10 octobre 2024

Analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles – Mise à jour

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

Le directeur parlementaire du budget (DPB) appuie le Parlement en fournissant des analyses économiques et financières dans le but d'améliorer la qualité des débats parlementaires et de promouvoir une plus grande transparence et responsabilité en matière budgétaire.

Ce rapport présente une mise à jour de l'analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles du DPB.

Analystes principaux :

Nasreddine Ammar, conseiller-analyste
Marianne Laurin, analyste

Contributeurs :

Philip Bagnoli, conseiller-analyste
Tim Scholz, conseiller-analyste

Préparé sous la supervision de :

Chris Matier, conseiller principal

Remerciements :

Nous remercions, sans engager leur responsabilité, les représentants d'Environnement et Changement climatique Canada d'avoir fourni des projections des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des produits de la redevance sur les combustibles, ainsi que des estimations des incidences économiques et des GES de la redevance sur les combustibles et des systèmes d'échange de droits d'émission pour les grands émetteurs.

Nous remercions, sans engager leur responsabilité, les représentants du ministère des Finances Canada d'avoir tenu des consultations sur le calcul des incidences financières de la redevance fédérale sur les combustibles sur les ménages.

Nous remercions, sans engager leur responsabilité, les représentants du Congressional Budget Office et du bureau de l'analyse des politiques économiques des Pays-Bas d'avoir fait part de leurs commentaires sur la méthodologie et les hypothèses du DPB.

Les analystes et le conseiller principal du DPB sont entièrement responsables de l'analyse présentée dans le présent rapport, ainsi que de toute erreur ou omission.

Nathalie Desmarais, Marie-Eve Hamel Laberge, Martine Perreault et Rémy Vanherweghem ont contribué à la préparation du rapport aux fins de publication.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau du directeur parlementaire du budget.

Yves Giroux
Directeur parlementaire du budget

Table des matières

Faits saillants 1

Résumé 3

Principaux résultats 4

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages (incidence financière seulement) 4

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages (incidence financière et économique) 5

Réductions des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone – estimations d'ECCC 7

Introduction 8

Contexte 8

Analyse mise à jour 9

Principales limites de l'analyse de la tarification du carbone du DPB 11

Analyse comparative de politiques 11

Scénarios contrefactuels 11

Avantages de la réduction des émissions de GES du Canada 12

Coût de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages – incidence financière 14

Distribution des coûts nets pour les ménages (incidence financière seulement) 14

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages – incidence financière et économique 18

Incidences économiques de la redevance sur les combustibles – Estimations d'ECCC 18

Distribution des coûts nets pour les ménages (incidence financière et économique) 20

Incidences budgétaires de la redevance fédérale sur les combustibles 24

Réductions des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone – estimations d'ECCC 27

Annexe A : Méthodologie et principales hypothèses 30

Annexe B : Incidences économiques de la redevance sur les combustibles – Estimations d'ECCC 33
Annexe C : Coûts nets des ménages par province, 2024-2025 à 2030-2031 36
Notes 44

Faits saillants

Si l'on ne tient uniquement compte de l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles, le DPB estime que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique (c'est-à-dire toutes les provinces à l'exception du Québec et de la Colombie-Britannique) connaîtra un gain net en 2030-2031 et recevra plus d'argent de la Remise canadienne sur le carbone que le montant total payé pour la redevance fédérale sur les combustibles (directement et indirectement) et la taxe sur les produits et services connexes.

Par rapport au revenu disponible des ménages, l'incidence uniquement financière de la redevance fédérale sur les combustibles est progressive. Autrement dit, les ménages à faible revenu sont confrontés à des coûts nets plus faibles (gains nets plus importants) que les ménages à revenu plus élevé, ce qui reflète la nature par habitant de la Remise canadienne sur le carbone.

En 2030-2031, en tenant compte des incidences financières et économiques, le DPB estime que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique subira un coût net, payant davantage de la redevance fédérale sur les combustibles et de la taxe sur les produits et services connexe, et touchant des revenus moins élevés (en raison de la redevance sur les combustibles) comparativement à la Remise canadienne sur le carbone qu'il reçoit et aux impôts nets inférieurs qu'il paie (en raison des revenus moins élevés).

Les estimations du DPB concernant le coût net pour les ménages (incidences financières et économiques) de la redevance fédérale sur les combustibles révèlent une incidence plus progressive que les estimations de l'incidence financière seulement. Étant donné que la redevance sur les combustibles réduit les revenus d'emploi et de placement, qui représentent une part plus importante du revenu total des ménages à revenus élevés, leur coût net est plus élevé.

Dans le cas des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, Environnement et Changement climatique Canada estime que la redevance sur les combustibles représentera près de 13 millions de tonnes de réductions de gaz à effet de serre (GES)

> en 2030 et qu'elle réduira le produit intérieur brut (PIB) réel de 0,6 % par rapport à un scénario sans la redevance sur les combustibles, mais où toutes les autres mesures de réduction des émissions, y compris les systèmes d'échange de droits d'émission pour les grands émetteurs, sont maintenues.

Résumé

Ce rapport présente une mise à jour de l'analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles du DPB afin d'inclure les changements récemment apportés aux politiques et aux projections des émissions de GES, ainsi qu'aux données de microsimulation mises à jour et à la modélisation d'équilibre général calculable (EGC).

Afin de remédier à l'omission liée à la modélisation d'équilibre général calculable dans nos rapports de mars 2022 et de mars 2023, notre analyse mise à jour présente des estimations des coûts nets pour les ménages qui tiennent compte uniquement de l'incidence économique de la redevance sur les combustibles. En outre, étant donné que notre analyse est axée sur les provinces, nous avons utilisé des estimations de l'incidence économique de la redevance sur les combustibles fournies par le modèle EGC multirégional et multisectoriel couvrant les dix-provinces et trois territoires pour l'économie canadienne (EC-PRO) d'Environnement et changement climatiques Canada (ECCC).

- ECCC estime que l'augmentation de la redevance sur les combustibles à 170 $ la tonne en 2030-2031 réduira le PIB réel dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique (c'est-à-dire, toutes les provinces à l'exception du Québec et de la Colombie-Britannique) de 0,6 % et réduira les émissions de près de 13 millions de tonnes en 2030 par rapport aux niveaux projetés dans un scénario contrefactuel sans la redevance sur les combustibles.

Conformément à nos rapports précédents, notre analyse mise à jour ne tient pas compte des avantages qu'apporte la réduction des émissions, comme la réduction des coûts liés aux changements climatiques. Par ailleurs, notre analyse mise à jour ne fournit pas d'estimations des incidences de politiques alternatives qui aboutiraient à une réduction équivalente des émissions.

- Le DPB ne formule ni recommandation économique, fiscale ou en matière de politiques climatiques aux parlementaires, ni présente d'analyse comparative de politiques ou analyses coûts-bénéfices. Le DPB n'entreprend pas d'analyse pour cerner des options de politiques ou des décisions politiques optimales.

Dans les dernières analyses distributives du DPB, l'incidence économique de la tarification du carbone a été présentée par rapport à un scénario contrefactuel où la tarification du carbone n'existe pas. Ce scénario a été pris en considération afin

d'intégrer l'incidence économique de la tarification du carbone aux revenus des ménages. Le scénario contrefactuel du DPB ne doit pas être considéré comme une option de politique alternative de « ne rien faire ». Les estimations de l'incidence d'une politique donnée sont souvent mesurées par rapport à un scénario sans la politique en question; le scénario contrefactuel sert donc de scénario de « contrôle ».

- Le scénario contrefactuel préparé par ECCC que l'on trouve dans ce rapport élimine seulement la redevance sur les combustibles et maintient toutes les autres mesures de réduction des émissions, y compris les systèmes de tarification fondés sur le rendement (également appelés systèmes d'échange pour les grands émetteurs).

Principaux résultats

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages (incidence financière seulement)

Notre estimation de l'« incidence financière seulement » du coût net pour les ménages comprend la redevance sur les combustibles payée directement et indirectement, ainsi que la taxe sur les produits et services (TPS) connexe payée, moins la Remise canadienne sur le carbone. Ces estimations n'intègrent cependant pas la perte de revenus du travail et de placement attribuable à la redevance sur les combustibles en tant que coût distinct pour le ménage.

- Si l'on tient uniquement compte de l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles, nous estimons que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique connaîtra un gain net en 2030-2031 et recevra plus d'argent de la Remise canadienne sur le carbone que le montant total payé pour la redevance fédérale sur les combustibles (directement et indirectement) et la TPS connexe. Voir le tableau 1 à la page 16.
- Par ailleurs, en 2030-2031, pour toutes les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, nous estimons que le ménage moyen dans chacun des quintiles de revenu obtiendra un gain net à l'exception du ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, lorsque l'on tient uniquement compte de l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles.

Par rapport au revenu disponible des ménages, l'incidence uniquement financière de la redevance fédérale sur les combustibles est progressive. Autrement dit, les ménages à faible revenu enregistrent des gains nets plus importants que les ménages à revenu plus élevé, ce qui reflète la nature par habitant de la Remise canadienne sur le carbone.

- Nous estimons que le ménage moyen du quintile de revenu le plus bas en Saskatchewan qui enregistrera le gain net le plus important en 2030-2031 (4,5 % du revenu disponible); c'est le ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard qui enregistrera le coût net le plus important en 2030-2031 (0,1 % du revenu disponible).

De façon générale, nos estimations mises à jour (incidence financière seulement) montrent des gains nets plus importants (coûts nets plus bas) pour les ménages moyens de tous les quintiles de revenu dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, comparativement à ce qui était indiqué dans notre analyse distributive de mars 2023. Cette révision reflète les changements apportés à la projection des émissions assujettie à la redevance sur les combustibles et aux changements apportés aux hypothèses qui sous-tendent nos simulations du modèle interprovincial d'entrées-sorties.

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages (incidence financière et économique)

Afin de présenter une mesure plus générale du coût net pour les ménages dans les provinces où s'applique le filet de sécurité fédéral, nous intégrons les estimations de la perte du revenu d'emploi et du revenu de placements attribuable à la redevance sur les combustibles, soit l'« incidence économique » en tant que coût supplémentaire. Les estimations de l'incidence économique saisissent la perte du revenu d'emploi et du revenu de placements causée par la redevance sur les combustibles dans un contexte d'équilibre général, ou macroéconomique.

Lorsque l'incidence économique de la redevance sur les combustibles est combinée à l'incidence financière, le coût net augmente pour le ménage moyen dans tous les quintiles de revenu, reflétant ainsi l'incidence économique négative générale de la redevance sur les combustibles.

- En 2030-2031, en tenant compte des incidences financières et économiques, nous estimons que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique subira un coût net et paiera davantage de fonds de la redevance

fédérale sur les combustibles et de la TPS, et touchera un revenu moins élevé (en raison de la redevance sur les combustibles) par rapport à la Remise canadienne sur le carbone qu'il reçoit et à l'impôt net moins élevé qu'il paie (en raison des revenus moins élevés). Voir le tableau 3 à la page 22.
- De plus, en 2030-2031, pour toutes les provinces visées par le filet de sécurité, nous estimons que le ménage moyen des trois quintiles de revenu supérieurs devra faire face à un coût net lorsque les incidences financières et économiques de la redevance fédérale sur les combustibles sont prises en compte.

