



# EXAMEN DES RÉDUCTIONS ACCORDÉES À L'ÉGARD DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS

Regard CFFP R2025/05

MICHAEL ROBERT-ANGERS  
LUC GODBOUT

JANVIER 2025

## REMERCIEMENTS

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke tient à remercier de son appui renouvelé le ministère des Finances du Québec et désire lui exprimer sa reconnaissance pour le financement dont elle bénéficie afin de poursuivre ses activités de recherche.

## MISSION DE LA CHAIRE DE RECHERCHE EN FISCALITÉ ET EN FINANCES PUBLIQUES

Depuis plus de 20 ans, la mission de la Chaire est à la fois de développer la recherche multidisciplinaire et de diffuser des connaissances sur les enjeux socio-économiques relatifs à la politique fiscale et aux finances publiques.

Pour plus de détails sur la CFFP, visitez son site Internet à l'adresse : <http://cftp.recherche.usherbrooke.ca>.

**Luc Godbout** est professeur titulaire à l'Université de Sherbrooke et chercheur principal à la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques.

**Michael Robert-Angers** est chercheur à la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke.

Les auteurs collaborent aux travaux de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, qu'ils remercient pour l'appui financier qui a rendu possible la réalisation de cette étude.

Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques  
École de gestion, Université de Sherbrooke  
2500, boulevard de l'Université  
Sherbrooke (Québec) J1K 2R1  
[cftp.eg@USherbrooke.ca](mailto:cftp.eg@USherbrooke.ca)

Pour citer ce texte :

Michael ROBERT-ANGERS et Luc GODBOUT (2025), *Examen des réductions accordées à l'égard de la taxe sur les carburants*, Regard n° 2025-05, Université de Sherbrooke, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 17 p.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. MISE EN CONTEXTE</b> .....	1
<b>2. LES PRINCIPAUX PARAMÈTRES DES RÉDUCTIONS DE LA TAXE SPÉCIFIQUE SUR LES CARBURANTS</b> .....	3
2.1 Réduction pour régions frontalières.....	3
2.2 Réduction pour régions éloignées .....	6
<b>3. CONSTATS ET OPTIONS DE POLITIQUES POUR LES RÉDUCTIONS DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS</b> .....	12
3.1 Possibilités d'optimisation, réduction pour régions frontalières .....	14
3.2 Possibilités d'optimisation, réduction pour régions périphériques et spécifiques .....	15

## 1. MISE EN CONTEXTE

Depuis le début des années 1980, le gouvernement du Québec consent des réductions de taxe sur les carburants<sup>1</sup>. Ces réductions sont de deux ordres et visent deux objectifs distincts :

Dans le cas de la réduction consentie aux régions frontalières, l'on vise à soutenir la position concurrentielle des détaillants québécois établis près des frontières par rapport à celle de leurs concurrents situés dans des juridictions limitrophes du Québec<sup>2</sup>. L'on cherche principalement à conserver au Québec les retombées économiques associées aux activités des détaillants de carburant.

Dans le cas de la réduction consentie aux régions éloignées, l'on cherche plutôt à réduire le prix des carburants généralement plus élevé dans les régions éloignées des grands centres urbains en raison des coûts liés au transport<sup>3</sup>. Il s'agit ici d'une mesure d'« équité » entre les Québécois, peu importe leur localisation sur le territoire, aplanissant l'effet du coût de transport du carburant répercuté dans le prix à la pompe.

Depuis la mise en place de ces allègements, des changements sont intervenus en lien avec ces mesures. Parmi ceux-ci on relève d'abord la mise en place d'une réduction des droits d'immatriculation aux résidents des régions éloignées en 1995 et qui devait remplacer la réduction consentie aux régions éloignées. Ensuite, depuis 2011, les recettes tirées de la taxe sur les carburants, des droits d'immatriculation de véhicules et des droits sur les permis de conduire sont versées au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)<sup>4</sup>, notamment chargé du financement de l'entretien et du développement du réseau routier. Enfin, les taux de réductions accordées ont été modifiés à quelques reprises depuis leur mise en place. La dernière modification porte sur la réduction consentie aux régions frontalières qui a fait l'objet d'une bonification en 2015 afin de soutenir la compétitivité des détaillants d'essence québécois<sup>5</sup>.

Les données statistiques montrent effectivement des écarts de prix à la pompe entre le prix moyen constaté au Québec et les prix en vigueur près des frontières chez nos voisins immédiats. De même, la composante transport du prix des carburants est plus élevée en région éloignée.

On peut néanmoins se demander si les réductions consenties permettent d'atteindre leurs objectifs avec efficacité. De même, il est pertinent d'identifier les impacts négatifs associés à ces mesures. Après avoir fait un survol des deux réductions, l'analyse met en évidence diverses statistiques en vue de statuer si les objectifs du gouvernement sont atteints à l'aide de celles-ci.

---

<sup>1</sup> Ces réductions ont été mises en place en 1982 dans le cas des régions frontalières, en 1985 dans le cas des régions éloignées.

<sup>2</sup> Québec, ministère des Finances (2024) *Dépenses fiscales – Édition 2023*, p. C. 405.

<sup>3</sup> *Ibid*, p. C. 406.

<sup>4</sup> *Loi sur le ministère des Transports*, RLRQ, c. M-28, art. 12.30.

<sup>5</sup> Québec, ministère des Finances (2015) *Budget 2015-2016 – Renseignements additionnels*, p. A. 130.

### **ANALYSES DES DÉPENSES FISCALES 2024 DE LA CFFP**

Le Budget du Québec 2024-2025, présenté en mars 2024, a fait état de déficits pour l'ensemble des années présentées et d'écarts à résorber à partir de 2025-2026. Le gouvernement y maintenait aussi l'engagement de retourner à l'équilibre budgétaire, après versements au Fonds des générations, au plus tard en 2029-2030.

Ainsi, en vue de combler les écarts à résorber et reprendre le chemin de l'équilibre budgétaire, le gouvernement a notamment annoncé l'examen de l'ensemble de ses dépenses fiscales et budgétaires. Les décisions prises à la suite de ces examens feraient donc partie du plan de retour à l'équilibre qui doit être présenté au moment du Budget 2025-2026 au printemps 2025.

La CFFP, étant donné son expertise, s'est nécessairement sentie interpellée par l'annonce du gouvernement, que ce soit en lien avec la nécessité de retrouver l'équilibre budgétaire ou avec l'examen des dépenses fiscales. En effet, à plusieurs reprises, des écrits d'un ou de plusieurs membres de l'équipe de la CFFP ont rappelé l'importance de la Loi sur l'équilibre budgétaire et de son respect. Puis, d'autres écrits ont abordé des mesures fiscales sous divers angles.

Ainsi, dès avril, l'équipe de la CFFP a décidé de se mobiliser pour entreprendre, à son initiative, une série de travaux avec en filigrane le thème « Analyses des dépenses fiscales 2024 ». Précisons que, bien que du côté du gouvernement l'enjeu financier ressorte comme le principal angle de révision, il ne s'agit pas du principal guide des analyses et des réflexions de la CFFP.

