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

Estimation des coûts des modifications proposées à la *Loi de l'impôt sur le revenu* dans le but d'exempter du revenu imposable certains avantages relatifs au transport fournis par l'employeur

Ottawa, Canada
Le 4 février 2010
www.parl.gc.ca/pbo-dpb

En vertu de la *Loi sur le Parlement du Canada,* le mandat du directeur parlementaire du budget (DPB) consiste à présenter une analyse indépendante au Sénat et à la Chambre des communes sur l'état des finances de la nation et sur les tendances de l'économie nationale.

Principaux points de cette note :

- Conformément à son mandat législatif qui consiste à estimer le coût financier de toute proposition touchant une question qui relève de la compétence du Parlement, on a demandé au DPB de préparer une estimation des coûts d'un projet de loi déposé lors de la deuxième séance du 40e Parlement [C-466: *Loi modifiant la loi de l'impôt sur le revenu (avantage relatif au transport)*].

- Les modifications proposées à la *Loi de l'impôt sur le revenu* auraient pour but d'exempter certains types de prestations d'emploi de l'impôt sur le revenu. De façon plus précise, les individus seraient autorisés à exclure les montants suivants remis par l'employeur à un employé lors du calcul du revenu imposable :
  - Jusqu'à 150 $ par mois en dépenses consacrées au transport en commun pour ses déplacements entre son lieu de résidence et son lieu d'emploi;
  - Jusqu'à 150 $ par mois en frais de stationnement attribuables à l'utilisation du transport en commun ou au covoiturage (tels les services d'un stationnement incitatif).
  - Jusqu'à 240 $ par année pour l'achat et l'entretien d'une bicyclette servant à se rendre au travail.

- D'après les données publiques disponibles, les publications produites par les pairs et les consultations menées auprès d'experts, on estime que les modifications proposées à la loi se traduiront probablement par un manque à gagner de l'ordre de 10 à 180 millions de dollars par année au niveau des recettes pour le gouvernement fédéral après une période de mise en œuvre de cinq ans.

	Premier scénario : Subvention de l'employeur seulement	**Deuxième scénario : Salaire de l'employé**
Transport en commun	Moins de 8 millions de dollars	Moins de 143 millions de dollars
Covoiturage	Moins de 2 millions de dollars	Moins de 33 millions de dollars
Bicyclette	Moins de 1 million de dollars	Moins de 2 millions de dollars
TOTAL	**Moins de 11 millions de dollars**	**Moins de 178 millions de dollars**

- Ces estimations de coûts représentent l'impact brut des modifications législatives proposées. L'effet net serait considérablement moins élevé pour les raisons suivantes : (1) baisse du nombre de demandes en raison de la valeur moins élevée du crédit d'impôt pour le transport en commun; et (2) règles législatives touchant les programmes fédéraux financés au moyen de l'impôt sur le salaire (comme le Régime de pensions du Canada et l'assurance-emploi) qui permettront de compenser entièrement le manque à gagner à long terme au niveau des recettes.

Préparé par : Jason Jacques et Sheryl Urie*

*Nous apprécions vos commentaires. Veuillez communiquer avec Jason Jacques (par courriel à l'adresse jacquj@parl.gc.ca) pour obtenir de plus amples renseignements.

I. Introduction

Cette note fait suite à la demande que Mme Denise Savoie, députée de Victoria (Colombie-Britannique), a présentée en novembre 2009 au sujet des coûts éventuels découlant de l'adoption du projet de loi présenté au cours de la deuxième session du 40e Parlement, soit le projet de loi C-466, *Loi modifiant la loi de l'impôt sur le revenu (avantage relatif au transport).*[1]

Ces coûts reposent principalement sur les données, l'analyse et les hypothèses produites par les organismes gouvernementaux et sur les publications produites par les pairs. Nous avons également entrepris de consulter plusieurs organismes et experts connaissant l'influence des incitatifs sur les décisions en matière de transport en commun.

Sommaire de la proposition

Le bureau de Mme Denise Savoie, députée de Victoria (C.-B.), nous a également fait part de plusieurs hypothèses importantes qu'on identifie dans l'évaluation et qui peuvent avoir des répercussions matérielles sur l'estimation des coûts présentée dans cette note.

Les modifications législatives qu'on propose à la *Loi de l'impôt sur le revenu (LIR)*[2] auraient pour but d'exempter certains types de prestations d'emploi de l'impôt sur le revenu. De façon plus précise, les individus seraient autorisés à exclure les montants suivants remis par l'employeur à un employé lors du calcul du revenu imposable :

- Jusqu'à 150 $ par mois en dépenses consacrées au transport en commun pour se rendre au travail;
- Jusqu'à 150 $ par mois en frais de stationnement attribuables à l'utilisation du transport en commun ou au covoiturage (tels les services d'un stationnement incitatif).
- Jusqu'à 240 $ par année pour l'achat et l'entretien d'une bicyclette servant à se rendre au travail.

.

Tableau 1. Principales caractéristiques des exonérations d'impôt proposées

ADMISSIBILITÉ	▪ **QUICONQUE EST EMBAUCHÉ PAR UNE ENTREPRISE AVEC LAQUELLE IL N'A AUCUN LIEN DE DÉPENDANCE.**
VALEUR MAXIMALE	**IL EXISTE TROIS EXONÉRATIONS D'IMPÔT QUI NE SONT PAS EXCLUSIVES :** 1. **JUSQU'À 1 800 $ PAR ANNÉE EN AVANTAGES LIÉS AU TRANSPORT EN COMMUN; ET** 2. **JUSQU'À 1 800 $ PAR ANNÉE EN AVANTAGES LIÉS AU COVOITURAGE; ET** 3. **JUSQU'À 240 $ PAR ANNÉE POUR L'ACHAT ET L'ENTRETIEN D'UNE BICYCLETTE.**

[1] http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Docid=4174281&file=4. Consulté en décembre 2009.
[2] http://laws.justice.gc.ca/PDF/Statute/I/I-3.3.pdf. Consulté en décembre 2009.

On précise également, dans les modifications législatives, qu'un employé ne pourrait demander que l'exonération d'impôt ou le crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun.

Une copie des modifications législatives proposées est présentée à l'annexe A.

II. Estimation des coûts

Coûts pertinents

Il existe deux types de coûts pertinents pour le trésor fédéral :

1. *Individus déjà admissibles*. Ces coûts concernent tous les contribuables qui reçoivent présentement une prestation imposable pour le transport et qui subiraient une réduction de leur revenu imposable si on excluait la prestation proposée.