Cela dit, par rapport au revenu disponible, nos estimations du coût net pour les ménages (incidence financière et économique) de la redevance fédérale sur les combustibles indiquent une incidence plus progressive que les estimations de l'incidence financière uniquement. Étant donné que la redevance sur les combustibles réduit les revenus d'emploi et de placement, qui représentent une part plus importante du revenu total des ménages à revenus élevés, leur coût net est plus élevé.

- En tenant compte des incidences financière et économique, nous estimons que c'est le ménage moyen du quintile de revenu le plus bas en Saskatchewan qui enregistrera le gain net le plus important en 2030-2031 (4,0 % du revenu disponible); c'est aussi en Saskatchewan que le ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé enregistrera le coût net le plus grand (1,8 % du revenu disponible).

Nos estimations mises à jour (incidence financière et économique) indiquent des coûts nets plus bas pour les ménages moyens dans tous les quintiles de revenus dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, comparativement à ce qu'indiquait notre analyse distributive de mars 2023. Cette réduction reflète les coûts « financiers » plus bas de la redevance sur les combustibles et les coûts « économiques » plus bas selon les estimations tirées du modèle EC-PRO d'ECCC qui comprenaient l'élimination de la redevance sur les combustibles seulement. Cela dit, conformément à notre rapport de mars 2023, les estimations mises à jour indiquent toujours que le ménage moyen dans la plupart des quintiles de revenu subira un coût net lorsque les incidences financière et économique sont prises en compte.

Compte tenu de la structure de la redevance fédérale sur les combustibles, l'incidence budgétaire totale sera limitée à la réduction des recettes provenant de l'impôt net sur le revenu des particuliers (en raison de l'incidence économique de la redevance sur les combustibles sur les revenus d'emploi et de placements) qui n'est que partiellement compensée par l'augmentation des recettes tirées de la TPS. Nous estimons que la redevance fédérale sur les combustibles réduira le solde budgétaire (c'est-à-dire

augmentera le déficit budgétaire) de 1,5 milliard de dollars en 2024-2025 et, au bout du compte, de 4,0 milliards de dollars en 2030-2031.

Réductions des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone – estimations d'ECCC

ECCC a aussi fourni au DPB les estimations du modèle EC-PRO de la réduction des émissions de GES attribuable à la redevance sur les combustibles correspondant à ses incidences économiques estimées.

- ECCC estime que la redevance sur les combustibles dans les provinces où le filet de sécurité s'applique représentera des réductions d'émissions de près de 13 millions de tonnes (Mt) en 2030 par rapport à ce qui aurait été émis sans la redevance sur les combustibles.
- À l'échelle nationale, ECCC estime que la redevance sur les combustibles (équivalente) dans l'ensemble des provinces et des territoires représentera 15 Mt de réductions des émissions en 2030 et qu'elle réduira le PIB réel de 0,7 % par rapport à son niveau projeté dans le scénario contrefactuel sans la redevance sur les combustibles.

En outre, ECCC a fourni au DPB des estimations tirées du modèle EC-PRO pour les réductions des émissions attribuables à la redevance sur les combustibles et les systèmes d'échange pour les grands émetteurs combinés (c'est-à-dire, la tarification du carbone dans l'ensemble des provinces et des territoires).

- ECCC estime que la tarification du carbone au Canada représentera 62 Mt de réductions des émissions de GES en 2030 et qu'elle réduira le PIB réel de 0,9 % par rapport à un scénario sans tarification du carbone, mais où toutes les autres mesures de réduction des émissions sont maintenues.

Les estimations tirées du modèle EC-PRO d'ECCC suggèrent que la majeure partie des réductions des émissions résultant de la tarification du carbone seront attribuables aux systèmes d'échange pour les grands émetteurs, ce qui concorde avec les résultats de l'Institut climatique du Canada. Par ailleurs, les estimations d'ECCC portent aussi à croire que les réductions des émissions (par Mt) attribuables aux systèmes d'échange pour les grands émetteurs sont considérablement moins dispendieuses en ce qui concerne leur incidence sur le PIB réel du Canada.

Introduction

Contexte

Avec l'entrée en vigueur du système fédéral de tarification du carbone, en 2018, le DPB a pris des mesures afin de rajuster ses projections économiques et financières à moyen terme pour tenir compte, en fonction d'estimations externes, de l'incidence de la tarification du carbone sur l'économie canadienne[1]. Le DPB a ensuite renforcé sa capacité d'analyse afin de produire des estimations indépendantes de l'incidence de la tarification du carbone sur l'économie canadienne au moyen d'un modèle d'équilibre général calculable (EGC). Ces rapports ont été publiés annuellement de 2019 à 2021[2].

Au cours de la même période, le DPB a aussi présenté aux parlementaires des estimations indépendantes des incidences distributives du système fédéral de tarification du carbone qui ont été publiées dans des rapports distincts[3]. Ces estimations n'intégraient toutefois pas « l'incidence économique » de la redevance sur les combustibles, à savoir la perte du revenu d'emploi et de placements des ménages.

Avant mars 2022, à la suite de la présentation des rapports du DPB sur l'incidence économique de la tarification du carbone (qui indiquait une incidence générale négative[4]) et sur les incidences distributives du système fédéral de tarification du carbone sur les ménages (qui indiquait que la plupart des ménages recevaient des remises supérieures aux redevances sur les combustibles qu'ils avaient payées), les parlementaires et les médias ont interrogé le DPB sur l'incohérence évidente entre les deux volets des rapports.

Afin de répondre à ces questions, le rapport de mars 2022 du DPB intégrait l'incidence économique de la tarification du carbone à son analyse distributive afin de refléter la perte de revenu d'emploi et de placements des ménages[5]. En mars 2023, le DPB a publié une mise à jour du rapport de mars 2022, intitulé, Une analyse distributive de la tarification fédérale du carbone dans le cadre du plan de réduction des émissions pour 2030, qui comprenait des provinces additionnelles où la redevance fédérale sur les combustibles s'appliquait.

À la suite d'un examen mené en avril 2024 sur l'analyse de la tarification du carbone selon le modèle EGC effectuée pour le rapport de mars 2022 du DPB, le personnel a constaté que la redevance sur les combustibles et le système de tarification fondé sur le

rendement (STFR) (équivalent fédéral) avaient été éliminés, par inadvertance, du scénario contrefactuel[6]. Par conséquent, les estimations des coûts nets des ménages intégrant les « incidences financières et économiques » publiées dans ces analyses distributives reflétaient l'incidence économique générale de l'équivalent fédéral de la tarification du carbone, à savoir la redevance sur les combustibles et le STFR.

Analyse mise à jour

Ce rapport présente une mise à jour de l'analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles du DPB afin d'inclure les changements récemment apportés à la politique, les nouvelles projections d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et des données de microsimulation mises à jour. Afin de remédier à l'omission liée à la modélisation EGC dans nos rapports de mars 2022 et de mars 2023, notre analyse mise à jour présente des estimations des coûts nets pour les ménages qui intègrent l'incidence économique de la redevance sur les combustibles uniquement.

Notre analyse mise à jour comprend les changements apportés récemment à la politique afin de tenir compte de la nouvelle affectation[7] des produits de la redevance fédérale sur les combustibles (93 %) remis aux ménages et de l'exemption temporaire de la redevance sur les combustibles pour le mazout léger (du 9 novembre 2023 au 31 mars 2027[8]). Cette analyse comprend aussi le Nouveau-Brunswick, où la redevance fédérale sur les combustibles est entrée en vigueur le 1er juillet 2023.

Notre analyse mise à jour utilise les projections d'émissions d'Environnement et Changement climatique Canada fondées sur son modèle de simulation Énergie-émissions-économie du Canada (E3MC) qui ont été publiées en décembre 2023[9]. Nous adoptons le scénario des mesures supplémentaires d'ECCC, qui comprend l'ensemble des politiques et des mesures fédérales, provinciales et territoriales qui étaient en place en août 2023, ainsi que celles qui ont été annoncées, mais pas encore entièrement mises en œuvre. Nous utilisons aussi les projections correspondantes d'ECCC des produits de la redevance sur les combustibles[10] afin de déterminer l'enveloppe du produit remis aux ménages dans les provinces où le filet de sécurité s'applique (c'est-à-dire, la Remise canadienne sur le carbone) et de calculer des émissions projetées en vertu de la redevance fédérale sur les combustibles.

Nos estimations mises à jour des coûts nets pour les ménages (« incidence financière seulement ») sont calculées au moyen d'un modèle interprovincial d'entrées-sorties basé sur des Tableaux des ressources et des emplois de 2019 de Statistique Canada et

des données sur les dépenses des ménages tirées de la Base de données et le Modèle de simulation de politiques sociales (BD/MSPS[11]) (version 30.1) de Statistique Canada.

Le 13 juin, ECCC a publié ses estimations des incidences économiques de la tarification du carbone[12] (c'est-à-dire la redevance sur les combustibles et le STFR) selon son modèle multirégional et multisectoriel couvrant les dix provinces et trois territoires pour l'économie canadienne (EC-PRO[13]) qui avaient été fournies au DPB en mai en vertu de la demande d'information IR0776[14]. En juillet, en vertu de la demande d'information IR0790, le DPB a demandé à ECCC de lui fournir ses estimations des incidences économiques de la redevance sur les combustibles seulement, ce qu'il a fait[15].

Lorsque nous avons mis à jour nos estimations des coûts nets des ménages afin d'intégrer les « incidences financières et économiques », nous avons utilisé les estimations d'ECCC sur les incidences économiques de la redevance sur les combustibles tirées du modèle EC-PRO au lieu des estimations de notre modèle EGC (national) de l'économie canadienne. Étant donné que notre analyse distributive met l'accent sur les provinces, nous estimons que le modèle EC-PRO, avec sa structure provinciale et sa modélisation détaillée des mesures sectorielles, devrait donner des estimations plus exactes des incidences économiques de la redevance sur les combustibles dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique[16]. En outre, à l'échelle nationale, les estimations d'ECCC sur les incidences économiques de la tarification du carbone (c'est-à-dire la redevance sur les combustibles et le STFR) publiées en juin sont généralement conformes aux estimations du DPB qui ont été utilisées dans nos analyses distributives de mars 2022 et de mars 2023 en fonction du modèle EGC ENVISAGE[17].

La prochaine section souligne les principales limites de l'analyse de la tarification du carbone du DPB. Les sections suivantes présentent nos estimations mises à jour du coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, en intégrant l'incidence financière uniquement et en intégrant les incidences financière et économique, conformément à la structure de nos rapports antérieurs. La section suivante présente les estimations du DPB relatives aux incidences budgétaires de la redevance fédérale sur les combustibles du point de vue du gouvernement. La dernière section du rapport fournit les estimations d'ECCC des réductions des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone. Les annexes A à C présentent, quant à elles, des renseignements sur la méthodologie et des résultats supplémentaires.