Le présent document fait ainsi partie des travaux « Analyses des dépenses fiscales 2024 de la CFFP ». Les autres travaux ainsi qu'une brève description du processus entrepris en avril sont rassemblés sur une même page du site de la CFFP à l'adresse suivante :

[https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/depenses\\_fiscales\\_analyses\\_cffp/](https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/depenses_fiscales_analyses_cffp/)

Bonne lecture !

## 2. LES PRINCIPAUX PARAMÈTRES DES RÉDUCTIONS DE LA TAXE SPÉCIFIQUE SUR LES CARBURANTS

La taxe sur les carburants du Québec se calcule au volume (litre) et s'applique à la fois sur l'essence et le diésel. En 2024 les taux applicables au Québec sont présentés au Tableau 1.

Tableau 1. Taux de taxe spécifique sur les carburants selon le type, 2024, par litre

Carburant	Taxe d'accise fédérale	Taxe sur les carburants (Qc)
Essence sans plomb	10 cents	19,2 cents
Mazout non coloré (diésel)	4 cents	20,2 cents

Sources : REVENU QUÉBEC, *Taux de la taxe sur les carburants*, en ligne : <https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/taxes/taxe-sur-les-carburants/taux-de-la-taxe/> et AGENCE DU REVENU DU CANADA, *Taux de taxe d'accise*, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/currate/taux-taxes-accise-mise-a-jour-aout-2006.html>.

### 2.1 Réduction pour régions frontalières

La réduction du taux de la taxe sur les carburants (essence) dans les régions frontalières avec un état américain, l'Ontario ou le Nouveau-Brunswick est présentée au tableau 2. Les taux de réduction sont consentis aux établissements de distribution de carburant qui se situent dans un rayon de 20 km (plus court chemin carrossable) de la frontière. Un établissement de distribution de carburant doit se trouver de l'autre côté de la frontière, à moins de 20 km par voir carrossable de ce point de contact<sup>6</sup>.

Tableau 2 : Réductions de taxe sur le carburant appliquées sur l'essence dans les régions frontalières avec l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et les États-Unis, selon la distance de la frontière, 2024

Distance de la frontière	Cents/litre Ontario, Nouveau-Brunswick	Cents/litre États-Unis
À moins de 5 km	8	12
De 5 km à moins de 10 km	6	9
De 10 km à moins de 15 km	4	6
De 15 km à moins de 20 km	2	3

**Note** : Si la région frontalière est comprise dans une région périphérique ou spécifique, le taux de réduction applicable est celui qui est le plus favorable. Aucune réduction n'est accordée sur le mazout non coloré.

**Source** : Revenu-Québec, *Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec en vigueur à partir du 1er avril 2015, CA-1 2017-06*.

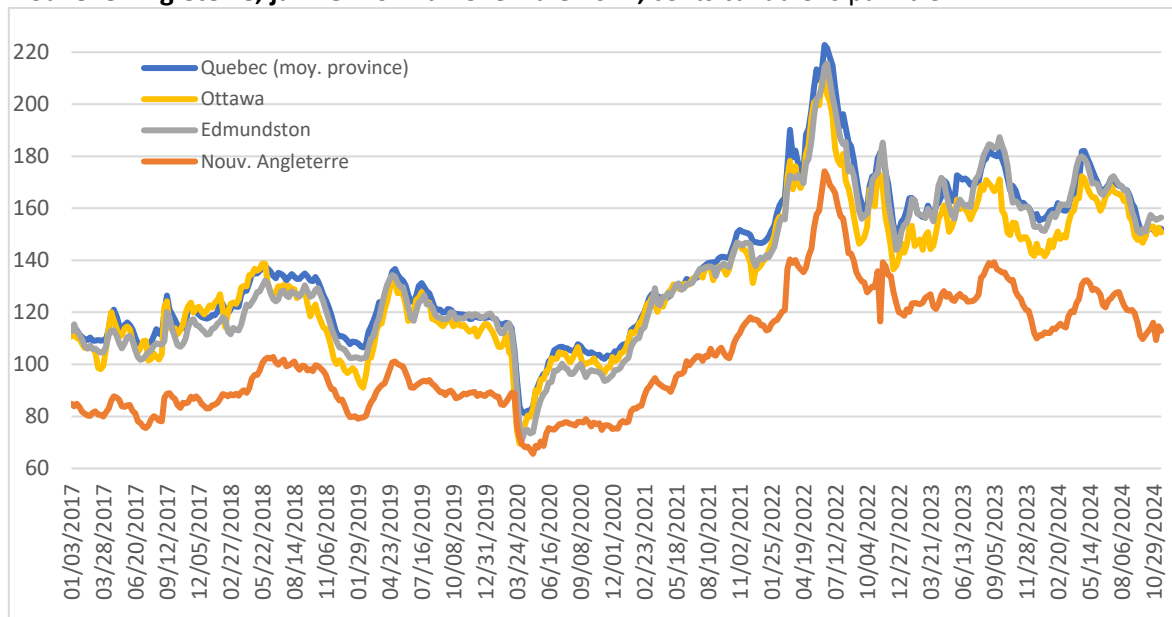
Depuis 2017<sup>7</sup>, le prix à la pompe moyen observé au Québec est généralement plus élevé que le prix observé près de la frontière québécoise au Nouveau-Brunswick (donnée Edmunston), en Ontario (donnée Ottawa) et en Nouvelle-Angleterre (figure 1).

<sup>6</sup> Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants, art. 2R1 et 2R3.

<sup>7</sup> Année la plus reculée pour laquelle l'ensemble des données analysées est diffusé par la Banque de données consultée.

- Le prix moyen au Québec est estimé en moyenne à 4 cents de plus que celui observé à Edmunston, ville située au Nouveau-Brunswick à une dizaine de kilomètres de la frontière;
- Le prix moyen au Québec est estimé en moyenne à 6,4 cents de plus que celui observé à Ottawa (Ontario), ville séparée de Gatineau (Québec) par la rivière des Outaouais. Dans ce cas, l'écart a bondi en juillet 2022 (atteignant 23,4 cents) à la suite de la réduction temporaire de la taxe sur les carburants de l'Ontario. Depuis mars 2024 l'écart est plutôt de 5,4 cents ;
- Le prix moyen au Québec est estimé en moyenne à 34,9 cents de plus que celui observé du côté de la Nouvelle-Angleterre sur la période étudiée. Cet écart est sensible aux variations de taux de change, mais ne fut pas inférieur à 11,9 cents (fin mars 2020, au début de la pandémie de COVID-19) et a atteint jusqu'à 64,9 cents (nov. 2022).

Figure 1 : **Prix à la pompe de l'essence ordinaire, moyenne québécoise, Ottawa, Edmunston et Nouvelle-Angleterre, janvier 2017 à novembre 2024, cents canadiens par litre**



Sources : Kalibrate - full Monty, Energy information administration et Yahoo Finance.