2. *Entreprises et individus incités*. Il s'agit là d'une estimation du nombre de contribuables (soit des individus et des institutions) pouvant être incités à souscrire ou à créer un programme de 'prestation de transport' d'employeur en raison des modifications législatives.

Dans les deux cas, les coûts financiers pertinents se reflèteraient au niveau de deux flux de rentrées distincts :

- Dans le cas des individus, l'exemption proposée aurait pour effet de réduire les entrées de recettes attribuables à l'impôt sur le revenu des particuliers. Le niveau de cette perte équivaudrait au taux marginal moyen de l'impôt sur le revenu des individus admissibles, ainsi qu'au montant total du revenu ainsi exempté.[3]

- Pour les entreprises, l'exemption proposée entraînerait une baisse de l'impôt sur les salaires (comme le Régime de pensions du Canada, l'assurance-emploi) qui ne s'appliquerait pas au revenu admissible exempté,[4] de sorte que les recettes reviendraient au trésor fédéral.

[3] Le revenu nouvellement exempté constituerait effectivement une déduction du revenu imposable, de sorte que le manque à gagner au niveau des recettes pour chaque individu admissible serait le produit du taux d'impôt marginal sur le revenu des particuliers multiplié par le revenu exempté admissible (soit le montant du revenu en deçà du plafond annuel maximal). Alors que les employés qui demandent l'exemption auront un revenu d'emploi moins élevé pour l'année, ce qui entraînera une baisse des prestations du RPC et de l'AE, on prend pour acquis que ces effets ne sont pas pertinents au cours de la période de mise en œuvre initiale de cinq ans dont on tient compte pour cette estimation des coûts.

[4] Pour 2010, on exige généralement des entreprises qu'elles versent leurs contributions au Régime de pensions du Canada sur le liste de paie, soit 4,95 % jusqu'à un maximum de 2 119 $ et leurs contributions d'assurance-emploi pour toutes les provinces, sauf le Québec, soit 1,73 % x 1,4 jusqu'à un maximum de 1 046 $. http://www.cra-arc.gc.ca/tx/bsnss/tpcs/pyrll/clcltng/cpp-rpc/cnt-chrt-pf-fra.html et http://www.cra-arc.gc.ca/tx/bsnss/tpcs/pyrll/clcltng/ei/cnt-chrt-pf-fra.html. Consulté en janvier 2010.

Tableau 2. Sources des impacts éventuels au niveau de l'impôt fédéral

PARTICULIERS	ENTREPRISES
▪ *IMPÔTS SUR LE REVENU DES PARTICULIERS* ▪ *CONTRIBUTION AU RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA* ▪ *CONTRIBUTION AU RÉGIME D'ASSURANCE-EMPLOI*	▪ *CONTRIBUTION AU RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA* ▪ *CONTRIBUTION AU RÉGIME D'ASSURANCE-EMPLOI*

Cette analyse couvre la période des cinq premières années suivant la promulgation des modifications législatives, compte tenu de la pertinence élevée de cette fenêtre aux fins de la planification financière.

Calculs

Les gouvernements faisant partie de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) comptent de nombreux programmes de subventions au transport en commun.[5] Cela comprend les subsides obligatoires de l'employeur (France), les crédits d'impôt pour les passagers (Canada) et les exonérations d'impôt pour les employés qui perçoivent des prestations de leur employeur (Grande-Bretagne, Japon et les États-Unis).[6]

Le cadre employé par le personnel du DPB afin de calculer les recettes éventuelles cédées découle des expériences réelles du gouvernement américain qui, au cours des années 1980 et 1990, a adopté une série de mesures semblables à celles que renferment les modifications législatives proposées.[7] En tant que tels, les résultats aux États-Unis nous donnent un aperçu des principaux facteurs qui déterminent la demande d'exonération d'impôt et, par conséquent, les recettes possiblement cédées. Ces principaux déterminants comprennent :

1. *La valeur de l'avantage fiscal :* La demande augmente avec la valeur des avantages fiscaux conférés aux employés et, dans une moindre mesure, aux employeurs.

2. *Infrastructure existante :* Plus la couverture et plus la facilité d'utilisation des installations actuelles sont grandes (comme le transport en commun, le stationnement, les pistes cyclables réservées), plus la demande des employés est élevée.

3. *Complexité administrative*. Plus les coûts de mise en œuvre et d'administration du programme d'avantages de l'employeur sont élevés, moins les employeurs sont susceptibles d'offrir un tel programme et, dans une moindre mesure, moins les employés seront susceptibles de l'adopter.

[5] Van Goeverden, C., Reitveld, P., Koelemeijer, J. et Peelers, P. *Subsidies in Public Transport*. European Transport. N°32. 2006.
[6] Di Domenico, A. *Employer-Provided Benefits and the Environment: Transit Passes and Policy*. *Revue fiscale canadienne*. Vol. 54, no 1. 2006.
[7] Une revue historique de l'expérience du gouvernement américain de la mise en place de prestations dans le domaine du transport en commun dans le cadre du système fiscal est présentée dans le rapport no 107 du Transportation Research Board. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_107.pdf. Consulté en janvier 2010.

Malheureusement, les employés du DPB n'ont pas été en mesure de dénicher des données fiables comparables touchant les aspects de la proposition législative relatifs aux avantages du covoiturage ou de la bicyclette. Cependant, les consultations avec des experts de l'extérieur nous portent à croire que ces chiffres devraient représenter une proportion relativement faible du coût total du projet de loi.[8] Les points de vue de ces experts sont également conformes aux données provenant du recensement de 2006 au sujet des modes de transport quotidien qu'utilisent les Canadiens.[9] Ainsi, l'approche adoptée pour procéder à cette estimation des coûts consiste à prendre pour acquis que les recettes cédées pour ces deux aspects de la proposition législative seront proportionnelles au nombre de gens qui utilisent leur véhicule pour aller au travail par rapport au nombre d'utilisateurs du transport en commun.

