

18 mai 2023



# Analyse distributive du Règlement sur les combustibles propres



**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 analyse distributive du *Règlement sur les combustibles propres* qui exigera de réduire l'intensité carbone de l'essence et du diesel utilisés au Canada.

**Analystes principaux :**

Nasreddine Ammar, conseiller-analyste

Marianne Laurin, analyste

**Contributeurs :**

Philip Bagnoli, conseiller-analyste

Tim Scholz, conseiller-analyste

Diarra Sourang, conseillère-analyste

**Préparé sous la supervision de :**

Chris Matier, directeur général

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

Pour obtenir de plus amples renseignements, [veuillez contacter le Bureau du directeur parlementaire du budget](#).

**Yves Giroux**

**Directeur parlementaire du budget**

# Table des matières

---

Faits saillants.....	1
Résumé .....	3
Principaux résultats .....	4
Introduction.....	11
Mises en garde.....	12
Mesurer le coût pour les ménages du <i>Règlement sur les combustibles propres</i> .....	14
Répercussions économiques du <i>Règlement sur les combustibles propres</i> – Estimations d’ECCC.....	16
Estimations du coût pour les ménages, en 2030, du <i>Règlement sur les combustibles propres</i> , par quintile de revenu.....	21
Annexe A : Résultats détaillés.....	27
Notes .....	33

# Faits saillants

---

Par rapport au revenu disponible des ménages, les résultats du DPB indiquent que le *Règlement sur les combustibles propres* est généralement régressif. Autrement dit, le coût pour les ménages à faible revenu représente une proportion plus importante de leur revenu disponible que pour les ménages à revenu élevé.

À l'échelle nationale, en 2030, le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages va de 0,62 % du revenu disponible (ou 231 \$) pour les ménages à faible revenu à 0,35 % du revenu disponible (ou 1 008 \$) pour les ménages à revenu élevé.

Par rapport au revenu disponible, c'est en Saskatchewan (0,87 % ou 1 117 \$), en Alberta (0,80 % ou 1 157 \$) et à Terre-Neuve-et-Labrador (0,80 % ou 850 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus élevé, ce qui reflète l'intensité des combustibles fossiles plus élevée de leurs économies.

Par rapport au revenu disponible, c'est en Colombie-Britannique (0,28 % ou 384 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus bas, ce qui reflète l'incidence relativement faible sur le PIB réel. Cela dit, le coût pour le ménage moyen en Ontario (0,35 % ou 495 \$) et au Québec (0,39 % ou 436 \$) n'est que modestement plus élevé.

Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par Environnement et Changement climatique Canada pour son scénario de

limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles. Par conséquent, les estimations du DPB devraient être considérées comme des estimations de limite supérieure.

# Résumé

---

Ce rapport présente une analyse distributive du *Règlement sur les combustibles propres* qui exigera de réduire l'intensité carbone de l'essence et du diesel utilisés au Canada.

Selon les termes du *Règlement sur les combustibles propres*, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2023, les fournisseurs principaux (c'est-à-dire les producteurs et les importateurs) devront réduire l'intensité carbone de l'essence et du diesel qu'ils produisent et vendent au Canada. En vertu du *Règlement sur les combustibles propres*, l'intensité carbone correspond à la quantité d'émissions d'équivalent en dioxyde de carbone libérées pendant le cycle de vie du combustible réglementé (c'est-à-dire les émissions qui proviennent de l'extraction, du raffinage, de la distribution et de l'utilisation du combustible).

Par la suite, la limite d'intensité carbone de l'essence et du diesel sera abaissée chaque année et, selon les estimations d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), la dernière baisse, d'environ 15 % (sous les niveaux de 2016), sera atteinte d'ici 2030. Selon ECCC, le *Règlement sur les combustibles propres* « permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 26 millions de tonnes (Mt) en 2030 ».

Le présent rapport utilise les estimations de l'impact sur les prix de l'essence et du diesel, ainsi que sur le revenu du travail et du capital (par province) fournis par ECCC dans le cadre de leur étude d'impact de la réglementation pour le *Règlement sur les combustibles propres*. Afin de compléter l'analyse distributive qualitative présentée dans l'étude d'impact de la réglementation et de faire fond sur celle-ci, nous utilisons les estimations des répercussions économiques du *Règlement sur les combustibles propres* présentées par ECCC pour quantifier le coût pour les ménages par quintile de revenu pour chaque province. Comme ce fut le cas pour notre analyse de la redevance fédérale sur les combustibles, le coût

pour les ménages tient compte des composantes « côté consommation » (changements dans les prix des produits) et « côté source » (changements dans les prix des facteurs de la production).

Notre scénario de référence suppose une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. Le scénario réglementaire présente le *Règlement sur les combustibles propres* et les coûts sont estimés par rapport au scénario de référence. Notre analyse met l'accent sur le coût pour les ménages en 2030, l'année où les plus grandes réductions de l'intensité carbone sont atteintes.

## Principaux résultats

---

ECCC estime que le *Règlement sur les combustibles propres* donnera lieu à une augmentation du prix de l'essence et du diesel en 2030 – l'année où le *Règlement sur les combustibles propres* atteint le niveau le plus élevé des exigences – de 17 cents le litre et 16 cents le litre, respectivement. ECCC estime également que le *Règlement sur les combustibles propres* donnera lieu à une baisse du produit intérieur brut (PIB) réel au Canada pouvant atteindre 0,3 % (ou jusqu'à 9,0 milliards de dollars) en 2030.

Par rapport au revenu disponible des ménages, les résultats du DPB à l'échelle nationale montrent que le coût côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* est généralement régressif (figure 1 du résumé). Il en est ainsi parce que les ménages à faible revenu consacrent généralement une plus grande proportion de leur revenu au transport et à d'autres biens et services à forte intensité d'énergie par rapport aux ménages à revenu élevé.

