



## Estimation de l'impact financier du projet de loi C-463, *Loi encourageant les voyages au Canada*

---

Ottawa, Canada  
Le 20 février 2013  
[www.pbo-dpb.gc.ca](http://www.pbo-dpb.gc.ca)

### Points saillants

- En septembre 2011, le Comité permanent des finances a adopté une motion proposant que : « Conformément au mandat du directeur parlementaire du budget, (...) dans les 45 jours civils suivant l'inscription d'une affaire émanant des députés à l'Ordre de priorité, le directeur parlementaire du budget fournisse automatiquement au Comité une analyse des coûts complète et détaillée de telles affaires. »
- Le présent rapport fait suite à cette motion en ce qui concerne le projet de loi C-463, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (frais de déplacement). Les modifications législatives proposées permettraient aux particuliers de demander, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, des déductions fiscales pour des frais de déplacement, et ce, jusqu'à concurrence 2 000 \$ par année. Les tarifs liés au transport par avion, train et autobus seraient admissibles, lorsque les conditions suivantes sont respectées :
  - le transporteur opère au Canada;
  - il ne s'agit pas d'un voyage d'affaires;
  - le déplacement est à l'intérieur du Canada et au moins trois différentes frontières provinciales sont franchies.
- Sur le plan financier, on pourrait s'attendre à ce que la mesure proposée entraîne une augmentation de 9 % à 11 % des frais liés aux déplacements admissibles, ce qui aurait un impact financier représentant de 90 à 120 millions de dollars en 2017.
  - On présume que les coûts liés au projet de loi C-463 se traduiront par la réduction des recettes au titre de l'impôt fédéral sur le revenu des particuliers.
  - Des retombées économiques et fiscales secondaires associées à cette mesure fiscale sont reconnues, mais ne sont pas quantifiées ici.

Rédigé par : Trevor Shaw\*

---

\*Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec Trevor Shaw ([trevor.shaw@parl.gc.ca](mailto:trevor.shaw@parl.gc.ca)). Cependant, il assume seuls la responsabilité de toute erreur ou omission.

## 1. Introduction

Le mandat législatif du directeur parlementaire du budget (DPB) englobe l'établissement d'estimations de coûts pour toute question qui relève du Parlement<sup>1</sup>. En septembre 2011, le Comité permanent des finances de la Chambre des communes a adopté une motion en vertu de laquelle le DPB doit évaluer le coût de tous les projets de loi d'initiative parlementaire dans un délai de 45 jours civils après l'inscription du projet de loi à l'Ordre de priorité.

Le projet de loi C-463, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (frais de déplacement), prévoit la déduction des coûts liés à l'achat de billets de transport du revenu imposable des contribuables, à condition que<sup>2</sup> :

- i. les billets de transport par avion, train ou autobus soient achetés d'un transporteur opérant au Canada;
- ii. les frais soient engagés à des fins autres que des voyages d'affaires;
- iii. soient franchies au moins trois différentes frontières provinciales.

Le montant déductible maximal s'élève à 2 000 \$ par année. Les frais de déplacement liés à un enfant admissible sont également déductibles jusqu'à concurrence de 2 000 \$ par année, par enfant<sup>3</sup>.

Les frais de déplacement sont déductibles à différents taux pour chaque mode de transport : 40 % pour le transport par avion, 75 % pour le transport par train et 100 % pour le transport par autobus.

D'un point de vue financier, la déduction au titre de l'impôt fédéral sur le revenu est le seul élément important de cette estimation.

## 2. Méthodologie

La méthode utilisée pour établir les coûts d'application du projet de loi C-463 intègre une analyse dynamique, puisque l'on peut s'attendre à une réponse comportementale. Cette méthode permet d'établir une estimation de l'incidence globale sur les recettes fiscales fédérales en :

1. désignant un groupe de base de voyageurs existants qui profiteraient de la mesure fiscale proposée;
2. déterminant l'incidence comportementale attendue en réaction à la mesure fiscale;
3. établissant le niveau des retombées prévues;
4. déterminant la période pendant laquelle dureront ces retombées.

### *Désignation du sous-groupe de voyageurs admissibles*

En 2010, les Canadiens ont dépensé 3,2 milliards de dollars en frais de déplacement par avion, par autobus, par train, par bateau ou par tout autre mode de transport commercial<sup>4</sup>. Ces frais représentent en moyenne environ 0,22 % du produit intérieur brut (PIB)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-1/TexteComple.html?term=79.2>. Consulté en septembre 2012.

<sup>2</sup> [http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463\\_1/C-463\\_1.PDF](http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463_1/C-463_1.PDF). Consulté en décembre 2012.