Si l'on se base sur l'expérience américaine, on dispose de données très fiables sur tous les principaux déterminants, ce qui reflète ainsi l'augmentation relative de valeur de l'exonération d'impôt visant à couvrir les coûts du transport en commun avec le temps et l'étonnante variation au niveau des infrastructures de transport en commun d'une municipalité à l'autre. De plus, les changements législatifs apportés dans les années 1990 sont venus réduire les coûts de mise en oeuvre pour les employeurs, ainsi que la complexité administrative en *permettant aux employés de consacrer une partie de leur rémunération à des prestations de transport et de percevoir celle-ci sous forme de revenu exonéré d'impôt* (**versé par l'employé**), *plutôt que d'exiger des employeurs qu'ils versent une prestation supplémentaire destinée au transport en commun en plus de la rémunération de base* (**payée par l'employeur**)[10].

D'après les consultations avec le bureau de Mme Savoie, députée de Victoria (C.-B.), la section suivante nous montre les résultats du modèle du DPB basé sur deux scénarios discrets touchant une option administrative entièrement défrayée par l'employeur (subvention) et une option administrative entièrement défrayée par l'employé (déduction avant impôt), qui sont toutes deux entièrement conformes aux modifications législatives proposées.

Pour le Canada, le personnel du DPB a estimé la valeur de l'avantage fiscal en se basant sur les exonérations d'impôt éventuelles décrites dans le projet de loi C-466, sur le taux marginal moyen d'impôt sur le revenu des déclarants canadiens au fédéral en 2007[11] et sur les taux réels de déduction à la source des employeurs en 2010.[12] En ce qui concerne le deuxième déterminant (infrastructure du transport en commun), on a pris pour acquis que les sept plus grandes villes canadiennes présentent des niveaux d'infrastructures comparables à ceux des municipalités américaines dont on connaît les données

[8] Communications personnelles avec (1) Richard Oram, *président*. Fund for the Environment and Human Life; (2) Kathleen Toma, *économiste principale*. Congressional Joint Committee on Taxation; et (3) Stuart Baker*, vice-président du marketing*, Accor Services.

[9] Un résumé des données du recensement de 2006 sur la migration quotidienne est présenté à l'annexe C.

[10] Baker, S., Judd, D et Oram, R. *Tax Free Benefits at Thirty: Evolution of a Free Parking Offset*. À venir dans le Journal of Public Transportation. Les auteurs nous ont remis un exemplaire du manuscrit en décembre 2009.

[11] Le taux marginal moyen a été calculé à partir des données véritables de l'ARC de 2007 pour l'ensemble des déclarants canadiens et le groupe des déclarants qui avaient demandé le crédit d'impôt pour le transport en commun, qui s'élève entre 18 % et 19 %. Calculs effectués par l'auteur.

[12] Voir la note en bas de la page numéro 4.

d'adoption.[13] Alors que la loi canadienne proposée est permissive sur le plan de l'administration et qu'elle pourrait convenir aux prestations versées par l'employé et par l'employeur, on estime divers scénarios discrets en partant de chaque hypothèse administrative.

Enfin, nous devons pouvoir compter sur une hypothèse additionnelle touchant la capacité de l'Agence de revenu du Canada d'administrer correctement l'exonération d'impôt proposée sans encourir de coûts abusifs.[14]

D'après les consultations avec le bureau de Mme Savoie, députée de Victoria (C.-B.), on prend pour acquis que l'Agence de revenu du Canada dispose d'un mécanisme de surveillance efficace pour limiter l'accès aux exonérations d'impôt proposées.

Résultats

Les résultats détaillés obtenus à partir du modèle du DPB sont présentés à l'annexe D.

Premier scénario : Subvention versée par l'employeur

- *Niveau de référence*

  En 2006, les données du recensement révèlent que 11 % des travailleurs canadiens faisaient appel au transport en commun pour se rendre au travail. En prenant pour acquis que la proportion d'entre eux qui étaient des travailleurs autonomes est conforme à la main-d'œuvre canadienne dans son ensemble,[15] cela signifie que près de 1,7 million d'employés sont possiblement admissibles.

  D'après une étude récente des programmes d'avantages non salariaux offerts par les employeurs canadiens, aucun n'a déclaré remettre des subventions directes aux employés utilisant le transport en commun.[16] Si l'on se base sur les taux historiques aux États-Unis, on estime que les employeurs représentant moins de 1 % des employés offrent peut-être présentement un programme de subventions pour l'utilisation du transport en commun,[17] ce qui nous porte à croire à un bassin de 17 000 individus possiblement admissibles.

  En prenant pour acquis que tous les individus admissibles réclament jusqu'au coût moyen d'un laissez-passer annuel pour le transport en commun dans les sept plus grandes villes canadiennes

[13] Cela comprend Calgary, Edmonton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg. Les données proviennent du *Factbook* de l'Association canadienne du transport urbain. 2007.

[14] Il s'agit là d'une hypothèse convaincante, puisque les autres types d'avantages liés au transport que procure l'employeur, comme le stationnement sur place, apparaissent rarement sur les feuillets T4, mais on les considère néanmoins comme étant imposables en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Di Domenico, A. *Employer-Provided Benefits and the Environment: Transit Passes and Policy*. Revue fiscale canadienne. Vol. 54, no 1. 2006.

[15] Cette proportion repose sur les statistiques de main-d'œuvre de septembre 2009 qu'on présente dans l'Enquête sur la population active de Statistique Canada.

[16] Hewitt Canada. *Flexible Benefits in Canada*. 2009.

[17] Voir la note en bas de page numéro 10.

(soit près de 1 000 $ par année)[18] et que les taux des subventions au Canada ressemblent à ceux des États-Unis (soit la proportion de la subvention de l'employé par rapport au coût total du laissez-passer), cela nous porte à croire que les recettes de l'impôt fédéral sur le revenu des particuliers pourraient chuter **de moins de trois millions par année** d'ici la fin d'une période de mise en œuvre d'une durée de cinq ans. Compte tenu de la distribution actuelle du revenu des individus qui demandent le crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun,[19] on estime que les contributions totales à la source des employeurs et des employés diminueraient de **moins de un million de dollars par année** à la fin de la période de mise en œuvre d'une durée de cinq ans.

- *Incitatif*

D'après les données historiques des États-Unis, on s'attend à ce que les incitatifs fiscaux ne soient aucunement efficaces pour l'adoption de programmes de subvention du transport en commun.[20] Ainsi, on présume que moins de 2 pour cent des employeurs mettront en place un nouveau programme.[21] On suppose que la taille de la subvention se situe entre 10 % et 30 %, selon les données historiques aux États-Unis et les résultats de l'adoption récente de programmes comparables à Winnipeg.[22] Si l'on se base sur cette subvention et sur le coût réduit après impôt d'un laissez-passer pour le transport en commun,[23] la demande découlant de nouveaux programmes de subvention administrés par l'employeur donnerait probablement lieu à des recettes cédées incrémentielles **inférieures à quatre millions de dollars** par année d'ici la fin d'une la période de mise en œuvre de cinq ans.