Principales limites de l'analyse de la tarification du carbone du DPB

Analyse comparative de politiques

Le DPB ne formule aucune recommandation économique, fiscale ou en matière de politiques climatiques aux parlementaires et ne présente aucune analyse comparative de politiques ou analyse coûts-bénéfices. Le DPB produit une projection économique et financière de référence afin de donner aux parlementaires des perspectives indépendantes pour l'économie canadienne et les finances du gouvernement. La projection sert aussi de fondement à l'estimation des coûts des propositions qui relèvent du mandat législatif du DPB.

Les analyses distributives de la redevance fédérale sur les combustibles ne présentent pas d'estimations des incidences de politiques ou de mesures alternatives qui entraîneraient une réduction équivalente des émissions de GES. Dans des rapports récents, outre le fait de mentionner que « [l]e consensus parmi les économistes est que la tarification explicite du carbone est l'approche la plus efficiente pour réduire les émissions de GES[18] », le DPB n'a pas évalué le bien-fondé politique de la tarification du carbone ou des approches alternatives pour réduire les émissions de GES.

Fournir une analyse comparative de politiques dépasse la portée du mandat du DPB. En outre, lorsqu'il appuie les parlementaires, le DPB n'entreprend pas d'analyse pour cerner des options de politiques ou des décisions politiques optimales.

Scénarios contrefactuels

Dans les récentes analyses distributives du DPB, l'incidence économique de la tarification du carbone a été présentée par rapport à un scénario contrefactuel où la tarification du carbone n'existe pas. Ce scénario a été pris en considération afin d'intégrer l'incidence économique de la tarification du carbone dans les revenus des ménages.

Le scénario contrefactuel du DPB sans la tarification du carbone ne doit pas être considéré comme une option de politique alternative consistant à « ne rien faire », de

sorte que si la tarification du carbone a une incidence économique négative, elle devrait être abandonnée et le gouvernement devrait adopter une approche d'inaction pour réduire les émissions de GES du Canada.

Les estimations de l'incidence d'une politique donnée sont souvent mesurées ou illustrées par rapport à un scénario sans la politique en question. Le scénario contrefactuel sert donc de scénario de « contrôle ». Par exemple, dans son analyse de l'incidence de la tarification du carbone sur la réduction des émissions du Canada, Environnement et Changement climatique Canada a aussi examiné un scénario contrefactuel sans la tarification du carbone[19].

En outre, le scénario contrefactuel présenté dans les analyses distributives de mars 2022 et 2023 du DPB n'était pas un scénario où tous les pays « ne faisaient rien » en termes de politiques visant à réduire les émissions mondiales de GES. Il s'agissait plutôt d'un scénario sans la tarification du carbone au Canada seulement – comme l'analyse de la réduction des émissions effectuée par ECCC – ce qui aurait donné lieu à des émissions de GES plus élevées que prévu pour le Canada uniquement.

Avantages de la réduction des émissions de GES du Canada

Dans ses analyses distributives de mars 2022 et 2023 – et en fait dans tous les rapports qu'il a présentés sur la tarification du carbone depuis 2018 – le DPB a clairement indiqué qu'il ne tenait pas compte des avantages de la réduction des émissions de GES du Canada.

Toutefois, comme l'a noté le DPB, les émissions du Canada ne sont pas assez importantes pour avoir une incidence considérable sur les changements climatiques, et, par conséquent, leur réduction n'aurait pas d'incidence significative sur l'économie canadienne[20]. Bien entendu, des réductions considérables des émissions mondiales de GES aideraient à réduire les coûts économiques des changements climatiques au Canada et ailleurs.

Le DPB a également noté que la participation à un régime de réduction des émissions coordonné à l'échelle mondiale constitue la principale façon dont le Canada dispose pour limiter les coûts économiques du changement climatique. Cela ne signifie pas que le Canada devrait être un « passager clandestin » et « ne rien faire » pour réduire ses émissions. En fait, en réduisant considérablement ses émissions de GES, le Canada

contribuera activement à l'effort collectif déployé pour limiter les répercussions des changements climatiques.

En novembre 2022, le DPB a publié son rapport intitulé Les émissions mondiales de gaz à effet de serre et le PIB canadien, qui marquait la première étape dans l'analyse des incidences économiques des changements climatiques aux parlementaires[21]. Ce rapport portait sur l'évolution des variations climatiques (en ce qui concerne la température et les précipitations) et estimait l'incidence sur le PIB réel du Canada à long terme si les changements actuels dans les régimes météorologiques se poursuivaient et que les régimes météorologiques changeaient de nouveau plus tard (température et précipitations encore plus élevées). Le scénario de référence supposait que tous les engagements en matière de climat faits par les gouvernements du monde entier (même si les politiques requises n'étaient pas encore entièrement définies), seraient « respectés intégralement et à temps ».

Afin de donner une estimation à titre d'exemple de l'incidence économique de la réduction des émissions mondiales dans notre scénario de référence, nous avons examiné un scénario alternatif où les politiques mondiales demeuraient plus près des contextes actuels et où les engagements mondiaux en matière de climat n'étaient pas atteints. Nous avons estimé que le niveau du PIB réel canadien en 2100 serait environ trois quarts de point de pourcentage plus bas que dans le scénario de référence où tous les pays respectent entièrement leurs engagements en matière de climat. Le rapport indiquait toutefois que nos estimations sous-estimaient probablement l'impact négatif sur le PIB « étant donné qu'il ne tient pas compte des augmentations exceptionnelles des épisodes climatiques extrêmes qui, selon les scientifiques, se produiront lorsque les températures mondiales augmenteront considérablement au-dessus des seuils clés ».

Dans sa publication de données sur la tarification du carbone en juin 2024, ECCC a fait remarquer qu'« [u]ne évaluation économique de la tarification du carbone ne serait pas complète sans tenir compte des avantages de la réduction des émissions et des coûts de l'inaction[22] ». Afin de quantifier l'avantage économique de la réduction des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone au Canada, ECCC a utilisé le coût social du carbone, qui est « une estimation des dommages *mondiaux* associés à une tonne de carbone émise[23] ». Selon le DPB, ce sont surtout les résidents d'autres pays qui profiteraient des éventuels avantages économiques de la réduction des émissions du Canada en fonction du coût social du carbone. Cela ne veut toutefois pas dire que ces avantages économiques devraient être écartés, mais plutôt qu'ils pourraient être pris en considération dans une analyse coût- bénéfice de la tarification du carbone, ce qui dépasse la portée de ce rapport et le mandat du DPB[24].

Coût de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages – incidence financière

Conformément à nos rapports précédents, la portée de notre analyse se limite à l'estimation de l'incidence distributive de la redevance fédérale sur les combustibles. Rappelons que la redevance fédérale sur les combustibles a augmenté, passant de 20 $ la tonne en 2019-2020 à 80 $ la tonne en 2024-2025 et qu'elle est prévue augmenter davantage en 2030-2031 pour s'établir à 170 $ la tonne.

L'annexe A comporte une vue d'ensemble de notre méthodologie et de nos principales hypothèses.

Distribution des coûts nets pour les ménages (incidence financière seulement)

Si l'on tient uniquement compte de l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles, nous estimons que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique connaîtra un gain net (tableau 1) en 2030-2031 et recevra plus d'argent de la Remise canadienne sur le carbone (RCC) que le montant total payé pour la redevance fédérale sur les combustibles (directement et indirectement[25]) et la taxe sur les produits et services (TPS) connexe. En 2030-2031, le gain net pour un ménage moyen dans une province où le filet de sécurité fédéral s'applique s'étend de 0,2 % du revenu disponible à l'Île-du-Prince-Édouard à 1,0 % du revenu disponible en Saskatchewan.

Par ailleurs, en 2030-2031, pour toutes les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, nous estimons que le ménage moyen dans chacun des quintiles de revenu réalisera un gain net, à l'exception du ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, lorsque l'on tient uniquement compte de l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles. Il est important de mentionner que notre estimation pour chaque quintile

de revenu représente le ménage moyen dans un groupe de revenu – certains ménages d'un même groupe connaîtront des coûts nets plus élevés ou plus bas.

Notre conclusion selon laquelle le ménage moyen dans presque tous les quintiles de revenu des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique obtient un gain net – lorsque l'on tient uniquement compte de l'incidence financière – reflète les redevances sur les combustibles payées par les entreprises (qui produisent pour les marchés nationaux et étrangers), dont 93 % sont recyclés aux ménages par l'intermédiaire de la RCC[26].

Par rapport au revenu disponible des ménages, l'incidence financière de la redevance fédérale sur les combustibles est progressive. Autrement dit, les ménages à faible revenu connaissent des coûts nets moins élevés (des gains nets plus importants) que les ménages à revenu plus élevé, ce qui reflète la nature par habitant de la RCC[27]. Lorsque la redevance fédérale sur les combustibles s'établira à 170 $ dollars la tonne en 2030-2031, c'est le ménage moyen du quintile de revenu le plus bas en Saskatchewan qui obtiendra le gain net le plus important (4,5 % du revenu disponible) et le ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard qui connaîtra le coût net le plus important (0,1 % du revenu disponible).

Tableau 1

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour le ménage moyen en 2030-2031, par quintile de revenu, en dollars et en pourcentage du revenu disponible (incidence financière seulement)

Province où le filet de sécurité s'applique	1er quintile	2e quintile	3e quintile	4e quintile	5e quintile	Moyenne
Terre-Neuve-et-Labrador	-893 $	-971 $	-642 $	-606 $	-467 $	-713 $
	-2,8 %	-1,8 %	-0,8 %	-0,5 %	-0,2 %	-0,7 %
Île-du-Prince-Édouard	-491 $	-404 $	-317 $	-123 $	302 $	-204 $
	-1,6 %	-0,7 %	-0,4 %	-0,1 %	0,1 %	-0,2 %
Nouvelle-Écosse	-598 $	-549 $	-222 $	-249 $	50 $	-313 $
	-2,0 %	-1,0 %	-0,3 %	-0,2 %	0,0 %	-0,3 %
Nouveau-Brunswick	-472 $	-336 $	-240 $	-178 $	22 $	-241 $
	-1,5 %	-0,6 %	-0,3 %	-0,2 %	0,0 %	-0,2 %
Ontario	-642 $	-472 $	-243 $	-277 $	-28 $	-331 $
	-1,9 %	-0,7 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,0 %	-0,3 %
Manitoba	-793 $	-636 $	-611 $	-537 $	-126 $	-537 $
	-2,5 %	-1,1 %	-0,7 %	-0,4 %	-0,1 %	-0,5 %
Saskatchewan	-1 424 $	-1 385 $	-1 298 $	-1 185 $	-733 $	-1 205 $
	-4,5 %	-2,2 %	-1,4 %	-0,9 %	-0,3 %	-1,0 %
Alberta	-768 $	-888 $	-856 $	-339 $	-782 $	-725 $
	-2,1 %	-1,3 %	-0,8 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,5 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées (c'est-à-dire le coût brut) moins la Remise canadienne sur le carbone reçue. Un coût négatif correspond à un « gain net », ce qui signifie que le montant de la Remise canadienne sur le carbone reçu est supérieur au coût brut pour le ménage. Le premier quintile représente le quintile de revenu du ménage le plus faible; le cinquième quintile représente le quintile de revenu du ménage le plus élevé.

