OFFICE OF THE PARLIAMENTARY BUDGET OFFICER
CANADA
BUREAU DU DIRECTEUR PARLEMENTAIRE DU BUDGET

Évaluation de l'estimation des coûts effectuée au sujet du projet de loi S-212 : Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (allégements fiscaux pour les habitants du Nunavik)

Ottawa, Canada
Le 9 décembre 2010
www.parl.gc.ca/pbo-dpb

La *Loi sur le Parlement du Canada* confère au directeur parlementaire du budget (DPB) le mandat de fournir au Sénat et de la Chambre des communes des analyses indépendantes sur l'état des finances nationales, de même que sur les estimations et les tendances de l'économie nationale, et d'estimer les coûts de toute proposition portant sur une question relevant de la compétence du Parlement.

Points saillants :

- Conformément à son mandat législatif, le DPB a été invité à préparer une estimation des coûts qui découleraient des modifications d'ordre législatif que l'on propose d'apporter à la Loi sur la taxe d'accise et qui auraient pour effet :
    - de porter à 0 % le taux de la TPS s'appliquant à la vente de biens et services au Nunavik; et
    - d'exonérer les produits pétroliers et le combustible vendus ou achetés au Nunavik de certaines taxes d'accise et de consommation.
- On a demandé au DPB de commencer cette analyse en déterminant si les estimations de coûts d'une version antérieure de cette proposition qui ont été présentées au Comité sénatorial sur les finances nationales en septembre 2009 par le gouvernement et la Bibliothèque du Parlement étaient raisonnables.
- En se fondant sur des données publiques, des publications évaluées par les pairs et des consultations avec des parties informées, on a estimé que les modifications d'ordre législatif proposées sont susceptibles de se traduire par une perte de recettes fédérales annuelles de 9 à 15 millions de dollars.
    - L'écart entre les estimations inférieure et supérieure est surtout attribuable aux hypothèses concernant le niveau des dépenses de consommation des collectivités du Nunavik par rapport à celui des autres provinces et territoires.
- Cette estimation de coût ne tient pas compte des effets que les modifications fiscales proposées pourraient avoir sur le comportement des consommateurs.

Préparé par : Jason Jacques*

*Prière de ne pas hésiter à faire part de vos observations. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Jason Jacques (courrier électronique : jacquj@parl.gc.ca).

I. Introduction

La présente note a été préparée en réponse à la demande présentée en août 2010 par l'honorable Charlie Watt, sénateur du Québec (Inkerman), concernant les coûts qui découleraient des modifications d'ordre législatif que l'on propose d'apporter à la Loi sur la taxe d'accise (LTA), modifications qui supprimeraient l'application de la Taxe sur les produits et services (TPS) sur tous les produits et services achetés ou vendus au Nunavik, de même que l'application de la taxe fédérale d'accise sur les produits pétroliers[1].

L'estimation des coûts repose surtout sur les données et les hypothèses utilisées par les organismes gouvernementaux et par des publications évaluées par les pairs. Nous avons également tenu des consultations avec plusieurs organismes et experts possédant une bonne connaissance de l'influence des variations de prix sur les habitudes de consommation.

Résumé de la proposition

Le cabinet de l'honorable Charlie Watt, sénateur du Québec (Inkerman) nous a également fait part de plusieurs hypothèses clés qui sont signalées dans l'évaluation et qui peuvent avoir un effet sensible sur l'estimation des coûts dont il est question dans la présente note.

La LTA précise qu'une taxe de vente ou de consommation s'applique au prix de vente ou au volume vendu de presque tous les produits et services[2]. Le taux précis de la taxe varie selon la nature du bien ou du service. Par exemple, bien que la plupart des articles soient assujettis à un taux de base de 5 %, l'essence est assujettie à un prélèvement supplémentaire de 10 cents le litre.