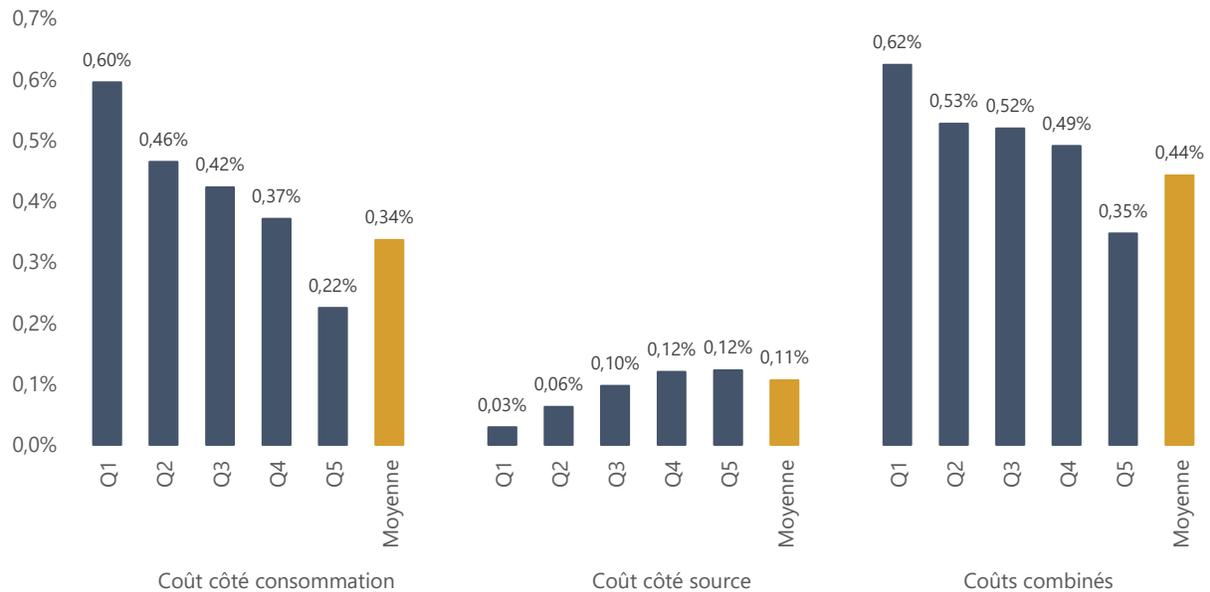
Les estimations du DPB indiquent que le coût côté source est généralement progressif, ce qui signifie que les ménages à revenu élevé engagent des coûts plus élevés par rapport à leur revenu disponible. Cela reflète entre

autres la baisse du rendement du capital par rapport aux salaires attribuable au *Règlement sur les combustibles propres*. Étant donné que le revenu du capital représente généralement une proportion plus importante du revenu total des ménages à revenu élevé, ces derniers engagent un coût proportionnellement plus élevé. Cela dit, le coût régressif côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* l'emporte sur le coût progressif côté source.

- À l'échelle nationale, en 2030, le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages varie de 0,62 % du revenu disponible (ou 231 \$) pour les ménages à faible revenu à 0,35 % du revenu disponible (ou 1 008 \$) pour les ménages à revenu élevé.

**Figure 1 du résumé**

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, pourcentage du revenu disponible (échelle nationale)



Description textuelle :

	Coût côté consommation	Coût côté source	Coûts combinés
<b>1<sup>er</sup> quintile</b>	0,60 %	0,03 %	0,62 %
<b>2<sup>e</sup> quintile</b>	0,46 %	0,06 %	0,53 %
<b>3<sup>e</sup> quintile</b>	0,42 %	0,10 %	0,52 %
<b>4<sup>e</sup> quintile</b>	0,37 %	0,12 %	0,49 %
<b>5<sup>e</sup> quintile</b>	0,22 %	0,12 %	0,35 %
<b>Moyenne</b>	0,34 %	0,11 %	0,44 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par ECCC. Le revenu disponible est calculé sur la base d'une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. 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.

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

La dominance du coût régressif côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* à l'échelle nationale est constante dans toutes les provinces (figure 2 du résumé).

- Par rapport au revenu disponible, c'est en Saskatchewan (0,87 % ou 1 117 \$), en Alberta (0,80 % ou 1 157 \$) et à Terre-Neuve-et-Labrador (0,80 % ou 850 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus élevé, ce qui reflète l'intensité des combustibles fossiles plus élevée de leurs économies.
- Par rapport au revenu disponible, c'est en Colombie-Britannique (0,28 % ou 384 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus bas, ce qui reflète l'incidence relativement faible sur le PIB réel, en partie attribuable aux recettes générées au moyen des règlements provinciaux existants. Cela dit, le coût pour le ménage moyen en Ontario (0,35 % ou 495 \$) et au Québec (0,39 % ou 436 \$) n'est que modestement plus élevé, ce qui reflète l'intensité plus faible des combustibles fossiles de leurs économies.

## Figure 2 du résumé

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, pourcentage du revenu disponible (coûts combinés)



Description textuelle :

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	1,05 %	1,14 %	0,99 %	0,87 %	0,57 %	0,80 %
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	0,63 %	0,63 %	0,64 %	0,61 %	0,47 %	0,56 %
<b>Nouvelle-Écosse</b>	0,81 %	0,63 %	0,75 %	0,65 %	0,50 %	0,61 %
<b>Nouveau-Brunswick</b>	0,57 %	0,60 %	0,56 %	0,51 %	0,40 %	0,49 %
<b>Québec</b>	0,54 %	0,50 %	0,45 %	0,44 %	0,31 %	0,39 %
<b>Ontario</b>	0,54 %	0,43 %	0,45 %	0,38 %	0,26 %	0,35 %
<b>Manitoba</b>	0,62 %	0,60 %	0,60 %	0,54 %	0,40 %	0,50 %
<b>Saskatchewan</b>	0,98 %	0,93 %	0,93 %	0,94 %	0,78 %	0,87 %
<b>Alberta</b>	0,84 %	0,83 %	0,80 %	0,92 %	0,71 %	0,80 %
<b>Colombie-Britannique</b>	0,56 %	0,38 %	0,35 %	0,32 %	0,18 %	0,28 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par ECCC. Le revenu disponible est calculé sur la base d'une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. 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.

Les estimations des répercussions économiques d'ECCC utilisées dans notre analyse se fondent sur son scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles présenté dans le Résumé d'étude d'impact de la réglementation. En outre, conformément aux analyses antérieures du DPB sur la tarification du carbone, nous supposons que l'augmentation des prix de l'essence et du diesel (pour des biens et services autres que les combustibles) sera entièrement transférée au coût côté consommation des

ménages. Par conséquent, nos estimations du coût pour les ménages devraient être considérées comme des estimations de la limite supérieure.

# Introduction

---

Aux termes du *Règlement sur les combustibles propres*, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2023, les fournisseurs principaux (c'est-à-dire les producteurs et les importateurs) devront réduire l'intensité carbone de l'essence et du diesel qu'ils produisent et vendent au Canada. En vertu du *Règlement sur les combustibles propres*, l'intensité carbone correspond à la quantité d'émissions d'équivalent de dioxyde de carbone libérées pendant le cycle de vie du combustible réglementé (c'est-à-dire les émissions qui proviennent de l'extraction, du raffinage, de la distribution et de l'utilisation du combustible).

Par la suite, la limite d'intensité carbone de l'essence et du diesel sera abaissée chaque année et, selon les estimations d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), la plus grande baisse, d'environ 15 % (relativement aux niveaux de 2016), sera atteinte d'ici 2030. Selon ECCC, le *Règlement sur les combustibles propres* « permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 26 millions de tonnes (Mt) en 2030 »<sup>1</sup>.