De façon générale, nos estimations mises à jour (incidence financière seulement) montrent des gains nets plus importants (coûts nets plus bas) pour les ménages moyens de tous les quintiles de revenu dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique comparativement à ce qui était indiqué dans notre analyse distributive de mars 2023. Cette révision reflète les changements apportés à la projection des émissions assujetties à la redevance sur les combustibles et des changements apportés aux hypothèses qui sous-tendent nos simulations de modèle interprovincial d'entrées-sorties[28]. Dans l'ensemble, ces changements ont donné lieu à des révisions à la réduction de nos estimations du coût de la redevance fédérale sur les combustibles (incidence financière seulement).

L'annexe C présente nos estimations du coût net pour le ménage moyen (incidence financière seulement) par quintile de revenu de 2024-2025 à 2030-2031 pour les provinces où le filet de sécurité s'applique.

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages – incidence financière et économique

Notre estimation de l'« incidence financière seulement » du coût net pour les ménages comprend la redevance sur les combustibles payée directement et indirectement, ainsi que la taxe sur les produits et services (TPS) connexe payée, moins la Remise canadienne sur le carbone. Ces estimations n'intègrent cependant pas la perte de revenus d'emploi et de placements attribuable à la redevance sur les combustibles en tant que coût distinct pour le ménage. Le fait d'ajouter l'incidence économique (« côté source ») de la redevance fédérale sur les combustibles à notre estimation de l'incidence financière seulement (« côté consommation ») nous permet d'obtenir une mesure plus générale du coût net pour les ménages dans les provinces où le filet de sécurité s'applique[29].

Incidences économiques de la redevance sur les combustibles – Estimations d'ECCC

Les estimations des incidences économiques de la redevance sur les combustibles seulement se fondent sur le modèle multirégional et multisectoriel (EC-PRO) d'ECCC et ont été fournies au DPB en vertu de la demande d'information IR0790. Afin de produire ces estimations, ECCC a simulé un scénario de référence qui comprenait l'ensemble des mesures annoncées[30] et un scénario contrefactuel où seulement la redevance sur les combustibles était éliminée, tandis que toutes les autres mesures de réduction des émissions étaient maintenues, y compris les systèmes de tarification fondée sur le rendement (également connus sous le nom de systèmes d'échange pour les grands émetteurs[31]).

Le tableau 2 présente les estimations d'ECCC des incidences économiques de la redevance sur les combustibles dans les provinces où le filet de sécurité fédéral

s'applique en 2030. On trouve à l'annexe B les incidences annuelles de 2024 à 2030 pour les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique.

Tableau 2
Estimations d'ECCC des incidences économiques de la redevance sur les combustibles en 2030 (en %)

Province où le filet de sécurité s'applique	PIB réel	Revenu du travail	Revenu du capital
Terre-Neuve-et-Labrador	-0,9	-1,8	-2,0
Île-du-Prince-Édouard	-0,5	-1,2	-2,1
Nouvelle-Écosse	-0,5	-1,5	-2,4
Nouveau-Brunswick	-0,5	-1,2	-2,1
Ontario	-0,7	-1,3	-2,1
Manitoba	-0,5	-1,6	-2,5
Saskatchewan	-0,5	-2,2	-3,3
Alberta	-0,6	-1,3	-2,4
Total – provinces où le filet de sécurité s'applique	-0,6	-1,4	-2,3

Source :
Environnement et Changement climatique Canada.

Note :
Les incidences sont mesurées en tant que différence de pourcentage entre le niveau projeté de l'indicateur économique en 2030 dans un scénario qui comprend la redevance sur les combustibles et son niveau projeté en 2030 dans un scénario sans la redevance sur les combustibles. Le revenu du travail et le revenu du capital sont indiqués en termes réels (ajustés en fonction de l'inflation).

L'incidence estimée par ECCC de la redevance sur les combustibles sur le PIB réel en 2030 dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique est généralement uniforme à 0,6 % en moyenne. L'incidence à Terre-Neuve-et-Labrador (en termes absolus) est un peu plus importante, ce qui reflète les réductions plus marquées de la production (valeur brute ajoutée) dans les secteurs des bâtiments et de l'électricité. Les incidences estimées par ECCC sur les revenus du travail et du capital à l'échelle de l'économie sont elles aussi généralement uniformes, à l'exception de la Saskatchewan (ce qui est en partie attribuable aux baisses considérables dans les secteurs de l'agriculture et des transports).

Même si elles ne sont pas strictement comparables à nos estimations de mars 2022 des incidences économiques tirées du modèle EGC ENVISAGE (qui comprenait les redevances sur les combustibles et le STFR fédéral équivalent), les estimations d'ECCC de l'incidence de la redevance sur les combustibles sur les revenus du travail et du capital dans les provinces où le filet de sécurité s'applique en 2030 sont environ 40 % plus basses que nos estimations de mars 2022 à l'échelle nationale[32].

Distribution des coûts nets pour les ménages (incidence financière et économique)

Les estimations de l'incidence économique reflètent la perte du revenu d'emploi et du revenu de placements causée par la redevance fédérale sur les combustibles dans un contexte d'équilibre général ou macroéconomique. Les incidences différentielles sur le revenu d'emploi et le revenu du capital, combinées aux différences dans la distribution du revenu d'emploi et du revenu de placements expliquent la variation entre les groupes de revenus.

En 2030-2031, en tenant compte des incidences financière et économique, nous estimons que le ménage moyen dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique subira un coût net (tableau 3), en payant davantage de la redevance fédérale sur les combustibles et de la TPS, et en touchant un revenu moins élevé (à cause de la redevance sur les combustibles) que les paiements reçus au titre de la RCC et que l'impôt net moins élevé qu'il paie (en raison des revenus moins élevés[33]). En 2030-2031, le coût net pour un ménage moyen dans une province où le filet de sécurité fédéral s'applique s'étend de 0,5 % du revenu disponible au Nouveau-Brunswick à 0,7 % du revenu disponible en Saskatchewan.

De plus, pour toutes les provinces visées par le filet de sécurité, nous estimons que le ménage moyen des trois quintiles de revenu supérieurs devra faire face à un coût net. En comparaison des estimations de l'incidence financière seulement, le coût net pour le ménage moyen augmente dans tous les quintiles de revenu, ce qui reflète l'incidence économique négative générale de la redevance sur les combustibles.

Cela dit, par rapport au revenu disponible, nos estimations du coût net des ménages (incidence financière et économique) pour la redevance fédérale sur les combustibles indiquent une incidence plus progressive que les estimations de l'incidence financière seulement. Étant donné que la redevance sur les combustibles réduit les revenus

d'emploi et de placement, qui représentent une part plus importante du revenu total des ménages à revenus élevés, leur coût net est plus élevé.

En tenant compte de l'incidence financière et économique, nous estimons que c'est le ménage moyen du quintile de revenu le plus bas en Saskatchewan qui enregistrera le gain net le plus important en 2030-2031 (4,0 % du revenu disponible); c'est aussi en Saskatchewan que le ménage moyen du quintile de revenu le plus élevé enregistrera le coût net le plus grand (1,8 % du revenu disponible).

Nos estimations mises à jour (incidence financière et économique) indiquent des coûts nets plus bas pour les ménages moyens dans tous les quintiles de revenus dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique comparativement à ce qu'indiquait notre analyse distributive de mars 2023. Cette réduction reflète les coûts « financiers » plus bas de la redevance sur les combustibles et des coûts « économiques » plus bas basés sur les estimations tirées du modèle EC-PRO d'ECCC qui comprenaient l'élimination de la redevance sur les combustibles seulement.

Cela dit, conformément à notre rapport de mars 2023, les estimations mises à jour indiquent toujours que le ménage moyen dans la plupart des quintiles de revenu subira un coût net lorsque les incidences financière et économique sont prises en compte.

Tableau 3

Coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour le ménage moyen en 2030-2031, par quintile de revenu, en dollars et en pourcentage du revenu disponible (incidence financière et économique)

Province où le filet de sécurité s'applique	1er quintile	2e quintile	3e quintile	4e quintile	5e quintile	Moyenne
Terre-Neuve-et-Labrador	-798 $	-612 $	183 $	1 164 $	3 314 $	652 $
	-2,5 %	-1,1 %	0,2 %	1,0 %	1,5 %	0,6 %
Île-du-Prince-Édouard	-443 $	-137 $	202 $	753 $	2 488 $	575 $
	-1,5 %	-0,2 %	0,2 %	0,6 %	1,1 %	0,6 %
Nouvelle-Écosse	-500 $	-218 $	370 $	654 $	2 593 $	580 $
	-1,6 %	-0,4 %	0,5 %	0,6 %	1,2 %	0,6 %
Nouveau-Brunswick	-410 $	-120 $	214 $	609 $	1 991 $	457 $
	-1,3 %	-0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,9 %	0,5 %
Ontario	-540 $	-87 $	588 $	1 085 $	3 467 $	903 $
	-1,6 %	-0,1 %	0,6 %	0,7 %	1,1 %	0,7 %
Manitoba	-670 $	-211 $	218 $	817 $	3 295 $	693 $
	-2,1 %	-0,4 %	0,3 %	0,7 %	1,3 %	0,6 %
Saskatchewan	-1 275 $	-698 $	155 $	1 316 $	4 970 $	894 $
	-4,0 %	-1,1 %	0,2 %	1,0 %	1,8 %	0,7 %
Alberta	-641 $	-400 $	130 $	1 265 $	3 122 $	697 $
	-1,8 %	-0,6 %	0,1 %	0,8 %	1,0 %	0,5 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, plus la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles (c'est-à-dire le coût brut), moins les paiements au titre de la Remise canadienne sur le carbone reçus et la réduction de l'impôt net (en raison des revenus moins élevés). Un coût négatif correspond à un « gain net », ce qui signifie que le montant des paiements reçus au titre de la Remise canadienne sur le carbone et la réduction de l'impôt net payé sont supérieurs au coût brut pour le ménage. Le premier quintile représente le quintile de revenu du ménage le plus faible, tandis que le cinquième quintile représente le quintile de revenu du ménage le plus élevé.

L’annexe C présente nos estimations du coût net pour le ménage moyen (incidence financière et économique) par quintile de revenu de 2024-2025 à 2030-2031 pour les provinces où le filet de sécurité fédéral s’applique.

Incidences budgétaires de la redevance fédérale sur les combustibles

Le tableau 4 présente des estimations mises à jour de l'incidence de la redevance fédérale sur les combustibles sur les recettes budgétaires et les dépenses de programme fédérales de 2024-2025 à 2030-2031. Nos estimations sont partielles. Elles comprennent les produits de la redevance fédérale sur les combustibles et les recettes tirées de la TPS des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique (c'est-à-dire, toutes les provinces à l'exception du Québec et de la Colombie-Britannique) et n'intègrent que les réductions de l'impôt net sur le revenu des particuliers[34] attribuables à l'incidence économique de la réduction du revenu d'emploi et du revenu de placements dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique.