Les modifications d'ordre législatif que l'on propose d'apporter à la LTA supprimeraient la TPS s'appliquant à tous les biens et services qui sont actuellement assujettis à un taux de 5 % au Nunavik, de même que les taxes fédérales d'accise s'appliquant aux produits pétroliers et au combustible vendus au Nunavik[3]. En plus de la taxe sur l'essence, ces taxes comprennent un droit de 4 cents le litre sur la vente de carburant diesel et un droit de 11 cents le litre dans le cas du carburant aviation.

On trouvera à l'annexe B de plus amples informations sur les 14 collectivités du Nord du Québec formant le Nunavik, et notamment une sélection de données sur les recettes.

---

[1] http://www2.parl.gc.ca/content/Senate/Bills/403/public/pdf/s-212_1.pdf. Consulté en octobre 2010.
[2] http://laws.justice.gc.ca/PDF/Statute/E/E-15.pdf. Consulté en octobre 2010.
[3] Plus précisément, le projet de loi S-212 porterait le taux de la TPS à Nunavik à zéro, ce qui signifie que les détaillants et les grossistes demeureraient admissibles aux crédits relatifs aux intrants de la TPS, mais ne seraient pas tenus de prélever la TPS s'appliquant à la vente définitive de leurs produits et services. Bien qu'il s'agisse là d'une distinction technique importante concernant les modalités de mise en œuvre des modifications d'ordre législatif proposées, elle influe peu sur l'estimation des coûts.

Le tableau 1 offre un résumé des aspects techniques de la proposition.

Tableau 1. Principales caractéristiques des modifications fiscales proposées

APPLICABILITÉ	▪ **TOUS LES BIENS ET SERVICES ACHETÉS OU VENDUS DANS LES 14 COLLECTIVITÉS DE NUNAVIK.**
VALEUR MAXIMALE	▪ **5 % DE LA VALEUR DES BIENS ET SERVICES QUI SONT PRÉSENTEMENT ASSUJETTIS À LA TPS.** ***PLUS*** ▪ **TAXES FÉDÉRALES D'ACCISE S'APPLIQUANT À LA CONSOMMATION DE PRODUITS PÉTROLIERS ET DES COMBUSTIBLES VENDUS À NUNAVIK.**

II. Estimation des coûts

Coûts pertinents

Le coût principal que devrait supporter le trésor fédéral correspondrait aux recettes cédées au titre de la TPS et des taxes fédérales d'accise actuellement perçues sur les produits et services (y compris les produits pétroliers) vendus au Nunavik[4].

Les effets secondaires découlant de l'influence des nouveaux niveaux d'imposition sur la consommation induite échappent à la portée de la présente analyse[5].

La période à laquelle s'applique l'analyse est déterminée en fonction de la date présumée de promulgation, soit janvier 2011.

Analyse

En septembre 2009, on a transmis au Comité sénatorial permanent des finances nationales les analyses précédentes, qui portent sur une version antérieure de cette proposition (Projet de loi S-227). À l'époque, la

[4] Comme mentionné à l'annexe D (Taxes canadiennes s'appliquant aux produits pétroliers), la TPS s'applique au prix de détail final, qui inclut les taxes d'accise fédérales. Par conséquent, dans le cas de ces produits, les coûts pertinents seraient les recettes cédées au titre des taxes d'accise, les recettes cédées au titre de la TPS et le produit des recettes au titre de la TPS et des recettes au titre des taxes d'accise. Par exemple, en Ontario, cet effet de la « taxe s'appliquant à la taxe » correspondrait à 0,05 cent le litre (10 cents le litre au titre des taxes d'accise X la TPS de 5 %).