Selon ECCC, le *Règlement sur les combustibles propres* est l'un des règlements les plus complexes jamais élaborés<sup>2</sup>. Le *Règlement sur les combustibles propres* établit essentiellement un marché de crédit où des parties réglementées (les producteurs et les importateurs d'essence et de diesel) doivent créer ou acheter des crédits afin de respecter les limites d'intensité carbone, ce qui envoie un signal au marché d'investir dans des combustibles et technologies à faible teneur en carbone<sup>3</sup>. Pour obtenir une description détaillée, veuillez consulter le [Règlement sur les combustibles propres](#).

Le présent rapport utilise les estimations de l'impact sur les prix de l'essence et du diesel, ainsi que sur le revenu du travail et du capital (par province) fournies<sup>4</sup> par ECCC dans le cadre de son étude d'impact de la réglementation pour le *Règlement sur les combustibles propres*<sup>5</sup>. Afin de

compléter l'analyse distributive qualitative présentée dans l'étude d'impact de la réglementation et de faire fond sur celle-ci, nous utilisons les estimations des répercussions économiques du *Règlement sur les combustibles propres* présentées par ECCC pour quantifier le coût pour les ménages par quintile de revenu pour chaque province<sup>6</sup>. Comme ce fut le cas pour notre analyse de la redevance fédérale sur les combustibles, le coût pour les ménages tient compte des composantes « côté consommation » et « côté source »<sup>7</sup>.

Comme pour l'analyse réglementaire d'ECCC, notre scénario de référence suppose une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. Le scénario réglementaire présente le *Règlement sur les combustibles propres* et les coûts sont estimés par rapport au scénario de référence. Notre analyse met l'accent sur le coût pour les ménages en 2030, l'année où les plus grandes réductions de l'intensité carbone sont atteintes<sup>8</sup>.

## Mises en garde

---

Les estimations des répercussions économiques d'ECCC utilisées dans notre analyse se fondent sur son scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles présenté dans le Résumé d'étude d'impact de la réglementation. En outre, conformément aux analyses antérieures du DPB sur la tarification du carbone, nous supposons que l'augmentation des prix de l'essence et du diesel (pour des biens et services autres que les combustibles) sera entièrement transférée au coût côté consommation des ménages. Par conséquent, nos estimations du coût pour les ménages devraient être considérées comme des estimations de la limite supérieure.

Conformément aux analyses antérieures du DPB sur la tarification du carbone et à la modélisation d'ECCC utilisée pour évaluer le *Règlement sur*

*les combustibles propres*, le présent rapport ne tient pas compte de changement technologique endogène où de nouvelles technologies plus productives que celles qui existent déjà font surface en réponse au *Règlement sur les combustibles propres*<sup>9</sup>. 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 beaucoup moins dispendieuses que les précédentes), mais il est impossible à prévoir<sup>10</sup>.

Conformément aux analyses antérieures du DPB sur la tarification du carbone, le présent rapport se limite à une estimation de l'incidence distributive du *Règlement sur les combustibles propres*. Le rapport ne tient pas compte des avantages liés à la réduction des émissions de GES du Canada en ce qui concerne la réduction des coûts économiques des changements climatiques. Les émissions du Canada ne sont pas assez importantes pour avoir une incidence considérable sur les changements climatiques, ce qui signifie que leur réduction ne se fera pas beaucoup sentir sur l'économie canadienne. Bien entendu, des réductions considérables des émissions mondiales de GES aideraient à réduire les coûts économiques des changements climatiques au Canada et ailleurs. Comme le DPB l'a fait remarquer récemment, la participation à un régime de réduction des émissions coordonné à l'échelle mondiale est la principale façon dont le Canada peut limiter les coûts des changements climatiques<sup>11</sup>.

# Mesurer le coût pour les ménages du *Règlement sur les combustibles propres*

---

Dans des analyses distributives antérieures de la redevance fédérale sur les combustibles<sup>12</sup>, le DPB a fait la différence entre les coûts « côté consommation » et « côté source », conformément au cadre utilisé dans la recherche académique<sup>13</sup>.

Le côté consommation capte le coût pour le ménage sous la forme de prix de produit plus élevés qu'il paie. Le coût côté consommation est habituellement basé sur une approche d'équilibre partiel, ce qui signifie que le changement de politique n'a aucune incidence sur les prix généraux de production et des facteurs dans l'économie<sup>14</sup>. Dans le cadre de notre analyse, le coût côté source pour les ménages capte le changement des prix de la production et des facteurs pour l'économie dans son ensemble, c'est-à-dire les salaires et le rendement du capital. Afin de donner une perspective plus large du coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages, nous estimons et combinons les deux « côtés » du coût.

En ce qui concerne le coût côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres*, conformément à notre analyse de la redevance fédérale sur les combustibles, nous avons supposé une répercussion intégrale des variations de prix de l'essence et du diesel des fournisseurs aux ménages, comme l'a estimé ECCC dans le scénario réglementaire<sup>15</sup>. Le côté consommation englobe les canaux directs et indirects. Le canal direct représente les achats par les ménages d'essence et de diesel à prix plus élevé. Le canal indirect représente les achats d'autres biens et services auxquels des prix plus élevés de l'essence et du diesel sont intégrés<sup>16</sup>.

En ce qui concerne le coût côté source, nous avons utilisé les estimations des répercussions sur le revenu du travail et du capital (ajusté afin de tenir compte de l'inflation) généré par EC-PRO<sup>17</sup>, le modèle d'équilibre général calculable d'ECCC que le ministère a utilisé pour effectuer son analyse réglementaire du *Règlement sur les combustibles propres*<sup>18</sup>. Les projections du revenu nominal disponible des ménages dans notre scénario de base n'incluent pas l'incidence du *Règlement sur les combustibles propres* sur le revenu du travail et du capital.

Afin d'attribuer les coûts côté consommation et côté source par province<sup>19</sup> et par quintile de revenu du ménage, nous appliquons la même méthodologie que celle utilisée dans nos analyses distributives antérieures sur la tarification du carbone par le gouvernement fédéral<sup>20</sup>.

Pour le côté consommation, nous utilisons des données distributives historiques sur l'utilisation de combustibles afin d'attribuer les coûts directs et un modèle interprovincial d'entrées-sorties pour attribuer les coûts indirects. Pour le côté source, nous utilisons la Base de données et le Modèle de simulation de politiques sociales (BD/MSPS) afin d'attribuer les répercussions aux revenus des facteurs. Les hypothèses et les calculs qui sous-tendent les résultats de la simulation ont été établis par le DPB; les analystes du DPB acceptent toute responsabilité pour l'utilisation et l'interprétation de ces données.