Comme le Québec, les provinces canadiennes et les états américains voisins appliquent des taxes sur le carburant<sup>8</sup>. Cependant, les taux de taxe appliqués par ceux-ci sont plus bas qu'au Québec. Bien que plusieurs autres facteurs interviennent dans le prix à la pompe, notamment les taxes de vente et les taxes carbone, il s'agit d'un élément qui contribue aux différences de prix à la pompe observées depuis 2017. Actuellement, les différences de niveaux de taxes prélevées par le Québec, et les États et provinces voisins sont d'environ 10 cents le litre.

<sup>8</sup> Le gouvernement fédéral ne consent pas de réduction de la taxe d'accise sur l'essence et le diesel aux détaillants situés près de la frontière américaine.

Tableau 3 : Taxes spécifiques sur les carburants, essence, 2024, cents canadiens par litre

	Taxe Province/État	Taxe fédérale	Taxe spécifique totale
Québec	19,2	10	29,2
Ontario	14,7 (9)*	10	24,7 (19)
Nouveau-Brunswick	10,9	10	20,9
New York (État)	9,3	6,7	16,0
Vermont	11,8	6,7	18,5
New Hampshire	8,6	6,7	15,3
Maine	11,4	6,7	18,0

**Note \*** : Du 1<sup>er</sup> juillet 2022 au 30 juin 2025, le taux de la taxe sur l'essence sans plomb passe de 14,7 cents le litre à 9,0 cents le litre en Ontario, une réduction de 5,7 cents le litre. Voir : Ontario, *Taxe sur l'essence* <<https://www.ontario.ca/fr/document/taxe-sur-lessence#:~:text=Taux%20de%20la%20taxe%20sur%20l'essence,-Les%20taux%20de&text=14%2C7%20%2A%20le%20litre,5%2C7%20cents%20le%20litre>>.

**Sources** : Canada, Fuel consumption levies in Canada <https://natural-resources.canada.ca/our-natural-resources/domestic-and-international-markets/transportation-fuel-prices/fuel-consumption-taxes-canada/18885>, Energy information administration, Federal and state motor fuel taxes et yahoo Finance.

### *Logique économique de la réduction*

Les consommateurs sont mobiles et ceux-ci ont la possibilité de s'approvisionner en carburant chez les détaillants affichant des prix de vente plus bas, que ceux-ci soient situés d'un côté ou de l'autre de la frontière québécoise.

Les vendeurs au détail paient la taxe sur le carburant à l'agent-percepteur et perçoivent la taxe sur les carburants lors de toute vente au détail<sup>9</sup>. Bien que ce ne soit pas toujours le cas, une réduction de la taxe sur les carburants leur permet par conséquent de répercuter cet allègement dans leur prix à la pompe et ainsi d'être plus compétitifs face aux détaillants de l'extérieur du Québec qui ne sont pas soumis au même niveau de taxe.

Par ailleurs, pour le consommateur l'économie espérée d'un approvisionnement à l'extérieur du Québec est inversement proportionnelle à la distance qui doit être effectuée pour se procurer le carburant, cette distance générant des coûts de déplacement et d'opportunités relatifs au temps consacré à ce déplacement. Il est donc adéquat d'abaisser progressivement la réduction de la taxe lorsque l'on s'éloigne de la frontière<sup>10</sup>.

Le taux de réduction à consentir pour désinciter à s'approvisionner à l'extérieur du Québec est cependant difficile à estimer, particulièrement dans le cas d'un achat de carburant aux États-Unis qui implique un passage aller-retour aux postes douaniers et la prise en charge du taux de change.

### *Illustration de l'effet de la mesure*

Les villes de Gatineau et Ottawa sont situées de part et d'autre de la frontière Québec-Ontario et les coûts supplémentaires de s'approvisionner en carburant à Ottawa pour un résident de Gatineau

<sup>9</sup> Loi concernant la taxe sur les carburants, art. 51.1 et 51.2.

<sup>10</sup> Federal Trade Commission (2004) *The petroleum industry: Mergers, structural change, and antitrust enforcement*. Staff report, Federal Trade Commission, p. 226.



(coûts de déplacement et coût d'opportunité) sont limités, d'autant plus qu'une part de la population de Gatineau occupe un emploi à Ottawa. La figure 2 montre toutefois que la réduction de la taxe sur le carburant a pour effet de ramener le prix à la pompe de l'essence à un niveau similaire de part et d'autre de la frontière, et ainsi d'annuler les économies espérées d'un approvisionnement en carburant à Ottawa. En fait, depuis 2017 la différence moyenne de prix à la pompe Gatineau-Ottawa est de -1,3 cent, et ce, malgré la baisse de taxe sur l'essence de 5,7 cents consentie en Ontario depuis juillet 2022. Depuis mars 2024 l'écart est de -5,3 cents en moyenne.

Figure 2 : Prix à la pompe de l'essence ordinaire, Gatineau et Ottawa, janvier 2017 à novembre 2024, cents par litre



Source : Kalibrate - full Monty.

## 2.2 Réduction pour régions éloignées

Une réduction de la taxe sur les carburants s'applique aux régions périphériques et, dans la logique de la réduction consentie aux régions frontalières, cette réduction est éliminée progressivement lorsque l'on s'éloigne des territoires éloignés (et que l'on se rapproche des grands centres). Le tableau 4 présente les paramètres de ces réductions. Il est à noter que tandis qu'aucune réduction n'est consentie sur le carburant diesel dans le cas des régions frontalières, une réduction à des taux différents est accordée sur le mazout non coloré dans les régions périphériques et spécifiques<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> La présente analyse se concentre sur les réductions consenties à l'égard de l'essence.

Tableau 4 : Réductions de taxe sur le carburant appliquées sur l'essence dans les régions périphériques et spécifiques, 2024

	cents/litre		cents/litre
Régions périphériques *	4,65	Régions spécifiques**	2,30
Périphériques tampon (moins de 5 km)	4,65	Spécifiques tampon (moins de 10 km)	1,2
Périphériques tampon (de 5 à moins de 10 km)	3,10		
Périphériques tampon (de 10 à moins de 15 km)	1,7		
Périphériques tampon (de 15 à moins de 20 km)	0,2		

**Notes :** Si la région est comprise dans une région frontalière, le taux de réduction applicable est celui qui est le plus favorable.

