



**TRANSIT** >  
*Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*

# Écofiscalité et financement des transports collectifs

Samuel Pagé-Plouffe  
Coordonnateur  
Alliance TRANSIT

---

**GAGNANT  
POUR LE QUÉBEC.  
GAGNANT  
POUR LA PLANÈTE.**

Plan pour une  
économie  
verte 2030



**POLITIQUE-CADRE D'ÉLECTRIFICATION  
ET DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS  
CLIMATIQUES**



Votre  
gouvernement

Québec

# Plan pour une économie verte

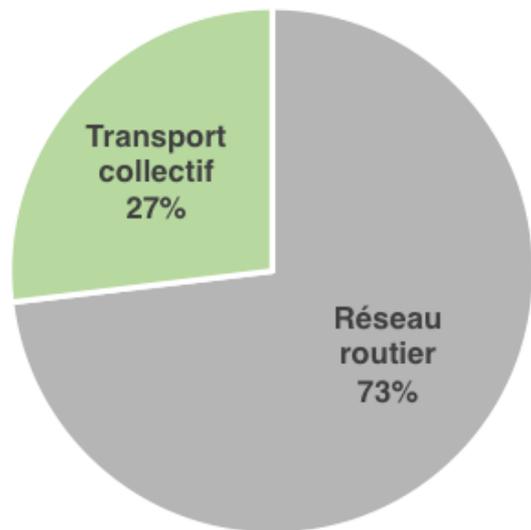
Cible: Équilibrer les  
investissements entre le  
transport collectif et le  
réseau routier

# Payant pour le Québec

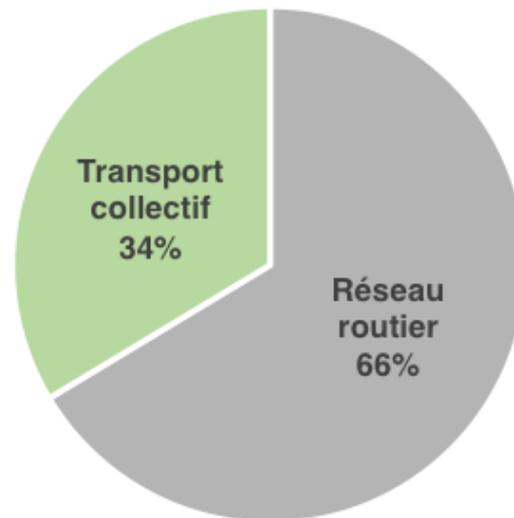
Selon une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain : « le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise **près de trois fois supérieur** à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec. »