D'après nos calculs basés sur les projections d'ECCC, si la redevance fédérale sur les combustibles est établie à 80 $ la tonne en 2024-2025, le gouvernement percevra 13,0 milliards de dollars auprès des provinces où le filet de sécurité s'applique. Lorsque la redevance sur les combustibles passera à 170 $ la tonne en 2030-2031, nous projetons que le gouvernement percevra 24,4 milliards de dollars auprès des provinces où le filet de sécurité s'applique.

Tableau 4
Incidences budgétaires de la redevance fédérale sur les combustibles, milliards de dollars

	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Produits de la redevance sur les combustibles	13,0	15,2	17,2	19,3	21,1	22,9	24,4
Taxe sur les produits et services	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7
Impôt net sur le revenu des particuliers*	-1,9	-2,3	-2,8	-3,3	3,8	-4,4	-4,8
Produits de la redevance sur les combustibles retournés	-13,0	-15,2	-17,2	-19,3	-21,1	-22,9	-24,4
Solde budgétaire	-1,5	-1,9	-2,3	-2,7	-3,2	-3,7	-4,0

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

* L'impôt net sur le revenu des particuliers est défini comme l'impôt sur le revenu des particuliers plus les cotisations d'assurance-emploi, moins les transferts fédéraux aux ménages.

Un nombre négatif sous-entend une détérioration du solde budgétaire (des recettes moins élevées ou des dépenses plus élevées). Un nombre positif sous-entend une amélioration du solde budgétaire (des recettes plus élevées ou des dépenses moins élevées). Les incidences budgétaires ne comprennent que les recettes et les dépenses dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Étant donné que les produits de la redevance sur les combustibles sont retournés aux ménages et aux gouvernements provinciaux par l'intermédiaire de dépenses de programmes plus élevées, il n'y a aucune incidence directe sur le solde budgétaire[35].

Cependant, le gouvernement percevra aussi des recettes de la TPS imposée sur sa redevance sur les combustibles. Nous estimons qu'un montant de 0,4 milliard de dollars sera perçu en TPS en 2024-2025, et que ce montant augmentera à 0,7 milliard de dollars en 2030-2031.

Lorsque l'incidence économique de la redevance sur les combustibles est ajoutée, nous constatons une baisse du revenu d'emploi et de placements, ce qui donne lieu à une baisse des revenus nets de l'impôt fédéral sur le revenu des particuliers (IRP) dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique. Nous estimons que la redevance

fédérale sur les combustibles réduira les revenus nets d'IRP de 1,9 milliard de dollars en 2024-2025. L'incidence sur les revenus nets d'IRP devrait atteindre 4,8 milliards de dollars en 2030-2031.

Compte tenu de la structure de la redevance fédérale sur les combustibles, l'incidence budgétaire totale sera limitée à la réduction des recettes provenant de l'impôt net sur le revenu des particuliers (en raison de l'incidence économique de la redevance sur les combustibles sur les revenus d'emploi et de placements) qui n'est que partiellement compensée par l'augmentation des recettes tirées de la TPS. Nous estimons que la redevance fédérale sur les combustibles réduira le solde budgétaire (c'est-à-dire augmentera le déficit budgétaire) de 1,5 milliard de dollars en 2024-2025 et en fin de compte de 4,0 milliards de dollars en 2030-2031.

Réductions des émissions de GES en vertu de la tarification du carbone – estimations d'ECCC

En réponse à la demande d'information IR0790, ECCC a aussi fourni des estimations de la réduction des émissions de GES attribuable à la redevance sur les combustibles en fonction de ses simulations des scénarios de référence (toutes les mesures annoncées) et contrefactuel dans son modèle EC-PRO. ECCC estime que la redevance sur les combustibles dans les provinces où le filet de sécurité s'applique représentera près de 13 millions de tonnes (Mt) de réductions des émissions des GES en 2030 par rapport à ce qui auraient été générées sans la redevance sur les combustibles (tableau 5).

Tableau 5

Estimations d'ECCC des réductions des émissions de GES et de l'impact sur le PIB réel de la redevance fédérale sur les combustibles en 2030

Province où le filet de sécurité s'applique	Réduction des émissions en 2030 (Mt)	Incidence sur le PIB réel en 2030 (%)
Terre-Neuve-et-Labrador	0,7	-0,9
Île-du-Prince-Édouard	0,2	-0,5
Nouvelle-Écosse	0,3	-0,5
Nouveau-Brunswick	0,1	-0,5
Ontario	5,3	-0,7
Manitoba	0,8	-0,5
Saskatchewan	2,0	-0,5
Alberta	3,5	-0,6
Total – provinces où le filet de sécurité s'applique	12,8	-0,6

Source :
Environnement et Changement climatique Canada.

Note :
Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme ne corresponde pas au total indiqué.

À l'échelle nationale, ECCC estime que la redevance sur les combustibles (équivalent) dans l'ensemble des provinces et des territoires représentera des réductions des émissions de GES de 15 Mt en 2030 et qu'elle fera baisser le PIB réel de 0,7 % par rapport à un scénario sans la redevance sur les combustibles, mais où toutes les autres mesures sont maintenues, y compris les systèmes d'échange pour les grands émetteurs (tableau 6). L'estimation de 15 Mt de réductions des émissions de GES en 2030 attribuables à la redevance sur les combustibles présentée par ECCC est un peu plus basse que la fourchette de 19 à 22 Mt estimée par l'Institut climatique du Canada dans son analyse de mars 2024[36].

En outre, dans le cadre de la demande d'information IR0790, ECCC a fourni des estimations des réductions des émissions attribuables à la redevance sur les combustibles et aux systèmes d'échange pour les grands émetteurs combinés (c'est-à-dire, la tarification du carbone dans l'ensemble des provinces et des territoires) en fonction du scénario de référence (toutes les mesures annoncées) du modèle EC-PRO et d'un scénario contrefactuel distinct qui excluait la redevance sur les combustibles et les systèmes d'échange pour les grands émetteurs, mais incluait toutes les autres mesures de réduction des émissions. ECCC estime que la tarification du carbone au Canada représentera 62 Mt de réductions des émissions de GES en 2030 et qu'elle fera baisser le PIB réel de 0,9 % par rapport à un scénario sans tarification du carbone, mais où toutes les autres mesures de réduction des émissions sont maintenues[37].

Les estimations du modèle EC-PRO d'ECCC indiquent que les systèmes d'échange pour les grands émetteurs seront responsables de la majeure partie des réductions des émissions de GES attribuables à la tarification du carbone au Canada – conformément à l'analyse de mars 2024 de l'Institut climatique du Canada. Par ailleurs, les estimations d'ECCC suggèrent que les réductions des émissions (par Mt) attribuables aux systèmes d'échange pour les grands émetteurs sont considérablement moins dispendieuses que la redevance sur les combustibles en ce qui concerne leur incidence sur le PIB réel.

Tableau 6

Estimations d'ECCC des réductions des émissions de GES et des incidences de la tarification du carbone sur le PIB réel en 2030

Canada	Réduction des émissions en 2030 (Mt)	Incidence sur le PIB réel en 2030 (%)
Redevance sur les combustibles seulement (ECCC, mars 2024)	15	-0,7
Redevance sur les combustibles et systèmes d'échange pour les grands émetteurs (ECCC, mars 2024)	62	-0,9
Redevance sur les combustibles et systèmes d'échange pour les grands émetteurs (ECCC, automne 2023)	78	-0,9

Source :
Environnement et Changement climatique Canada.

Dans sa publication de données sur la tarification du carbone de juin 2024, qui se fondait sur une analyse menée à l'automne 2023 (et qui a été fournie au DPB en vertu de la demande d'information IR0776), ECCC estimait que la réduction des émissions de GES attribuables à la tarification du carbone (redevance sur les combustibles et systèmes d'échange pour les grands émetteurs) au Canada s'établirait à 78 Mt en 2030. L'estimation d'ECCC (préparée en mars 2024) de 62 Mt se fondait sur des scénarios de projections mis à jour et les tableaux des ressources et des emplois.

En outre, le scénario contrefactuel d'ECCC de mars 2024 sans la tarification du carbone comprenait des achats de crédits flexibles de 13 Mt permis en vertu du plafonnement des émissions du secteur du pétrole et du gaz, ce qui n'était pas reflété dans l'analyse de l'automne 2023 d'ECCC. Le fait de rajuster le scénario contrefactuel de mars 2024 d'ECCC de 13 Mt afin de tenir compte de ces crédits augmenterait la réduction des émissions attribuable à la tarification du carbone de 62 Mt à 75 Mt, conformément à l'estimation de 78 Mt indiquée dans l'analyse de l'automne 2023 d'ECCC. L'incidence de la tarification du carbone sur le PIB réel du Canada en 2030 est semblable dans les deux années d'estimations d'ECCC (0,9 %).

Annexe A : Méthodologie et principales hypothèses

Notre estimation de l'« incidence financière seulement » du coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique[38] comprend ce qui suit :

- les coûts directs (de la consommation de carburant à des fins de transport individuel et de l'utilisation résidentielle);
- les coûts indirects (de la consommation de produits et services non énergétiques auxquels la redevance sur les combustibles est intégrée);
- la taxe sur les produits et services payée sur la redevance fédérale sur les combustibles pour la consommation de produits et services énergétiques et non énergétiques des ménages;
- la Remise canadienne sur le carbone.

Le coût direct de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages dans une province où le filet de sécurité fédéral s'applique est directement tiré de la projection des mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC selon son modèle de simulation E3MC[39]. Le coût direct lié à la consommation de carburant à des fins de transport individuel et d'utilisation résidentielle intègre la transmission complète de la redevance fédérale sur les combustibles aux ménages. En outre, la projection d'ECCC comprend l'ensemble des politiques et des mesures fédérales, provinciales et territoriales qui étaient en place en août 2023, ainsi que celles qui ont été annoncées, mais pas encore entièrement mises en œuvre. En principe, la projection sur les mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC (selon son modèle E3MC) reflète, dans une certaine mesure, les changements dans le comportement des ménages en réponse à la redevance sur les combustibles ainsi que les changements causés par d'autres politiques et mesures. Les coûts directs dans chaque province sont affectés aux quintiles de revenu des ménages au moyen des données de 2019 de Statistique Canada sur les dépenses des ménages selon le quintile de revenu[40]. Au cours de la période de projection, cela impose des changements proportionnels à la consommation de carburant dans tous les quintiles de revenu en réponse à la redevance sur les combustibles[41].