# Répercussions économiques du *Règlement sur les combustibles propres* – Estimations d'ECCC

---

Comme ECCC l'a indiqué dans son analyse réglementaire, le *Règlement sur les combustibles propres* aura des répercussions économiques à travers deux principaux canaux :

- L'augmentation des coûts de production pour les fournisseurs principaux (par l'intermédiaire de coûts de conformité et d'administration) augmentera les prix de l'essence et du diesel pour les ménages et les utilisateurs industriels. Grâce à la création de crédits, les combustibles et les sources d'énergie à faibles émissions de carbone seront moins dispendieux.
- L'augmentation des coûts de production des secteurs qui utilisent cette essence et ce diesel amènera des changements dans la production. Le changement des prix relatifs du combustible entraînera une baisse de la demande (utilisation finale) en combustibles fossiles et une augmentation de la demande (utilisation finale) en combustibles et sources d'énergie à faibles émissions de carbone.

ECCC a utilisé son modèle d'équilibre général calculable, EC-PRO, pour évaluer l'incidence directe du *Règlement sur les combustibles propres* et l'effet des changements du prix relatif sur l'activité économique et les émissions de GES canadiennes.

Selon la modélisation d'EC-PRO, ECCC estime que le *Règlement sur les combustibles propres* entraînera des augmentations du prix de l'essence et du diesel en 2030 – l'année où le *Règlement* atteint le niveau le plus élevé des exigences – de 17 cents le litre et de 16 cents le litre, respectivement

(figure 1)<sup>21</sup>. ECCC indique que ces estimations se fondent sur un scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles où tous les crédits sont vendus au coût marginal par crédit<sup>22</sup>.

### Figure 1

Incidence du *Règlement sur les combustibles propres* sur les prix de l'essence et du diesel en 2030 (cents par litre) estimée par ECCC – scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles



Description textuelle :

	Essence	Diesel
Prix	17	16

Source :

Environnement et Changement climatique Canada (modélisation EC-PRO).

Note :

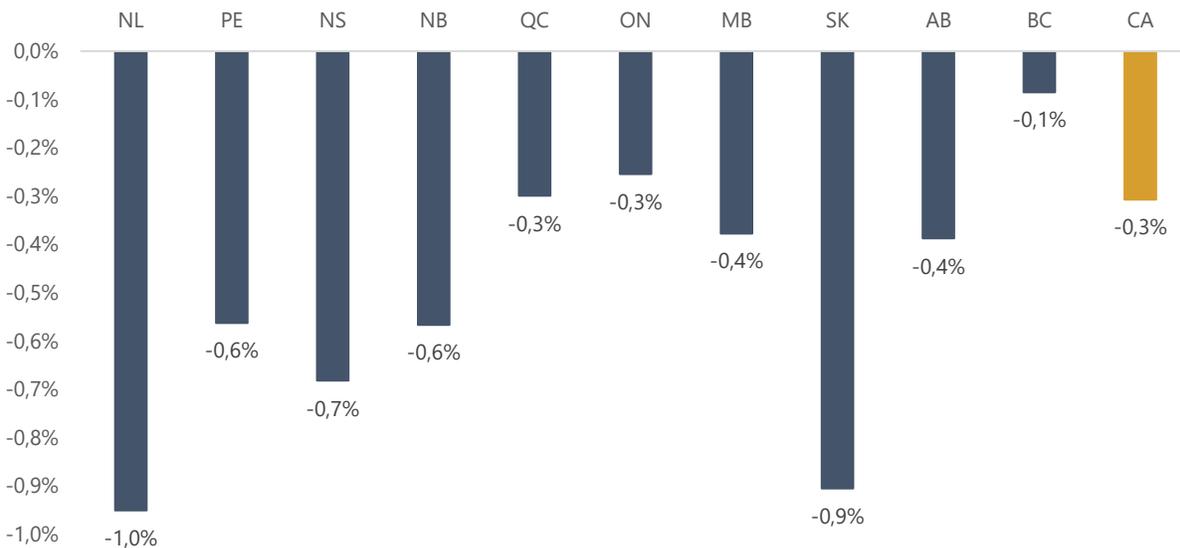
Ces estimations d'ECCC se fondent sur un scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles où tous les crédits sont vendus au coût marginal par crédit.

ECCC estime que le *Règlement sur les combustibles propres* donnera lieu à une baisse du PIB réel au Canada pouvant atteindre 0,3 % (ou jusqu'à 9,0 milliards de dollars) en 2030, lorsque les exigences relatives à l'intensité carbone de l'essence et du diesel atteignent leur niveau le plus élevé (figure 2). L'incidence économique associée au *Règlement sur les combustibles propres* variera d'une province et d'un secteur à l'autre.

Comme l'indique ECCC, le *Règlement sur les combustibles propres* aura une incidence « négligeable » sur le PIB de la Colombie-Britannique (-0,1 %) à cause des revenus tirés du règlement existant intitulé *Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation* (LCFR) et des unités de conformité pour la fourniture de combustibles ou d'énergie pour les véhicules à technologie de pointe dans la province<sup>23</sup>.

**Figure 2**

Incidence du *Règlement sur les combustibles propres* sur le PIB réel en 2030 estimée par ECCC – scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles



Description textuelle :

	<b>Incidence du PIB réel</b>
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	-1,0 %
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	-0,6 %
<b>Nouvelle-Écosse</b>	-0,7 %
<b>Nouveau-Brunswick</b>	-0,6 %
<b>Québec</b>	-0,3 %
<b>Ontario</b>	-0,3 %
<b>Manitoba</b>	-0,4 %
<b>Saskatchewan</b>	-0,9 %
<b>Alberta</b>	-0,4 %
<b>Colombie-Britannique</b>	-0,1 %
<b>Canada</b>	-0,3 %

Source :

Environnement et Changement climatique Canada.

Note :

Ces estimations d'ECCC se fondent sur un scénario de limite supérieure d'augmentation des prix des combustibles où tous les crédits sont vendus au coût marginal. Les répercussions sur le PIB réel sont estimées par rapport au Plan de réduction des émissions de 2030 sans le *Règlement sur les combustibles propres*.

Les estimations d'ECCC indiquent que les répercussions sur le PIB des provinces de l'Atlantique sont plus importantes (en valeur absolue) ou plus négatives que dans les autres provinces, exception faite de la Saskatchewan. Selon ECCC, cela reflète le nombre moindre de possibilités pour les fournisseurs principaux de ces provinces de créer des crédits afin de satisfaire à leur propre exigence de réduction annuelle, ainsi que les unités de conformité provenant des véhicules électriques et des combustibles à faibles émissions de carbone relativement plus bas dans ces provinces<sup>24</sup>.

Dans le cas de la Saskatchewan, le *Règlement sur les combustibles propres* devrait avoir la plus grande incidence sur le PIB, étant donné que les secteurs pétroliers en amont sont en grande partie situés dans cette

province et que l'adoption existante des combustibles à faibles émissions de carbone en vertu de la loi intitulée *Renewable Diesel Act* est limitée<sup>25</sup>.

# Estimations du coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu

---

La figure 3 montre la distribution parmi les quintiles de revenu du coût côté consommation et côté source, ainsi que le coût combiné du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages à l'échelle nationale.