Une raison première du degré d'incitation relativement faible (incrémentalité) repose dans la disponibilité généralisée des avantages d'un « stationnement gratuit » dans plusieurs lieux de travail. En vertu des estimations, on attribue une valeur pouvant atteindre 1 300 $ par place si l'on se base sur le coût de remplacement du service (par exemple, si on devait payer le stationnement) ou des utilisations alternatives.[24,25]

---

[18] D'après les calculs des auteurs et les données présentées sur les sites Web. Les données détaillées sont présentées à l'annexe E.

[19] Statistiques sur le revenu de l'Agence de revenu du Canada pour 2007. http://www.cra-arc.gc.ca/gncy/stts/gb07/pst/ntrm/pdf/table2-fra.pdf. Consulté en janvier 2010.

[20] Voir la note en bas de page numéro 7, ainsi que la communication personnelle avec Phil Winters, directeur du Center for Urban Transportation Research University of South Florida.

[21] Les calculs réels sont basés sur un taux historique de 1,4 % aux États-Unis.

[22] Calculé en tant que contribution totale de l'employeur aux dépenses annuelles consacrées au transport en commun par rapport au coût annuel total d'un laissez-passer pour le transport en commun.

[23] Le « coût total réduit après impôt du laissez-passer pour le transport en commun » concerne l'impact des modifications législatives proposées lorsqu'on a créé l'exonération d'impôt.

[24] Avantages en transport fournis par l'employeur et exempts d'impôts. Table des transports du Processus national sur le changement climatique. Ottawa. 1999.

[25] Comme on l'a mentionné plus tôt, alors que la *Loi de l'impôt sur le revenu* exige que ces avantages soient inclus dans le revenu imposable d'un particulier (*Guide de l'employeur - Avantages et allocations imposables.* Agence de revenu du Canada. 2008), les éléments de preuve nous portent à croire que tel est rarement le cas. (Communication personnelle avec Todd Litman, directeur exécutif du Victoria Transport Institute, décembre 2009). L'ARC n'a pu nous fournir d'information sur la fréquence et la valeur des prestations de stationnement auxquelles on fait référence sur les feuillets T4 (demandé par l'auteur, décembre 2009).

Deuxième scénario : Subvention versée par l'employé

- *Niveau de référence*

  Comparativement au premier scénario, les données recueillies par le personnel du DPB nous révèlent qu'une proportion accrue des employés participent aux programmes de déductions à la source pour le transport en commun qui sont administrés par l'employeur comparativement aux programmes de subventions directes versées par l'employeur, qui comptent entre 225 000 et 250 000 individus.[26]

  Compte tenu du coût annuel moyen d'un laissez-passer pour le transport en commun et du taux d'imposition marginal sur le revenu des particuliers, le modèle du DPB révèle que le coût annuel à la fin d'une période de cinq ans s'élèverait à **moins de cent millions de dollars par année**. En utilisant la même distribution du revenu que dans le scénario précédent (annexe D), on estime que les contributions des charges sociales diminueront de **moins de quarante millions de dollars par année** à la fin de la période de mise en œuvre de cinq ans.

- *Incitatif*

  Pour les employeurs, on prend pour acquis que sur une période de mise en œuvre de cinq ans, le nombre d'employés couverts par les entreprises qui offrent un tel avantage augmentera entre 5 % et 10 %.[27]

  Pour les employés, si l'on se base sur les données publiées touchant l'élasticité de la demande de transport en commun par rapport aux changements de prix, on prend pour acquis que le nombre d'adhérents s'élève entre 0 % et 18 %, ce qui comprend les différents territoires, ainsi que les périodes de mise en œuvre d'une durée moyenne.[28].

Tableau 3. Estimation des incitatifs

FINANCES CANADA (2004)[29]	**0 % À 18 %**
LITMAN (2009)	**3 % À 6 %**

Si on utilise les mêmes hypothèses en ce qui concerne les coûts des laissez-passer du transport en commun, les mêmes taux d'imposition marginaux sur le revenu et la même distribution entre les groupes de revenus, les recettes incrémentielles totales cédées en provenance de toutes les sources d'impôts

[26] Consultation directe du personnel du DPB avec les autorités responsables du transport en commun des municipalités de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa et Montréal. On présente ici une plage en raison de l'incertitude chez certains répondants en ce qui concerne la demande annuelle véritable.
[27] Bureau of Labour Statistics. *Employee Benefits Survey*. 2009.
[28] Litman, T. *Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour*. Victoria Transport Policy Institute. 2009.
[29] Les chiffres de Finances Canada sont cités dans l'ouvrage de Di Domenico, A. *Employer-Provided Benefits and the Environment: Transit Passes and Policy*. Revue fiscale canadienne. Vol. 54, no 1. 2006.

seraient **inférieures à trente-neuf millions de dollars par année** après une période de mise en oeuvre graduelle de cinq ans.

- *Covoiturage et bicyclette*

  Comme nous l'avons mentionné plus tôt, on présume que les coûts du covoiturage et de la bicyclette sont proportionnels à la portion utilisée pour se rendre au travail par rapport aux utilisateurs du transport en commun. Dans le cas des gens qui pratiquent le covoiturage, on prend pour acquis que chaque conducteur transporte avec lui 1 ou 2 autres passagers, ce qui nous laisse croire à une estimation totale des coûts de **moins de trente-trois millions de dollars par année** après cinq ans. Dans le cas des cyclistes, l'estimation des recettes cédées se trouve réduite du montant maximal le moins élevé de la réclamation (soit 240 $ par année plutôt que 1 800 $), ce qui donne des recettes cédées **inférieures à deux millions de dollars par année** après cinq ans.

Sommaire

Dans l'ensemble, les modifications proposées à la LIR entraîneraient probablement des recettes cédées au niveau de l'impôt fédéral quelque part entre **dix millions et cent-quatre-vingt millions de dollars par année** après cinq ans, et ce, tout dépendant des hypothèses utilisées au niveau des taux d'absorption entre les employés et les employeurs et de la structure administrative de l'exonération d'impôt (soit la subvention de l'employeur par rapport au salaire de l'employé).

