

Évaluation par la DPB de la Mise à jour économique du printemps : suspendre temporairement la taxe d'accise fédérale sur le carburant

La présente estimation des coûts évalue l'impact budgétaire de la suspension de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le combustible diesel et les carburants d'aviation du 20 avril 2026 au 7 septembre 2026.

Le 14 avril, le gouvernement [a annoncé](#) qu'il suspendra temporairement la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le combustible diesel et les carburants d'aviation du 20 avril 2026 au 7 septembre 2026. Après le 7 septembre, la taxe d'accise fédérale reviendra au taux complet de 10 cents le litre pour l'essence et de 4 cents le litre pour le combustible diesel et les carburants d'aviation.

La DPB estime que la suspension de la taxe d'accise fédérale coûtera 2,1 milliards de dollars en 2026-2027. Il s'agit d'une économie de taxes moyenne de 124 \$ par ménage au Canada.

Coût en 2026-2027

En millions de dollars

Exercice	Essence	Diesel	Aviation	Coût total
2026-2027	1 612	476	53	2 141

Note :

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

Un nombre positif indique une détérioration du solde budgétaire (en raison d'une baisse des revenus ou d'une hausse des charges). Un nombre négatif indique une amélioration du solde budgétaire (en raison d'une hausse des revenus ou d'une baisse des charges).

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

Estimation et méthode de projection

La DPB a eu recours à la [Modélisation d'autres taxes et droits d'accise](#) pour estimer le coût de cette mesure.

Pour le combustible diesel et les carburants d'aviation, le modèle fournit une projection statique à l'aide des données historiques sur les recettes tirées des Comptes publics. Le coût de la suspension de la taxe d'accise sur le combustible diesel et les carburants

d'aviation correspond aux recettes prévues multipliées par la part de l'année pendant laquelle la taxe sera suspendue.

Pour l'essence, le modèle intègre une projection comportementale qui tient compte de l'évolution du prix de l'essence. La DPB a utilisé les données en temps réel fournies par Ressources naturelles Canada pour prévoir l'impact à court terme du conflit au Moyen-Orient sur les prix de l'essence et en a tenu compte dans ses projections relatives à la taxe d'accise sur l'essence.

Les données historiques sur les ventes mensuelles d'essence ont été utilisées pour estimer la part de la taxe d'accise sur l'essence perçue entre le 20 avril et le 7 septembre. Le coût de la suspension de la taxe d'accise sur l'essence correspond aux recettes prévues multipliées par la part perçue au cours de cette période.

L'impact net sur les recettes de la TPS a également été pris en compte à l'aide d'une projection statique pour le combustible diesel et les carburants d'aviation, et d'une projection comportementale pour l'essence. La DPB estime que l'impact comportemental de la réduction de la taxe d'accise sur l'essence entraînera une augmentation de la consommation d'essence de 435 millions de litres en 2026-2027, par rapport au scénario sans allègement de la taxe d'accise.

Analyse de répartition

La DPB a estimé les économies d'impôt par ménage et en fonction du revenu des ménages. Les économies totales augmentent avec le revenu des ménages, allant de 59 \$ par ménage dans le quintile inférieur à 211 \$ par ménage dans le quintile supérieur, car les ménages à revenus plus élevés ont tendance à consommer davantage de carburant. À l'inverse, les économies totales en pourcentage du revenu des ménages diminuent avec l'augmentation de ce dernier, allant de 17 \$ par tranche de 10 000 \$ de revenu dans le quintile inférieur à 6 \$ par tranche de 10 000 \$ de revenu dans le quintile supérieur, car les coûts de carburant représentent une part plus importante du budget des Canadiens à faible revenu (tableau 1).

Tableau 1

Économies totales par quintile de revenu des ménages (\$)

	Quintile inférieur (34 442 \$)	Deuxième quintile (73 858 \$)	Troisième quintile (116 880 \$)	Quatrième quintile (174 947 \$)	Quintile supérieur (344 422 \$)
Par ménage	59	89	113	149	211
Par tranche de 10 000 \$ de revenu	17	12	10	9	6

Sources de l'incertitude

L'impact à court terme du conflit au Moyen-Orient est incertain et pourrait jouer sur le coût de la mesure concernant l'essence.

L'estimation part du principe que 100 % des économies de taxes sont redistribuées sur les ménages. Les économies de taxes réalisées par les entreprises pourraient avoir une incidence sur le coût total et les effets de répartition.

La DPB n'a pas pris en compte les effets comportementaux de la taxe d'accise sur le combustible diesel et les carburants d'aviation.

Préparée par

- Zachary Vrhovsek, analyste
- Matthew McGoey, analyste

Préparée sous la supervision de

Kristina Grinshpoon, directrice, Analyse financière

Sources des données

[Modélisation d'autres taxes et droits d'accise](#)

Directrice parlementaire du budget

[Moyenne quotidienne du prix moyen de l'essence ordinaire au détail](#)

Ressources naturelles Canada

[Ventes d'essence mensuelles, 1993-2015](#)

Statistique Canada, archivé

[Utilisation de l'essence, du combustible diesel et des carburants d'aviation](#)

Statistique Canada, Tableaux des ressources et des emplois, 2022

[Nombre de ménages par quintile de revenu](#)

Statistique Canada, Tableau : 36-10-0101-01

[Dépenses des ménages selon le quintile de revenu du ménage](#)

Statistique Canada, Tableau : 11-10-0223-01

[Revenu réel moyen des ménages avant impôt, par quintile de revenu](#)

Société canadienne d'hypothèques et de logement