<sup>3</sup> « Enfant », au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, art. 63.

<sup>4</sup> Statistique Canada, tableau 426-0017, 2006-10. <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26.jsessionid=BD6F183791A5113D0129495570CE5FFD?id=4260017&pattern=&p2=-1&p1=1&tabMode=dataTable&stByVal=1&paSer=&csid=&retrLang=fra&lang=fra>. Consulté en décembre 2012.

<sup>5</sup> Projections du DPB.

En tenant pour acquis que la part du PIB que représentent ces frais demeurera sensiblement la même, les frais de déplacement déductibles prévus au projet de loi C-463 peuvent être estimés à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi en 2017<sup>6</sup>.

Les frais de déplacement sont déductibles lorsqu'ils répondent à trois critères :

- i. *Les billets de transport par avion, train ou autobus doivent être achetés d'un transporteur opérant au Canada.*

Environ 92 % des frais de déplacement à l'intérieur du pays sont liés au transport par avion, par autobus et par train<sup>7</sup>. Pour les besoins de cette analyse, nous tenons pour acquis que cette proportion demeurera stable et que tous les voyageurs internes utilisent un transporteur aérien, routier (autobus) ou ferroviaire opérant au Canada.

- ii. *Il ne s'agit pas d'un voyage d'affaires.*

Par le passé, 12 % des frais de déplacement des Canadiens au cours d'une année étaient consacrés à des voyages d'affaires; dans cette analyse, nous tenons pour acquis que cette proportion se maintiendra au cours des prochaines années<sup>8</sup>. Par conséquent, 88 % des frais de déplacement à l'intérieur du pays répondent au critère du projet de loi C-463 voulant qu'il s'agisse d'un voyage autre qu'un voyage d'affaires.

<sup>6</sup> Dans le projet de loi C-463, les frais de déplacement sont définis de la façon suivante : « Le coût d'achat d'un ou de plusieurs billets de transport par avion, train ou autobus émis par un transporteur opérant au Canada, pour un ou plusieurs voyages — autres que des voyages d'affaires — faits à l'intérieur du Canada au cours desquels sont franchies au moins trois différentes frontières provinciales. » [http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463\\_1/C-463\\_1.PDF](http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463_1/C-463_1.PDF)

<sup>7</sup> Statistique Canada, tableau 426-0017. <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=4260017&pattern=&p2=1&p1=1&tabMode=dataTable&stByVal=1&paSer=&csid=&retrLang=fr&lang=fr>. Consulté le décembre 2012.

<sup>8</sup> Statistique Canada, tableau 401-0041. <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fr&retrLang=fr&id=4010041&paSer=&pattern=&stByVal=1&p1=1&p2=-1&tabMode=dataTable&csid=->. Consulté le décembre 2012.

- iii. *Le déplacement est à l'intérieur du Canada et au moins trois différentes frontières provinciales sont franchies.*

Aux termes du projet de loi C-463, les frais, pour être déductibles, doivent être engagés pour un déplacement à l'intérieur du pays lors duquel au moins trois frontières provinciales sont franchies. Par conséquent, les points de départ et les destinations possibles sont présentés à la figure 2-1.

**Figure 2-1**  
**Destinations admissibles en fonction de la province de départ**

Point de départ	Destinations admissibles
C.-B.	Qc, Ont., Î.-P.-É., N.-É., N.-B., T.-N.-L., Nun.
Alb.	Qc, Î.-P.-É., N.-É., N.-B., T.-N.-L.
Sask.	Î.-P.-É., N.-É., N.-B., T.-N.-L.
Man.	Î.-P.-É., N.-É., T.-N.-L., Yn
Ont.	C.-B., N.-É., T.-N.-L., Yn
Qc	C.-B., Alb., Yn, T.N.-O.
N.-B.	C.-B., Alb., Sask., Yn, Nun., T.N.-O.
Î.-P.-É.	C.-B., Alb., Sask., Man., T.N.-O., Yn, Nun.
N.-É.	C.-B., Alb., Sask., Man., Ont., T.N.-O., Yn, Nun.
T.-N.-L.	C.-B., Alb., Sask., Man., Ont., Yn, T.N.-O., Nun.
Yn	Man., Ont., Qc, N.-B., N.-É., Î.-P.-É., T.-N.-L.
T.N.-O.	Qc, N.-B., N.-É., Î.-P.-É., T.-N.-L.
Nun.	C.-B., N.-B., Î.-P.-É., N.-É., T.-N.-L.

Sources: Projet de loi C-463, calcul du DPB.