Le coût indirect pour les ménages comprend la redevance fédérale sur les combustibles qui est transférée par l'intermédiaire des entreprises aux prix de produits et services non

énergétiques que les ménages consomment. Nous utilisons un modèle entrées-sorties interprovincial[42] fondé sur les Tableaux des ressources et des emplois (TRE) de 2019 de Statistique Canada[43]. Afin de calculer le coût indirect pour les ménages, nous estimons, au moyen du modèle interprovincial d'entrées-sorties (par industrie) la part de la production provinciale brute provenant de la consommation des ménages en 2019[44]. Pour chaque province où le filet de sécurité s'applique, ces parts sont ensuite appliquées à la projection des recettes tirées de la redevance sur les combustibles par industrie. Les coûts indirects des importations interprovinciales de produits et services non énergétiques (qui correspondent à la consommation des ménages) des provinces où le filet de sécurité s'applique sont calculés de façon similaire. Afin d'attribuer les coûts indirects aux quintiles de revenu des ménages, nous utilisons les données sur les dépenses des ménages qui se trouvent dans la Base de données et le Modèle de simulation de politiques sociales (BD/MSPS) de Statistique Canada.

Le taux de la TPS de 5 % est appliqué au prix de la plupart des produits et services que les ménages consomment et qui comprennent la redevance sur les combustibles (directement et indirectement). Au moyen des TRE de 2019 de Statistique Canada, nous calculons les taux effectifs de la TPS en vigueur pour chaque catégorie de bien, qui sont ensuite appliqués à la redevance fédérale sur les combustibles payée par les ménages, en fonction du bien.

La projection des produits de la redevance sur les combustibles perçus dans chacune des provinces où le filet de sécurité s'applique provient directement de la projection des mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC[45]. Tous les produits fédéraux de la redevance sur les combustibles perçus dans une province où le filet de sécurité s'applique sont retournés (ou « recyclés ») à cette province : 93 % sont retournés aux ménages par l'intermédiaire de la Remise canadienne sur le carbone, 5 % sont retournés aux petites et moyennes entreprises et 2 % sont retournés aux gouvernements autochtones. Les montants versés au titre de la Remise canadienne sur le carbone se fondent sur la composition des ménages. Afin de calculer les montants versés en moyenne au titre de la remise par quintile de revenu dans chaque province où le filet de sécurité fédéral s'applique, nous utilisons la structure de composition du ménage moyen (par quintile de revenu) tirée de la BD/MSPS de Statistique Canada.

Notre estimation de l'« incidence financière seulement » du coût net pour les ménages comprend la redevance sur les combustibles payée directement et indirectement, ainsi que la taxe sur les produits et services (TPS) connexe payée, moins la Remise canadienne sur le carbone. Ces estimations n'intègrent cependant pas la perte de revenu d'emploi

et de placements attribuable à la redevance sur les combustibles en tant que coût distinct pour le ménage.

Nos estimations des « incidences financières et économiques » du coût net de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages comprennent, en plus des composantes susmentionnées :

- l'incidence économique de la redevance sur les combustibles sur le revenu d'emploi et de placements des ménages;
- la réduction de l'impôt net[46] en raison de la baisse du revenu d'emploi et de placements.

Nous utilisons les estimations d'ECCC relatives à l'incidence de la redevance sur les combustibles sur le revenu du travail et du capital obtenus au moyen de son modèle EGC EC-PRO. En ce qui concerne le revenu du travail, pour chaque année de la projection, nous appliquons le changement de pourcentage dans le revenu du travail (en dollars constants) par secteur industriel provenant des résultats du modèle EC-PRO au niveau de référence du revenu d'emploi (en vertu de la politique actuelle) dans le secteur correspondant de la BD/MSPS afin de déterminer le coût connexe. En ce qui concerne le revenu de placements, pour chaque année de la projection, nous appliquons le changement de pourcentage dans le revenu du capital (en dollars constants) provenant des résultats du modèle EC-PRO au niveau de référence du revenu de placement (en vertu de la politique actuelle) dans la BD/MSPS afin de déterminer le coût connexe[47].

Selon les estimations du modèle EC-PRO d'ECCC, l'incidence économique de la redevance fédérale sur les combustibles donnera lieu à une baisse du revenu d'emploi et de placements des ménages des provinces où le filet de sécurité s'applique, ce qui réduira en retour l'impôt net qu'ils doivent. Nous estimons que la réduction de l'impôt net est attribuable à la baisse du revenu d'emploi et de placement au moyen de la BD/MSPS.

Annexe B : Incidences économiques de la redevance sur les combustibles – Estimations d'ECCC

Tableau B-1
Estimations des incidences économiques de la redevance sur les combustibles (en %)

Province	Indicateur	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NL	PIB réel	-0,5	-0,5	-1,5	-0,8	-3,3	-2,4	-0,9
	Revenu du travail	-0,7	-0,9	-2,2	-1,5	-4,6	-3,9	-1,8
	Revenu du capital	-1,8	-1,8	-2,6	-2,0	-4,3	-3,2	-2,0
PE	PIB réel	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,7	-0,5
	Revenu du travail	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-1,1	-1,3	-1,2
	Revenu du capital	-1,7	-1,8	-1,8	-1,9	-2,0	-2,0	-2,1
NS	PIB réel	-0,2	-0,3	-0,4	-0,3	-0,5	-0,6	-0,5
	Revenu du travail	-0,6	-0,8	-1,2	-1,1	-1,4	-1,5	-1,5
	Revenu du capital	-1,8	-2,0	-1,9	-2,1	-2,5	-2,5	-2,4
NB	PIB réel	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,7	-0,7	-0,5
	Revenu du travail	-0,5	-0,7	-0,8	-0,9	-1,1	-1,2	-1,2
	Revenu du capital	-1,8	-2,0	-2,0	-2,0	-2,4	-2,5	-2,1
ON	PIB réel	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,7
	Revenu du travail	-0,6	-0,8	-0,8	-1,0	-1,1	-1,2	-1,3
	Revenu du capital	-1,6	-1,7	-1,9	-1,9	-2,0	-2,0	-2,1
MB	PIB réel	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,5
	Revenu du travail	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-1,2	-1,4	-1,6
	Revenu du capital	-1,8	-2,0	-2,1	-2,2	-2,2	-2,3	-2,5
SK	PIB réel	-0,2	-0,3	-0,2	-0,4	-0,3	-0,5	-0,5
	Revenu du travail	-0,7	-0,7	-1,1	-1,4	-1,5	-2,0	-2,2

	Revenu du capital	-2,4	-2,9	-2,7	-3,0	-2,9	-3,3	-3,3
AB	**PIB réel**	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,6
	Revenu du travail	-0,6	-0,7	-1,1	-1,0	-1,0	-1,2	-1,3
	Revenu du capital	-1,8	-2,0	-1,9	-2,2	-2,2	-2,3	-2,4

Source :

Environnement et Changement climatique Canada.

Note :

Les incidences sont mesurées en tant que différence de pourcentage entre le niveau projeté de l'indicateur économique selon un scénario qui comprend la redevance sur les combustibles et son niveau projeté dans la même année selon un scénario sans la redevance sur les combustibles. Le revenu du travail et le revenu du capital sont indiqués en termes réels (ajustés en fonction de l'inflation).

Annexe C : Coûts nets des ménages par province, 2024-2025 à 2030-2031

Tableau C-1

Terre-Neuve-et-Labrador, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	894	1 038	1 165	1 362	1 474	1 586	1 690
	Q2	1 075	1 251	1 407	1 647	1 790	1 926	2 052
	Q3	1 151	1 342	1 498	1 754	1 900	2 044	2 178
	Q4	1 250	1 455	1 650	1 938	2 100	2 259	2 407
	Q5	1 368	1 609	1 811	2 131	2 313	2 488	2 651
	Moyenne	1 148	1 339	1 506	1 766	1 916	2 061	2 196
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-472	-549	-619	-697	-761	-829	-893
	Q2	-494	-578	-656	-744	-823	-898	-971
	Q3	-305	-361	-403	-472	-526	-584	-642
	Q4	-261	-310	-372	-430	-485	-546	-606
	Q5	-166	-215	-253	-317	-366	-416	-467
	Moyenne	-338	-401	-458	-530	-589	-652	-713
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-435	-504	-522	-623	-566	-643	-798
	Q2	-361	-410	-313	-476	-124	-240	-612
	Q3	18	41	450	171	1 163	961	183
	Q4	364	472	1 312	887	3 108	2 788	1 164
	Q5	1 253	1 546	3 439	2 543	7 434	6 691	3 314
	Moyenne	170	232	876	504	2 203	1 913	652

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-2

Île-du-Prince-Édouard, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	553	630	707	910	973	1 032	1 082
	Q2	682	782	875	1 123	1 201	1 273	1 335
	Q3	795	918	1 030	1 314	1 403	1 487	1 559
	Q4	878	1 006	1 127	1 438	1 538	1 631	1 710
	Q5	925	1 070	1 192	1 531	1 637	1 735	1 819
	Moyenne	767	881	986	1 263	1 350	1 432	1 501
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-279	-317	-358	-400	-433	-464	-491
	Q2	-211	-244	-275	-319	-349	-378	-404
	Q3	-146	-174	-201	-241	-266	-293	-317
	Q4	-42	-48	-60	-65	-84	-105	-123
	Q5	182	198	219	302	304	304	302
	Moyenne	-98	-116	-133	-143	-163	-185	-204
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-252	-291	-326	-361	-395	-418	-443
	Q2	-104	-113	-107	-128	-123	-116	-137
	Q3	41	55	94	116	168	212	202
	Q4	285	350	456	533	647	749	753
	Q5	1 222	1 394	1 632	1 907	2 147	2 375	2 488
	Moyenne	240	282	353	413	490	563	575

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre

de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-3
Nouvelle-Écosse, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	666	771	862	1 077	1 164	1 246	1 316
	Q2	753	868	985	1 226	1 312	1 404	1 484
	Q3	851	976	1 097	1 365	1 475	1 578	1 668
	Q4	954	1 104	1 241	1 549	1 672	1 789	1 890
	Q5	1 017	1 177	1 331	1 651	1 786	1 911	2 019
	Moyenne	848	979	1 103	1 374	1 482	1 586	1 675
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-317	-370	-413	-475	-520	-561	-598
	Q2	-293	-340	-393	-444	-476	-515	-549
	Q3	-103	-117	-135	-151	-176	-201	-222
	Q4	-108	-132	-152	-172	-198	-225	-249
	Q5	41	38	31	81	68	59	50
	Moyenne	-156	-184	-212	-232	-260	-288	-313
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-277	-321	-342	-409	-434	-465	-500
	Q2	-144	-158	-151	-214	-178	-182	-218
	Q3	121	172	287	247	322	381	370
	Q4	252	303	481	431	558	659	654
	Q5	1 237	1 460	1 827	1 878	2 289	2 575	2 593
	Moyenne	238	291	421	387	511	594	580

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-4
Nouveau-Brunswick, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	531	606	675	790	842	895	941
	Q2	662	759	846	990	1 057	1 123	1 182
	Q3	716	822	910	1 064	1 142	1 214	1 277
	Q4	774	889	1 002	1 172	1 257	1 336	1 406
	Q5	842	968	1 085	1 270	1 362	1 448	1 524
	Moyenne	705	809	903	1 057	1 132	1 203	1 266
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-271	-308	-343	-387	-414	-445	-472
	Q2	-191	-220	-246	-261	-284	-311	-336
	Q3	-118	-137	-148	-172	-195	-219	-240
	Q4	-56	-67	-87	-119	-139	-160	-178
	Q5	56	61	61	54	44	33	22
	Moyenne	-116	-134	-152	-177	-198	-220	-241
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-242	-274	-302	-342	-357	-384	-410
	Q2	-98	-108	-110	-110	-94	-102	-120
	Q3	73	95	132	139	215	224	214
	Q4	264	327	398	426	560	607	609
	Q5	988	1 172	1 365	1 477	1 863	2 024	1 991
	Moyenne	197	243	296	318	437	474	457