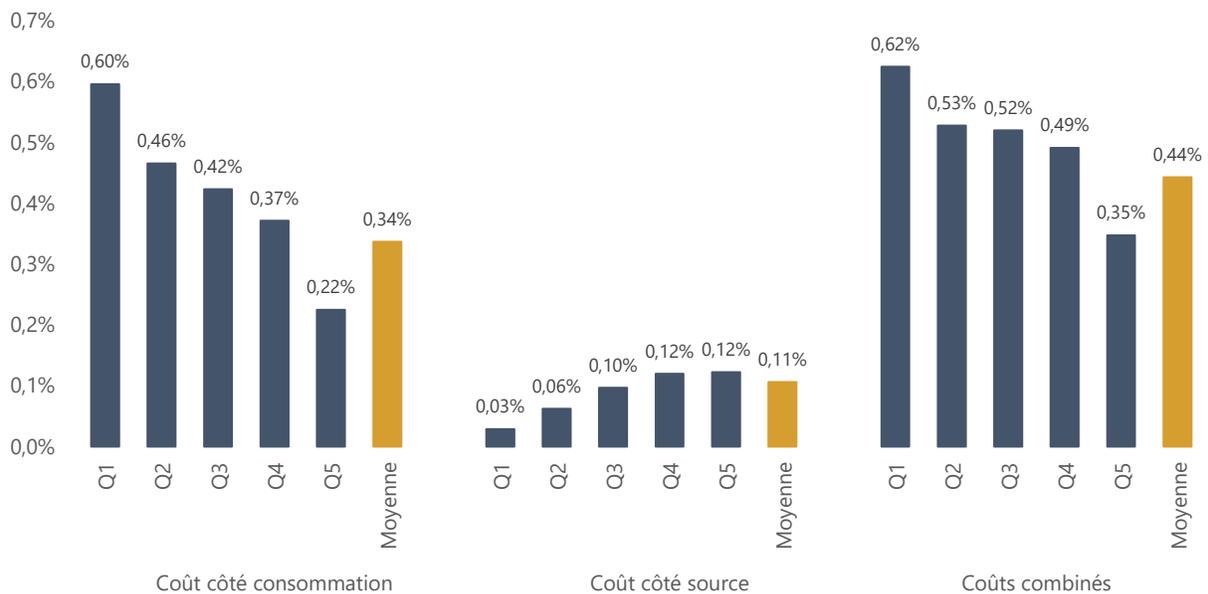
Par rapport au revenu disponible des ménages, nos résultats à l'échelle nationale montrent que le coût côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* est généralement régressif. Autrement dit, le coût pour les ménages à faible revenu représente une proportion plus importante de leur revenu disponible que pour les ménages à revenu élevé. Il en est ainsi parce que les ménages à faible revenu consacrent généralement une plus grande proportion de leur revenu au transport et à d'autres biens et services à forte intensité d'énergie en comparant avec les ménages à revenu élevé. Notre conclusion en ce qui concerne la nature régressive du coût côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* est conforme à l'analyse qualitative présentée dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation d'ECCC.

Le coût côté source est généralement progressif, ce qui signifie que les ménages à revenu élevé engagent des coûts plus élevés par rapport à leur revenu disponible. Cela représente entre autres la baisse du rendement du capital par rapport aux salaires attribuable au *Règlement sur les combustibles propres*. Étant donné que le revenu du capital représente généralement une proportion plus importante du revenu total des

ménages à revenu élevé, ces derniers engagent un coût proportionnellement plus élevé.

### Figure 3

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, pourcentage du revenu disponible (échelle nationale)



	Coût côté consommation	Coût côté source	Coûts combinés
<b>1<sup>er</sup> quintile</b>	0,60 %	0,03 %	0,62 %
<b>2<sup>e</sup> quintile</b>	0,46 %	0,06 %	0,53 %
<b>3<sup>e</sup> quintile</b>	0,42 %	0,10 %	0,52 %
<b>4<sup>e</sup> quintile</b>	0,37 %	0,12 %	0,49 %
<b>5<sup>e</sup> quintile</b>	0,22 %	0,12 %	0,35 %
<b>Moyenne</b>	0,34 %	0,11 %	0,44 %

Source :  
Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :  
Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par ECCB. Le revenu disponible est calculé sur la base d'une politique de statu quo (y compris une

augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. 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.

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

Le coût régressif côté consommation l'emporte sur le coût progressif côté source. Par conséquent, le *Règlement sur les combustibles propres* a un coût combiné généralement régressif pour les ménages à l'échelle nationale.

- À l'échelle nationale, en 2030, le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages varie de 0,62 % du revenu disponible (ou 231 \$) pour les ménages à faible revenu à 0,35 % du revenu disponible (ou 1 008 \$) pour les ménages à revenu élevé.

La dominance du coût régressif côté consommation du *Règlement sur les combustibles propres* à l'échelle nationale est constante dans toutes les provinces (figure 4). L'annexe A contient les coûts côté consommation, côté source et combinés détaillés du *Règlement sur les combustibles propres* en 2030 par province.

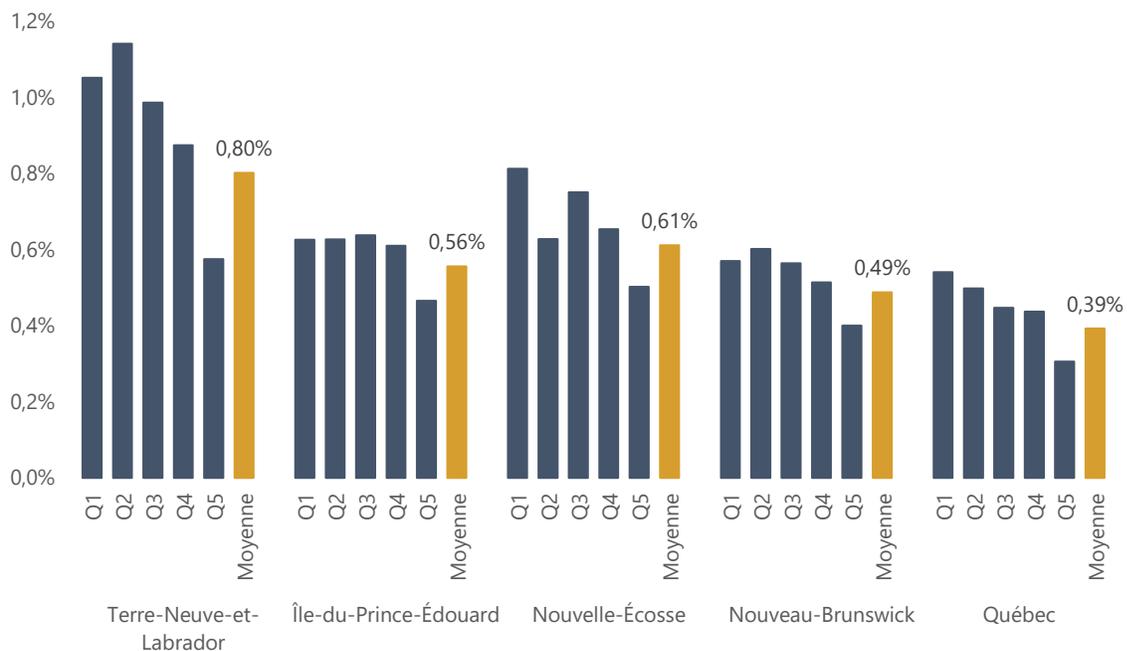
La variation dans le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour les ménages à l'échelle des provinces reflète les différences dans la répartition du revenu d'emploi et du capital, combiné à la composition différente de leurs dépenses liées aux combustibles et à d'autres biens et services.