Tableau 4. Sommaire des recettes éventuellement cédées

	PREMIER SCÉNARIO : SUBVENTION DE L'EMPLOYEUR SEULEMENT	DEUXIÈME SCÉNARIO : SALAIRE DE L'EMPLOYÉ
TRANSPORT EN COMMUN	MOINS DE 8 MILLIONS DE DOLLARS	MOINS DE 143 MILLIONS DE DOLLARS
COVOITURAGE	MOINS DE 2 MILLIONS DE DOLLARS	MOINS DE 33 MILLIONS DE DOLLARS
BICYCLETTE	MOINS DE 1 MILLION DE DOLLARS	MOINS DE 2 MILLIONS DE DOLLARS
TOTAL	**MOINS DE 11 MILLIONS DE DOLLARS**	**MOINS DE 178 MILLIONS DE DOLLARS**

Il faut noter que ces chiffres représentent les changements au niveau des entrées brutes d'argent. Dans le cas des charges sociales (soit le RPC, l'AE), des dispositions légales sont en place pour s'assurer que les montants déboursés sont réduits d'un montant correspondant (soit le RPC) ou qu'on procède à des ajustements des primes pour s'assurer que le programme reste neutre sur le plan fiscal (comme l'AE). En tant que tel, l'impact net de ces changements à long terme devrait être égal à zéro.

Ces estimations financières ne tiennent pas compte des baisses compensatoires au niveau des demandes touchant le crédit d'impôt du fédéral pour le transport en commun, qui présenterait un avantage mutuellement exclusif en vertu de la loi proposée. Puisque la valeur de ce crédit se calcule au taux d'imposition sur le revenu le moins élevé du fédéral (15 %), le personnel du DPB considère qu'il est raisonnable de présumer que la plupart des employés adopteraient l'exonération d'impôt proposée dans la

mesure du possible.[30] D'après l'estimation actuelle de la valeur de cette dépense selon Finances Canada, la baisse des demandes de crédit d'impôt pourrait subtantiellement compenser les recettes cédées découlant de l'exonération d'impôt proposée.[31]

Les impacts bénéfiques secondaires attribuables à une baisse de la circulation découlant de moins de personnes voyageant seules en voiture sont également exclus de ces calculs. Alors qu'on a réalisé des recherches considérables au sujet de l'augmentation de la productivité, de la production économique et, par conséquent, des recettes fiscales, cet aspect de la proposition excède la portée de la présente analyse.[32]

[30] Comme on l'a mentionné précédemment, l'exonération d'impôt représenterait une déduction réelle du revenu imposable au taux marginal moyen d'environ 19 %, en plus d'une diminution des charges sociales.

[31] Gouvernement du Canada. *Dépenses fiscales et évaluations 2009 : Partie 1*). http://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2009/taxexp0901-fra.asp. Projeté à 130 millions de dollars en 2009. Consulté en janvier 2010.

[32] Un survol de ces avantages est présenté dans le rapport no 85 du Transportation Research Board. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_85.pdf. Consulté en janvier 2010. Un cadre canadien d'estimation de ces avantages est également présenté dans le document intitulé *Avantages en transport fournis par l'employeur exempts d'impôts*. Table des transports du Processus national sur le changement climatique. Ottawa. 1999. http://www.vtpi.org/IBI_TransitTax_1999.pdf. Consulté en janvier 2010.

Annexe A: Modifications législatives proposées

C-466

Second Session, Fortieth Parliament,
57-58 Elizabeth II, 2009

HOUSE OF COMMONS OF CANADA

BILL C-466

An Act to amend the Income Tax Act (transportation benefits)

FIRST READING, OCTOBER 27, 2009

MS. SAVOIE

C-466

Deuxième session, quarantième législature,
57-58 Elizabeth II, 2009

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

PROJET DE LOI C-466

Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (avantage relatif au transport)

PREMIÈRE LECTURE LE 27 OCTOBRE 2009

M^ME^ SAVOIE

402397

SUMMARY

This enactment amends the *Income Tax Act* to provide for a tax exemption for employee transportation benefits.

SOMMAIRE

Le texte modifie la *Loi de l'impôt sur le revenu* afin de prévoir une exemption d'impôt pour les avantages relatifs au transport accordés aux employés.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: http://www.parl.gc.ca

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : http://www.parl.gc.ca

2nd Session, 40th Parliament,
57-58 Elizabeth II, 2009

HOUSE OF COMMONS OF CANADA

2e session, 40e législature,
57-58 Elizabeth II, 2009

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

BILL C-466

PROJET DE LOI C-466

An Act to amend the Income Tax Act (transportation benefits)

Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (avantage relatif au transport)

R.S., c. 1 (5th Supp.)

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :

L.R., ch. 1 (5e suppl.)

1. The *Income Tax Act* is amended by adding the following after subsection 81(3.1):

1. La *Loi de l'impôt sur le revenu* est modifiée par adjonction, après le paragraphe 81(3.1), de ce qui suit :

Transportation benefits

(3.2) There shall not be included in computing an individual's income for a taxation year an amount received by the individual from an employer with whom the individual was dealing at arm's length for, or reimbursement of, eligible transportation benefits.

(3.2) N'est pas inclus dans le calcul du revenu d'un particulier pour une année d'imposition le montant qu'il a reçu d'un employeur avec lequel il n'a aucun lien de dépendance à titre d'avantage admissible relatif au transport ou de remboursement relatif à cet avantage.

Avantage relatif au transport

Definitions

(3.3) The following definitions apply in this section.

(3.3) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

Définitions

"eligible transportation benefits" *«avantage admissible relatif au transport»*

"eligible transportation benefits" means

(*a*) a monthly amount that does not exceed $150 received or paid by the individual to commute from the individual's place of residence to his or her place of employment on public commuter transit services,

(*b*) a monthly amount that does not exceed $150 received or paid by the individual to park

(i) near public commuter transit services used to commute to his or her place of employment,

(ii) in order to participate in a carpooling group with three or more persons, or

«avantage admissible relatif au transport» S'entend :

a) d'un montant mensuel n'excédant pas 150$ reçu ou payé par le particulier pour l'utilisation quotidienne des services de transport en commun entre son lieu de résidence et son lieu d'emploi;

b) d'un montant mensuel n'excédant pas 150$ reçu ou payé par lui pour stationner son véhicule, selon le cas :

(i) près des services de transport en commun utilisés pour se rendre à son lieu d'emploi,

(ii) afin de faire du covoiturage avec au moins trois personnes,

«avantage admissible relatif au transport» "eligible transportation benefits"

402397

(iii) near his or her place of employment as the driver of a carpooling group of three or more persons,

(*c*) a yearly amount that does not exceed $240 received or paid by the individual to purchase or maintain a bicycle that is primarily used by the individual to commute to his or her place of employment,

and for the purposes of this definition, shall not include an amount that is deductible under section 118.02 in computing any person's tax payable under this Part for the taxation year.