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :
Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-5
Ontario, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	773	886	984	1 081	1 168	1 248	1 312
	Q2	874	1 002	1 120	1 231	1 329	1 420	1 493
	Q3	968	1 112	1 239	1 363	1 470	1 571	1 652
	Q4	1 113	1 265	1 413	1 547	1 671	1 785	1 877
	Q5	1 194	1 372	1 532	1 688	1 830	1 955	2 056
	Moyenne	984	1 127	1 258	1 382	1 493	1 596	1 678
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-369	-425	-471	-519	-566	-608	-642
	Q2	-260	-300	-339	-375	-413	-447	-472
	Q3	-117	-138	-155	-178	-202	-226	-243
	Q4	-147	-159	-183	-202	-231	-258	-277
	Q5	26	24	22	13	-9	-21	-28
	Moyenne	-173	-199	-225	-251	-283	-311	-331
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-322	-368	-409	-447	-487	-519	-540
	Q2	-88	-96	-119	-105	-115	-109	-87
	Q3	241	293	316	401	439	501	588
	Q4	432	541	580	744	817	933	1 085
	Q5	1 729	2 013	2 208	2 554	2 778	3 071	3 467
	Moyenne	399	477	516	630	687	776	903

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :
Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la baisse de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-6
Manitoba, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	820	934	1 035	1 123	1 205	1 287	1 356
	Q2	905	1 030	1 139	1 248	1 336	1 428	1 504
	Q3	1 046	1 194	1 326	1 445	1 549	1 654	1 743
	Q4	1 178	1 346	1 502	1 640	1 761	1 881	1 982
	Q5	1 253	1 430	1 587	1 733	1 863	1 990	2 097
	Moyenne	1 040	1 187	1 318	1 438	1 543	1 648	1 736
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-472	-539	-599	-648	-697	-749	-793
	Q2	-367	-417	-462	-511	-550	-596	-636
	Q3	-342	-393	-440	-481	-521	-569	-611
	Q4	-280	-324	-373	-411	-450	-496	-537
	Q5	-30	-37	-48	-57	-76	-102	-126
	Moyenne	-296	-340	-382	-419	-456	-499	-537
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-427	-475	-526	-565	-610	-645	-670
	Q2	-228	-214	-229	-239	-250	-243	-211
	Q3	-82	-2	14	50	55	116	218
	Q4	126	308	358	446	473	613	817
	Q5	1 360	1 742	1 955	2 219	2 347	2 725	3 295
	Moyenne	152	274	317	385	406	516	693

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :
Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-7
Saskatchewan, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	1 459	1 669	1 842	2 029	2 184	2 336	2 482
	Q2	1 682	1 924	2 145	2 335	2 505	2 680	2 847
	Q3	1 854	2 118	2 354	2 571	2 773	2 967	3 151
	Q4	2 121	2 431	2 710	2 948	3 180	3 402	3 613
	Q5	2 287	2 621	2 922	3 192	3 443	3 683	3 913
	Moyenne	1 881	2 153	2 395	2 615	2 817	3 014	3 201
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-819	-937	-1 032	-1 147	-1 238	-1 331	-1 424
	Q2	-794	-908	-1 021	-1 112	-1 194	-1 288	-1 385
	Q3	-726	-827	-925	-1 018	-1 109	-1 201	-1 298
	Q4	-640	-736	-834	-909	-996	-1 087	-1 185
	Q5	-342	-393	-455	-514	-578	-649	-733
	Moyenne	-664	-760	-853	-940	-1 023	-1 111	-1 205
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-759	-873	-950	-1 048	-1 135	-1 199	-1 275
	Q2	-551	-660	-669	-723	-737	-693	-698
	Q3	-212	-301	-193	-218	-138	62	155
	Q4	209	168	436	486	685	1 091	1 316
	Q5	2 080	2 333	2 785	3 010	3 495	4 462	4 970
	Moyenne	154	133	282	302	434	745	894

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :
Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la réduction de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Tableau C-8
Alberta, dollars par ménage

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Remise canadienne sur le carbone (RCC)	**Q1**	1 179	1 323	1 472	1 605	1 730	1 842	1 950
	Q2	1 444	1 652	1 844	2 011	2 167	2 308	2 443
	Q3	1 607	1 834	2 041	2 225	2 398	2 553	2 703
	Q4	1 829	2 051	2 283	2 489	2 682	2 856	3 024
	Q5	1 937	2 230	2 482	2 706	2 916	3 106	3 288
	Moyenne	1 599	1 825	2 023	2 205	2 376	2 531	2 679
Coût net (incidence financière seulement)	**Q1**	-475	-516	-575	-624	-673	-717	-768
	Q2	-511	-583	-657	-714	-772	-826	-888
	Q3	-498	-563	-628	-683	-740	-793	-856
	Q4	-198	-183	-206	-227	-258	-290	-339
	Q5	-443	-519	-581	-628	-678	-723	-782
	Moyenne	-425	-481	-528	-573	-622	-668	-725
Coût net (incidence financière et économique)	**Q1**	-415	-444	-483	-532	-576	-603	-641
	Q2	-293	-316	-299	-369	-404	-388	-400
	Q3	-79	-51	62	3	-11	92	130
	Q4	471	646	911	876	925	1 158	1 265
	Q5	1 379	1 656	2 131	2 195	2 287	2 805	3 122
	Moyenne	213	290	466	436	446	614	697

Source :
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :
Le coût net (incidence financière seulement) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payées, moins la RCC. Le coût net (incidence financière et économique) correspond à la redevance fédérale sur les combustibles et à la TPS connexe payée, en plus de la perte de revenu attribuable à l'incidence économique de la redevance sur les combustibles, moins les paiements au titre de la RCC reçus et la baisse de l'impôt net payé (en raison des revenus moins élevés). Les valeurs Q1 et Q5 correspondent au quintile de revenu des ménages le plus bas et le plus élevé respectivement.

Notes

[1] Voir le rapport du DPB de mai 2018, intitulé Incidence sur le PIB d'une redevance pancanadienne sur le carbone : Hypothèse du DPB.

[2] Voir les rapports suivants du DPB : Combler l'écart : tarification du carbone pour atteindre la cible de l'Accord de Paris (juin 2019); Tarification du carbone et Accord de Paris : combler l'écart avec la tarification fondée sur le rendement (octobre 2020); et Au-delà de Paris : Réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada d'ici 2030 (juin 2021).

[3] Voir le rapport d'avril 2019 du DPB, intitulé Analyse financière et distributive du système fédéral de tarification du carbone et son rapport de février 2020, intitulé Examen de l'analyse financière et distributive du système fédéral de tarification du carbone.

[4] L'analyse du DPB indiquant que la tarification du carbone aura une incidence négative sur le PIB réel est conforme aux résultats obtenus par Environnement et Changement climatique Canada (par exemple, voir Modélisation et analyse de Un environnement sain et une économie saine, décembre 2020) et la Commission de l'écofiscalité du Canada (Des choix judicieux : options de recyclage des recettes de la tarification du carbone, avril 2016).

Dans les analyses sur la tarification du carbone que nous effectuons depuis 2018, nous n'avons pas inclus les « avancées technologiques » en réponse à la tarification du carbone qui pourraient atténuer l'incidence négative sur le PIB. Cela dit, dans notre rapport de juin 2021 (voir la note 18), nous avons reconnu qu'une littérature émergente indique que la tarification du carbone pourrait avoir une incidence économique négative moindre. Ces résultats fondés sur un modèle dépendent d'un changement technologique endogène qui donne lieu à la naissance de nouvelles technologies – en réponse aux taxes sur le carbone – qui sont plus productives que les technologies existantes. Un tel scénario est possible (de nombreux changements technologiques survenus par le passé ont transformé des économies – et des sociétés – parce que ces technologies étaient tellement moins dispendieuses que leurs prédécesseurs), mais il est impossible à prévoir. L'incidence négative d'une politique qui compte sur un changement technologique transformateur pourrait se faire sentir longtemps avant que

des gains ne soient réalisés. On se rappellera que la période examinée dans les rapports récents du DPB sur la tarification du carbone s'arrêtait à 2030.

[5] Dans un examen exhaustif des tendances dans la recherche sur la politique climatique et environnementale au Canada, Winter (2024) mentionne la contribution du DPB et d'autres visant à intégrer l'effet dynamique de la tarification des émissions sur la croissance du revenu et le rendement du capital des ménages. Exploring the Landscape of Canadian Climate Policy. Analyse de Politiques.

[6] Analyse distributive de la tarification du carbone (avril 2024).

[7] Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur la nouvelle structure d'affectation des produits de la redevance fédérale sur les combustibles, voir la note sur l'estimation des coûts de mars 2024 du DPB, intitulée Doublement du taux du supplément pour les communautés rurales sur les remises de la redevance sur les combustibles — Mise à jour.

[8] Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur l'exemption temporaire du mazout de chauffage, voir la note sur l'estimation des coûts de novembre 2023 du DPB, intitulée Suspension de la redevance sur les combustibles s'appliquant au mazout de chauffage et doublement du taux du supplément pour les communautés rurales sur les remises de la redevance sur les combustibles.

[9] Projections des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques – 2023. Environnement et Changement climatique Canada. Selon ECCC, E3MC est « un cadre de modélisation qui combine ENERGY2020 et un modèle macroéconomique travaillant en tandem. ENERGY2020 est un modèle de simulation ascendant des technologies énergétiques pour dix provinces et trois territoires ».

[10] À l'exception des cultures agricoles et de l'élevage, ainsi que du transport aérien, les projections des produits de la redevance sur les combustibles perçus dans chacune des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique (par industrie) proviennent directement de la projection liée aux mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC fournie au DPB en vertu de la demande d'information IR0755. En ce qui concerne les cultures agricoles et l'élevage, ainsi que le transport aérien, nous avons appliqué nos estimations de la couverture de la redevance sur les combustibles pour ces industries (utilisé dans nos estimations des coûts pour la note Suspension de la redevance sur les combustibles s'appliquant au mazout de chauffage et doublement du taux du supplément pour les communautés rurales sur les remises de la redevance sur les combustibles) aux

projections des émissions des mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC afin de refléter avec une plus grande précision les exemptions pour ces industries.

Nous avons aussi rajusté la projection des revenus tirés de la redevance sur les combustibles d'ECCC de 2023-2024 à 2026-2027 afin de tenir compte de l'exemption temporaire du mazout léger.

[11] Les hypothèses et les calculs qui sous-tendent les résultats de la simulation ont été établis par le DPB; les auteurs acceptent l'entière responsabilité relative à l'utilisation et à l'interprétation de ces données.

