

Estimation des coûts d'une proposition faite en campagne électorale

Date de publication : 2019-09-29

Titre abrégé : Bonification de la Déduction pour les habitants des régions éloignées

Description : Cette mesure permettra de fixer une valeur minimale pour les frais de déplacement qui peuvent être déduits par l'entremise de la Déduction pour les habitants des régions éloignées, et ce, que le demandeur reçoive ou non de l'aide de son employeur. Ainsi, un résident d'une zone nordique (zone A) disposera d'au moins 1 200 \$ en frais de déplacement qu'il peut déduire, et un résident d'une zone intermédiaire (zone B), de 600 \$.

Ligne(s) d'exploitation : Impôt sur le revenu des particuliers

Sources des données :	<u>Variable</u>	<u>Source</u>
	Passagers aériens dans les aéroports canadiens	Statistiques des transports : tableau de bord interactif, Statistique Canada
	Frais de transport de tourisme	Compte satellite provincial et territorial du tourisme, Statistique Canada
	Caractéristiques démographiques (niveaux de population et taux de croissance, taille des ménages)	Profil du recensement, 2011 et 2016, Statistique Canada
	Les prix prévus des billets d'avion aller-retour pour des séjours de 14 jours	Google Flights
	Les zones nordiques ou intermédiaires prescrites	Gouvernement du Canada
	Déductions provinciales et territoriales pour les résidents des régions éloignées	Agence du revenu du Canada
	Le nombre de passagers par habitant à Iqaluit	Widener et coll. (2017)
	Le coût fédéral des Déductions pour les résidents des régions éloignées	BD/MSPS ¹

¹ L'analyse se fonde sur la Base de données et Modèle de simulation de politiques sociales de Statistique Canada (BD/MSPS). Les hypothèses et les calculs sous-jacents aux résultats de simulation sont l'œuvre du Bureau du directeur parlementaire du budget (DPB) et l'auteur est seul responsable de l'utilisation et de l'interprétation des résultats.

Sommes réclamées aux termes des BD/MSPS
Déductions pour les résidents des
régions éloignées

Estimation et méthode
de projection :

On a utilisé le trafic aérien de passagers dans les aéroports canadiens pour déterminer le nombre total de passagers embarqués et débarqués aux aéroports pivots dans les zones prescrites A et B, et le nombre de passagers par habitant fourni par Widener et coll. (2017), pour combler les lacunes en matière de données au Yukon et au Nunavut. La part des passagers résidant dans les zones prescrites a été estimée à partir des dépenses de transport en avion effectuées par les résidents d'une province ou d'un territoire, après quoi on a établi les projections de ce nombre à l'aide des taux historiques de croissance démographique dans les principales villes des zones nordiques et intermédiaires.

Le coût des déplacements dans les zones nordiques et intermédiaires a été estimé en fonction du prix moyen des billets d'avion aller-retour pour des voyages de 14 jours entre les aéroports qui sont des plaques tournantes dans les zones prescrites et ceux dans les grandes villes (Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Montréal, etc.).

On a calculé la déduction supplémentaire entraînée par l'établissement du montant minimal de frais de déplacement en trouvant la différence entre les montants minimaux fixes et les frais de déplacement moyens estimatifs inférieurs ou égaux à 1 200 \$ dans la zone A et à 600 \$ dans la zone B, et ensuite en la multipliant par la projection du nombre de passagers.

Nous avons aussi utilisé une autre méthode, qui s'appuie sur les estimations des frais de déplacement inclus dans le formulaire T2222; quoique les résultats dans le cadre de cette méthode n'aient pas été identiques, ils sont néanmoins du même ordre de grandeur, compte tenu des limites inhérentes au recours aux données fiscales agrégées figurant dans ce formulaire.

Évaluation de
l'incertitude :

L'estimation comporte un degré élevé d'incertitude, qui est lié au nombre prévu de passagers qui résident dans une zone prescrite et qui profiteront d'une telle déduction. Aussi, l'estimation des frais moyens de déplacement par une personne pourrait différer du prix prévu des billets d'avion aller-retour. Par ailleurs, nous n'avons pu déterminer les échelles de revenus de ceux qui réclament les frais de voyage dans le cadre des Déductions pour les résidents des régions éloignées, ce qui entraîne un degré supplémentaire d'incertitude. Finalement, une modification du comportement relative à la mesure n'a pas été intégrée à l'estimation des coûts.

Coûts de la mesure proposée

Millions de \$	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029
Coût total	5	22	22	22	23	23	23	24	24	24

Notes :

Les estimations sont présentées selon la méthode de la comptabilité d'exercice, telles qu'elles figureraient dans le budget et les comptes publics.

Les chiffres positifs diminuent le solde budgétaire; les chiffres négatifs l'augmentent.

« - » = Le DPB ne prévoit pas de coût financier.