"public commuter transit services" has the same meaning as in subsection 118.02(1).

"public commuter transit services" *«services de transport en commun»*

(iii) près de son lieu d'emploi en tant que conducteur d'un groupe de covoitureurs formé d'au moins trois personnes;

c) d'un montant annuel n'excédant pas 240$ reçu ou payé par lui pour l'achat ou l'entretien d'une bicyclette qu'il utilise principalement pour se rendre à son lieu d'emploi.

Pour l'application de la présente définition, est exclu du calcul de l'impôt payable par un particulier en vertu de la présente partie pour l'année d'imposition tout montant déductible en application de l'article 118.02.

«services de transport en commun» S'entend au sens du paragraphe 118.02(1).

«services de transport en commun» "public commuter transit services"

Published under authority of the Speaker of the House of Commons

Available from:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
http://publications.gc.ca

Publié avec l'autorisation du président de la Chambre des communes

Disponible auprès de:
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone: 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur: 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
http://publications.gc.ca

Annexe B : Cadre de référence

CADRE DE RÉFÉRENCE D'UNE ESTIMATION DES COÛTS DU PROJET DE LOI C-466 : LOI MODIFIANT LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (AVANTAGE RELATIF AU TRANSPORT)

Enjeu

Un député de la Chambre des communes a demandé au directeur parlementaire du budget (DPB) de présenter une estimation des coûts du projet de loi C-466 : *Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (avantage relatif au transport).*

Coûts pertinents

Il existe deux types de coûts pertinents pour le trésor fédéral :

1. *Individus déjà admissibles*. Ces coûts concernent tous les contribuables qui reçoivent présentement une prestation imposable pour le transport et qui subiraient une réduction de leur revenu imposable si on excluait la prestation proposée.
2. *Entreprises et individus incités*. Il s'agit là d'une estimation du nombre de contribuables (soit des individus et des institutions) pouvant être incités à souscrire ou à créer un programme de 'prestation de transport' d'employeur en raison des modifications législatives. Tout dépendant de la disponibilité de données qui se prêtent à une telle analyse, cela pourrait comprendre une définition des données induites à partir de :
    - leur propre avantage financier direct (principalement les coûts marginaux des avantages exonérés d'impôts par rapport au salaire; ou tout autre avantage financier que ce soit);
    - leur avantage indirect attribuable à la situation d'entreprise citoyenne/bon employeur; ainsi que
    - la pression exercée par leurs employés pour qu'ils offrent un tel avantage.

Étendue des travaux

D'autres facteurs dont on a parlé au Parlement, comme les considérations d'ordre environnemental et les subventions dans l'industrie des transports, ne seraient pas pris en compte dans cet exercice d'établissement des coûts financiers.

D'ici à ce qu'on complète les deux premiers stades et avec l'accord du député, le personnel du DPB pourrait entreprendre une analyse additionnelle portant sur les avantages compensatoires du projet de loi en ce qui concerne les dépenses publiques consacrées pour contrer la saturation du réseau routier, les routes, les subventions au transport en commun et tout autre facteur d'atténuation qui aurait pour effet de compenser le coût public de l'incitatif fiscal. Le cadre de référence de cet aspect du projet, incluant le calendrier et les ressources, serait confirmé avec le bureau du député avant le début des travaux.

Approche proposée

On propose ainsi deux phases :

- Première phase : Consultation auprès d'experts de l'extérieur

  Le personnel du DPB procéderait à un examen de la documentation et tiendrait des consultations externes visant à déterminer l'éventail approprié d'hypothèses permettant de produire une estimation des coûts des recettes fiscales cédées.

- Deuxième phase : Préparation et examen des estimations actuelles des coûts

  Le DPB préparerait une estimation des coûts basée sur la consultation et l'examen de la documentation de la première phase. Cette étape comprendrait un examen du modèle d'établissement des coûts servant à préparer les estimations des coûts, ainsi que les hypothèses correspondantes, avec des experts choisis de l'extérieur.

Ressources et calendrier

L'estimation des coûts reposerait sur le travail de 1,0 équivalent temps plein (ÉTP) au cours des trois prochains mois. Un produit final pourrait être remis au député d'ici la fin de janvier 2010.

Le rapport sur l'estimation des coûts serait présenté et revu en compagnie du député qui présente la demande pour être ensuite affiché sur le site Web du DPB.

Communications

Toutes les consultations externes entourant ce produit prendraient fin en cas d'une élection fédérale.

La publication du rapport final sur le site Web du DPB aurait lieu au moment jugé approprié par le député qui est l'auteur de la demande.

Annexe C : Quelques choix des Canadiens en matière de transport en commun : Recensements de 1996, 2001 et 2006 (%)[33]

	Auto : *En tant que conducteurs*	Auto : *En tant que passagers*	Transport en commun	Bicyclette
1996	73,3	7,4	10,1	1,1
2001	73,8	6,9	10,5	1,2
2006	72,3	7,7	11,0	1,3
TENDANCE	*-1,0*	*+0,3*	*+0,9*	*+0,2*

[33] Sources: Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006. http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/as-sa/97-561/tables-tableaux-notes-fra.cfm. Consulté en janvier 2010.