[5] Selon les données dont on dispose, les effets d'encouragement devraient être relativement modestes compte tenu du niveau du revenu moyen net d'impôt des résidents du Nunavik, de la variation en pourcentage relativement petite des biens et services concernés et des estimations de l'élasticité relativement faible de la demande d'essence par rapport aux prix. On trouvera ces données dans le Recensement de 2006 (Statistique Canada), le *Nunavik Comparative Price Index* (Duhaime et al., Université Laval, 2000) et *Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Transportation Behaviour* (Litman, T. Victoria Transport Policy Institute, 2008).

version de la proposition étudiée par le Comité avait une plus grande portée et comportait les modifications contenues dans le projet de loi S-212, ainsi qu'une augmentation de la déduction pour les habitants de régions éloignées[6].

Des témoins de Finances Canada ont indiqué que le projet de loi S-227 aurait pour conséquence que le trésor fédéral serait privé de recettes d'environ 30 millions de dollars par année, chacune des deux parties du projet de loi comportant un coût à peu près égal (c'est-à-dire 15 millions de dollars au titre de la déduction pour les habitants de régions éloignées et 15 millions de dollars pour les modifications à la LTA). Les témoins ayant comparu avec le parrain du projet de loi, le sénateur Watt, ont offert une estimation différente : à leur avis, l'ensemble des modifications proposées entraînerait une perte de 8,4 millions de dollars par année pour le trésor fédéral. Ces témoins ont cité une étude préparée par le Service d'information et de recherche parlementaires (SIRP) de la Bibliothèque du Parlement[7].

Le personnel du DPB a examiné la méthodologie utilisée pour préparer chacune des estimations. On trouvera à l'annexe C de plus amples informations sur les données de Finances Canada. Dans l'ensemble, cette estimation utilise une approche « descendante » pour conclure à une perte probable de recettes fiscales fondée sur les recettes fédérales au titre de la LTA provenant des provinces et des territoires, puis estime la valeur des recettes cédées par suite des modifications d'ordre législatif en postulant des estimations par habitant semblables pour la population de Nunavik (bref, il est tenu pour acquis que le montant des taxes d'accise fédérale acquitté par un citoyen de Nunavik est comparable à celui acquitté par un citoyen des Territoires du Nord-Ouest). En général, cette approche est raisonnable et, compte tenu de l'analyse de sensibilité effectuée par le personnel du DPB, on peut conclure que les résultats sont solides.

Le SIRP de la Bibliothèque du Parlement nous a présenté toute la documentation relative à l'estimation des coûts qu'il a soumise au Comité. Son estimation repose aussi sur une approche descendante, mais elle est centrée sur l'impôt sur le revenu des particuliers acquitté par les résidents de Nunavik. C'est pourquoi elle offre peu d'indications concernant l'effet potentiel des modifications que l'on propose d'apporter à la LTA sur le trésor fédéral.

L'approche du DPB

L'approche du DPB est semblable à celle utilisée par Finances Canada et repose sur une méthodologie descendante comportant trois parties :

1. Détermination des recettes fédérales annuelles totales provenant de l'application de la TPS et des taxes d'accise aux combustibles;

2. Détermination de la part des recettes attribuable à chaque province et territoire;

3. Estimation de la fourchette des recettes qui seraient cédées au Nunavik en se fondant sur des montants par habitant.

[6] http://www2.parl.gc.ca/content/Senate/Bills/402/public/pdf/s-227_1.pdf.
[7] http://www.parl.gc.ca/40/2/parlbus/commbus/senate/Com-e/fina-e/pdf/11issue.pdf.

En outre, pour contrôler la vraisemblance des résultats, le DPB a obtenu les données réelles de consommation de carburant des distributeurs du Nunavik. En plus de servir au calcul du montant des taxes d'accise fédérale réellement prélevées sur le carburant vendu au Nunavik, ces données chronologiques opèrent un deuxième contrôle de la vraisemblance des résultats du modèle de répartition.