Selon l'échantillon de données consulté sur les points de départ et les destinations des passagers aériens, en moyenne, au moins trois frontières provinciales sont franchies dans 23 % des voyages intérieurs<sup>9</sup>. Nous tenons pour acquis que cette proportion est représentative des habitudes de voyage actuelles. Les données sur les voyages aériens au Canada montrent également que le prix moyen d'un voyage intérieur sur une grande distance est 57 % plus élevé que celui d'un déplacement sur une courte distance<sup>10</sup>.

Dans le cadre du projet de loi C-463, nous tenons pour acquis qu'un tel écart reflète la différence au chapitre des coûts entre les voyages admissibles et non admissibles, et ce, pour tous les modes de transport. Par conséquent, on estime que la part pondérée en fonction de la valeur du dollar des vols qui franchissent au moins trois différentes frontières provinciales représente environ 31 %<sup>11</sup>.

Comme nous n'avons pas trouvé de données fiables sur les points de départ et les destinations pour les voyages en train et en autobus, nous avons produit une gamme d'estimations. Au niveau le plus élevé, nous tenons pour acquis que les habitudes de déplacement en train et en autobus sont identiques à celles liées au transport aérien (c.-à-d. que 31 % des déplacements franchissent au moins trois frontières provinciales en fonction de l'approche pondérée en dollars). Au niveau le plus bas, la proportion des voyages internes admissibles est estimée à 8 %, soit un quart des voyages aériens<sup>12,13</sup>.

<sup>9</sup> Statistique Canada, 1995-1999. Nous n'avons pas trouvé de données suffisamment détaillées sur les points de départ et les destinations des passagers aériens à l'intérieur du pays après 1999.

<sup>10</sup> Statistique Canada, tableau 401-0041. <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=4010041&pattern=&p2=37&p1=1&tabMode=dataTable&stByVal=1&paSer=&csid=&retrLang=fra&lang=fra>. Consulté le décembre 2012.

<sup>11</sup> On estime que les voyages admissibles représentent 23 % du volume des déplacements, mais qu'ils représentent 31,4 % de la valeur monétaire des déplacements, puisqu'on estime qu'un billet admissible est 57 % plus dispendieux qu'un billet non admissible.

<sup>12</sup> Les hypothèses s'appuient sur les données de l'Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 1997-2004.

<sup>13</sup> Selon des données fournies par VIA Rail, en 2012, 9,4% des passagers de VIA ont franchi au moins trois frontières provinciales

## Déductions fiscales

L'incidence nette d'une déduction fiscale dépend du taux marginal d'impôt fédéral sur le revenu des particuliers. Pour les besoins de cette analyse, le taux marginal d'impôt pour le voyageur canadien médian (22 %) a été appliqué à tous les voyageurs lors du calcul de la valeur de la déduction fiscale pour l'ensemble des modes de transport<sup>14,15</sup>.

L'incidence réelle sur les prix à un taux marginal d'impôt de 22 % pour chaque mode de transport admissible peut être estimée et est présentée dans la figure 2-2.

**Figure 2-2**

### Incidence réelle nette sur les frais de voyage Projet de loi C-463

Mode	Pourcentage déductible <sup>16</sup>	Diminution du prix après impôt <sup>17</sup>
Avion	40 %	- 8,8 %
Autobus	100 %	- 22 %
Train	75 %	- 16,5 %

Source : Calcul du DPB.

## Effets sur les comportements

En nous appuyant sur la documentation existante au sujet de l'élasticité de la demande pour le transport aérien dans les pays développés, dont le Canada, nous estimons que les Canadiens adapteraient leurs comportements sur le plan des

(selon la valeur pondérée du dollar). Cela cadre avec l'échelle point de départ destination établie aux fins de la présente analyse.

<sup>14</sup> Statistique Canada, Base de données et Modèle de simulation de politiques sociales, ainsi que tableau 426-0014.

<sup>15</sup> Statistique Canada, tableau 426-001.

<http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26;jsessionid=98FC4AFD2D750B2B1249ED3614EDC8AF?id=4260017&pattern=&p2=-1&p1=1&tabMode=dataTable&stByVal=1&paSer=&csid=&retrLang=fra&lang=fra>. Consulté le 13 décembre 2012.

<sup>16</sup> Conformément au projet de loi C-463, [http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463\\_1/C-463\\_1.PDF](http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Bills/411/Private/C-463/C-463_1/C-463_1.PDF). Consulté en décembre 2012.

<sup>17</sup> Calculée comme le produit du pourcentage des frais de voyages déductibles et du taux marginal d'impôt des voyageurs.

voyages en réponse aux mesures proposées dans le projet de loi C-463<sup>18,19,20</sup>.