Annexe D : Scénario no 1 – Résultats détaillés[34]

Figure 1. Taux marginal moyen d'impôt sur le revenu des demandeurs d'un crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun

Revenu imposable	Nombre de demandes	%	Mondant demandé	%	Taux marginal d'IRP au fédéral	Taux marginal moyen (d'après le nombre de demandes)	Taux marginal moyen (d'après la valeur des demandes)
Perte et zéro	6 680	*1%*	2 897 000 $	*0%*	*0%*	0,00%	0,00%
1 $ à 10 000 $	149 200	*12%*	55 860 000 $	*7%*	*15%*	1,75%	0,99%
10 000 $ à 15 000 $	129 530	*10%*	58 382 000 $	*7%*	*15%*	1,52%	1,04%
15 000 $ à 20 000 $	114 540	*9%*	60 976 000 $	*7%*	*15%*	1,35%	1,08%
20 000 $ à 25 000 $	100 790	*8%*	62 273 000 $	*7%*	*15%*	1,18%	1,11%
25 000 $ à 30 000 $	86 430	*7%*	57 648 000 $	*7%*	*15%*	1,02%	1,03%
30 000 $ à 40 000 $	173 430	*14%*	125 682 000 $	*15%*	*15%*	2,04%	2,24%
40 000 $ à 50 000 $	145 710	*11%*	113 673 000 $	*13%*	*22%*	2,51%	2,97%
50 000 $ à 60 000 $	103 700	*8%*	82 071 000 $	*10%*	*22%*	1,79%	2,14%
60 000 $ à 70 000 $	73 060	*6%*	59 523 000 $	*7%*	*22%*	1,26%	1,55%
70 000 $ à 80 000 $	55 080	*4%*	45 948 000 $	*5%*	*22%*	0,95%	1,20%
80 000 $ à 90 000 $	37 690	*3%*	31 478 000 $	*4%*	*26%*	0,77%	0,97%
90 000 $ à 100 000 $	27 200	*2%*	22 606 000 $	*3%*	*26%*	0,55%	0,70%
100 000 $ à 150 000 $	50 490	*4%*	44 190 000 $	*5%*	*26%*	1,03%	1,36%
150 000 $ à 250 000 $	16 560	*1%*	14 094 000 $	*2%*	*29%*	0,38%	0,48%
250 000 $ et plus	6 690	*1%*	5 852 000 $	*1%*	*29%*	0,15%	0,20%
Total	**1 276 780**		**843 153 000 $**			**18,24%**	**19,06%**

[34] Les données touchant le revenu imposable, le nombre de demandes et les montants demandés sont fournies par l'Agence de revenu du Canada. Toutes les autres évaluations sont préparées par l'auteur.

Figure 2. Charges sociales moyennes au fédéral remises par les utilisateurs du transport en commun

Revenu imposable	Nombre de demandes	Contribution théorique au Régime de pensions du Canada*	Contribution théorique au Régime d'assurance-emploi (employés)*,**	Contribution théorique au Régime d'assurance-emploi (employeurs)*,**	Total pour l'employé	Total pour l'employeur
Perte et zéro	6 680	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
1 $ à 10 000 $	149 200	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
10 000 $ à 15 000 $	129 530	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
15 000 $ à 20 000 $	114 540	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
20 000 $ à 25 000 $	100 790	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
25 000 $ à 30 000 $	86 430	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
30 000 $ à 40 000 $	173 430	*4,95%*	*1,73%*	*2,42%*	*7%*	*7%*
40 000 $ à 50 000 $	145 710	*4,71%*	*1,66%*	*2,32%*	*6%*	*7%*
50 000 $ à 60 000 $	103 700	*3,85%*	*1,36%*	*1,90%*	*5%*	*6%*
60 000 $ à 70 000 $	73 060	*3,26%*	*1,15%*	*1,61%*	*4%*	*5%*
70 000 $ à 80 000 $	55 080	*2,83%*	*1,00%*	*1,39%*	*4%*	*4%*
80 000 $ à 90 000 $	37 690	*2,49%*	*0,88%*	*1,23%*	*3%*	*4%*
90 000 $ à 100 000 $	27 200	*2,23%*	*0,79%*	*1,10%*	*3%*	*3%*
100 000 $ à 150 000 $	50 490	*1,70%*	*0,60%*	*0,84%*	*2%*	*3%*
150 000 $ à 250 000 $	16 560	*1,06%*	*0,37%*	*0,52%*	*1%*	*2%*
250 000 $ et plus	6 690	*0,85%*	*0,30%*	*0,42%*	*1%*	*1%*
Total	**1 276 780**			***Valeur moyenne (par #)***	**5,79%**	**6,39%**

** En prenant pour acquis la valeur médiane de chaque plage de revenus imposables (par exemple. 40 000 $ à 50 000 $ = 45 000 $); 250 000 $ pour le maximum*

***Les taux différentiels pour la province de Québec ne sont pas compris.*

Annexe D : Scénario no 1 – Résultats détaillés

Figure 3. Scénario no 1 : Subvention versée par l'employeur

ESTIMATION DE RÉFÉRENCE		
(i)	% de Canadiens qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail	11%
SUPPOSONS: PROPORTION DE TRAVAILLEURS AUTONOMES CONFORME À LA MAIN-D'OEUVRE TOTALE		
(ii)	% de travailleurs admissibles qui font la navette	85%
(iii)	Main-d'oeuvre canadienne (en millions)	18,3
(i*ii*iii)	Nombre maximal total d'individus admissibles à des gains imprévus (millions)	1,7

		Minimum	*Maximum*
(iv)	% des employeurs canadiens qui administrent présentement un programme de subventions	0%	1%
SUPPOSONS: LES EMPLOYEURS PRÉSENTENT UNE PROPORTION ÉGALE DE LA MAIN-D'OEUVRE EMBAUCHÉE			
(v)	Notre total d'employés faisant la navette au sein des entreprises	0	17 111
(vi)	Coût total moyen du laissez-passer adulte pour le transport en commun dans les grandes villes canadiennes	943 $	1 331 $
(vii)	Valeur de la subvention par rapport au coût du laissez-passer	5%	30%
(viii)	Taux d'imposition fédéral marginal moyen sur le revenu des utilisateurs du transport en commun	18%	19%
(vi*vii*viii)	Total des recettes cédées au fédéral au niveau de l'impôt sur le revenu des particuliers (millions)	- $	2 $
(ix)	Cotisation sociale moyenne au fédéral pour les employeurs et les employés	12%	12%
(vi*vii*ix)	Total des recettes cédées au fédéral au niveau des cotisations sociales (millions)	- $	1 $
	TOTAL DES RECETTES CÉDÉES (millions)	**- $**	**4 $**

