professionnelle*, Québec : CEQ, 1990, 98 p. (D9564).
- 23 PAQUET, Pierre. *Les nouveaux rapports : État-entreprise, état de la situation en matière de formation de la main-d'œuvre*, Québec : CEQ, 1990, 102 p. (D9488).

- 22 DAVID, Hélène *et al.* *Les membres de la CEQ et le vieillissement : quelques données statistiques*, Québec : CEQ, 1990, 52 p. (D9438).
- 21 HOULE, Émilie et France TISSOT. *L'épuisement professionnel chez le personnel enseignant : revue de littérature*, Québec : CEQ, 1989, 30 p. (D9264).
- 20 TREMBLAY, Alain. *La précarisation de l'emploi : identification du phénomène*, Québec : CEQ, 1987, 56 p. (D9064).
- 19 PIERRE, Régine *et al.* *La douance : un produit social, rapport de deux recherches sur la douance*, Québec : CEQ, 1987, 26 p. (D9022).
- 18 BRETON, Gilles et Carol LEVASSEUR. *Syndicalisme et action politique : éléments pour une nouvelle problématique*, Québec : CEQ, 1987, 20 p. (D9021).
- 17 MICHAUD, Jacinthe. *Les coalitions syndicale et populaire : une réalité politique en constante évolution*, Québec : CEQ, 1987, 18 p. (D9020).
- 16 BERNARD, Éleine. *Le NPD et le mouvement syndical en Colombie-Britannique*, Québec : CEQ, 1987, 16 p. (D9019).
- 15 MURRAY, Gregor. *Action politique des syndicats en Grande-Bretagne : réflexion sur l'action politique et les organisations syndicales*, Québec : CEQ, 1987, 19 p. (D9018).
- 14 LIPSIG, Carla et Denis LAGACÉ. *Réflexions sur le syndicalisme et l'action politique aux États-Unis*, Québec : CEQ, 1987, 18 p. (D9017).
- 13 LALLEMENT, Jeanine. *L'action politique de la Confédération française démocratique du travail (C.F.D.T.) : conception des rapports avec les partis politiques*, Québec : CEQ, 1987, 18 p. (D9016).
- 12 AMYOT, Grant. *Le mouvement syndical italien et l'action politique*, Québec : CEQ, 1987, 14 p. (D9015).
- 11 JONCAS, Luc. *Le néo-libéralisme en éducation : et si jamais..*, Québec : CEQ, 1987, 16 p. (D8999).
- 10 MOISAN, Marie. *La santé et le système de soins québécois : survol de la situation*, Québec : CEQ, 1987, 80 p. (D8962).
- 9 PAYEUR, Christian. *Les organisations syndicales québécoises et l'action politique*, Québec : CEQ, 1987, 22 p. (D8930).
- 8 PLOURDE, François. *Prendre une retraite différente : les expériences des autres pays industrialisés*, Québec : CEQ, 1987, 30 p. (D8921).
- 7 LIPSIG, Carla et Christian PAYEUR. *L'action politique et les organisations syndicales : une problématique*, Québec : CEQ, 1987, 14 p. (D8898).
- 6 BÉDARD, Denis. *Impact de l'informatique sur le travail des conseillères et conseillers d'orientation du Saguenay-Lac-St-Jean*, Québec : CEQ, 1986, 22 p. (D8749).

- 5 LANGLOIS, Richard. *À l'orée de l'an 2000 : repenser l'État-providence*, Québec : CEQ, 1986, 45 p. (D8736).
- 4 PAYEUR, Christian. *Le congé-éducation payé*, Québec : CEQ, 1986, 33 p. (D8729).
- 3 LANGLOIS, Richard. *Le rapport Macdonald et les politiques sociales : un « modelling » pour les programmes sociaux*, Québec : CEQ, 1986, 18 p. (D8713).
- 2 ZIARKO, Hélène et al. *La douance : l'urgence d'un débat*, Québec : CEQ, 1986, 31 p. (D8707).
- 1 PAYEUR, Christian. *Les nouvelles technologies et l'avenir de la formation. Éléments préliminaires d'une problématique formation-emploi*, Québec : CEQ, 1985, 10 p. (D8700).

