



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

CANADA

**Une introduction
analytique au crédit
d'impôt pour le
transport en
commun**

Ottawa, Canada
23 mai 2017
www.pbo-dpb.gc.ca

Le directeur parlementaire du budget (DPB) est chargé de fournir des analyses indépendantes au Parlement sur l'état des finances publiques, les prévisions budgétaires du gouvernement et les tendances de l'économie nationale. À la demande d'un comité ou d'un parlementaire, il est tenu de faire une estimation des coûts de toute proposition concernant des questions qui relèvent de la compétence du Parlement.

En réponse à une demande du député de Carleton, l'honorable Pierre Poilievre, le DPB a rédigé un court document d'information sur les répercussions potentielles de l'élimination du crédit d'impôt pour le transport en commun du gouvernement fédéral.

Le présent rapport a été préparé par le personnel du directeur parlementaire du budget. Jason Jacques a rédigé le rapport. Mostafa Askari a fourni ses commentaires. Nancy Beauchamp et Jocelyne Scrim ont participé à la préparation du rapport aux fins de publication. Pour obtenir plus de renseignements, veuillez envoyer un message à pbo-dpb@parl.gc.ca.

Jean-Denis Fréchette
Directeur parlementaire du budget

Table des matières

1. Introduction	1
1.1. Augmentation des coûts pour les particuliers	1
1.2. Effet sur certains groupes désignés	2
1.3. Réponses possibles à l'élimination du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun	2
 Notes	 3

1. Introduction

Cette introduction analytique répond à la demande du 3 mai 2017 faite par l'honorable Pierre Poilievre concernant les répercussions fiscales de l'élimination proposée du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun et plus précisément les incidences suivantes :

- l'augmentation des coûts pour les gens qui prennent l'autobus et qui ne bénéficieront plus du crédit;
- l'effet de l'élimination du crédit d'impôt pour les personnes handicapées et pour celles qui ont un faible revenu ou qui vivent dans la pauvreté;
- les changements de comportement qui surviendront peut-être en raison de l'élimination du crédit d'impôt, qui fera augmenter le coût du transport en commun.

1.1. Augmentation des coûts pour les particuliers

En se servant de la Base de données et du Modèle de simulation de politiques sociales (BD/MSPS) de Statistique Canada, il a été estimé qu'environ 1,2 million de Canadiens paieront plus d'impôt fédéral en 2018 en raison de l'élimination du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun¹. Chacune de ces personnes paiera en moyenne 137 \$ d'impôt fédéral de plus.

Notons que ces données ne tiennent pas compte d'autres changements annoncés dans le budget de 2017, qui pourraient aussi avoir un effet le montant réel d'impôt fédéral à payer, selon la situation de chaque contribuable.

1.2. Effet sur certains groupes désignés

En se servant de la BD/MSPS, le DPB a déterminé qu'environ 4 200 personnes qui bénéficient du crédit d'impôt fédéral pour personnes handicapées tirent également un avantage financier du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun (0,4 % des personnes qui ont reçu un avantage financier).

En ce qui a trait aux personnes à faible revenu, le DPB a utilisé la mesure de faible revenu (MFR) de Statistique Canada pour les ménages d'une personne² pour déterminer les incidences globales pour toute la population canadienne. Les MFR sont une mesure relative du faible revenu correspondant à 50 % de la médiane du revenu ajusté du ménage. Compte tenu de ces résultats, nous estimons que 185 000 personnes environ qui gagnent un revenu annuel après-impôt inférieur à 22 600 \$ tireraient un avantage financier du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun (15,4 % du nombre total de personnes qui ont reçu un avantage financier).

1.3. Réponses possibles à l'élimination du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun

Plusieurs études concernant l'effet du crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun sur l'achalandage des réseaux de transport en commun ont été publiées récemment³. En général, ces études révèlent que le crédit d'impôt a entraîné, dans le meilleur des cas, une hausse marginale de l'achalandage. Ces observations concordent avec l'évaluation des dépenses fiscales faite en 2012 par le ministère des Finances Canada⁴.

Comme le ministère des Finances l'a noté dans son évaluation, de multiples facteurs influencent les choix individuels en matière de transport. Compte tenu des résultats de recherche qui indiquent que le crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun n'a pas fait augmenter significativement l'achalandage des réseaux de transport en commun, il est peu probable que l'élimination de cet incitatif fiscal ait à elle seule une incidence notable sur les choix des usagers.

Notes

¹ Les simulations ont été faites à l'aide de la version 22.3 de la BD/MSPS.

² Les MFR sont définies ici :

<http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a05.jsessionid=ED0B92DB4A3D92CB77E5BF39F6C52FC4?id=2060091&lang=fra&retrLang=fra>. Note : le DPB a établi ses prévisions en utilisant les estimations de Statistique Canada et le taux de croissance moyen historique calculé de 2011 à 2014.

³ Voir notamment : Rivers et Plumptre (2016), *The effectiveness of public transit subsidies on ridership and the environment: Evidence from Canada*, Conseil de recherches en sciences humaines du Canada; Vincent Chandler, « Policy Forum: The Public Transit Tax Credit—Ridership and Distributional Impact », *Canadian Tax Journal*, 63:4, p. 993-999, 2015; et Vincent Chandler, « The Effectiveness and Distributional Effects of the Tax Credit for Public Transit », *Canadian Public Policy*, p. 259-269, septembre 2014.

⁴ Évaluation du crédit d'impôt pour le transport en commun, ministère des Finances Canada (2012), <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2011/taxexp1103-fra.asp>.