Calculs

On trouvera à l'annexe E les données provenant des Comptes publics du Canada sur les recettes fédérales annuelles découlant de l'application de la TPS et des taxes d'accise sur les combustibles[8]. Dans l'ensemble, les recettes provenant de la TPS ont diminué de 9,5 % au cours des cinq dernières années, atteignant 26,9 milliards de dollars en 2009-2010, surtout à cause des réductions du taux en vigueur (qui est passé de 7 points de pourcentage à 5 points de pourcentage). Les recettes des taxes d'accise provenant de l'essence, du carburant diesel et du carburant aviation ont augmenté de 2,4 % ces cinq dernières années, atteignant 5,2 milliards de dollars, et ce, à cause d'une hausse de la consommation[9].

La part des recettes de la TPS attribuée à chaque province et territoire a été déterminée à l'aide des données de commerce de détail de 2008. Les parts des taxes fédérales d'accise sont attribuées sur la base des estimations de 2008 des dépenses personnelles pour du carburant et du lubrifiant. Les deux ensembles de données proviennent de Statistique Canada. On trouvera les calculs à l'annexe F.

Les estimations des parts fiscales du Nunavik ont été déterminées en présumant que les montants par habitant acquittés au titre de la TPS et des taxes d'assise dans les autres territoires de compétence demeurent constants. Par exemple, la population du Nunavik correspond à environ 0,2 % de celle du Québec, ce qui donne à penser que si Nunavik a également acquitté 0,2 % du produit de la TPS et des taxes d'accise au Québec, la valeur totale des recettes fédérales cédées par suite des modifications d'ordre législatif serait d'environ 11 millions de dollars par année. On trouvera des calculs semblables à l'annexe F pour deux autres territoires du Nord (les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut), ce qui donne un éventail de 9 millions à 15 millions de dollars par année.

On trouvera à l'annexe G les calculs du montant réel des taxes d'accise fédérale prélevées sur les carburants vendus au Nunavik. D'après les données de 2009, le gouvernement fédéral a perçu environ 0,93 million de dollars en taxes d'accise sur les ventes d'essence et de carburant diesel, soit moins que les estimations générées par la méthodologie de répartition de l'annexe F, lesquelles varient entre 1,3 et 1,8 million de dollars. On peut en conclure que le coût global du projet de loi S-212 tend vers le bas de la fourchette calculée avec l'approche de répartition.

Enfin, l'estimation des coûts présume que l'Agence du revenu du Canada est en mesure d'administrer comme il se doit les modifications fiscales proposées sans coût exagéré.

[8] http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html

[9] Compte tenu des répercussions conjoncturelles du dernier ralentissement économique sur les recettes fiscales fédérales, l'analyse du DPB utilise l'exercice financier 2008-2009 comme année de base pour l'évaluation du total des ensembles fiscaux.

En se fondant sur les consultations avec le cabinet de l'honorable Charlie Watt, sénateur du Québec (Inkerman), il est présumé que l'Agence du revenu du Canada (ARC) ne supportera pas de frais administratifs supplémentaires par suite des modifications d'ordre législatif proposées.

Résumé

Dans l'ensemble, on estime que les modifications que l'on propose d'apporter à la LTA se traduiraient par une cession des recettes fiscales fédérales de 9 millions à 15 millions de dollars par année[10].

Tableau 10. Résumé des estimations du coût total (en millions de dollars par an)[11]

	INFÉRIEURE	SUPÉRIEURE
TOTAL DES RECETTES CÉDÉES	**9**	**15**
TPS	*7*	*13*
TAXE D'ACCISE SUR LES COMBUSTIBLES	*1*	*2*

[10] Il convient de signaler que, bien que le DPB et Finances Canada utilisent une approche descendante pour estimer le coût des modifications d'ordre législatif proposées, les écarts entre les deux résultats sont peu importants surtout à cause de l'écart relatif à l'année de base (2005 dans le cas de Finances Canada, 2008-2009 dans le cas du DPB). On estime que, dans l'ensemble, ces écarts ne sont pas substantiels.

[11] Le total ne correspond pas à la somme des nombres parce qu'il a été arrondi.