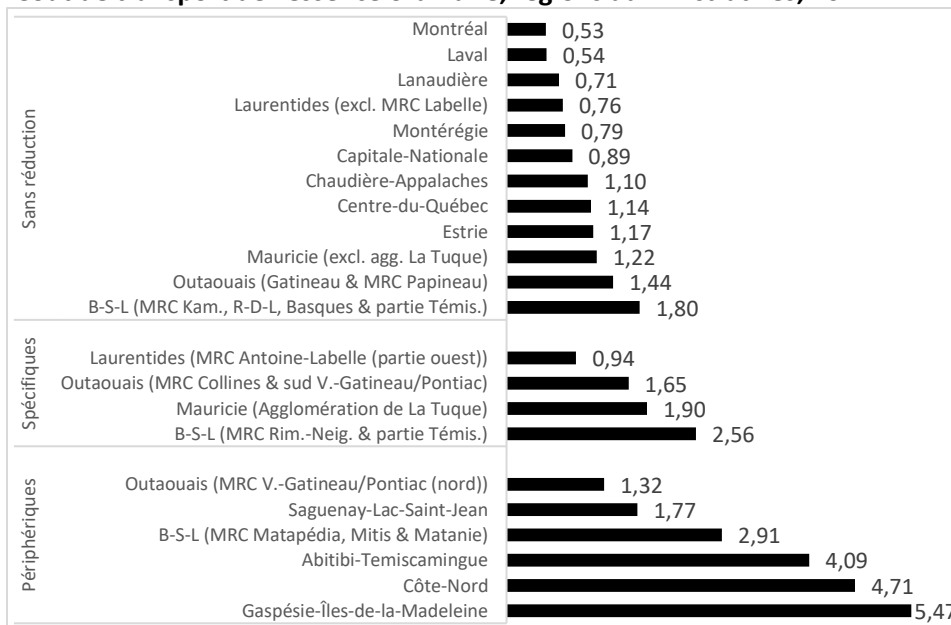
\* Les comtés suivants (carte électorale de 1992) : Abitibi-Est, Abitibi-Ouest, Bonaventure, Chicoutimi, Dubuc, Duplessis, Gaspé, Îles-de-la-Madeleine, Jonquière, Lac-Saint-Jean, Matane, Matapédia, Roberval, Rouyn-Noranda-Témiscamingue, Saguenay, Ungava et une partie des comtés de Pontiac, Lavolette et Gatineau.

\*\* Le comté de Rimouski et une partie des comtés de Labelle, Lavolette, Pontiac et Gatineau (carte électorale de 1992).

**Source :** Revenu-Québec, Tableau des taux de taxe applicables dans les différentes régions du Québec en vigueur à partir du 1er avril 2015, CA-1 2017-06.

La Régie de l'énergie estime le coût du transport du carburant en vue d'approvisionner les détaillants des différentes régions administratives du Québec. Celui-ci est plus élevé dans les régions périphériques et spécifiques par rapport à ce coût dans les régions qui ne bénéficient pas de réduction. En 2024, le coût du transport de l'essence ordinaire dans les régions qui ne bénéficient pas de réduction est en moyenne de 1 cent le litre. Ce coût surpasse toutefois 4 cents le litre pour les régions périphériques de Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Côte-Nord et Abitibi-Témiscamingue.

Figure 3 : Coût de transport de l'essence ordinaire, régions administratives, 2024



**Note :** Nord-du-Québec non considéré pour l'analyse.

**Source :** Régie de l'énergie (années multiples) *Indicateur quotidien du coût d'acquisition.*

Dans l'ensemble des MRC, si l'on fait exception de la MRC de la Minganie (8,68 cents), des Îles-de-la-Madeleine (10,26 cents) et de la MRC de la Côte de Gaspé (6,48 cents), la réduction de taxe sur le carburant permet cependant de couvrir le surcoût de transport en 2024 en tenant compte du coût moyen de transport du carburant des régions ne bénéficiant pas de réduction (1 cent le litre) comme le montre le tableau 5.

En fait, dans certaines MRC du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Outaouais, les réductions consenties peuvent même surpasser le surcoût de transport de plus de 4 cents le litre.

Tableau 5 : **Surcoût du transport de l'essence net dans les MRC périphériques et spécifiques,**  
cents - 2024

		Coût du transport (a)	Réduction consentie (b)	Surcoût net (a-b-coût transport sans réduction (1 cent/litre))
<b>Bas-Saint-Laurent</b>				
MRC La Matapédia, La Mitis & La Matanie	Périphérique	2,91	4,65	-2,74
MRC Rimouski-Neigette & partie de MRC Témiscouata	Spécifique	2,56	2,30	-0,31
<b>Saguenay - Lac-Saint-Jean</b>				
MRC Lac-Saint-Jean-Est	Périphérique	1,76	4,65	-3,89
MRC Le Domaine-du-Roy	Périphérique	1,81	4,65	-3,84
MRC Le Fjord-du-Saguenay & Maria-Chapdelaine	Périphérique	1,94	4,65	-3,71
Saguenay (Chicoutimi & La Baie)	Périphérique	1,82	4,65	-3,83
Saguenay (Jonquière)	Périphérique	1,52	4,65	-4,13
<b>Mauricie</b>				
Agglomération de La Tuque	Spécifique	1,9	2,30	-1,40
<b>Outaouais</b>				
MRC La Vallée-de-la-Gatineau/Pontiac (nord)	Périphérique	1,32	4,65	-4,33
MRC Collines-de-l'Outaouais & sud de Vallée-de-la-Gatineau/Pontiac	Spécifique	1,65	2,30	-1,65
<b>Abitibi-Témiscamingue</b>				
MRC Abitibi & Abitibi-Ouest	Périphérique	3,76	4,65	-1,89
MRC La Vallée-de-l'Or	Périphérique	3,78	4,65	-1,87
MRC Témiscamingue	Périphérique	4,25	4,65	-1,40
Rouyn-Noranda	Périphérique	4,58	4,65	-1,07
<b>Côte-Nord</b>				
MRC La Haute-Côte-Nord	Périphérique	2,44	4,65	-3,21
MRC Manicouagan	Périphérique	4,01	4,65	-1,64
MRC Minganie	Périphérique	8,68	4,65	3,03
MRC Sept-Rivières	Périphérique	3,72	4,65	-1,93
<b>Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine</b>				
Les Îles-de-la-Madeleine	Périphérique	10,26	4,65	4,61
MRC Avignon	Périphérique	2,65	4,65	-3,00
MRC Bonaventure	Périphérique	4,51	4,65	-1,14
MRC La Côte-de-Gaspé	Périphérique	6,48	4,65	0,83
MRC La Haute-Gaspésie	Périphérique	3,41	4,65	-2,24
MRC Le Rocher-Percé	Périphérique	5,5	4,65	-0,15
<b>Laurentides</b>				
MRC Antoine-Labelle (partie ouest)	Spécifique	0,94	2,3	-2,36

Source : Régie de l'énergie (2024) *Indicateur quotidien du coût d'acquisition.*

### ***Logique économique de la réduction***

On invoque l'équité afin de justifier la réduction du prix du carburant en région éloignée. Le coût du transport routier y occupant une place plus prépondérante dans les échanges que dans les grands centres<sup>12</sup>. Par conséquent, un prix plus élevé y affecte davantage le développement économique.