Figure 3. Scénario no 1 (suite)			
COMPORTEMENT INCITÉ			
(x)	% des employeurs canadiens incités à adopter un programme de subventions	0%	1%
SUPPOSONS: LES EMPLOYEURS PRÉSENTENT UNE PROPORTION ÉGALE DE LA MAIN-D'OEUVRE EMBAUCHÉE			
(xi)	% d'augmentation du taux d'adhésion chez les employés (en raison des modifications fiscales)	3%	10%
(xii)	% d'augmentation du taux d'adhésion chez les employeurs (en raison des subventions)	4%	8%
(vii*viii*ix*x*xi)	Total des recettes incrémentielles cédées au fédéral au niveau de l'impôt sur le revenu des particuliers (millions)	- $	2 $
(viii*ix*x*xi*xi)	Total des recettes incrémentielles cédées au fédéral au niveau des cotisations sociales (millions)	0 $	2 $
	TOTAL DES RECETTES INCRÉMENTIELLES CÉDÉES (millions)	**0 $**	**4 $**
	TOTAL POUR LE TRANSPORT EN COMMUN (millions)	**0 $**	**8 $**
	Estimation touchant le covoiturage	**0 $**	**2 $**
	Estimation touchant l'utilisation de la bicyblette	**0 $**	**0 $**
	GRAND TOTAL (millions)	**0 $**	**9 $**

Figure 4. Scénario no 2: Payé par l'employé (avant impôts)

		Minimum	*Maximum*
ESTIMATION DE RÉFÉRENCE			
(i)	Nombre d'utlilsateurs achetant des laissez-passer pour le transport en commun dans le cadre de programmes administrés par l'employeur	225 000	250 000
SUPPOSONS: LES PROGRAMMES AVANT IMPÔTS ADMINISTRÉS PAR L'EMPLOYEUR DANS SEPT GRANDES VILLES CONSTITUENT UN TOTAL SUBSTANTIEL AU CANADA			
(ii)	Coût annuel moyen des laissez-passer de transport en commun pour adulte dans les grandes villes canadiennes	943 $	1 331 $
(iii)	Taux d'imposition fédéral marginal moyen sur le revenu des utilisateurs du transport en commun	18%	19%
(i*ii*iii)	Total des recettes cédées au fédéral au niveau de l'impôt sur le revenu des particuliers (millions)	38 $	63 $
(iv)	Cotisation sociale moyenne au fédéral pour les employeurs et les employés	12%	12%
(i*ii*iv)	Total des recettes cédées au fédéral au niveau des cotisations sociales (millions)	26 $	41 $
	TOTAL DES RECETTES CÉDÉES (millions)	**64 $**	**104 $**
COMPORTEMENT INCITÉ			
(v)	% des employeurs canadiens incités à adopter un programme de subventions	5%	10%
SUPPOSONS: LES EMPLOYEURS PRÉSENTENT UNE PROPORTION ÉGALE DE LA MAIN-D'OEUVRE EMBAUCHÉE			
SUPPOSONS: LES EMPLOYÉS ADHÈRENT DANS UNE PROPORTION CONSTANTE PAR RAPPORT AUX EMPLOYEURS QUI OFFRENT UN PROGRAMME			
(vi)	% d'augmentation du taux d'adhésion chez les employés (en raison des modifications fiscales)	0%	18%
(iii*v*vi)	Total des recettes incrémentielles cédées au fédéral au niveau de l'impôt sur le revenu des particuliers (millions)	4 $	24 $
(iv*v*vi)	Total des recettes incrémentielles cédées au fédéral au niveau des cotisations sociales (millions)	3 $	15 $
	TOTAL DES RECETTES INCRÉMENTIELLES CÉDÉES (millions)	**6 $**	**39 $**
	TOTAL POUR LE TRANSPORT EN COMMUN (millions)	**70 $**	**143 $**
	Estimation touchant le covoiturage	**16 $**	**33 $**
	Estimation touchant l'utilisation de la bicyclette	**1 $**	**2 $**
	GRAND TOTAL (millions)	**88 $**	**178 $**

Annexe E. Programmes de laissez-passer de transport en commun pour les utilisateurs administrés par l'employeur[35]

	Tarif mensuel du laissez-passer pour adulte	Voyages des passagers par le service régulier	Programme offert	Escompte	Administration	Participation totale des employeurs / employés
VANCOUVER	*74 $ à 248 $*	▪ *172 069 504*	▪ *Employer Pass Program*	▪ *Escompte de 15 %*	▪ *L'employeur doit exercer son option chaque année; les employés peuvent exercer leur option d'un mois à l'autre.* ▪ *Au moins 25 participants*	▪ *22 000 laissez-passer*
EDMONTON	*77 $*	▪ *61 904 454*	▪ *ETS@ Work Program*	▪ *Escompte de 24 %*	▪ *L'employeur doit exercer son option chaque année; les employés peuvent exercer leur option durant au moins six mois, mais un avis d'un mois est nécessaire pour annuler.* ▪ *Au moins 25 participants.*	▪ *54 employeurs, 70 000 laissez-passer.*
CALGARY	*85 $*	▪ *90 296 395*	▪ *Aucun*	▪ *Sans objet*	▪ *Sans objet*	▪ *Sans objet*
WINNIPEG	*74 $*	▪ *41 201 317*	▪ *Ecopass*	▪ *Jusqu'à 15 %*	▪ *L'employeur doit exercer son option chaque année; les processus permettant aux employés d'exercer leur option varient d'un employeur à l'autre.* ▪ *Au moins 25 participants.*	▪ *76 employeurs; 4 000 laissez-passer.*
TORONTO	*121 $*	▪ *459 769 000*	▪ *Metropass Volume Incentive Program*	▪ *Jusqu'à 12 %*	▪ *L'organisation achète des laissez-passer et les revend ensuite aux employés. Les employeurs doivent s'engager pendant au moins 12 mois; au moins 50 laissez-passer par mois.*	▪ *[En attente]*
OTTAWA	*75 $ à 116 $*	▪ *95 646 026*	▪ *Ecopass*	▪ *Jusqu'à 12 %*	▪ *L'employeur doit exercer son option chaque année; les employés doivent*	▪ *25 000 laissez-passer*

[35] Toutes les données ont été recueillies directement par l'auteur en consultant les autorités responsables du transport en commun en janvier 2010, sauf en ce qui concerne les données sur les déplacements annuels des passagers dans tous les endroits et à l'échelle nationale, puisque celles-ci proviennent du Répertoire statistique du transport en commun au Canada : données d'exploitation de 2007.

					s'engager pour une durée d'un an. ▪ *Au moins 25 participants.*	
MONTRÉAL	*70 $*	▪ *367 528 000*	▪ *Allégo*	▪ *Jusqu'à 8,33 %*	▪ *L'employeur doit exercer son option chaque année; les employés doivent s'engager pour une durée d'un an.* ▪ *Au moins 25 participants.* ▪ *Le programme comprend également le covoiturage.*	▪ *49 entreprises; 100 000 employés*
CANADA	*60 $*	▪ *1 761 208 215*				