# Le rééquilibrage est entamé

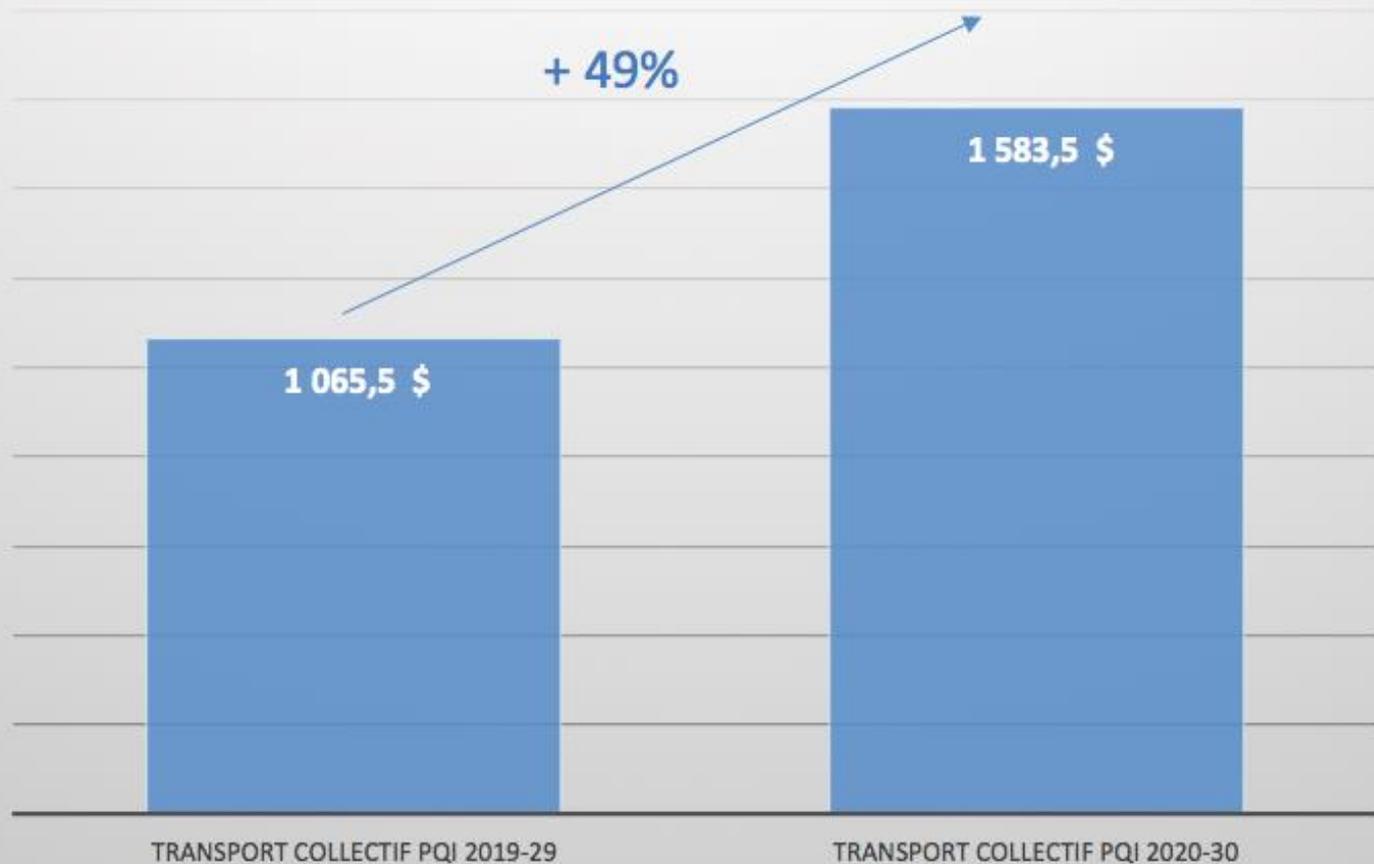
Québec 2019-2029



Québec 2020-2030



## Investissements per capita au Québec entre 2019-29 et 2020-30



# Politique de mobilité durable

Cibles : Réduction de 40 % de la  
consommation de pétrole dans le  
secteur des transports sous le  
niveau de 2013

Augmentation de 5% de l'offre de  
service de transport collectif par  
année

Diminution de 20 % de la part des  
déplacements effectués en auto  
solo





1

**RÉDUIRE** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

2

**TRANSFÉRER** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;

3

**AMÉLIORER** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

# Dénouer l'impasse – écologique *et* économique

# 1

**La fiscalité exacerbe la croissance effrénée du problème du transport routier**

a. congestion, pollution, collisions, exclusion, dépendance automobile, étalement urbain, etc.

# 2

**La crise du transport routier coûte extrêmement cher à l'État et à la société**

a. voitures et routes: 51 G\$; +33 % en 20 ans; 13 % du PIB ([Trajectoire Québec et Fondation David Suzuki 2018](#))

b. congestion: 4,2 G\$; +225 % depuis 2008 ([ADEC 2018](#))

# 3

**Il existe une solution éprouvée pour dénouer cette impasse: l'écofiscalité**

a. tarification routière *providentielle* à Londres, en Oregon, à Seattle, à Singapour et à Stockholm