### ***Illustration de l'effet de la mesure***

Bien que d'autres facteurs soient à prendre en compte dans l'établissement du prix à la pompe, la réduction de la taxe sur le carburant contribue à ramener le prix moyen à la pompe de l'essence ordinaire des régions périphériques non loin du prix moyen des régions où aucune réduction n'est consentie. Sur la période 2017-2024, le prix moyen en vigueur dans les régions périphériques ne fut que de 0,1 cent supérieur à celui des régions sans réduction<sup>13</sup>. Dans le cas des régions aux statuts mixtes, le prix moyen à la pompe de l'essence ordinaire y fut inférieur à celui des régions sans réduction de 1,6 cent sur la période.

Le tableau 5 montre également que le prix à pompe de l'essence ordinaire fut systématiquement plus faible dans les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Outaouais<sup>14</sup> que dans les régions où l'ensemble des MRC ne bénéficient pas de réduction. Pour ces deux régions, les écarts à la baisse les plus importants sont constatés en 2024 (7 premiers mois de l'année), puis en 2023.

---

<sup>12</sup> Lambert, L. et A. Dumais (2000) *Rapport d'enquête sur les fluctuations des prix de vente de l'essence et du carburant diesel d'octobre 1998 au 31 décembre 1999 et ce, dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay/Lac-Saint-Jean et de la Haute-Mauricie*, Régie de l'énergie du Québec, 92 p.

<sup>13</sup> Majorations de la taxe sur les carburants de 3 cents sur le territoire de la région métropolitaine et de 1 cent dans la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine pour le financement du transport collectif prises en compte.

<sup>14</sup> Une partie de la région de l'Outaouais bénéficie de la réduction pour régions frontalières.

Tableau 5 : Évolution des prix annuels moyens à la pompe de l'essence ordinaire, par région administrative entre 2017 et 2024

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (7 m)	Moyenne
<u>Bas-Saint-Laurent (part. périphérique)</u>	<u>114,9</u>	<u>128,8</u>	<u>125,3</u>	<u>107,1</u>	<u>136,0</u>	<u>182,0</u>	<u>171,3</u>	<u>169,0</u>	<u>141,8</u>
<b>Saguenay-Lac-Saint-Jean (périphérique)</b>	<b>113,2</b>	<b>125,0</b>	<b>117,3</b>	<b>98,9</b>	<b>127,4</b>	<b>172,9</b>	<b>157,5</b>	<b>157,0</b>	<b>133,7</b>
Capitale-Nationale	111,6	125,4	119,2	103,7	136	181,1	171,6	170,3	139,9
<u>Mauricie (part. périphérique)</u>	<u>113,0</u>	<u>125,4</u>	<u>120,0</u>	<u>102,8</u>	<u>133,3</u>	<u>179,4</u>	<u>166,2</u>	<u>165,0</u>	<u>138,1</u>
Estrie	113,7	127,1	121,9	103,0	131	178,6	165,7	166,5	138,4
Montréal	121,2	133,9	126,5	106,8	136,9	179,2	167,5	171,3	142,9
<u>Outaouais (part. périphérique)</u>	<u>110,4</u>	<u>123,5</u>	<u>117,8</u>	<u>99,2</u>	<u>130</u>	<u>173,4</u>	<u>158,3</u>	<u>158,3</u>	<u>133,9</u>
<b>Abitibi-Témiscamingue (périphérique)</b>	<b>114,8</b>	<b>128,1</b>	<b>122,7</b>	<b>105,7</b>	<b>132,1</b>	<b>180,3</b>	<b>168,1</b>	<b>169,4</b>	<b>140,2</b>
<b>Côte-Nord (périphérique)</b>	<b>116,0</b>	<b>129,0</b>	<b>124,1</b>	<b>104,6</b>	<b>133,9</b>	<b>180,1</b>	<b>170,3</b>	<b>170,5</b>	<b>141,1</b>
<b>Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (périphérique)</b>	<b>118,1</b>	<b>131,9</b>	<b>128,0</b>	<b>109,5</b>	<b>138,8</b>	<b>182,7</b>	<b>171,3</b>	<b>171,9</b>	<b>144,0</b>
Chaudière-Appalaches	111,9	124,9	118,5	103,1	134,5	180,0	168,4	167,8	138,6
Laval	119,7	132,9	126,6	107,0	137,1	179,4	167,6	170,9	142,7
Lanaudière	115,2	127,7	122,6	102,9	131,8	176,0	162,0	162,9	137,6
<u>Laurentides (part. périphérique)</u>	<u>113,6</u>	<u>127,0</u>	<u>123,0</u>	<u>103,5</u>	<u>133,1</u>	<u>177</u>	<u>163,3</u>	<u>165,4</u>	<u>138,2</u>
Montérégie	116,5	129,3	123,2	103,4	131,9	177,2	164,2	166,7	139,1
Centre-du-Québec	112,5	125,3	120,4	100,4	130,4	179,3	165,6	165,5	137,4
<i>Prix moyen selon la zone</i>									
<b>100 % périphérique</b>	<b>115,5</b>	<b>128,5</b>	<b>123,0</b>	<b>104,7</b>	<b>133,1</b>	<b>179</b>	<b>166,8</b>	<b>167,2</b>	<b>139,7</b>
<u>part. périphérique</u>	<u>113,0</u>	<u>126,2</u>	<u>121,5</u>	<u>103,2</u>	<u>133,1</u>	<u>178,0</u>	<u>164,8</u>	<u>164,4</u>	<u>138,0</u>
régions sans réduction	115,3	128,3	122,4	103,8	133,7	178,9	166,6	167,7	139,6

**Note** : Nord du Québec non inclus à l'analyse.

**Source** : Régie de l'énergie (années multiples) *Essence ordinaire – prix moyen affiché par région administrative du Québec*, moyennes mensuelles cumulatives.

Il est à noter que les régions où le prix de l'essence ordinaire est le plus élevé en moyenne entre 2017 et 2023, si l'on retranche les majorations de la taxe sur les carburants de 3 cents à Montréal et Laval et de 1 cent en Gaspésie, sont aussi les régions où la différence entre le prix de détail avant l'ajout de taxes et le prix de gros est la plus élevée. Ceci tend à indiquer que les réductions consenties dans certains établissements des régions périphériques ne sont pas entièrement transférées aux consommateurs (tableau 6).