De manière générale, on remarque qu'à mesure que le nombre de solutions de remplacement en matière de modes de transport augmente ou que le coût d'opportunité du temps des déplacements diminue, les clients deviennent plus sensibles au prix. De plus, des incidences ciblées (p. ex. changement de prix pour un trajet en particulier) sensibilisent davantage les clients en ce qui touche le prix que des incidences générales (p. ex. changement de prix pour tous les trajets à l'intérieur du pays)<sup>21</sup>.

Pour les besoins de cette analyse, l'élasticité des prix pour les voyages internes sur de grandes distances est estimée à -1,0. Cet indice s'appuie sur une moyenne composée des constatations empiriques tirées de la documentation existante. Schématiquement, on s'attend à ce qu'une diminution de 1 % du prix des voyages entraîne une augmentation de 1 % de la demande.

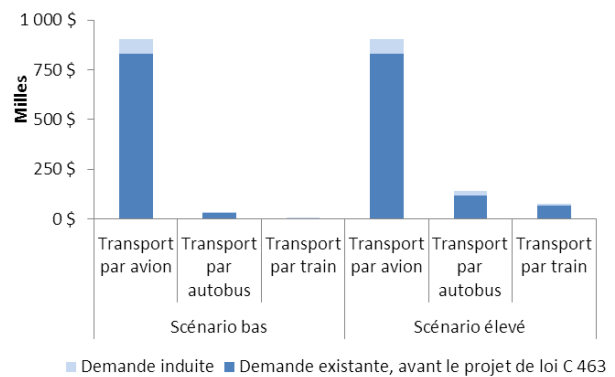
Dans le cadre de cette analyse, nous tenons pour acquis que les mesures fiscales se répercuteront intégralement sur les prix des billets et que le surplus potentiel ne sera pas récupéré par une hausse des prix de la part des transporteurs aériens, ferroviaires ou routiers (autobus). Si les transporteurs devaient réagir aux mesures proposées dans le projet de loi C-463 en augmentant les prix des billets pour les trajets admissibles, une diminution correspondante de la demande induite serait à prévoir.

Si le projet de loi C-463 était adopté, le DPB estime qu'entre 900 millions et 1,1 milliard de dollars (indexés à l'année 2013) par année en frais de voyage seraient déductibles d'impôt. De ces sommes, on s'attend à ce que de 80 à 110 millions de dollars soient directement attribuables à l'adoption du projet de loi C-463 (voir figure 2-3).

**Figure 2-3**

**Frais de voyages existants et induits admissibles selon le projet de loi C-463 (en 2017)**

Les montants sont en millions de dollars, indexés à l'année 2013



Source : Calcul du DPB.

Les sources d'une demande induite potentielle sont variées : pour certains trajets qui seraient normalement admissibles, on pourrait maintenir l'itinéraire établi, mais abandonner les modes de transport non admissibles au profit de modes

<sup>18</sup> D.W. Gillen, W.G. Morrison et C. Stewart, « *Air travel demand elasticities: concepts, issues and management* », gouvernement du Canada, ministère des Finances, janvier 2003. (En anglais seulement)

<sup>19</sup> M. Brons, E. Pels, P. Nijkamp et P. Rietveld, « *Price Elasticities of Demand for Passenger Air Travel; A Meta-Analysis* », 2001. (En anglais seulement)

<sup>20</sup> M. Smyth et B. Pearce, « *Air Travel Demand* », *IATA Economics Briefing*, n° 9, avril 2008. (En anglais seulement)

<sup>21</sup> M. Smyth et B. Pearce, « *Air Travel Demand* », *IATA Economics Briefing*, n° 9, avril 2008. (En anglais seulement)

admissibles prévus au projet de loi C-463; des voyageurs pourraient choisir des destinations plus éloignées que celles habituellement privilégiées pour profiter des déductions fiscales prévues au projet de loi C-463; d'autres pourraient remplacer des dépenses de nature autre par des frais de voyage admissibles aux termes du projet de loi<sup>22</sup>. Le DPB n'attribue aucune part de la demande accrue escomptée à un type de comportement induit en particulier.

Le DPB reconnaît que les voyages de vacances sur de grandes distances peuvent durer plus longtemps que ceux sur de courtes distances et ainsi accroître les dépenses secondaires habituellement associées aux voyages de ce type (p. ex. hébergement, repas, transport local, etc.)<sup>23</sup>. Ce rapport ne quantifie pas l'impact économique ou financier de ces effets secondaires.