[12] Les données concernant la tarification de la pollution par le carbone d'Environnement et Changement climatique Canada. Environnement et Changement climatique Canada.

[13] Selon ECCC, le modèle EC-PRO en est un parmi sa gamme de modèles qui « appuient une analyse factuelle et des décisions politiques concernant le secteur de l'énergie et son impact sur l'économie et l'environnement. La capacité de modélisation est robuste et a fait l'objet d'un examen par des pairs aux niveaux national et international ». Évaluation de l'impact du plan proposé pour *Un environnement sain et une économie saine*. Environnement et Changement climatique Canada.

Pour obtenir une évaluation critique de la modélisation EC-PRO à l'échelle provinciale, voir Assessing the Validity of CGE Modelled Impacts of the Federal Climate Policies on the Saskatchewan Economy (en anglais seulement) par Emery et Fellows (2022). Canada West Foundation.

[14] Demande d'information IR0776.

[15] Demande d'information IR0790.

[16] Le DPB avait déjà utilisé les incidences estimées sur le revenu du travail et du capital des provinces tirées du modèle EC-PRO d'ECCC dans son analyse distributive. Voir le rapport de mai 2023 du DPB intitulé, Analyse distributive du Règlement sur les combustibles propres.

[17] Les estimations de l'incidence économique de la tarification du carbone (qui comprend la redevance sur les combustibles et le STFR fédéral équivalent) du DPB publiées dans le tableau 3-1 de notre rapport de mars 2022, indiquait une réduction du PIB réel de 1,3 % en 2030, ce qui représente une réduction plus importante que l'estimation de 0 9 % d'ECCC. Les estimations du DPB relatives à la réduction des

revenus des facteurs (ajustés en fonction de l'inflation) en 2030 (de 2,3 % pour le revenu du travail et de 3,6 % pour le revenu du capital) sont aussi plus élevées que celles d'ECCC (1,5 % pour le revenu du travail et 3,0 % pour le revenu du capital).

[18] Combler l'écart : tarification du carbone pour atteindre la cible de l'Accord de Paris (juin 2019).

[19] Voir le communiqué de juin 2024 d'ECCC, intitulé Environnement et Changement climatique Canada publie des données concernant la tarification de la pollution par le carbone.

[20] Voir le rapport de mai 2023 du DPB intitulé Analyse distributive du Règlement sur les combustibles propres, et son rapport de novembre 2022, intitulé Les émissions mondiales de gaz à effet de serre et le PIB canadien.

[21] Le rapport contenait la mise en garde suivant : Notre analyse étant fondée sur une littérature qui n'en est qu'à ses débuts, nos résultats doivent être considérés comme reflétant certains des principaux facteurs liant le changement climatique et l'économie, et seront affinés dans des travaux futurs ».

[22] Environnement et Changement climatique Canada publie des données concernant la tarification de la pollution par le carbone. Environnement et Changement climatique Canada.

[23] Pour en savoir plus sur le coût social du carbone, voir Coût social des émissions de gaz à effet de serre. Environnement et Changement climatique Canada.

[24] Pour consulter un exposé sur les questions touchant l'inclusion des avantages des réductions des émissions de GES en vertu de mesures stratégiques (réglementaires canadiennes) pour les résidents d'autres pays, voir Heyes, Morgan et Rivers (2013), The Use of a Social Cost of Carbon in Canadian Cost-Benefit Analysis (en anglais seulement). Analyse de Politiques.

Selon le guide sur les coûts-avantages préparé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'intention des ministères et organismes, habituellement, « les avantages globaux ne sont pas compris dans l'analyse coûts-avantages ». Cependant, étant donné la nature des changements climatiques, le guide indique qu'« il convient d'inclure les coûts et les avantages de la réduction des émissions de GES calculés au moyen du coût

social des GES dans l'analyse coûts-avantages ». Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation. Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

[25] Les coûts directs pour les ménages comprennent la redevance fédérale sur les combustibles appliquée à leur consommation d'huile de chauffage (ajustée afin de tenir compte de l'exemption temporaire du mazout léger) et le transport privé (comme l'essence automobile, le diesel et les lubrifiants). Les coûts indirects comprennent la redevance fédérale sur les combustibles qui est transférée par l'intermédiaire des entreprises aux prix de produits et services non énergétiques que les ménages consomment.

[26] Selon les projections des recettes de la redevance sur les combustibles et nos calculs des coûts, les coûts directs et indirects de la redevance fédérale sur les combustibles pour les ménages représentent environ 68 % de l'ensemble des produits de la redevance fédérale sur les combustibles perçus dans les provinces où le filet de sécurité s'applique.

[27] Rappelons que les paiements au titre de la Remise canadienne sur le carbone versés aux ménages reflètent leur taille et leur composition. Dans une province, les montants par personne (c'est-à-dire pour les deux premiers adultes et pour chaque enfant) sont les mêmes dans tous les quintiles de revenu. La variation entre les quintiles de revenu dans une province reflète les différences dans la taille et la composition des familles.

[28] Nous avons calculé le coût indirect pour les ménages dans une province donnée en simulant dans notre modèle interprovincial d'entrées-sorties des chocs exogènes aux dépenses de consommation dans cette province seulement. Dans notre analyse de mars 2023, nous avions supposé que les coûts indirects dans une province donnée étaient influencés par les dépenses de consommation dans toutes les provinces où le filet de sécurité s'applique. Ce changement a donné lieu à des révisions à la baisse mineures à nos estimations de la redevance fédérale sur les combustibles transférée par l'intermédiaire des entreprises aux prix des produits et services non énergétiques que les ménages consomment.

[29] Dans les recherches universitaires, les incidences « côté consommation » et « côté source » font habituellement référence aux incidences découlant des changements aux prix des produits et des changements aux prix des facteurs respectivement.

[30] ECCC soulève que son scénario de référence modélisé dans EC-PRO comprenait toutes les mesures annoncées, à l'exception du Règlement sur les combustibles propres (RCP) et des crédits d'impôt à l'investissement (CII). ECCC a fourni ce scénario de

référence afin de mieux s'aligner sur l'utilisation par le DPB de la projection des mesures supplémentaires de 2023 d'ECCC selon son modèle de simulation E3MC.

[31] Dans le scénario contrefactuel d'ECCC qui exclut la redevance sur les combustibles, la redevance fédérale sur les combustibles et son équivalent ont été éliminés dans l'ensemble des provinces et des territoires.

[32] Dans notre rapport de mars 2022 (tableau 3-1), nous avions estimé que l'incidence de la tarification du carbone (c'est-à-dire la redevance sur les combustibles et l'équivalent fédéral du STFR) en 2030 serait de -2,3 % et de -3,6 % pour le revenu du travail et le revenu du capital, respectivement. En ce qui concerne les provinces où le filet de sécurité s'applique, les estimations d'ECCC de l'incidence de la redevance sur les combustibles sont de -1,4 % et de -2,3 % pour le revenu du travail et le revenu du capital, respectivement.

[33] Pour les ménages des provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique, nous calculons l'impôt net payé en tant qu'impôts sur le revenu des particuliers fédéraux et provinciaux payés plus les cotisations à l'assurance-emploi et au Régime de pensions du Canada, moins les transferts fédéraux et provinciaux reçus.

[34] L'impôt net sur le revenu des particuliers est défini comme l'impôt fédéral sur le revenu des particuliers plus les cotisations d'assurance-emploi moins les transferts fédéraux versés aux ménages.

[35] Selon la comptabilité de trésorerie, tous les produits perçus sont retournés à l'administration d'origine. Cependant, selon la comptabilité d'exercice, des différences entre le moment (ou la comptabilisation) où les produits sont reçus et celui où ils sont retournés ont une incidence sur le solde budgétaire. Par souci de simplicité, dans ce rapport, nous avons supposé que les différences n'ont aucune incidence sur le solde budgétaire. Nos perspectives économiques et financières de mars 2024 tiennent compte de ces différences temporelles.

[36] Quelles politiques climatiques canadiennes auront le plus d'influence d'ici 2030?. Institut climatique du Canada.

[37] L'estimation de 62 Mt de réductions des émissions de GES en 2030 attribuables à la tarification du carbone présentée par ECCC est un peu plus basse que la fourchette de 72 à 112 Mt sous-entendue dans les estimations présentées dans l'analyse de l'Institut climatique du Canada 19 à 22 Mt pour la redevance sur les combustibles et de 53 à 90 Mt pour les systèmes d'échange pour les grands émetteurs. Cependant, le fait de

rajuster le scénario contrefactuel d'ECCC de 13 Mt afin de tenir compte des crédits flexibles permis en vertu du plafonnement des émissions du secteur du pétrole et du gaz (en l'absence de tarification du carbone) augmenterait la réduction des émissions attribuable à la tarification du carbone de 75 Mt, ce qui se situerait dans la fourchette sous-entendue par les estimations de l'Institut climatique du Canada.

[38] Nous excluons le Yukon et le Nunavut (les territoires où le filet de sécurité pour la redevance fédérale sur les combustibles d'applique) de notre analyse distributive en raison de l'absence de données.

[39] Voir la note 10.

[40] Voir le tableau 11-10-0223-01 de Statistique Canada.

[41] Il est possible que les groupes de revenu supérieurs (inférieurs) soient plus (moins) réceptifs à la redevance sur les combustibles dans la baisse de leur consommation d'essence. Toute autre chose étant égale par ailleurs, cela sous-entendrait des coûts directs plus bas (plus grands) pour les ménages qui se trouvent dans les quintiles de revenu plus élevés (plus bas).

[42] La structure du modèle et les équations de forme réduite sont tirées de Ghanem (2010), The Canadian and Inter-Provincial Input-Output Models: The Mathematical Framework. Statistique Canada.

[43] Voir le catalogue 15-602-X de Statistique Canada.

[44] Pour lire une critique des modèles entrées-sorties, voir Getting to Know Models: A primer and critique on Input-Output and Computable General Equilibrium Models and their uses for policy and project analysis (en anglais seulement) de Fellows et Winter (2018). École de politiques publiques de l'Université de Calgary.

[45] Voir la note 10.

[46] Voir la note 33.

[47] Le revenu de placements dans la BD/MSPS comprend le revenu de dividendes reçu, les gains en capital reçus et d'autres revenus de placements. Selon les données de la BD/MSPS, le revenu de placements est très concentré dans le quintile de revenu le plus élevé; ce sont les ménages qui se trouvent dans le 5^{e} quintile de revenu qui touchent

environ 80 % de l'ensemble du revenu de placements dans les provinces où le filet de sécurité fédéral s'applique.

Contrairement au revenu d'emploi, le revenu de placements indiqué dans la BD/MSPS n'est pas différencié selon le secteur industriel. Par conséquent, nous appliquons l'incidence sur le revenu du capital indiquée dans les résultats du modèle EC-PRO à l'échelle provinciale au niveau de revenu de placements des ménages dans chaque province où le filet de sécurité s'applique.

RP-2425-017-S
T_RP_3.1.0f
© Bureau du directeur parlementaire du budget, Ottawa, Canada, 2024