Tableau 6 : **Moyenne annuelle de la différence entre le prix à la pompe hors taxe et le prix de gros**, par région administrative entre 2017 et 2023

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Moy. 2017-2023
<i>Bas-St-Laurent</i>	8,6	8,6	8,8	10,1	9,4	13,8	15,8	10,7
Saguenay-Lac-Saint-Jean	9,5	8,3	4,5	6,2	4,7	9,8	6,9	7,1
Capitale-Nationale	4,2	4,4	2,2	5,9	7,8	12,1	15,3	7,4
Mauricie	5,8	5,1	3,5	6	7,2	10,6	10,4	6,9
Estrie	6,3	6,3	4,6	4,5	3,3	9,7	10,1	6,4
Montréal	8,4	7,2	5,9	6,2	6,2	8,1	9	7,3
Outaouais	7,6	6,9	3,9	5,2	6,2	8,8	7,1	6,5
<i>Abitibi-Témiscamingue</i>	9,8	9,4	8	11,5	7,5	13,8	14,1	10,6
<i>Côte-Nord</i>	9,4	9,3	7,7	8,5	8,6	13,2	15,1	10,3
<i>Gaspésie-Îles-de-la Madeleine</i>	9,6	9,8	9,6	11,3	10,3	13,3	15	11,3
Chaudière-Appalaches	4,8	4,3	1,9	5,5	6,4	11,2	12,3	6,6
Laval	7,3	6,7	6	6,5	6,2	8,4	9,1	7,2
Lanaudière	5,9	4,7	3,8	3,9	3,5	6,8	6	4,9
Laurentides	4	4	4	4,7	3,9	7,3	6,7	4,9
Montérégie	5,9	5,4	4,2	4,5	3,9	8,3	7,7	5,7
Centre-du-Québec	4,8	4,2	3,7	3,1	4,5	10,8	9,9	5,9

Source : Robert Clark (2024) *Étude sur le marché de la vente au détail de l'essence au Québec – Rapport soumis au ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie*, Tableau 2, p. 21.

### ***Un allègement qui bénéficie d'un sursis permanent ?***

En 1995, constatant que les réductions de taxes ne sont pas nécessairement reflétées aux consommateurs, le ministre des Finances annonce l'abolition de la réduction de taxe sur les carburants consentie aux régions périphériques et spécifiques. À l'époque, ces réductions s'élevaient respectivement à 6,65 et 3,32 cents le litre pour l'essence.

La réduction de taxe sur les carburants doit alors être remplacée par des réductions sur les droits d'immatriculation (afin d'assurer que la réduction ne soit pas absorbée par les marges des détaillants et atteigne réellement les consommateurs)<sup>15</sup>. Le 9 mai 1995, lors du dépôt du budget 1995-1996 M. Jean Campeau, alors ministre des Finances, présentait cette mesure de la façon suivante<sup>16</sup> :

« Enfin, nous remplaçons le mécanisme inefficace de réduction de la taxe sur les carburants pour venir véritablement en aide aux résidents de plusieurs régions du Québec.

Le gouvernement accorde présentement des rabais de taxe sur les carburants qui, malheureusement, ne profitent pas aux résidents de ces régions. Ils servent plutôt aux

<sup>15</sup> Québec, *Budget 1995-1996, Discours sur le budget*, p. 10-11 et 40 et suiv.

<sup>16</sup> *Ibid.* p. 10-11.

compagnies pétrolières qui, dans bien des cas, encaissent le rabais sans réduire le prix du carburant.

Ce mécanisme inefficace sera éliminé le 1<sup>er</sup> juillet prochain. Les compagnies pétrolières auront le temps de corriger leurs politiques de prix pour prévenir l'augmentation des prix à la pompe. En contrepartie, ce budget donnera un avantage réel aux résidents de ces régions. J'annonce donc une baisse de 50 \$ des droits d'immatriculation pour les résidents de la plupart des comtés de l'Abitibi-Témiscamingue, du nord de l'Outaouais, du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec. Par ailleurs, j'annonce une baisse de 25 \$ de ces droits dans des régions un peu plus rapprochées des grands centres, à savoir le comté de Rimouski et certaines parties des comtés de Labelle, Laviolette, Pontiac et Gatineau. Ces réductions prendront effet le 1<sup>er</sup> novembre prochain, le temps de modifier les systèmes informatiques de la Société de l'assurance automobile du Québec. »

À la suite de ce budget, la réduction des droits d'immatriculation relatifs aux véhicules de promenade est effectivement implantée et cette réduction existe toujours aujourd'hui. Par conséquent, les résidents de la zone spécifique et de la zone périphérique bénéficient d'allègements de leur coût d'immatriculation s'élevant à respectivement à 26 \$ et 52 \$ en 2024.

Tableau 7 : **Coût du renouvellement de l'immatriculation – Véhicules de promenade, 2024**

Véhicule de 3 000 kg ou moins	Droit (\$)
Droit d'immatriculation	133
Région spécifique	107
Région périphérique	81

Source : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade>

Cependant, paradoxalement, le gouvernement du Québec modifie sa décision à l'égard de la taxe sur les carburants le 29 juin 1995. Devant la menace des pétrolières de refiler la hausse aux consommateurs et les pressions des délégués régionaux, la réduction de la taxe sur les carburants ne fut pas éliminée comme prévu au départ, mais plutôt abaissée<sup>17</sup>. Un groupe de travail fut formé en vue d'examiner les déterminants du prix des carburants en région éloignée, mais les réductions alors établies sont toujours en vigueur aujourd'hui<sup>18</sup>.

### 3. CONSTATS ET OPTIONS DE POLITIQUES POUR LES RÉDUCTIONS DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS

Il est prévu que la taxe sur les carburants génère des revenus estimés à 2 158 M\$ en 2024-2025. Ces recettes sont en déclin depuis 2016-2017 alors qu'elles ont atteint un sommet à 2 336 M\$ (dollars courants)<sup>19</sup>.

Quant à la dépense fiscale relative aux réductions consenties, on projette qu'elle s'élèvera à 105,3 M\$ en 2024. Celle-ci se situe au même niveau qu'en 2016, à la suite de la bonification de la

<sup>17</sup> Katia Gagnon, *Taxe sur l'essence : petite victoire pour les régions éloignées*, La voix de l'Est, 30 juin 1995.

<sup>18</sup> Donald Charrette, *Québec réduit l'impact de la hausse du prix de l'essence*, Le Soleil, 30 juin 1995.

<sup>19</sup> Gouvernement du Québec (2024) *Statistiques budgétaires du Québec – Novembre 2024*.

réduction pour régions frontalières (106,8 M\$)<sup>20</sup>. Les réductions consenties sont par conséquent de l'ordre de 5 % des revenus générés par la taxe.

Le tableau 8 permet de distinguer entre le coût de la réduction consentie aux régions frontalières et aux régions éloignées en 2023. On y montre que la dépense fiscale relative aux réductions accordées aux régions éloignées totalise 79,9 M\$, répartie de façon équivalente entre les volumes d'essence (41,8 M\$) et de diesel (38,1 M\$). La quasi-totalité de ce coût (95 %) vise les réductions consenties dans les régions périphériques.

Dans le cas de la réduction accordée aux régions frontalières, les données obtenues permettent d'avancer que le coût de 25,1 M\$ est attribuable à hauteur d'environ 10 M\$ aux réductions accordées aux établissements situés à proximité de la frontière américaine.