- Par rapport au revenu disponible, c'est en Saskatchewan (0,87 % ou 1 117 \$), en Alberta (0,80 % ou 1 157 \$) et à Terre-Neuve-et-Labrador (0,80 % ou 850 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus élevé, ce qui reflète l'intensité des combustibles fossiles plus élevée de leurs économies.
- Par rapport au revenu disponible, c'est en Colombie-Britannique (0,28 % ou 384 \$) que le coût du *Règlement sur les combustibles propres* pour le ménage moyen en 2030 est le plus bas, ce qui reflète l'incidence relativement faible sur le PIB réel. Cela dit, le coût pour le ménage

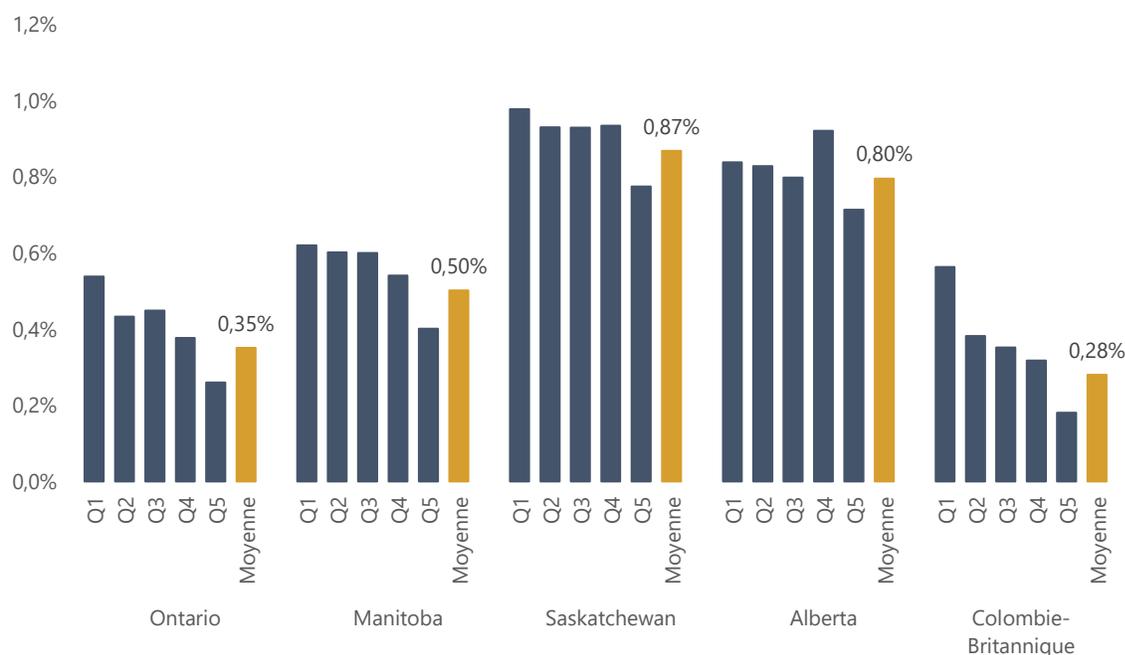
moyen en Ontario (0,35 % ou 495 \$) et au Québec (0,39 % ou 436 \$) n'est que modestement plus élevé, ce qui reflète la faible intensité des combustibles fossiles de leurs économies.

**Figure 4**

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, pourcentage du revenu disponible (coûts combinés)



## Analyse distributive du Règlement sur les combustibles propres



Description textuelle :

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	1,05 %	1,14 %	0,99 %	0,87 %	0,57 %	0,80 %
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	0,63 %	0,63 %	0,64 %	0,61 %	0,47 %	0,56 %
<b>Nouvelle-Écosse</b>	0,81 %	0,63 %	0,75 %	0,65 %	0,50 %	0,61 %
<b>Nouveau-Brunswick</b>	0,57 %	0,60 %	0,56 %	0,51 %	0,40 %	0,49 %
<b>Québec</b>	0,54 %	0,50 %	0,45 %	0,44 %	0,31 %	0,39 %
<b>Ontario</b>	0,54 %	0,43 %	0,45 %	0,38 %	0,26 %	0,35 %
<b>Manitoba</b>	0,62 %	0,60 %	0,60 %	0,54 %	0,40 %	0,50 %
<b>Saskatchewan</b>	0,98 %	0,93 %	0,93 %	0,94 %	0,78 %	0,87 %
<b>Alberta</b>	0,84 %	0,83 %	0,80 %	0,92 %	0,71 %	0,80 %
<b>Colombie-Britannique</b>	0,56 %	0,38 %	0,35 %	0,32 %	0,18 %	0,28 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par ECCC. Le revenu

disponible est calculé sur la base d'une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. 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.

## Annexe A : Résultats détaillés

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Canada

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	220 \$	318 \$	433 \$	555 \$	653 \$	436 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,60 %	0,46 %	0,42 %	0,37 %	0,22 %	0,34 %
<b>Coût côté source</b>	11 \$	43 \$	99 \$	179 \$	356 \$	137 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,03 %	0,06 %	0,10 %	0,12 %	0,12 %	0,11 %
<b>Coûts combinés</b>	231 \$	361 \$	532 \$	734 \$	1 008 \$	573 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,62 %	0,53 %	0,52 %	0,49 %	0,35 %	0,44 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Terre-Neuve-et-Labrador

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	354 \$	542 \$	744 \$	752 \$	915 \$	661 \$
<b>% du revenu disponible</b>	1,03 %	0,97 %	0,87 %	0,61 %	0,40 %	0,62 %
<b>Coût côté source</b>	8 \$	98 \$	101 \$	326 \$	410 \$	189 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,02 %	0,17 %	0,12 %	0,26 %	0,18 %	0,18 %
<b>Coûts combinés</b>	362 \$	640 \$	844 \$	1 079 \$	1 325 \$	850 \$
<b>% du revenu disponible</b>	1,05 %	1,14 %	0,99 %	0,87 %	0,57 %	0,80 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Île-du-Prince-Édouard