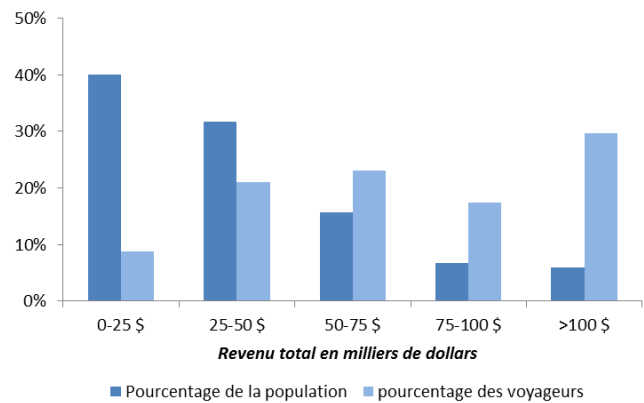
#### Distribution des avantages

On prévoit que les mesures fiscales proposées dans le projet de loi C-463 entraîneront surtout des avantages pour les personnes à revenu élevé (figure 2-4). En nous appuyant sur les enquêtes réalisées auprès des voyageurs

canadiens, nous nous attendons à ce qu'environ 70 % des avantages fiscaux découlant du projet de loi reviennent à des personnes ayant un revenu annuel supérieur à 50 000 \$. Ce segment représente environ 28 % des Canadiens de plus de 24 ans.

Figure 2-4

#### Distribution des avantages par catégorie de revenus (projet de loi C-463)



Source : Calcul du DPB et Statistique Canada.

<sup>22</sup> M. Smyth et B. Pearce, « Air Travel Demand », *IATA Economics Briefing*, n° 9, avril 2008. (En anglais seulement)

<sup>23</sup> Commission canadienne du tourisme, « Caractéristiques des voyages – Quatrième trimestre de 2010 », 2010. [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2011/ic/lu85-10-2010-4-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2011/ic/lu85-10-2010-4-fra.pdf). Consulté en décembre 2012.

### 3. Estimation de l'impact financier

Si le Parlement l'adopte, le projet de loi C-463 n'entrera en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Par conséquent, l'impact financier du projet de loi devrait augmenter à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017; il est calculé de la façon suivante :

$$\begin{aligned} \text{Impact net sur les recettes fiscales fédérales} = & \\ & \text{achats de billets admissibles} \\ & \times \text{taux marginal d'impôt} \\ & \times \text{pourcentage déductible} \end{aligned}$$

Somme toute, l'impact net du projet de loi C-463 sur les recettes fiscales fédérales devrait se situer entre 90 et 120 millions de dollars en 2017 (en dollars constants de 2013)<sup>24</sup>. La figure 3-1 présente une estimation détaillée. Au-delà de 2017, les coûts liés à l'application du projet de loi C-463 devraient croître au même taux que celui du PIB du pays.

En 2017, les Canadiens devraient dépenser annuellement près de 30 \$ par habitant en frais de voyage admissibles<sup>25</sup>. Ainsi, la plupart des contribuables admissibles ne devraient pas atteindre la limite maximale de 2 000 \$ par année pour les frais de voyage; il ne devrait donc y avoir aucune incidence réelle sur le coût total de l'application du projet de loi.

On présume que l'impact financier de l'application du projet de loi C-463 se traduira par la réduction

des recettes fiscales, étant donné qu'aucune autre source de revenus n'a été trouvée.

Nous tenons pour acquis que les dépenses supplémentaires qui incomberaient à l'Agence du revenu du Canada pour l'administration des mesures énoncées dans le projet de loi n'ont aucune incidence sur l'estimation globale des coûts.

**Figure 3-1**

#### **Incidence réelle relative et nette des mesures touchant les frais de voyage, projet de loi C-463**

*Les données sont présentées en millions de dollars et indexées à l'année 2013*

Mode de transport	Pourcentage déductible <sup>26</sup>	Taux marginal d'impôt	Achats de billets admissibles <sup>27</sup>		Incidence nette sur les recettes fiscales fédérales	
			Élevé	Faible	Élevé	Faible
Avion	40 %	22 %	900 \$	900 \$	-80 \$	-80 \$
Autobus	100 %		140 \$	35 \$	-30 \$	-8 \$
Train	75 %		80 \$	20 \$	-10 \$	-3 \$
Totaux*	-	-	1 130 \$	940 \$	-120 \$	-90 \$

Sources: Calcul du DPB et Statistique Canada.

\*Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

<sup>24</sup> Projections du DPB.

<sup>25</sup> Calcul du DPB.

<sup>26</sup> Selon le projet de loi C-463.

<sup>27</sup> Statistique Canada, tableau 426-001.