Tableau 8. **Détail de la dépense fiscale associée aux réductions de taxe sur les carburants, 2023**

Allègement	M\$
Réduction accordée aux régions frontalières	25,1
<i>Frontière É.-U. Entre 8,1 et 13,8</i>	
<i>Frontières Ontario et Nouveau-Brunswick Entre 17,0 et 11,3</i>	
Réduction accordée aux régions éloignées (essence)	41,8
<i>Régions périphériques 39,0</i>	
<i>Autres 2,8</i>	
Réduction consentie aux régions éloignées (diesel)	38,1
<i>Régions périphériques 36,5</i>	
<i>Autres 1,6</i>	
<b>Total</b>	<b>104,9</b>

Source : Données administratives MFQ.

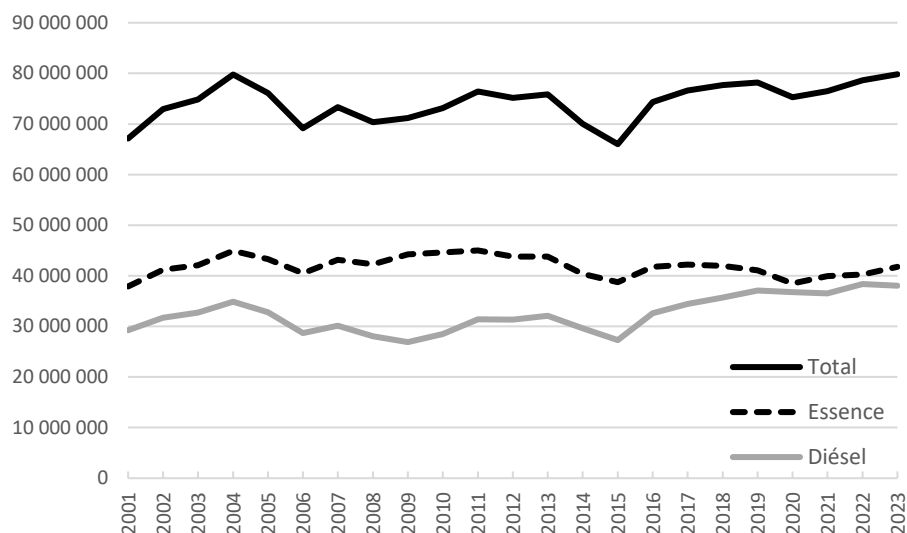
La dépense fiscale associée aux réductions consenties aux régions frontalières (dollars courants) se situe en 2023 au même niveau qu'en 2015, à la suite de leur bonification (25,5 M\$). Elle a toutefois été plus élevée entre 2016 et 2020, atteignant jusqu'à 32,5 M\$ en 2016.

Dans le cas de la réduction accordée aux régions éloignées, malgré plusieurs soubresauts à la baisse sur la période 2001-2023, celle-ci est légèrement à la hausse. Tandis que la composante de cette dépense associée à l'essence est relativement stable, le coût de la réduction du carburant diesel qui était plutôt de l'ordre de 30 M\$ entre 2001 et 2015 surpasse 35 M\$ depuis 2018.

<sup>20</sup> Gouvernement du Québec (2024) *Dépenses fiscales – Édition 2023*.



Figure 4 : Dépense fiscale, réduction accordée aux régions éloignées, 2001-2023 (dollars courants)



Source : Données administratives MFQ et Revenu-Québec.

De façon générale, on peut se questionner sur la pertinence de recourir à un allègement de la taxe sur les carburants. En effet, les recettes tirées de cette taxe sont versées à un fonds dédié chargé de financer l'entretien et au développement des infrastructures routières. Les réductions de taxe consenties viennent donc créer des distorsions, amenant une application à géométrie variable du principe utilisateur-payeur entre les résidents des différentes régions du Québec.

Ensuite, la taxe sur les carburants constitue une mesure écofiscale. Réduire sa portée, et affaiblir le signal prix du carburant, a pour effet de limiter son pouvoir incitatif en matière d'adoption de comportements moins dommageables pour l'environnement (en rendant moins attractifs les choix de véhicules moins énergivores par exemple).

### 3.1 Éléments de réflexion, réduction pour régions frontalières

- Les données consultées montrent que la réduction de la taxe sur les carburants permet d'apparier les prix à la pompe de l'essence ordinaire, du moins entre Gatineau et Ottawa. Cet équilibre pourrait toutefois n'être que temporaire. Le retrait de la réduction de la taxe sur les carburants consentie par l'Ontario (5,7 cents le litre) maintenant prévu pour juillet 2025 conjugué à la hausse projetée de la taxe carbone de 3,3 cents le 1<sup>er</sup> avril 2025<sup>21</sup> permet en effet d'anticiper un prix à la pompe plus faible à Gatineau qu'à Ottawa si les marges des détaillants québécois demeurent inchangées. Si cela s'avère, une ré-évaluation à la baisse de la réduction consentie dans la zone frontalière avec l'Ontario (ou encore son abolition) devrait être envisagée;

<sup>21</sup> Canada, *Taux de redevance sur les combustibles dans les provinces et les territoires assujettis de 2023 à 2030*, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2021/12/taux-de-redevance-sur-les-combustibles-dans-les-provinces-et-les-territoires-assujettis-de-2023-a-2030.html>.

- Le prix moyen de l'essence au Québec n'est que légèrement supérieur à celui en vigueur au Nouveau-Brunswick à proximité de la frontière (environ 4 cents le litre) et la réduction de la taxe n'y vise qu'un nombre limité d'établissements (moins de 10)<sup>22</sup>. Vu cette différence de prix de l'essence, l'on peut se demander si les résidents de ce secteur obtiennent une économie nette associée à un approvisionnement en carburant au Nouveau-Brunswick<sup>23</sup>. Par ailleurs, comme dans le cas de l'Ontario, la hausse de la taxe carbone pourrait venir annuler les économies d'approvisionnement au Nouveau-Brunswick à compter d'avril 2025. Le retrait de la réduction dans cette région est par conséquent envisageable;
- Il est difficile de se prononcer sur la pertinence de la réduction consentie le long de la frontière Québec-États-Unis. La différence de prix à la pompe y surpasse, de loin, la réduction maximale de 12 cents consentie. Cette réduction, ajoutée aux coûts de déplacement et perte d'opportunité est-elle suffisante pour désinciter à s'approvisionner aux États-Unis ? Dû aux taxes de vente plus élevées et à l'effet du SPEDE au Québec, il est probable que cette différence de prix prendra de l'ampleur. Une analyse coût-bénéfice de la réduction à l'aide de données contemporaines et granulaires devrait être menée pour statuer sur l'opportunité de conserver, d'augmenter ou encore d'annuler l'allègement le long de la frontière américaine.