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	194 \$	329 \$	457 \$	596 \$	770 \$	470 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,63 %	0,57 %	0,54 %	0,49 %	0,35 %	0,46 %
<b>Coût côté source</b>	0 \$	34 \$	81 \$	143 \$	240 \$	100 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,00 %	0,06 %	0,10 %	0,12 %	0,11 %	0,10 %
<b>Coûts combinés</b>	194 \$	363 \$	538 \$	739 \$	1 010 \$	569 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,63 %	0,63 %	0,64 %	0,61 %	0,47 %	0,56 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Nouvelle-Écosse

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	239 \$	312 \$	514 \$	583 \$	719 \$	473 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,75 %	0,53 %	0,61 %	0,48 %	0,32 %	0,46 %
<b>Coût côté source</b>	21 \$	57 \$	121 \$	211 \$	396 \$	161 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,07 %	0,10 %	0,14 %	0,17 %	0,18 %	0,16 %
<b>Coûts combinés</b>	260 \$	369 \$	635 \$	794 \$	1 115 \$	635 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,81 %	0,63 %	0,75 %	0,65 %	0,50 %	0,61 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Nouveau-Brunswick

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	183 \$	316 \$	420 \$	495 \$	624 \$	408 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,55 %	0,55 %	0,49 %	0,41 %	0,29 %	0,40 %
<b>Coût côté source</b>	5 \$	31 \$	65 \$	123 \$	244 \$	94 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,02 %	0,05 %	0,08 %	0,10 %	0,11 %	0,09 %
<b>Coûts combinés</b>	188 \$	347 \$	485 \$	618 \$	868 \$	501 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,57 %	0,60 %	0,56 %	0,51 %	0,40 %	0,49 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Québec

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	175 \$	271 \$	344 \$	476 \$	593 \$	372 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,53 %	0,46 %	0,39 %	0,37 %	0,24 %	0,34 %
<b>Coût côté source</b>	3 \$	22 \$	50 \$	84 \$	163 \$	64 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,01 %	0,04 %	0,06 %	0,07 %	0,07 %	0,06 %
<b>Coûts combinés</b>	178 \$	293 \$	394 \$	560 \$	755 \$	436 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,54 %	0,50 %	0,45 %	0,44 %	0,31 %	0,39 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Ontario

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	211 \$	301 \$	444 \$	515 \$	647 \$	424 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,52 %	0,41 %	0,40 %	0,32 %	0,20 %	0,30 %
<b>Coût côté source</b>	6 \$	21 \$	58 \$	96 \$	178 \$	72 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,01 %	0,03 %	0,05 %	0,06 %	0,06 %	0,05 %
<b>Coûts combinés</b>	217 \$	322 \$	502 \$	611 \$	825 \$	495 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,54 %	0,43 %	0,45 %	0,38 %	0,26 %	0,35 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Manitoba

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	230 \$	368 \$	489 \$	608 \$	823 \$	504 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,60 %	0,54 %	0,50 %	0,43 %	0,31 %	0,41 %
<b>Coût côté source</b>	7 \$	41 \$	102 \$	154 \$	233 \$	107 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,02 %	0,06 %	0,10 %	0,11 %	0,09 %	0,09 %
<b>Coûts combinés</b>	237 \$	408 \$	592 \$	762 \$	1 056 \$	611 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,62 %	0,60 %	0,60 %	0,54 %	0,40 %	0,50 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Saskatchewan

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	379 \$	544 \$	717 \$	946 \$	1,299 \$	777 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,92 %	0,77 %	0,67 %	0,63 %	0,48 %	0,60 %
<b>Coût côté source</b>	24 \$	114 \$	284 \$	467 \$	811 \$	340 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,06 %	0,16 %	0,26 %	0,31 %	0,30 %	0,26 %
<b>Coûts combinés</b>	403 \$	659 \$	1 001 \$	1 414 \$	2 110 \$	1 117 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,98 %	0,93 %	0,93 %	0,94 %	0,78 %	0,87 %

Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Alberta

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	311 \$	444 \$	536 \$	842 \$	716 \$	570 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,70 %	0,56 %	0,46 %	0,50 %	0,23 %	0,39 %
<b>Coût côté source</b>	59 \$	211 \$	399 \$	712 \$	1 553 \$	587 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,13 %	0,27 %	0,34 %	0,42 %	0,49 %	0,40 %
<b>Coûts combinés</b>	370 \$	655 \$	935 \$	1 554 \$	2 269 \$	1 157 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,84 %	0,83 %	0,80 %	0,92 %	0,71 %	0,80 %

## Coût pour les ménages, en 2030, du *Règlement sur les combustibles propres*, par quintile de revenu, Colombie-Britannique

	1 <sup>er</sup> quintile	2 <sup>e</sup> quintile	3 <sup>e</sup> quintile	4 <sup>e</sup> quintile	5 <sup>e</sup> quintile	Moyenne
<b>Coût côté consommation</b>	200 \$	260 \$	350 \$	445 \$	503 \$	352 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,56 %	0,36 %	0,32 %	0,29 %	0,16 %	0,26 %
<b>Coût côté source</b>	2 \$	14 \$	34 \$	51 \$	60 \$	32 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,01 %	0,02 %	0,03 %	0,03 %	0,02 %	0,02 %
<b>Coûts combinés</b>	202 \$	274 \$	384 \$	497 \$	564 \$	384 \$
<b>% du revenu disponible</b>	0,56 %	0,38 %	0,35 %	0,32 %	0,18 %	0,28 %

Source :

Bureau du directeur parlementaire du budget.

Note :

Les estimations du DPB se fondent en partie sur les données qui sous-tendent le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation présenté par ECCC. Le revenu disponible est calculé sur la base d'une politique de statu quo (y compris une augmentation de la redevance fédérale sur les combustibles à 170 \$ par tonne, ainsi que les politiques provinciales de tarification du carbone) dans laquelle le *Règlement sur les combustibles propres* n'est pas mis en œuvre. 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.

# Notes

---

<sup>1</sup> [Qu'est-ce que le Règlement sur les combustibles propres?](#) Environnement et Changement climatique Canada.

<sup>2</sup> [La réduction des émissions par la réglementation des gaz à effet serre.](#) Bureau du vérificateur général.

<sup>3</sup> [Qu'est-ce que le Règlement sur les combustibles propres?](#) Environnement et Changement climatique Canada.

<sup>4</sup> [La demande d'information IR0667 présentée par le DPB.](#)

<sup>5</sup> [L'étude d'impact de la réglementation pour le Règlement sur les combustibles propres.](#) La Gazette du Canada.

<sup>6</sup> Dans son analyse d'impact de la réglementation, ECCC a présenté une analyse des coûts-avantages du *Règlement sur les combustibles propres* au moyen du coût social du carbone (CSC) afin de représenter l'avantage qu'offre la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le DPB reconnaît, sans l'approuver, l'analyse coût-avantage qu'ECCC a présentée dans son analyse d'impact de la réglementation.