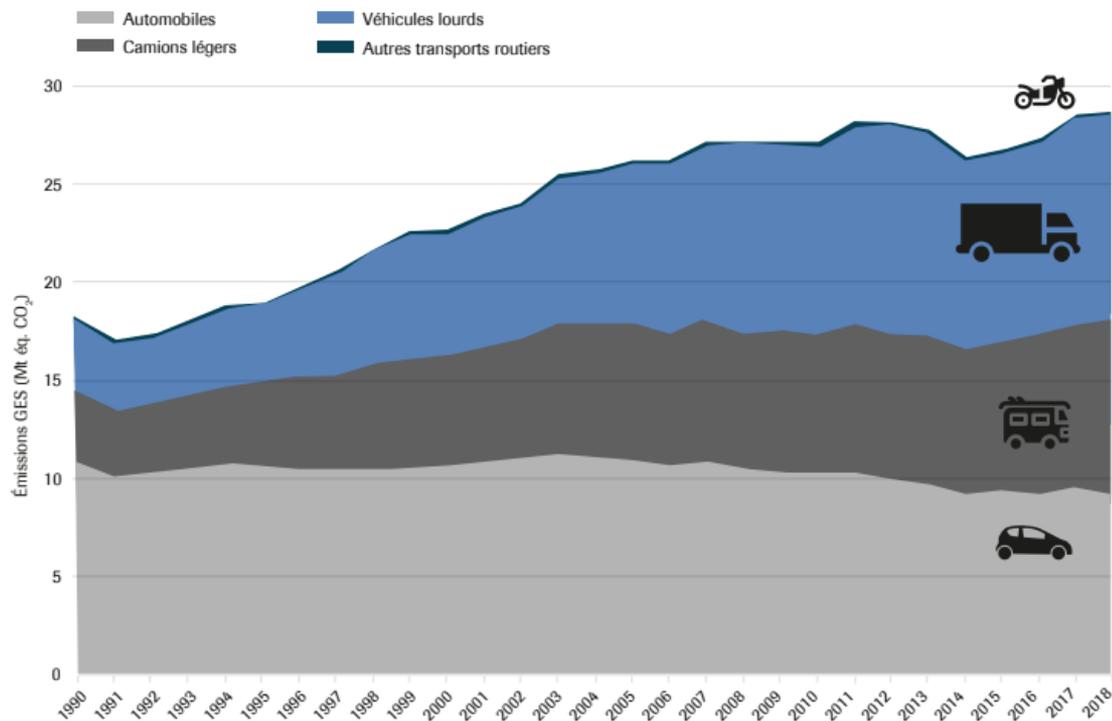
# Transport: le mouton noir de l'énergie

45% des GES au Québec

Hausse de 147% pour les camions légers et de 190% pour les véhicules lourds

Augmentation de la puissance, du poids et du kilométrage parcouru

Figure 12. Répartition et évolution des émissions des différentes catégories de transport routier entre 1990 et 2018



# L'électrification est essentielle, mais ne réglera pas tout

Les coûts cachés (santé, entretien des infrastructures congestion, pression sur les écosystèmes, etc.) du transport routier plombent les finances publiques

Ces coûts sont assumés par la collectivité

[\(Trajectoire Québec et Fondation David Suzuki 2018\)](#)