Annexe A : Mandat

ESTIMATION DU COÛT DU PROJET DE LOI S-212: *LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE (ALLÉGEMENTS FISCAUX POUR LES HABITANTS DU NUNAVIK)*

Enjeu

Un parlementaire a demandé que l'on estime le coût du projet de loi S-212: *Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (allégements fiscaux pour les habitants du Nunavik)*. Le projet de loi S-212 porterait à 0 % le taux de la TPS s'appliquant aux produits et services vendus au Nunavik et exonérerait les produits pétroliers et les combustibles vendus ou achetés au Nunavik de certaines taxes d'accise et de consommation ou de ventes.

Coûts pertinents

Les modifications que l'on propose d'apporter à la *Loi sur la taxe d'accise* pourraient avoir des effets sur le cadre budgétaire du gouvernement du Canada. Le principal effet résulterait de la baisse des recettes fiscales liées aux niveaux actuels de consommation au Nunavik. La baisse des recettes serait occasionnée par une diminution des taux d'imposition.

On prévoit que les effets dynamiques des variations de taux d'imposition (c'est-à-dire les modifications des habitudes de consommation résultant de la mise en œuvre du projet de loi S-212) n'auraient pas d'effet sensible sur les flux de recettes fédérales. Ces effets échappent à la portée de l'analyse.

Approche proposée

On propose deux étapes.

- Première étape : consultations avec des experts de l'extérieur

  Le personnel du DPB tiendra des consultations avec des experts extérieurs, dont Finances Canada.

- Deuxième étape : préparation et examen des estimations actuelles des coûts

  Le personnel du DPB préparerait une estimation des coûts en se fondant sur les consultations mentionnées ci-dessus et une synthèse bibliographique, y compris un examen des modèles de prévision des coûts utilisés pour préparer les estimations, ainsi qu'un examen des hypothèses y afférentes avec des experts de l'extérieur.

Ressources et calendrier

Cette estimation des coûts exigera le travail d'un équivalent temps plein pendant deux mois. Un produit final pourrait être remis au parlementaire d'ici octobre 2010.

À mesure que le travail progresse, le personnel du DPB pourra consulter de temps à autre le parlementaire pour confirmer les hypothèses requises pour établir l'estimation des coûts.

Le rapport final serait présenté et analysé avec le parlementaire, et serait par la suite publié sur le site Web du DPB (*voir ci-dessus*).

Dispositions en matière de confidentialité

- Il est entendu que, pour que l'on s'acquitte du mandat, le parlementaire serait tenu de renoncer à certaines parties de ses droits en matière de confidentialité. Plus précisément, le personnel du DPB :
  - divulguerait qu'une demande a été déposée par un parlementaire pour que l'on analyse cette question;
  - pourrait faire part à des collaborateurs du calendrier établi en vue de mener le projet à bonne fin (l'objectif est de terminer le projet à l'automne 2010);
- Le nom du demandeur ne serait pas rendu public, à moins qu'il ne fasse l'objet d'une demande explicite.

Communications

Toutes les consultations extérieures concernant cette étude cesseraient en cas d'élection fédérale. La publication du rapport final sur le site Web du DPB se ferait avec l'assentiment du parlementaire.

Annexe B : Aperçu économique du Nunavik

Les 14 communautés du Nunavik

	Population	Revenu médian[1]	Revenu médian après-impôt[1]
Kuujjuarapik	**568**	17 984 $	**17 280 $**
Umiujaq	**390**	18 987 $	**18 432 $**
Inukjuak	**1 597**	18 368 $	**17 728 $**
Puvirnituq	**1 457**	19 392 $	**18 867 $**
Akulivik	**507**	16 811 $	**16 320 $**
Ivujivik	**349**	16 448 $	**16 448 $**
Salluit	**1 241**	18 400 $	**17 984 $**
Kangiqsujuaq	**605**	23 808 $	**22 016 $**
Quaqtaq	**315**	21 536 $	**20 640 $**
Kangirsuk	**466**	24 896 $	**22 720 $**
Aupaluk	**174**	*s.o.*	***s.o.***
Tasiujaq	**248**	*s.o.*	***s.o.***
Kuujjuaq	**2 132**	36 032 $	**31 424 $**
Kangiqsualujjuaq	**735**	14 560 $	**14 560 $**
NUNAVIK TOTAL[2]	**10 784**	**22 449 $**	**20 965 $**
CANADA	**31 612 897**	**25 615 $**	**23 307 $**