### **3.2 Possibilités d'optimisation, réduction pour régions périphériques et spécifiques**

- Réduire la taxe sur les carburants en région éloignée semble inapproprié alors que d'autres prélèvements qui affectent de façon disproportionnée les résidents des zones plus urbanisées ne font pas l'objet d'allègements réciproques. En effet, le prix de certains biens et services est moins élevé en région éloignée et ceci devrait aussi être considéré si l'on souhaite réellement s'assurer de l'équité entre consommateurs des différentes régions du Québec. Ceci étant dit, si l'on considère uniquement la réduction de la taxe sur l'essence, l'on peut toutefois estimer qu'une diminution de la ponction gouvernementale en région éloignée y affecte positivement le développement économique et peut avoir des effets redistributifs. Si une intervention pour soutenir le revenu de certains ménages des régions périphériques et spécifique est incontournable, il serait cependant possible d'envisager obtenir un impact similaire par la bonification de transferts sociaux-fiscaux (crédit solidarité ou autre)<sup>24</sup> et ainsi atteindre les bénéficiaires visés de façon plus efficiente, d'autant plus que les réductions de la taxe sur l'essence ne sont pas nécessairement reflétées dans les prix locaux;
- En ce qui concerne l'essence ordinaire, mis à part le cas de deux MRC et des Îles-de-la-Madeleine, les surcoûts de transport estimés à l'aide des données de la Régie de l'énergie sont entièrement couverts par les réductions offertes. Dans certaines MRC les réductions consenties surpassent largement le surcoût de transport. Les réductions pourraient donc

---

<sup>22</sup> Régie de l'énergie du Québec (2023) *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2022*.

<sup>23</sup> Pour le remplissage d'un réservoir de 60 litres, une économie de 4 cents le litre sur un prix à la pompe de 1,70 \$ est inférieure au coût d'un déplacement de 20 km (10 km aller-retour) lorsque le véhicule consomme 8 litres au 100 km.

<sup>24</sup> Dans le même esprit que la remise canadienne sur le carbone.

être abaissées à certains endroits tout en continuant à répondre à l'objectif derrière leur mise en place;

- En fait, puisque les résidents des régions périphériques sont aussi dédommagés pour les coûts de transport plus élevés par des réductions du coût d'immatriculation de leurs véhicules, les réductions de la taxe sur les carburants pourraient être abaissées encore davantage (tableau 9);

Tableau 9 : **Coût annuel net du transport de l'essence ordinaire assumé par les consommateurs des zones périphériques, 2024 (\$)**

	Coût de transport de l'essence assumé (a)	Coût de transport moyen assumé zones sans réduction (b)	Surcoût de transport net (a-b=c)	Réduction de taxe sur les carburants obtenue (d)	Sous-total (c-d=e)	Réduction immatriculation (f)	Coût net (e-f=g)
Saguenay-Lac-Saint-Jean	28,85	-15,67	13,18	-75,80	-62,61	-52,00	-114,61
Abitibi-Témiscamingue	69,33	-15,67	53,66	-78,82	-25,16	-52,00	-77,16
Côte-Nord	87,51	-15,67	71,84	-86,40	-14,56	-52,00	-66,56
Gasp.-Îles-de-la-Mad.	85,61	-15,67	69,94	-72,77	-2,84	-52,00	-54,84

**Note :** Estimations pour 16 300 km parcourus par véhicules.

**Source :** Calcul des auteurs basés sur les consommations de carburant estimées par Pierre-Olivier PINEAU et Benoit VINCENT, *Tendances du parc Automobile québécois 2013-2021*, préparé pour le gouvernement du Québec, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2023 et Régie de l'énergie (2024) *Indicateur quotidien du coût d'acquisition*.

Sur la base de certaines hypothèses et des données colligées pour 2024, la réduction du coût d'immatriculation pourrait être annulée sans que les résidents de ces régions n'aient à assumer des coûts de transports de l'essence plus élevés que dans les régions qui ne bénéficient pas de réduction de la taxe sur les carburants<sup>25</sup>. Alternativement, la réduction de la taxe sur les carburants pourrait être fortement abaissée dans les régions périphériques, tout en s'assurant de couvrir adéquatement les surcoûts de transport des résidents des MRC de la Minganie, des Îles-de-la-Madeleine et de la MRC de la Côte-de-Gaspé. Une réflexion similaire pourrait être menée à l'égard des régions spécifiques où les propriétaires de véhicules de promenade bénéficient de réductions des droits d'immatriculation de 26 \$ en 2024.

- Une analyse spécifique visant le carburant diésel et le transport lourd serait nécessaire pour se prononcer sur une éventuelle révision de la réduction accordée. Cette analyse devrait être menée en prenant en compte l'effet de la déduction additionnelle pour les frais de transport des PME éloignées.

<sup>25</sup> Tel qu'indiqué précédemment, ce n'est toutefois pas le cas pour les Îles-de-la-Madeleine, la MRC de la Côte-de-Gaspé et la MRC de la Minganie où les surcoûts de transport sont plus élevés que la réduction consentie.

### 3.3 Impact des rationalisations envisagées sur la dépense fiscale

Sommairement, en se basant sur le détail de la dépense fiscale obtenue pour 2023 et en posant l'hypothèse que le rehaussement du prix de l'essence n'aurait pas d'effet désincitatif sur la consommation, l'on peut estimer que l'abolition de la réduction de la taxe sur les carburants en région frontalière canadienne et l'abaissement de la réduction consentie sur l'essence en zone éloignée procurerait une économie de dépense fiscale de 47 M\$ (tableau 10).

Tableau 10. Estimation des économies de dépense fiscale envisageables en lien avec la réduction de taxe sur les carburants, basée sur la dépense fiscale de 2023

Allègement	Économie M\$
Réduction accordée aux régions frontalières	15
<i>Frontière É.-U.</i> -	
<i>Frontières Ontario et Nouveau-Brunswick</i> 15	
Réduction accordée aux régions éloignées (essence)	32
<i>Régions périphériques*</i> 30	
<i>Autres **</i> 2	
Réduction consentie aux régions éloignées (diésel)	
<i>Régions périphériques</i> -	
<i>Autres</i> -	
<b>Total</b>	<b>47</b>

**Source :** Calculs des auteurs à l'aide des données administratives MFQ et des estimations de la population des régions administratives Institut de la Statistique du Québec.

**Notes \* :** Abaissement de la réduction accordée aux régions périphériques afin que celle-ci ne compense que le surcoût de transport effectif (surcoût de transport réduit de la réduction pour immatriculation : voir tableau 9). La dépense fiscale associée à la réduction accordée aux régions périphériques (39 M\$) a été répartie entre les 4 régions périphériques (Saguenay-Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue, Côte-Nord et Gaspésie-Îles-de-la Madeleine) en proportion de leur population. **\*\* :** Sur cette même base, les réductions consenties aux régions spécifiques seraient presque entièrement abolies, ne subsistant en partie que dans la MRC Rimouski-Neigette et une partie de la MRC Témiscouata. Des estimations par MRC permettraient une meilleure précision.

Ces estimations ne tiennent pas compte des effets éventuels du rehaussement du prix de l'essence sur l'économie et du coût de mesures compensatoires auprès de certaines populations qui permettraient de pallier cette hausse. Il ne s'agit donc pas d'une estimation de l'effet de la rationalisation de la réduction de la taxe sur les carburants sur les revenus du gouvernement.