Life without electric cars



Life with electric cars



# Les revenus s'érodent, les dépenses croissent

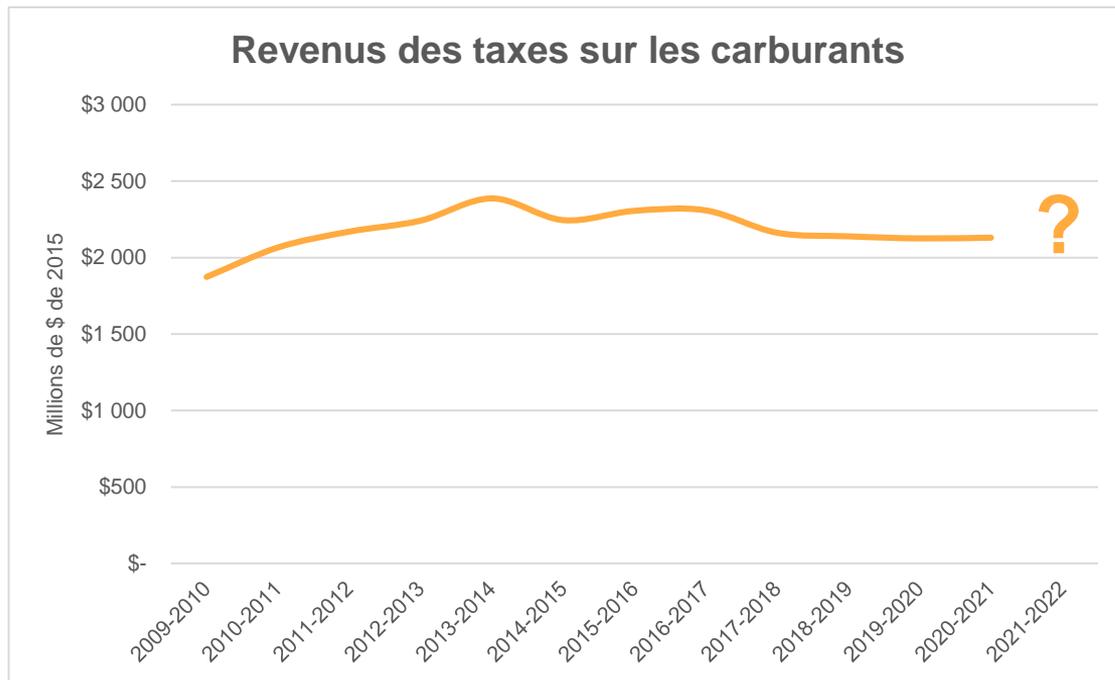
## Taxe sur l'essence

Les revenus vont diminuer drastiquement à moyen terme

## Dépenses

**d'infrastructures** +7,9 %  
par an (2014-2018)

[Trajectoire Québec et Fondation David Suzuki 2018](#)



# Chantier sur le financement de la mobilité

## Des revenus insuffisants

« d'ici quelques années, les revenus sont susceptibles d'être insuffisants en regard des dépenses anticipées. En effet, en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc, **les revenus de la taxe sur les carburants sont appelés à plafonner, voire à décroître, au cours des années à venir, fragilisant ainsi la principale source de revenus** pour le financement de la plus grande part des interventions en transport du gouvernement du Québec. » -Ministère des transports du Québec, 2019

# L'équation toute simple de l'écofiscalité

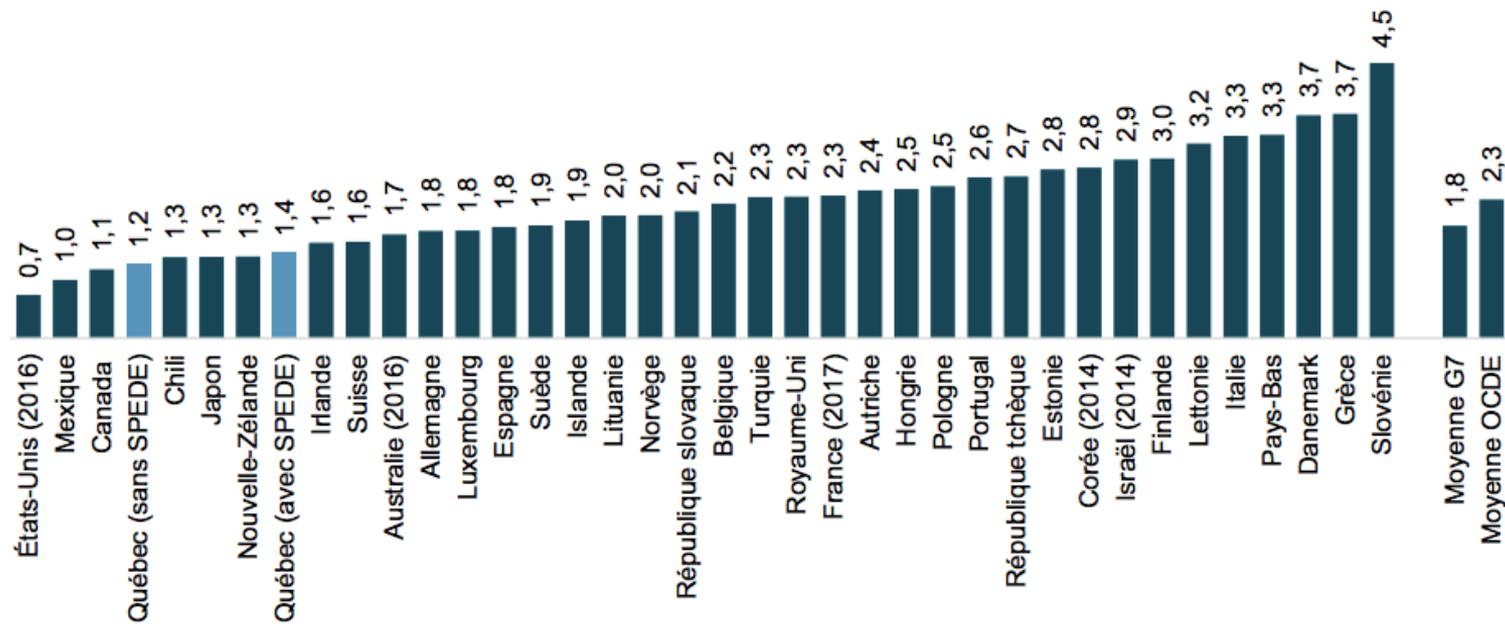
Taxes, tarifs ou redevances voués à:

1. limiter les activités polluantes des individus et des entreprises
2. faire assumer les coûts cachés de ces activités
3. générer des revenus publics à redistribuer

**Autrement dit:**



Graphique 18 Recettes provenant de taxes liées à l'environnement en proportion du PIB, Québec, Canada hors Québec et pays de l'OCDE, 2018 sauf indication contraire, en pourcentage



**TABLEAU 2.1 - IMPACTS ÉCOLOGIQUES ET SOCIOÉCONOMIQUES DES PÉAGES DE CONGESTION DE LONDRES, DE SINGAPOUR ET DE STOCKHOLM<sup>50</sup>**

	VILLES		
	Londres	Singapour	Stockholm
<b>IMPACTS</b>			
<b>CIRCULATION</b>	-18 % (-65 000 à -70 000 véhicules par jour)	-44 %	-16 % le matin; -24 % le soir
<b>DISTANCES PARCOURUES</b>	-15 %	déplacements davantage reportés dans le temps qu'évités	-14 %
<b>TEMPS DE DÉPLACEMENT</b>	-14 %	-20 % et plus	-3 %
<b>UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF</b>	+37 %	+33 % à +46 %	+6 % en général; +10 % en pointe
<b>QUALITÉ DE L'AIR</b>	-13,4 % d'oxydes d'azote, -15,5 % de particules fines et -16,4 % de dioxyde de carbone	réductions significatives du monoxyde de carbone et des oxydes d'azote	-8,5 % à -14 % de composés organiques volatils, de monoxyde et de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et de particules fines

# Une écofiscalité juste, équitable et efficace

Tarifer les bonnes personnes, aux bons endroits, aux bons moments

1

**Accompagner  
l'écofiscalité de mesures  
complémentaires et  
compensatoires**

crédits d'impôts plutôt  
qu'exonérations des  
populations défavorisées

2

**Porter une attention  
particulière aux  
ménages ruraux à  
faibles revenus**

se déplacent moins dans  
les secteurs et durant les  
périodes de congestion

3

**Réintroduire en  
transport collectif les  
revenus générés par  
l'écofiscalité**

en améliorer  
l'accessibilité, la fiabilité,  
la fréquence et la vitesse

# Deux solutions écofiscales incontournables

1

**Remplacer progressivement la taxe sur les carburants par une forme de tarification routière**

Ex: péage, tarification kilométrique

2

**Une redevance-remise pour réussir l'électrification des transports sans se ruiner**

Tel que proposé par les groupes de travail du Plan pour une économie verte pour autofinancer Roulez vert

Sondage favorable au début 2020

# Conclusion

Pour être efficace, le plan pour une économie verte doit miser sur la mobilité durable.

Des investissements massifs en transports collectifs sont essentiels, des choix devront donc être faits.

Les recommandations du chantier sur le financement sur la mobilité sont à suivre de près au début 2021.

Les mécanismes d'écofiscalité sont essentiels, et particulièrement efficaces lorsque des alternatives sont prévues.