1. Personnes de 15 ans et plus.

2. Le revenu médian et le revenu médian après-impôt sont pondérés en fonction de la population.

Source : Statistique Canada. Recensement de 2006.

Annexe C : Calculs de Finances Canada

[Traduction]

Monsieur Kevin Page
Directeur parlementaire du budget
Bibliothèque du Parlement
Ottawa (Ontario) K1A 0A9

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 13 septembre dernier, dans laquelle vous demandez au ministère des Finances des données ou des renseignements pour l'estimation du manque à gagner qu'entraînerait l'allégement fiscal proposé dans le projet de loi S-212 au titre de la Taxe sur les produits et services (TPS) et de la taxe d'accise fédérale sur l'essence. L'estimation des coûts pour la TPS et la taxe d'accise fédérale sur l'essence, fournie au Comité sénatorial des finances nationales le 15 septembre 2009, s'établissait à 15 millions de dollars annuellement.

Vous trouverez ci-joint un document décrivant les données qu'a utilisées le Ministère pour établir cette estimation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes plus cordiales salutations.

Michael Horgan

p.j.

Tableau 1. Méthodologie de Finances Canada (données de 2005)

	Quebec	NWT	Nunavik
Population	**7 546 131**	41 464	**10 784**
Revenus de la TPS Revenus (M$)[1]	**7 382 $**	55 $	**s.o.**
Recettes sur la taxe sur l'essence (M$)[2]	**999 $**	17 $	**s.o.**

Nota : Les données pourraient ne pas s'additionner en raison de l'arrondissement.

1. http://www.statcan.gc.ca/pub/13-018-x/2009002/tab-fra.htm#qc
2. http://www.statcan.gc.ca/pub/13-018-x/2009002/t/tab1224-fra.htm

Tableau 2. Calculs du DPB utilisant la méthodologie de Finances Canada

	Québec	TNO
Population du Nunavik en % de	**0,001**	**0,260**
Revenus de la TPS en % de la population	**11 $**	**14 $**
Recettes de la taxe sur l'essence en % de la population[2]	**1 $**	**4 $**
TOTAL	**12 $**	**19 $**

Nota : Les données pourraient ne pas s'additionner en raison de l'arrondissement.

1. http://www.statcan.gc.ca/pub/13-018-x/2009002 tab-fra.htm#qc
2. http://www.statcan.gc.ca/pub/13-018-x/2009002, /tab1224-fra.htm

Annexe D : Taxes canadiennes s'appliquant sur les carburants pétroliers

Taxes sur les produits pétroliers - Janvier 2008

cents le litre

	Essence	Diesel	Aviation	Propane[1]	Mazout de chauffage/ Gaz naturel
Taxes fédérales					
Taxe d'accise	10,0	4,0	11,0/4,0		
Taxe sur les produits et services	5%	5%	5%	5%	5%
ou taxe de vente harmonisée[2]	13%	13%	13%	13%	13%
Taxes provinciales					
Terre-Neuve-et-Labrador	16,5	16,5	0,7	7,0	
Île-du-Prince-Édouard[3]	15,8	20,2	0,7	17,0	
Nouvelle-Écosse	15,5	15,4	2,5	7,0	(4)
Nouveau-Brunswick	10,7	16,9	2,5	6,7	
Québec	15,2	16,2	3,0		
autres taxes du Québec[5]	7,50%	7,50%	7,50%	7,50%	
Ontario	14,7	14,3	2,7	4,3	
Manitoba	11,5	11,5	3,2	3,0	
Saskatchewan	15,0	15,0	1,5	9,0	
Alberta	9,0	9,0	1,5	6,5	
Colombie-Britannique	14,5	15,0	2,0	2,7	
Yukon	6,2	7,2	1,1		
Territoires du Nord-Ouest[6]	10,7/6,4	9,1	1,0		
Nunavut[6]	10,7/6,4	9,1	1,0		
Autres taxes des transports[7]					
Montréal	1,5				
Vancouver	6,0	6,0			
Victoria	2,5	2,5			