Le DPB ne présente pas d'analyses coûts-avantages sociaux ou d'analyses comparatives portant sur des politiques. Une fois que le gouvernement a exposé ses objectifs et les instruments de politique pour les atteindre, le DPB n'estime pas ensuite les avantages sociaux (monétisés) de la politique ou l'incidence économique et budgétaire de scénarios hypothétiques dans lesquels d'autres instruments de politique sont examinés.

<sup>7</sup> Voir les analyses distributives du DPB de mars 2023 intitulé [Analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles dans le cadre du Plan de réduction des émissions pour 2030](#) et de mars 2022 intitulé [Une](#)

[analyse distributive de la tarification fédérale du carbone dans le cadre du plan « Un environnement sain et une économie saine ».](#)

<sup>8</sup> Comme il est indiqué dans l'analyse d'impact de la réglementation d'ECCE, les exigences relatives à la réduction de l'intensité carbone après 2030 feront l'objet d'un examen et pourraient être modifiées.

<sup>9</sup> Voir le rapport de juin 2021 du DPB, intitulé [Au-delà de Paris : Réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada d'ici 2030.](#)

<sup>10</sup> Le DPB a également indiqué qu'il faudra peut-être du temps avant que ces percées technologiques se manifestent, ce qui signifie que l'incidence négative de la tarification du carbone sur l'économie pourrait se prolonger avant que des répercussions qui l'atténuent se concrétisent. Voir la note 7.

<sup>11</sup> Voir le rapport de novembre 2022 du DPB, intitulé [Les émissions mondiales de gaz à effet de serre et le PIB canadien.](#)

<sup>12</sup> Voir la note 7.

<sup>13</sup> Voir, par exemple : Fullerton, D., et Heutel, G. *Analytical General Equilibrium Effects of Energy Policy on Output and Factor Prices*. The B.E. Journal of Economic Analysis and Policy, vol. 10, n° 2, 2010. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

Rausch, S., Metcalf, G. E. et Reilly, J. M. *Distributional Impacts of Carbon Pricing: A General Equilibrium Approach with Micro-Data for Households*. Energy, 33: S20–S33, 2011. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

Williams III, R. C., Gordon, H., Burtraw, D., Carbone, J. C., et Morgenstern, R. D. *The initial incidence of a carbon tax across income groups*. National Tax Journal, vol. 68, n° 1, p. 195 à 213, 2015. [EN ANGLAIS SEULEMENT];

Goulder, L. H., Hafstead, M. A., GyuRim, K. et Xianling, L. *Impacts of a Carbon Tax Across US Household Income Groups: What Are the Equity-Efficiency*

*Trade-offs?* Journal of Public Economics, vol. 175, p. 44 à 64, 2019. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

<sup>14</sup> Par exemple, voir l'analyse d'équilibre partiel de la tarification du carbone de Winter, J., Dolter B. et Fellows, G. K. [\*Carbon Pricing Costs for Households and the Progressivity of Revenue Recycling Options in Canada\*](#). Canadian Public Policy, vol. 49, n° 1, p. 195 à 213, 2023. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

<sup>15</sup> Nos estimations du côté consommation reflètent aussi les volumes d'utilisation de combustible projetés par ECCC dans son analyse réglementaire.

<sup>16</sup> Notre supposition de transfert complet de l'augmentation des prix de l'essence et du diesel au côté consommation diffère probablement du transfert (partiel) du prix du combustible général par le modèle EC-PRO d'ECCC. Par conséquent, nos estimations du coût pour les ménages devraient être considérées comme des estimations de la limite supérieure.

<sup>17</sup> Plus précisément, pour obtenir le coût côté source, nous avons appliqué les estimations de l'impact d'ECCC (exprimées en pourcentage) aux projections du DPB concernant le revenu du travail et du capital (en termes nominaux). Nos estimations des coûts côté source tiennent également compte de la réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers payé et des transferts du gouvernement reçus par les ménages à cause de la baisse du revenu du travail et du capital attribuable au *Règlement sur les combustibles propres*.

<sup>18</sup> Dans notre analyse distributive de la redevance fédérale sur les combustibles, nous avons utilisé le modèle d'équilibre général calculable ENVISAGE ([\*Environmental Impact and Sustainability Applied General Equilibrium\*](#)) pour estimer les répercussions côté source sur le revenu des ménages.

<sup>19</sup> Nous excluons les territoires de notre analyse, faute de données disponibles.

<sup>20</sup> Pour obtenir de plus amples renseignements sur la méthodologie, veuillez consulter les rapports antérieurs du DPB :

[Une analyse distributive de la tarification fédérale du carbone dans le cadre du plan « Un environnement sain et une économie saine »](#) (mars 2022).

[Examen de l'analyse financière et distributive du système fédéral de tarification du carbone](#) (février 2020).

[Analyse financière et distributive du système fédéral de tarification du carbone](#) (avril 2019).

<sup>21</sup> Dans l'analyse du prix du combustible (équilibre partiel) présentée par ECCC dans le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation, les estimations à la limite supérieure pour l'essence et le diesel sont de 13 cents par litre et de 16 cents par litre (ajusté afin de tenir compte de l'inflation), respectivement (tableau 23). Les valeurs présentées dans la Figure 1 sont basées sur des résultats d'équilibre général (modélisation EC-PRO) et sont exprimées en termes nominaux.

<sup>22</sup> Selon Environnement et Changement climatique Canada, dans un scénario plus probable, certains crédits seraient vendus sur le marché des crédits (à la valeur marchande) et certains créés et utilisés par les fournisseurs principaux pour respecter leur propre exigence annuelle de réduction.

<sup>23</sup> Le LCFR, mis en œuvre en 2010, exige des fournisseurs de combustible qu'ils réduisent graduellement l'intensité carbone moyenne des combustibles qu'ils fournissent en Colombie-Britannique de 10 % avant 2020. En 2020, la Colombie-Britannique a élargi la Low Carbon Fuel Standard et fait passer l'exigence relative à la réduction de l'intensité carbone à 20 % d'ici 2030. Pour obtenir de plus amples renseignements,

veuillez consulter le : [New carbon-reduction requirements lower emissions on the road](#). [EN ANGLAIS SEULEMENT]

<sup>24</sup> Voir la note 5.

<sup>25</sup> En vertu de la *Renewable Diesel Act*, les distributeurs de combustible doivent aussi inclure une teneur en diesel renouvelable de 2 %. La province a également un mandat d'avoir une teneur en éthanol de 7,5 %. Extrait du site suivant : [Qu'est-ce que le Règlement sur les combustibles propres?](#)

RP-2223-004-S\_e

T\_RP\_3.0.0

© Bureau du directeur parlementaire du budget, Ottawa, Canada, 2023