



Projet de loi C-38

Mise à jour du BDPB – Suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur le carburant

Cette estimation évalue l'impact budgétaire de la suspension de la taxe d'accise fédérale sur le carburant du 20 avril 2026 au 31 janvier 2027, ainsi que de la réduction de cette taxe à 50 % du taux normal du 1^{er} février 2027 au 31 mars 2027.

Le 14 avril, le gouvernement [a annoncé](#) qu'il suspendrait temporairement la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le diesel et les carburants d'aviation du 20 avril 2026 au 7 septembre 2026.

Par la suite, le 2 septembre, le gouvernement a annoncé qu'il prolongerait cette suspension jusqu'au 31 janvier 2027 et qu'il réduirait la taxe d'accise fédérale sur le carburant à 50 % du taux normal du 1^{er} février 2027 au 31 mars 2027. Cette estimation des coûts actualise notre [évaluation](#) précédente à l'aide de nouvelles estimations de la consommation de carburants pour la période allant du 20 avril 2026 au 31 mars 2027.

Le BDPB estime que l'ensemble de ces mesures coûtera au total 4,9 milliards de dollars en 2026-2027, comme le montre le tableau 1. Il s'agit d'une économie de taxes moyenne de 276 \$ par famille au Canada, comme le montre le tableau 2. Nous prévoyons que cette mesure politique serait considérée comme une dépense de fonctionnement plutôt que comme un investissement en capital au regard du Cadre de budgétisation des investissements en capital du gouvernement.

Tableau 1

Coût pour l'exercice 2026-2027 (en millions de dollars)

	Essence	Diésel	Carburant d'aviation	Coût total
Annonce n° 1 Du 20 avril au 7 septembre	1 722	473	52	2 247
Annonce n° 2 Du 8 septembre au 31 mars	2 037	593	66	2 695
Total	3 760	1 065	118	4 943

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

Le BDPB a eu recours au [modèle d'autres taxes et droits d'accise](#) pour estimer le coût de cette mesure. Les prévisions à court terme ont été mises à jour à partir des données sur la consommation de carburant pendant le premier trimestre de l'exercice 2026-2027, afin de tenir compte des changements intervenus depuis la dernière évaluation.

Pour l'essence, les données historiques sur les ventes mensuelles ont été utilisées pour estimer la part de la taxe d'accise sur l'essence perçue entre le 20 avril et le 31 mars. Le coût de la suspension et de la réduction de la taxe d'accise sur l'essence correspond aux recettes prévues multipliées par la part perçue au cours de cette période.

Pour le diésel et le carburant d'aviation, le modèle fournit une projection à l'aide des données historiques sur les recettes tirées des Comptes publics. Le coût de la suspension et de la réduction de la taxe d'accise sur le diésel et le carburant d'aviation correspond aux recettes prévues multipliées par la part de l'année pendant laquelle la taxe sera suspendue ou réduite.

Les incidences sur les recettes de la TPS ont été prises en compte pour l'essence, le diésel et le carburant d'aviation.

Analyse distributive

Pour les deux annonces, le BDPB a estimé les économies fiscales par famille et en fonction du revenu des familles. Les avantages estimés de la mesure augmentent avec le revenu des familles, allant de 132 \$ par famille dans le quintile inférieur à 468 \$ par famille dans le quintile supérieur, car les familles à revenus plus élevés ont tendance à consommer davantage de carburant (Tableau 2).

Tableau 2

Économies totales par quintile de revenu des familles

	Quintile inférieur (jusqu'à 41 064 \$)	Deuxième quintile (de 41 065 \$ à 73 038 \$)	Troisième quintile (de 73 039 \$ à 114 423 \$)	Quatrième quintile (de 114 424 \$ à 182 007 \$)	Quintile supérieur (182 008 \$ et plus)
Par famille (en dollars)	132	199	251	331	468
Total (en millions de dollars)	473	712	899	1 185	1 675
Part du total (%)	10	14	18	24	34

Depuis sa première analyse des effets distributifs de la suspension de la taxe sur les carburants, intitulée *Évaluation par la DPB de la Mise à jour économique du printemps : suspendre temporairement la taxe d'accise fédérale sur le carburant* et publiée en mai 2026, le BDPB a modifié l'unité statistique utilisée pour l'analyse distributive, passant des ménages aux familles économiques, afin d'intégrer les données les plus récentes de Statistique Canada concernant les tranches de revenus par quintile.

On entend par « famille économique » un groupe composé d'au moins deux personnes vivant sous le même toit et liées entre elles par des liens biologiques, conjugaux, d'adoption ou de famille d'accueil. Afin de ne pas exclure les individus, l'analyse inclut également les personnes qui ne font pas partie d'une famille économique, en les considérant comme des familles d'une seule personne. Bien que cette modification n'ait aucune incidence sur l'estimation initiale du coût de la mesure, elle entraîne une légère variation du nombre d'unités statistiques déclarées et de leurs revenus moyens. Le tableau 3 présente l'analyse distributive de l'[estimation des coûts](#) publiée le 4 mai 2026

pour les ménages et les familles économiques, afin d'illustrer les conséquences de ce changement.

Tableau 3

Comparaison des estimations distributives par ménage et par famille économique

	Quintile inférieur	Deuxième quintile	Troisième quintile	Quatrième quintile	Quintile supérieur
Par ménage (en dollars)	59	89	113	149	211
Par famille économique (en dollars)	57	86	109	143	203

Source de l'incertitude

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

Le BDPB n'a pas évalué les répercussions des mesures de suspension de la taxe sur l'essence, le diésel et les carburants d'aviation sur le comportement des consommateurs, qui auraient permis de déterminer dans quelle mesure ces mesures les inciteraient à modifier leur consommation de carburant.

Préparée par

- Zachary Vrhovsek, analyste

Préparée sous la supervision de

- Louis Perrault, directeur général, Analyse économique et financière

Sources des données

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

Bureau de la directrice parlementaire du budget

Prix de détail moyens mensuel, essence

Statistique Canada, Tableau : 18-10-0001-01

Ventes mensuelles des carburants pour les véhicules automobiles, au détail

Statistique Canada, Tableau : 20-10-0080-01

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

Dépenses des ménages selon le quintile de revenu du ménage

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

Revenu total par décile de revenu

Statistique Canada, Tableau : 11-10-0192-01

Nombre de familles économiques

Statistique Canada, Tableau : 11-10-0237-01