Notes:

1. La taxe s'applique au propane utilisé dans les véhicules à moteur.
2. À Terre-Neuve-et-Labrador, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, la TPS et la taxe de vente au détail sont remplacées par une seule taxe harmonisée sur la valeur ajoutée, la taxe de vente harmonisée (TVH) qui s'applique à tous les produits pétroliers.
3. Depuis avril 2005, à l'île-du-Prince-Édouard, les taxes qui s'appliquent sur l'essence et le diesel changent le premier jour de chaque mois. Pour les taxes actuellement imposées, consultez le site Web de la province sur les taxes et les terres.
4. En Nouvelle-Écosse il existe un rabais de taxe de 8 % au point de vente pour le mazout de chauffage.
5. Au Québec, les taxes sur l'essence, le diesel et le propane sont réduites de divers montants dans certaines régions éloignées et dans un rayon de 20 kilomètres des frontières provinciales et américaines. La TVQ s'applique sur tous les produits pétroliers. À Montréal et dans les municipalités avoisinantes une taxe urbaine additionnelle de 1,5 ¢/l s'applique aux trois catégories d'essence.
6. Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, la taxe sur l'essence est de 6,4 ¢/l dans les collectivités non servies par les autoroutes.
7. Dans les régions métropolitaines de Vancouver et de Victoria, une taxe de transport supplémentaire de 6,0 ¢/l et de 2,5 ¢/l respectivement s'applique à l'essence et au diesel. Pour plus d'information sur ces taxes. Il y a aussi une taxe de 1,5 ¢/l sur l'essence dans l'île de Montréal.

Source : Ressources naturelles Canada : http://nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/taxpet-fra.php

Annexe E : Recettes fiscales fédérales

Revenus de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et de la taxe sur les produits et services (M de $)	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Taxes sur les produits et services	28 286	29 758	33 019	31 296	29 920	25 740	26 947
Taxe d'accise - Essence, diesel et aviation	4 952	5 054	5 076	5 127	5 140	5 161	5 178

Source : Comptes publics du Canada, Tableau 4a

Annexe F : Calculs détaillés concernant l'approche du DPB

Tableau 1. Parts des dépenses personnelles et du commerce de détail provinciales et territoriales (M de $)

	Commerce de détail[1]	% du total national	Dépenses personnelles en biens non durables[2]	% du total national	Dépenses personnelles en carburants et lubrifiants de voiture[3]	% Total national
Terre-Neuve-et-Labrador	7 009	1,6%	3 654	1,7%	578	1,7%
Île-du-Prince-Édouard	1 703	0,4%	1 008	0,5%	210	0,6%
Nouvelle-Écosse	12 089	2,8%	6 708	3,1%	1 046	3,1%
Nouveau-Brunswick	10 018	2,3%	5 204	2,4%	908	2,7%
Québec	94 086	22,0%	50 724	23,4%	7 022	21,0%
Ontario	151 672	35,5%	81 387	37,6%	13 124	39,3%
Manitoba	14 980	3,5%	7 814	3,6%	1 217	3,6%
Saskatchewan	14 673	3,4%	6 950	3,2%	1 254	3,8%
Alberta	61 614	14,4%	25 173	11,6%	4 009	12,0%
Colombie-Britannique	57 783	13,5%	27 036	12,5%	3 973	11,9%
Yukon	535	0,1%	235	0,1%	29	0,1%
Territoires du Nord-Ouest	706	0,2%	401	0,2%	36	0,1%
Nunavut	309	0,1%	168	0,1%	21	0,1%
TOTAL	**427 176**		**216 462**		**33 426**	

Sources :

1. Statistique du commerce de détail du Canada en 2008. http://www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/trad17a-fra.htm
2. Comptes économiques provinciaux de 2008. http://www.statcan.gc.ca/pub/13-018-x/2009002/t/tab0210-fra.htm
3. Estimations de Statistique Canada. 2008.

Tableau 2. Estimations des parts provinciales et territoriales (M de $)

	Taxe sur produits et services	Taxe d'accise sur l'essance
Terre-Neuve-et-Labrador	442	89
Île-du-Prince-Édouard	107	33
Nouvelle-Écosse	763	162
Nouveau-Brunswick	632	141
Québec	5 935	1 088
Ontario	9 568	2 033
Manitoba	945	189
Saskatchewan	926	194
Alberta	3 887	621
Colombie-Britannique	3 645	615
Yukon	34	5
Territoires du Nord-Ouest	45	6
Nunavut	19	3
TOTAL	**26 947**	**5 178**

Source : Calculs du DPB réalisés à partir des taux fédéraux de 2008-2009 (Annexe E) et des parts de consommation provinciales et territoriales du commerce de détail de 2008 (pour la TPS) et dépenses personnelles en carburants et lubrifiants de voiture (pour la taxe d'accise fédérale).

Tableau 3. Estimations des parts de taxe du Nunavik (M de $)

SUPPOSONS: LA POPULATION DU NUNAVIK CROÎT À UNE TENDANCE HISTORIQUE PAR RAPPPORT AU RECENSEMENT PRÉCÉDENT	
Population du Nunavik in 2005[1]	10 784
Tendance de la croissance de 2000 à 2005, données composées[1]	4%
Projections démographiques d'ici 2011	12 746

SUPPOSONS : PARTS PAR HABITANTDE PAIEMENTS DE TPS ET DE TAXE D'ACCISE CONSTANTES	*Ratios d'incidence fiscale*		
	Québec	TNO	Nunavut
TPS par habitant [2]	766 $	1 019 $	616 $
Parts du Nunavut ajoutées :	*9 759 686 $*	*12 982 948 $*	*7 856 055 $*
Taxe d'accise par habitant[2]	140 $	127 $	103 $
Parts du Nunavut ajoutées :	*1 788 679 $*	*1 613 084 $*	*1 318 634 $*
Total	**11 548 365 $**	**14 596 032 $**	**9 174 689 $**

Sources : 1. Recensement de 2006. Statistique Canada. 2. Estimations de la population du Canada. 2008. http://www.statcan.gc.ca/pub/91-215-x/2010000/tablelist-listetableaux1-fra.htm et calculs du DPB.

Annexe G : Calcul de l'incidence réelle de la taxe d'accise fédérale sur les carburants au Nunavik

Consommation annuelle de carburant au Nunavik ('000 de litres)[1]					
Essence					
	2005	2006	2007	2008	2009
FCNQ Petro	3 729	3 714	3 838	4 194	4 640
Nunavik Petro Inc.	S.O.	S.O.	S.O.	2 510	2 651
total				6 704	7 291
Taxe d'accise fédérale (M de $)				**0,67**	**0,73**
Diesel					
	2005	2006	2007	2008	2009
FCNQ Petro	2 370	2 146	1 838	1 951	2 752
Nunavik Petro Inc.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2 150
total					4 902
Taxe d'accise fédérale (M de $)					**0,20**
MONTANT TOTAL PERÇU AU TITRE DE LA TAXE D'ACCISE FÉDÉRALE (M de $)					**0,93**

1. Données sur la consommation de carburant fournies par La Fédération des coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ)