



# CHANTIER SUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

DOCUMENT SYNTHÈSE

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'électrification et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante :  
Direction générale des communications  
Ministère des Transports  
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2021

ISBN : 978-2-550-90569-1 (PDF)

Dépôt légal - 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	4
TOURNÉE RÉGIONALE ET APPEL DE MÉMOIRE.....	5
REGARD SUR LES ENJEUX DE PÉRENNISATION DES REVENUS DE LA MOBILITÉ.....	6
USAGE DES OUTILS DE FINANCEMENT PAR LES MUNICIPALITÉS.....	7
APPROCHES DE FINANCEMENT EN AMÉRIQUE DU NORD ET EN EUROPE.....	9
STRATÉGIES, PRINCIPES ET OUTILS DE FINANCEMENT.....	11
APPROCHE PROPOSÉE.....	11
STRATÉGIES ET PRINCIPES DE FINANCEMENT.....	12
OUTILS DE FINANCEMENT.....	13
DIMENSIONS DE L'ANALYSE DES OUTILS.....	14
DIMENSION ÉCONOMIQUE.....	14
DIMENSION ENVIRONNEMENTALE.....	14
DIMENSION SOCIALE.....	15
ENJEUX TECHNIQUES.....	15
RÉSULTATS DE L'ANALYSE.....	16
PÉRENNITÉ DU FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ.....	16
OPTIMISATION DE LA STRATÉGIE DE FINANCEMENT.....	16
FINANCEMENT DU RÉSEAU ROUTIER.....	17
FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE.....	18
FINANCEMENT AUTONOME MUNICIPAL.....	18
ÉTAPES SUIVANTES.....	19
ANNEXE A : TABLEAU SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS RÉPERTORIÉES LORS DE LA TOURNÉE RÉGIONALE SUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ ET DE L'APPEL DE MÉMOIRE.....	20
ANNEXE B : SCHÉMA SIMPLIFIÉ SUR LA REPRÉSENTATION DE LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS AU QUÉBEC.....	21
ANNEXE C : SCHÉMA SIMPLIFIÉ SUR LA REPRÉSENTATION DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS AU QUÉBEC.....	22
ANNEXE D : LISTE DES OUTILS GOUVERNEMENTAUX CLASSÉS SELON LE TYPE D'ASSIETTE FISCALE ET LE PRINCIPE DE FINANCEMENT.....	23
ANNEXE E : LISTE DES OUTILS MUNICIPAUX CLASSÉS SELON LE TYPE D'ASSIETTE FISCALE ET LE PRINCIPE DE FINANCEMENT.....	24
ANNEXE F : DESCRIPTION DES OUTILS DE FINANCEMENT ÉTUDIÉS.....	25
ANNEXE G : DÉFINITION DES CRITÈRES D'ANALYSE.....	29



## INTRODUCTION

Le Chantier sur le financement de la mobilité a été annoncé le 25 janvier 2019 par le ministre des Transports du Québec, monsieur François Bonnardel. Ce chantier est l'une des mesures phares du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable - 2030. L'objectif du Chantier sur le financement de la mobilité est de proposer des pistes de financement afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants en raison de l'électrification des transports. Il vise aussi à cibler des leviers de financement pour permettre aux acteurs de la mobilité durable d'assumer leurs responsabilités. Lors du lancement du Chantier, le ministre des Transports du Québec confiait le mandat de diriger le chantier à monsieur Claude Reid, député de Beauharnois à l'Assemblée nationale et adjoint parlementaire du ministre des Transports.

Afin de guider les travaux du Chantier, un comité directeur composé de différents ministères ainsi que de quatre experts universitaires a été mis en place. Ce comité était appuyé par quatre comités techniques regroupant des partenaires de chacun des milieux visés. Trois comités se sont penchés sur le transport des personnes (un pour la région métropolitaine de Montréal, un pour la région de la Capitale-Nationale et un dernier pour les autres régions), alors qu'un comité technique s'est intéressé au transport des marchandises.

# TOURNÉE RÉGIONALE ET APPEL DE MÉMOIRE

Sous la responsabilité de monsieur Claude Reid, la tournée régionale a constitué une activité clé du Chantier sur le financement de la mobilité. Du 4 septembre au 28 octobre 2019, les 18 arrêts de cette tournée réalisée dans l'ensemble des régions du Québec ont permis de rencontrer plus de 240 partenaires en mobilité durable, qui ont pu exprimer leur point de vue quant aux pistes de solutions à envisager pour que le financement des transports soit pérenne et stable et qu'il leur permette d'assumer pleinement leurs responsabilités dans une perspective durable.

L'appel de mémoire, un autre élément essentiel de ce chantier, a permis de recueillir les commentaires et les suggestions des intervenants de tous les horizons de la société québécoise sur les enjeux relatifs au financement de la mobilité au Québec. De juillet à octobre 2019, 58 mémoires ont été déposés par différents acteurs du secteur des transports.

Voici les principaux constats issus de la tournée régionale et de l'appel de mémoire :

- > les acteurs du transport collectif ont souligné l'existence d'enjeux relatifs aux modalités et à la mise en œuvre des programmes d'aide financière qui leur sont destinés, particulièrement les autorités organisatrices de transport en région;
- > plusieurs organismes ont tenu à souligner qu'ils croyaient important que les investissements planifiés en transport collectif et actif soient au moins à égalité avec les investissements planifiés sur le réseau routier;
- > plusieurs intervenants en milieu plus urbanisé ont exprimé leur intérêt pour la contribution kilométrique, tout en soulevant plusieurs enjeux liés à la mise en place d'un tel outil; les intervenants en région y sont moins favorables;
- > en ce qui a trait aux moyens à appliquer à plus court terme, l'indexation des outils de financement actuels a été recommandée par un grand nombre d'intervenants, en particulier la contribution au transport en commun et la taxe sur les carburants.

# REGARD SUR LES ENJEUX DE PÉRENNISATION DES REVENUS DE LA MOBILITÉ

Le Fonds des réseaux de transport terrestre permet de financer les investissements du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec ainsi que divers programmes d'aide pour les infrastructures et services sous la responsabilité de ses partenaires, dont les municipalités. Il présente depuis quelques années un déficit récurrent qui ira en s'accroissant en raison de la réduction anticipée de son principal apport, à savoir les revenus de la taxe sur les carburants.

## REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 \$)

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
<b>REVENUS</b>					
Droits et permis	1 031 245,1	1 089 753,8	1 104 897,5	1 162 180,7	1 133 851,7
Taxe sur les carburants	2 224 360,7	2 200 549,5	2 230 238,7	2 189 451,9	1 903 766,0
Autres revenus	439 182,2	600 195,8	727 001,8	947 983,2	2 598 649,1
<b>TOTAL – REVENUS</b>	<b>3 694 788,0</b>	<b>3 890 499,1</b>	<b>4 062 138,0</b>	<b>4 299 615,8</b>	<b>5 636 266,8</b>

<b>DÉPENSES</b>					
Réseau routier	2 352 113,2	2 426 105,7	2 437 097,7	2 761 707,4	2 783 620,7
Transport collectif et alternatif	797 515,2	2 003 964,3	1 820 556,6	1 809 031,6	2 656 029,6
Parcs routiers	9 417,1	8 703,1	19 939,9	9 860,9	9 019,1
Infrastructures en partenariat	180 772,7	192 558,8	194 359,0	194 058,6	188 541,8
Véhicules hors route	16 839,0	16 153,6	19 030,9	16 113,9	18 838,2
<b>TOTAL – DÉPENSES</b>	<b>3 356 654,2</b>	<b>4 647 485,5</b>	<b>4 490 984,1</b>	<b>4 790 772,1</b>	<b>5 656 049,4</b>
<b>SURPLUS</b>	<b>338 133,8</b>	<b>(756 986,4)</b>	<b>(428 846,1)</b>	<b>(491 156,3)</b>	<b>(19 782,6)</b>

Historiquement, les revenus de la taxe sur les carburants comptent pour environ 60 % des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre. Bien que cette part soit vraisemblablement appelée à diminuer au cours des années à venir, elle devrait demeurer importante un certain temps. Or, la pérennité des revenus de cette taxe n'est pas assurée à long terme, puisque le gouvernement s'est engagé dans un virage majeur vers l'électrification des transports. À titre d'exemples :

- > le gouvernement vise à ce que 1,5 million de véhicules électriques circulent sur les routes du Québec en 2030. Actuellement, quelque 6,6 millions de véhicules sont immatriculés au Québec;
- > à compter de 2025, tous les nouveaux autobus acquis par les sociétés de transport collectif bénéficiant d'une aide gouvernementale devront être 100 % électriques, et le gouvernement souhaite accélérer la mise en œuvre de cet engagement;
- > le Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030 prévoit l'accélération de l'implantation de bornes de recharge par Hydro-Québec et ses partenaires ainsi que la poursuite des efforts pour l'électrification des camions;
- > à plus long terme, le gouvernement interdira la vente de véhicules à essence, soit à compter de 2035.

Tous ces éléments viendront progressivement réduire les revenus de la taxe sur les carburants, et ce, de manière permanente. Cette situation fait en sorte que la pérennité du financement de la mobilité est en jeu. Il semble nécessaire d'explorer des avenues de solutions permettant de répondre aux défis sous-jacents.

## USAGE DES OUTILS DE FINANCEMENT PAR LES MUNICIPALITÉS

Les dépenses totales des organismes municipaux en transport se sont élevées à environ 8 milliards de dollars en 2018. Les organismes municipaux disposent d'importants transferts inconditionnels et conditionnels pour le fonctionnement qui permettent de soutenir leurs différentes missions, dont la mobilité.

La taxe foncière constitue la plus importante source de revenus des municipalités. Son usage leur est quasi exclusif à la suite de la diminution et de l'uniformisation des taux de l'impôt foncier scolaire par le gouvernement du Québec.

Les consultations ont mis en lumière la volonté du milieu municipal de disposer d'outils de financement additionnels, et ce, bien que les analyses aient démontré que certains pouvoirs fiscaux ne sont pas utilisés à leur plein potentiel ou qu'ils ne sont pas utilisés du tout.



## ENJEUX DE DISPONIBILITÉ DU POUVOIR FISCAL ET DE CAPACITÉ ADMINISTRATIVE

ENJEUX POUR CERTAINS OUTILS DE FINANCEMENT	POUVOIR FISCAL NON DISPONIBLE	PEU DE CAPACITÉ ADMINISTRATIVE
Redevances de transport	>>	
Taxe additionnelle sur le litre d'essence	>>	>>
Droits d'immatriculation supplémentaires		>>

## USAGE DES OUTILS DE FINANCEMENT PAR LES MUNICIPALITÉS ET DÉFIS

POUVOIRS FISCAUX DES MUNICIPALITÉS	UTILISÉ	PEU UTILISÉ	POTENTIEL
Taxe foncière	>>		>>
Régime d'impôt foncier à taux varié		>>	>>
Tarifification fiscale des propriétés	>>		
Ententes avec les promoteurs	>>		
Redevances de développement		>>	>>
Droits sur les carrières et sablières	>>		
Tarifification des stationnements sur rue	>>		
Pouvoir général de taxation		>>	>>
Pouvoir général de redevances réglementaires		>>	>>



# APPROCHES DE FINANCEMENT EN AMÉRIQUE DU NORD ET EN EUROPE

Dans le cadre du Chantier, la gouvernance et le financement de la mobilité de certaines administrations étrangères ont été analysés. Les analyses ont porté sur les provinces de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, les États américains de Washington et de l'Oregon, ainsi que la Norvège, la Suède et l'Allemagne. Bien que d'autres pays et villes utilisent des méthodes de financement innovantes, certaines de leurs caractéristiques, comme une densité de population très élevée, permettent plusieurs expériences de financement qui pourraient difficilement être reproduites dans un contexte québécois.

Ces analyses ont montré qu'il existe plusieurs modèles de gouvernance et de financement qui reflètent les différentes réalités régionales. Certains consacrent les recettes de ces outils aux secteurs des transports (Québec) ou à des modes de transport précis (État de Washington), alors que d'autres les redirigent vers le fonds consolidé (Ontario, Allemagne). Par exemple, en Colombie-Britannique, la taxe sur les carburants est séparée en trois composantes, variables selon les régions, dont l'une est destinée au fonds consolidé de la province, une autre est réservée à un fonds destiné au réseau routier et une dernière est allouée aux transports collectifs.

Plusieurs administrations sont à la recherche de solutions à long terme pour remplacer les revenus de la taxe sur l'essence. Certaines administrations américaines ainsi que la province de la Saskatchewan ont instauré un tarif d'immatriculation plus élevé pour les véhicules électriques afin de compenser les pertes en revenus de la taxe sur l'essence. La contribution kilométrique est aussi étudiée. Depuis 2019, l'Oregon l'offre à tous les propriétaires de véhicules à plus faible consommation de carburant, hybrides ou électriques, qui doivent choisir entre la contribution kilométrique ou un droit d'immatriculation plus élevé. L'Utah a instauré la contribution kilométrique en 2020, avec une contribution maximale annuelle. L'Oregon et l'Allemagne imposent une contribution kilométrique uniquement sur les véhicules lourds. L'outil est généralement modulé en fonction du poids nominal brut du véhicule et du nombre d'essieux. En Allemagne, la tarification est ajustée selon la catégorie de pollution du véhicule, et une somme de 0,3 \$/km est imposée pour compenser les coûts attribuables aux nuisances sonores des poids lourds.

Dans la dernière décennie, l'Oregon a instauré plusieurs outils innovants, comme une taxe de vente sur les vélos pour financer des infrastructures de transport actif, une taxe de 0,1 % sur la masse salariale des entreprises destinée aux transports collectifs, ainsi qu'une taxe de 0,5 % sur la vente de véhicules neufs pour financer des rabais à l'achat d'un véhicule électrique. En 2018, la Suède a mis en place un système de redevance-remise à l'achat d'un véhicule neuf afin d'encourager l'achat de véhicules à faibles émissions et de décourager l'achat de véhicules plus polluants, pour lesquels une taxe plus élevée était imposée durant les trois premières années d'immatriculation. Ce système remplace les avantages accordés précédemment à l'achat des véhicules à faibles émissions, qui étaient financés par les crédits budgétaires du gouvernement.

Le péage sur les nouvelles infrastructures est un outil de financement commun et utilisé depuis plusieurs décennies. Plusieurs États américains ainsi que certains pays européens, comme la Suède et la Norvège, utilisent ce mécanisme. La ville d'Oslo, en Norvège, a instauré un péage de type cordon autour de son centre-ville et applique un tarif plus élevé en période de pointe. Afin de faciliter l'adhésion de la population, le péage est intégré dans un plan de projets d'infrastructures de transport prédéfinis, lequel vise à améliorer l'offre de transport en commun. En Suède, les villes de Stockholm et de Göteborg ont imposé un péage de congestion en journée, dont la tarification varie selon l'heure, avec l'objectif de moduler l'achalandage sur le réseau routier.

Généralement, les transferts des gouvernements municipaux et locaux constituent la seconde source de financement du transport collectif, après les revenus de billetterie. Ces derniers couvrent entre 50 % et 55 % des coûts des sociétés de transport à Montréal et à Vancouver, alors que ce taux est de plus de 70 % pour la Toronto Transit Commission. Depuis 2017, et pour une durée de 10 ans, la Ville de Toronto impose un impôt foncier additionnel afin d'investir dans les infrastructures de transport et de logement social. Plusieurs outils sont aussi utilisés afin de capter la plus-value foncière basée sur l'accroissement anticipé de la valeur foncière. Le plus fréquent est le financement par revenus fiscaux anticipés, appelé *Tax Increment Financing* (TIF) du côté américain. Les autorités locales l'utilisent pour financer leur développement économique et les infrastructures de transport collectif. En Ontario, la redevance d'aménagement s'appuie sur le principe que ceux qui génèrent la demande supplémentaire pour les services municipaux doivent payer pour cette croissance. L'outil est utilisé par plus de 200 municipalités sur 444.

# STRATÉGIES, PRINCIPES ET OUTILS DE FINANCEMENT

L'évaluation des outils de financement de la mobilité est une démarche qui demande un cadre d'analyse bien défini. Cependant, un outil de financement et ses recettes peuvent être utilisés de différentes façons, ce qui influence l'efficacité réelle de l'outil. Avant de passer à l'exercice d'analyse des outils, il convient donc de présenter les concepts théoriques liés au financement des transports, y compris :

- > l'approche, qui représente les piliers de la mobilité durable;
- > les stratégies de financement, soit la façon dont le financement est organisé et administré;
- > les principes de financement, soit les différentes orientations guidant l'application des outils de financement.

APPROCHE → STRATÉGIE → PRINCIPES → OUTILS

Ces concepts théoriques permettent d'établir le cadre d'analyse des outils, qui comprend les assiettes fiscales disponibles, les différentes dimensions de l'évaluation des outils et les critères d'évaluation qui leur sont associés. Les stratégies et les principes de financement sont reliés à chacun des outils, délimitant ainsi le contexte d'analyse. L'ensemble de ces éléments établit une base de comparaison commune entre les outils et permet de mieux comprendre les caractéristiques positives et négatives de chacun d'eux.

## APPROCHE PROPOSÉE

La Politique de mobilité durable repose sur trois piliers : **Réduire** – **Transférer** – **Améliorer** (RTA). L'approche RTA est adoptée par plusieurs gouvernements à l'échelle internationale ainsi que par les partenaires de la société civile impliqués dans la mise en œuvre de cette politique. Dans le cadre du Chantier sur le financement, il convient d'ajouter un quatrième pilier : Financer. Puisque plusieurs mesures de la Politique de mobilité durable, dont les projets structurants de transport collectif et les programmes de soutien, sont financées par le Fonds des réseaux de transport terrestre, la pérennité de ce dernier fait partie des éléments incontournables de la réalisation des trois piliers.

- 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 gaz à effet de serre, comme le transport collectif et actif
- 3 AMÉLIORER** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en ce qui a trait aux coûts, à la qualité et à la sécurité
- 4 FINANCER** la mobilité durable afin de permettre aux acteurs d'assumer pleinement leurs responsabilités en assurant la pérennité des sources de financement pour les services de mobilité et les infrastructures

## STRATÉGIES ET PRINCIPES DE FINANCEMENT

Les stratégies de financement du transport sont en étroite relation avec la gouvernance des infrastructures et des services de mobilité. Elles reposent sur les grandes orientations gouvernementales en matière de transport des personnes et des marchandises ainsi que sur l'organisation et le partage des rôles, des responsabilités et des pouvoirs des différents organismes et entités qui contribuent à la mobilité.

STRATÉGIE DE FINANCEMENT	DESCRIPTION
<b>Financement traditionnel</b>	Fournir les montants nécessaires à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport sous la responsabilité du gouvernement ou d'une administration à même son budget général
<b>Financement par fonds dédié</b>	Verser en tout ou en partie les revenus perçus par l'administration dans un fonds spécial, plutôt que dans un fonds général, afin de financer une mission précise
<b>Financement à partir d'un organisme public disposant de revenus autonomes</b>	Permettre à une entité ou à un organisme public indépendant du gouvernement ou d'une administration de se financer à partir de sources de revenus autonomes
<b>Financement pour des travaux réalisés en partenariat</b>	Faire assumer une partie du risque financier découlant d'un projet à un partenaire privé ou public

Les principes de financement représentent les orientations guidant l'application des outils de financement. Certains de ces principes présentent un certain lien avec le concept d'écofiscalité<sup>1</sup>.

1. Mesures fiscales et non fiscales qui s'appuient sur les principes de l'utilisateur-payeur, du pollueur-payeur ou de l'internalisation des coûts et qui visent à décourager les activités nuisibles ou à encourager les activités désirables pour l'environnement, dont sa conservation, et à stimuler l'innovation pour atteindre ce but.

## UNIVERSALITÉ

L'ensemble des recettes publiques est versé dans un fonds général à partir duquel l'ensemble des dépenses publiques est financé.

## POLLUEUR-PAYEUR

Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent l'environnement devraient assumer, au moins en partie, les coûts des mesures de prévention, de réduction, de correction ou de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et des actions à mener pour lutter contre ce type d'action.

## UTILISATEUR-PAYEUR

Les personnes qui, par leur consommation ou leur usage, bénéficient d'un service devraient assumer, au moins en partie, les coûts associés à ces bénéfices, en plus du coût associé à la production du bien ou du service consommé.

## BÉNÉFICIAIRE-PAYEUR

Les personnes qui n'utilisent pas un service public, mais qui bénéficient de sa présence, ou encore qui, du fait de leur situation dans un milieu récepteur d'une infrastructure, en tirent des bénéfices privés devraient compenser en partie les coûts associés aux services en fonction de la valeur des privilèges obtenus.

# OUTILS DE FINANCEMENT

## ASSIETTES FISCALES ET LISTE DES OUTILS

Une assiette fiscale est une quantité qui sert de base au calcul d'un prélèvement fiscal. Par exemple, il peut s'agir d'un flux ou d'un stock monétaire comme le revenu personnel, la masse salariale ou la valeur immobilière. Il peut également s'agir d'une mesure comme le nombre de litres, le nombre de kilomètres ou le nombre de passages. Généralement, le montant prélevé se calcule en multipliant l'assiette fiscale par un taux ou une tarification unitaire. Puisqu'il existe un grand nombre d'assiettes, il est possible de les regrouper par type.

Une assiette est à son tour liée à un ou plusieurs outils de financement. La liste des outils disponibles pour le gouvernement du Québec ainsi que pour les municipalités, classés selon le type d'assiette fiscale et le principe de financement, se trouve en annexe, accompagnée d'un tableau descriptif des outils.

## TYPES D'OUTILS SELON LES PRINCIPES DE FINANCEMENT

### UNIVERSALITÉ

- > Impôts sur le revenu
- > Taxes à la consommation
- > Impôt foncier

Financement traditionnel

### POLLUEUR-PAYEUR

- > Prélèvements sur les émissions de carbone
- > Prélèvements sur l'acquisition d'un véhicule ou de ses composants

### UTILISATEUR-PAYEUR

- > Taxes sur la consommation d'énergie des véhicules
- > Contributions des usagers au transport en commun
- > Prélèvements sur les stationnements
- > Contribution kilométrique
- > Droits d'accès au réseau routier
- > Péage

Autres stratégies, dont les fonds dédiés – Liées à l'écofiscalité

### BÉNÉFICIAIRE-PAYEUR

- > Contributions des promoteurs immobiliers
- > Contributions des automobilistes pour le transport en commun
- > Taxe sur la masse salariale
- > Redevances sur les matières transportées

# DIMENSIONS DE L'ANALYSE DES OUTILS

Les outils ont été analysés selon quatre dimensions. Chacune des dimensions contient quatre critères d'analyse.

## DIMENSION ÉCONOMIQUE

La dimension économique a pour objet l'évaluation de la croissance et de la pérennité des revenus nets d'un outil de financement. Pour être en mesure de générer une croissance des revenus nets qui assure la pérennité du financement de la mobilité, l'outil doit pouvoir compter sur une assiette fiscale suffisamment large, avoir un potentiel de croissance sur cette assiette, disposer d'une certaine marge de manœuvre sur le taux de prélèvement sans nuire à la compétitivité de l'économie québécoise et ne pas entraîner de coûts administratifs supplémentaires importants pour la perception des recettes.

CROISSANCE DES REVENUS NETS			
LARGEUR DE L'ASSIETTE FISCALE	POTENTIEL DE CROISSANCE DE L'ASSIETTE	MARGE DE MANŒUVRE SUR LE TAUX DE PRÉLEVEMENT	COÛTS MARGINAUX D'ADMINISTRATION

## DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

Pour favoriser une mobilité durable sur le plan environnemental, un outil de financement doit d'abord avoir un effet sur la demande en transport, dans l'optique de l'approche RTA. Ensuite, l'outil doit également avoir un effet sur la sécurité et la fluidité du réseau, notamment en permettant l'amélioration de l'efficacité des déplacements ou encore de la qualité ou de la sécurité des infrastructures de transport. L'outil doit aussi favoriser l'internalisation des coûts des impacts environnementaux des activités du secteur des transports. Finalement, l'outil doit influencer sur l'aménagement du territoire en favorisant une meilleure occupation du sol.

MOBILITÉ DURABLE			
DEMANDE EN TRANSPORT	SÉCURITÉ ET FLUIDITÉ DU RÉSEAU	INTERNALISATION DES COÛTS	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



## DIMENSION SOCIALE

La dimension sociale a pour objet l'évaluation de l'acceptabilité sociale et des enjeux relatifs à l'équité des outils de financement. En premier lieu, l'acceptabilité sociale est analysée relativement à la perception de la population et des usagers à l'égard de l'outil de financement. En second lieu, l'acceptabilité sociale est examinée selon la disponibilité de solutions qui permettent de diminuer ou même d'éviter le prélèvement fiscal pour les usagers. En troisième lieu, l'équité fiscale, notion qui peut comporter plusieurs définitions dans la littérature économique, est définie ici comme une participation financière plus importante des ménages disposant d'un revenu plus élevé. Finalement, l'équité entre les régions est examinée selon les conséquences des prélèvements pour les personnes ne vivant pas en région urbaine, notamment sur la base de la distance parcourue ou du niveau de service reçu en matière de transport collectif.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉQUITÉ			
PERCEPTION DE L'OUTIL	DISPONIBILITÉ DE SOLUTIONS DE REMPLACEMENT	ÉQUITÉ FISCALE	ÉQUITÉ ENTRE LES RÉGIONS

## ENJEUX TECHNIQUES

La dimension relative aux enjeux techniques porte d'abord sur la disponibilité et l'applicabilité de la technologie nécessaire à la mise en place de l'outil de financement. Elle porte aussi sur la simplicité d'utilisation de l'outil pour les usagers ainsi que sur la protection de la vie privée des citoyens et la sécurité des données recueillies auprès des usagers. Finalement, la cohérence institutionnelle consiste à évaluer la compatibilité de l'outil avec les orientations, stratégies ou politiques gouvernementales, ainsi qu'à évaluer le besoin de créer un nouveau régime de réglementation ou de modifier le rôle actuel de certains ministères et organismes.

ENJEUX TECHNIQUES			
DISPONIBILITÉ ET APPLICABILITÉ DE LA TECHNOLOGIE	SIMPLICITÉ D'UTILISATION POUR LES USAGERS	VIE PRIVÉE ET SÉCURITÉ DES DONNÉES	COHÉRENCE INSTITUTIONNELLE

# RÉSULTATS DE L'ANALYSE

À la suite de l'analyse des 39 outils initialement répertoriés ainsi que des travaux effectués, 14 options se sont démarquées. Des analyses supplémentaires sont requises afin de valider la pertinence de ces options dans le contexte québécois. La section suivante associe, à titre exploratoire, ces options aux défis définis dans le cadre des travaux du Chantier.

## PÉRENNITÉ DU FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ

### **Défi 1 : Adapter le financement à la nouvelle réalité de l'électrification des transports**

Options à analyser pour remplacer, à coût nul pour le citoyen, la taxe sur les carburants :

#### **CONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE**

Évaluer le potentiel et les enjeux liés à la mise en place d'une contribution kilométrique, notamment pour les véhicules lourds associés au transport des marchandises.

#### **TAXE SUR LA RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES**

Avec la collaboration d'Hydro-Québec, évaluer le potentiel et les enjeux liés à la tarification de la recharge des véhicules électriques sur le réseau routier et de celle en milieu résidentiel.

## OPTIMISATION DE LA STRATÉGIE DE FINANCEMENT

### **Défi 2.1 : Clarifier le lien entre les outils de financement et les services et infrastructures financés**

Option à analyser :

#### **OPTIMISATION DE LA STRATÉGIE DE FINANCEMENT PAR DEUX FONDS DÉDIÉS PLUTÔT QU'UN SEUL**

En collaboration avec les ministères, sociétés d'État et organismes concernés, évaluer les scénarios d'optimisation possibles de la stratégie de financement de la mobilité. Les scénarios étudiés pourraient inclure la possibilité de scinder le fonds actuel en deux nouveaux fonds dédiés, dont l'un pour l'aide financière au transport collectif et l'autre pour le réseau routier, et de trouver des sources de revenus potentielles pour chacun.

## **Défi 2.2 : Susciter l'intérêt des partenaires, publics ou privés, pour la construction d'infrastructures**

Options à analyser :

### **PÉAGE DE FINANCEMENT POUR DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES**

Considérer l'usage du péage de financement lors de l'implantation de nouveaux projets d'infrastructures routières de grande envergure réalisés en partenariat avec le secteur privé.

### **REDEVANCES DE TRANSPORT POUR LES PROJETS STRUCTURANTS**

Évaluer le potentiel des redevances de transport pour les projets structurants de transport collectif. La base de l'évaluation du projet pourrait être le rendement attendu, et cette base reposerait sur l'appréciation du potentiel immobilier.

L'outil pourrait également être utilisé afin de procurer un rendement à des investisseurs institutionnels ou privés, comme dans le cas du Réseau express métropolitain.

## **FINANCEMENT DU RÉSEAU ROUTIER**

### **Défi 3 : Assurer des revenus à court et moyen termes pour faire face aux besoins croissants**

Options à analyser :

#### **AJUSTEMENTS DES DROITS SUR LES PERMIS DE CONDUIRE**

Évaluer les ajustements possibles des droits sur les permis de conduire.

#### **AJUSTEMENTS DES DROITS SUR LES IMMATRICULATIONS**

Évaluer les ajustements possibles des droits sur les immatriculations selon différentes variables liées aux véhicules immatriculés ou selon l'atteinte de certains objectifs relatifs au réseau routier.

#### **VEILLE SUR LES OUTILS ACTUELS**

Effectuer et publier une veille périodique sur les outils de financement de la mobilité en Amérique du Nord afin d'établir une base de connaissance commune, accessible à tous, en matière de financement des transports.

# FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

## **Défi 4 : Intégrer les objectifs de la Politique de mobilité durable - 2030 et du Plan pour une économie verte 2030 dans le financement de la mobilité**

Options à analyser :

### **RÉVISION DES CRITÈRES D'APPLICATION DE L'ÉCOFISCALITÉ SUR LES DROITS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES FORTES CYLINDRÉES**

- 1) Évaluer le remplacement des critères de cylindrées par ceux des émissions de gaz à effet de serre.
- 2) Évaluer la révision du nombre de paliers et de seuils, en particulier pour le droit d'acquisition.

### **ÉVALUATION DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE À L'ACHAT D'UN VÉHICULE NEUF**

Évaluer la mise en place d'un droit supplémentaire à l'achat d'un véhicule neuf, basé sur la valeur du véhicule, mais considérer une exemption pour les véhicules électriques de promenade. Lorsque suffisamment de modèles de véhicules électriques seront offerts pour répondre aux besoins de chacun, envisager la mise en place d'une redevance-remise basée sur la valeur du véhicule et ses émissions.

# FINANCEMENT AUTONOME MUNICIPAL

## **Défi 5.1 : Promouvoir les pouvoirs fiscaux peu utilisés par les municipalités**

Options à analyser :

### **PÔLE D'EXPERTISE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FINANCEMENT MUNICIPAL INNOVANT**

En collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, évaluer la pertinence d'appuyer financièrement la mise en place d'un pôle d'expertise pour le développement du financement municipal innovant, dont le mandat pourrait notamment couvrir la mobilité.

### **GUIDE DES MEILLEURES PRATIQUES EN MATIÈRE DE FINANCEMENT MUNICIPAL INNOVANT**

En collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, évaluer la pertinence d'appuyer financièrement la création et la diffusion d'un guide des meilleures pratiques en matière de financement municipal innovant, traitant notamment du développement du territoire favorable à la mobilité durable et de la mise en place des infrastructures et services à cet effet.

## **Défi 5.2 : Adoucir les contraintes à l'utilisation de certains outils de financement par les municipalités**

Options à analyser :

### **ACCÈS AUX CAPACITÉS ADMINISTRATIVES DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC**

Étudier les enjeux concernant l'accès aux capacités administratives de la Société de l'assurance automobile du Québec pour le prélèvement volontaire de droits d'immatriculation supplémentaires par les municipalités afin de financer le transport collectif.

### **POLITIQUE-CADRE SUR LA TAXE ADDITIONNELLE SUR LE LITRE D'ESSENCE**

Valider la pertinence d'une politique-cadre afin de clarifier l'accessibilité à une taxe additionnelle sur le litre d'essence et la responsabilité d'un recours volontaire à celle-ci par les municipalités pour financer le transport collectif dans certaines régions.

## **ÉTAPES SUIVANTES**

Les travaux du Chantier ont permis de cibler les innovations potentielles de la stratégie de financement des transports et d'évaluer différents outils de financement disponibles d'après leurs effets sur les revenus, la mobilité durable et l'acceptabilité sociale et d'après leur applicabilité au sein de l'écosystème des transports au Québec. Ainsi ont été identifiées les options qui paraissent les plus appropriées pour répondre au défi que représente le financement des services et des infrastructures de mobilité au Québec.

Bien que les travaux réalisés à ce jour aient permis de définir clairement certains enjeux auxquels le financement de la mobilité durable est confronté, les travaux visant à établir des pistes de solutions demeurent exploratoires.

Puisque plusieurs options ont été ciblées, d'autres travaux visant à poursuivre leur étude pourront être amorcés, notamment afin d'évaluer plus en détail leurs répercussions potentielles sur les citoyens, les entreprises, les municipalités et les partenaires.



# ANNEXE A

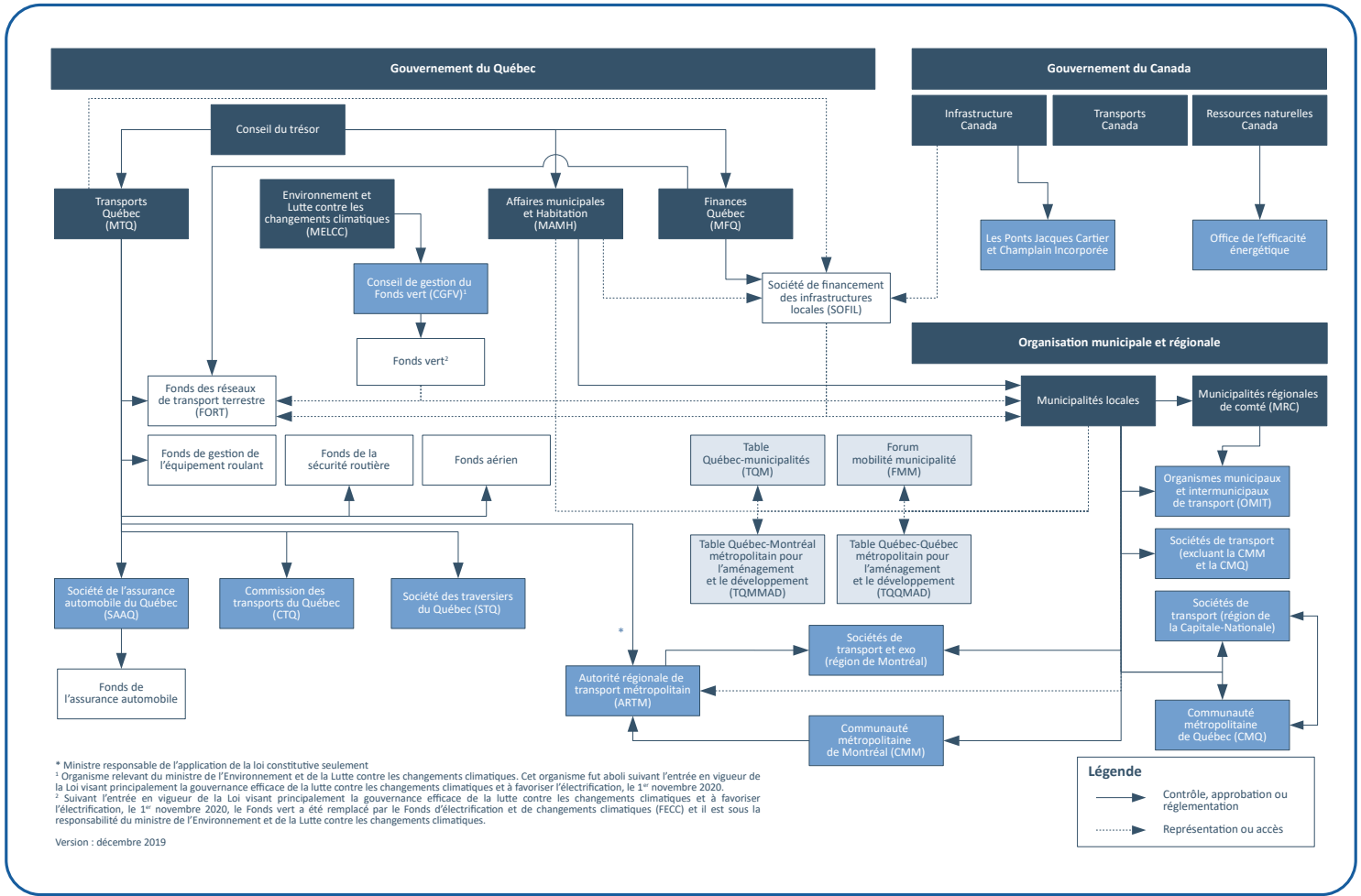
## TABLEAU SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS RÉPERTORIÉES LORS DE LA TOURNÉE RÉGIONALE SUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ ET DE L'APPEL DE MÉMOIRE

THÈME PRINCIPAL	ENJEU SOULEVÉ	RECOMMANDATION DES INTERVENANTS
<b>Programme d'aide financière</b>	Les acteurs du transport collectif ont souligné des enjeux importants liés aux programmes d'aide financière qui leur sont destinés, particulièrement les autorités organisatrices de transport en région. Des délais de paiement jugés insatisfaisants, des indicateurs inadéquats dans les calculs de certains programmes et la durée des programmes figurent parmi les enjeux soulevés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Les délais de paiement doivent être raccourcis.</li> <li>› Les indicateurs utilisés dans les calculs des programmes d'aide financière doivent être indexés.</li> <li>› Les programmes doivent avoir une durée de plusieurs années, afin de permettre aux autorités organisatrices de transport de planifier à long terme.</li> <li>› Le Ministère doit s'inspirer du fonctionnement et des règles de la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour ses programmes d'aide financière.</li> </ul>
<b>Investissement dans le transport collectif</b>	Les intervenants du transport collectif urbain et certains organismes ont dénoncé le déséquilibre des investissements du gouvernement du Québec dans le domaine des transports, destinés majoritairement au réseau routier au détriment du transport collectif et actif. Selon eux, une règle de « deux poids, deux mesures » existerait dans le financement du réseau routier, presque entièrement assuré par le gouvernement provincial, et le transport collectif, assumé en partie par les municipalités.	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Les investissements en transport inscrits au Plan québécois des infrastructures doivent atteindre un taux réel de 50 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs.</li> <li>› Les règles de financement des programmes doivent être modifiées afin que le développement du réseau routier cesse d'être favorisé.</li> </ul>
<b>Contribution kilométrique</b>	Les revenus de la taxe sur l'essence sont appelés à plafonner, voire à décroître, en raison de l'électrification des transports et de l'amélioration de la consommation énergétique du parc automobile.	<ul style="list-style-type: none"> <li>› La contribution kilométrique est un outil intéressant à long terme, particulièrement dans une approche utilisateur-payeur.</li> <li>› En revanche, la mise en place d'un tel outil soulève plusieurs enjeux.</li> </ul>
<b>Indexation des outils de financement</b>	Plusieurs outils de financement ne sont pas indexés annuellement. L'outil le plus cité en exemple est la contribution au transport en commun de 30 \$, qui n'a pas été augmentée depuis 1992.	<ul style="list-style-type: none"> <li>› L'indexation des outils de financement actuels, en particulier la contribution au transport en commun et la taxe sur les carburants, est une action recommandée par un grand nombre d'intervenants.</li> </ul>



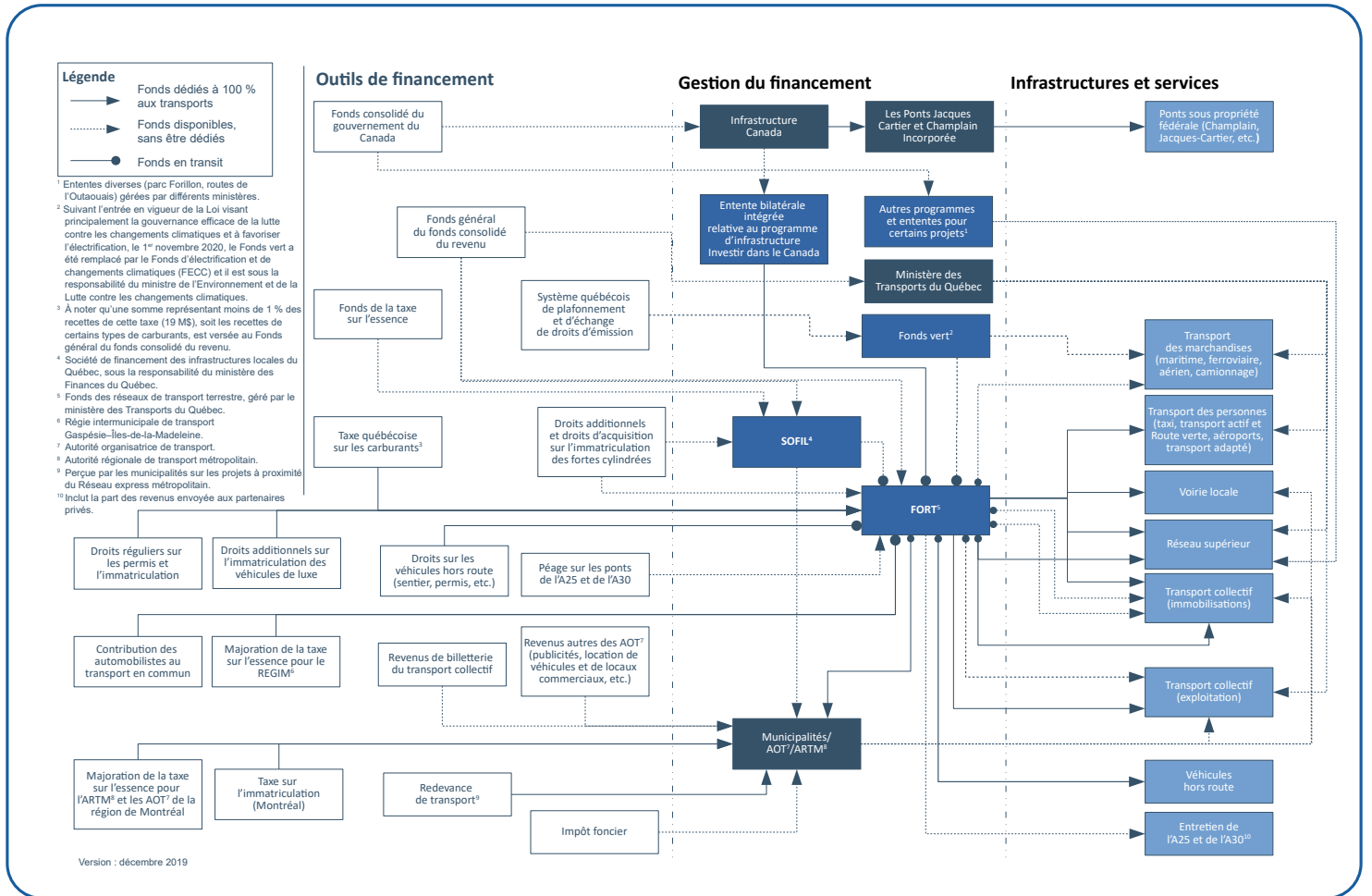
# ANNEXE B

## SCHÉMA SIMPLIFIÉ SUR LA REPRÉSENTATION DE LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS AU QUÉBEC



# ANNEXE C

## SCHÉMA SIMPLIFIÉ SUR LA REPRÉSENTATION DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS AU QUÉBEC



# ANNEXE D

## LISTE DES OUTILS GOUVERNEMENTAUX CLASSÉS SELON LE TYPE D'ASSIETTE FISCALE ET LE PRINCIPE DE FINANCEMENT

### Taxe sur la consommation d'énergie

Taxe sur les carburants\*  
Taxe sur la recharge des véhicules électriques

### Contribution kilométrique

À tarification fixe  
À tarification dynamique  
Pour les véhicules lourds

### Péage

Pour les nouvelles infrastructures\*  
De congestion pour les régions urbaines (cordon)  
Sur l'ensemble du réseau routier  
Voies réservées à accès spécial tarifé

### Droits d'accès au réseau routier

Permis de conduire\*  
Droits supplémentaires sur les véhicules de luxe\*  
Droits d'immatriculation\*  
Droits supplémentaires sur les fortes cylindrées\*  
Droits supplémentaires sur les véhicules électriques  
Droits supplémentaires sur les véhicules de livraison de colis

### Taxe à la consommation

Taxe de vente\*  
Taxe sur les primes d'assurance automobile\*

### Impôt sur le revenu

Impôt sur le revenu des particuliers\*  
Impôt sur le bénéfice des sociétés\*

### Taxe sur la masse salariale

Taxe sur la masse salariale pour le transport

### Prélèvements sur les émissions de carbone

Taxe sur le carbone  
Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission\*

### Prélèvements sur l'acquisition d'un véhicule ou de ses composants

Droits à l'achat d'un véhicule neuf  
Droits spécifiques sur les pneus neufs\*

### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité \* Utilisé au Québec

# ANNEXE E

## LISTE DES OUTILS MUNICIPAUX CLASSÉS SELON LE TYPE D'ASSIETTE FISCALE ET LE PRINCIPE DE FINANCEMENT

### Taxation des propriétés

Taxe foncière\*  
Tarification fiscale des services de transport\*  
Taxe d'amélioration locale\*  
Taxe sur le coefficient d'occupation du sol\*

### Contribution des promoteurs immobiliers

Financement par revenus fiscaux anticipés  
Redevances de développement\*  
Redevances de transport\*

### Contribution des automobilistes pour le transport en commun

Taxe additionnelle sur le litre d'essence pour certaines régions\*  
Droits d'immatriculation supplémentaires\*

### Redevances sur les matières transportées

Droits sur les carrières et les sablières\*  
Droits sur les colis livrés à domicile

### Prélèvements sur les stationnements

Tarification des stationnements sur rue\*  
Taxe sur les espaces de stationnement privés\*

### Contribution des usagers au transport en commun

Tarifs à l'utilisation\*  
Tarifs d'abonnement\*

### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité \* Utilisé au Québec

# ANNEXE F

## DESCRIPTION DES OUTILS DE FINANCEMENT ÉTUDIÉS

OUTIL		DÉFINITION
<b>Taxe sur la consommation d'énergie</b>		<b>Concept tarifaire selon lequel un taux ou un coût fixe supplémentaire est appliqué à l'utilisation d'une quantité d'énergie</b>
1	Taxe sur les carburants	Tarif supplémentaire par litre de carburant utilisé par des véhicules à moteur à combustion.
2	Taxe sur la recharge des véhicules électriques	Tarif supplémentaire par kilowattheure utilisé pour la recharge d'un véhicule électrique.
<b>Contribution kilométrique</b>		<b>Tarif pour chaque véhicule-kilomètre parcouru sur le réseau routier</b>
3	Contribution kilométrique avec tarification fixe	Variation de la contribution kilométrique où le tarif est fixe partout sur le territoire de l'administration.
4	Contribution kilométrique avec tarification dynamique	Variation de la contribution kilométrique où le tarif peut changer de manière dynamique selon différents paramètres, comme la congestion en temps réel, l'heure de la journée ou la région visitée.
5	Contribution kilométrique pour les véhicules lourds	Variation de la contribution kilométrique où seuls les véhicules lourds sont soumis à ce système.
<b>Péage</b>		<b>Droit à acquitter pour franchir un passage ou emprunter une infrastructure</b>
6	Péage de financement pour de nouvelles infrastructures	Péage appliqué uniquement aux nouvelles infrastructures de transport, afin de les rembourser en totalité ou en partie.
7	Péage de financement pour l'ensemble du réseau routier	Péage appliqué sur tout le réseau routier ou sur sa partie stratégique (ponts, autoroutes et routes nationales).
8	Péage de congestion pour les régions urbaines (péage cordon)	Tarif imposé aux usagers qui désirent circuler avec leur véhicule dans une zone urbaine où la congestion est typiquement élevée.
9	Voie réservée à accès spécial tarifé	Tarif imposé aux conducteurs solos qui désirent circuler avec leur véhicule dans une voie réservée au covoiturage.
<b>Droit d'accès au réseau routier</b>		<b>Droit à payer obligatoirement avant d'utiliser le réseau routier</b>
10	Permis de conduire	Document qui certifie que le détenteur est autorisé à conduire un véhicule sur le réseau routier d'une administration donnée. L'une des conditions pour avoir ce document est le paiement de frais récurrents.
11	Droit d'immatriculation	Droit tarifaire que le propriétaire d'un véhicule doit payer afin que ce dernier soit autorisé à circuler sur le réseau routier.

### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité

OUTIL		DÉFINITION
<b>Droit d'accès au réseau routier</b>		<b>Droit à payer obligatoirement avant d'utiliser le réseau routier</b>
12	Droit supplémentaire sur les véhicules électriques	Droit supplémentaire imposé sur les véhicules équipés de moteurs électriques. Imposé par certaines administrations afin de compenser les pertes de revenus de la taxe sur les carburants dues à l'électrification des transports.
13	Droit additionnel sur les véhicules de luxe	Droit progressif ou fixe imposé sur des véhicules considérés comme étant haut de gamme. Au Québec, un véhicule doit avoir une valeur minimale de 40 000 \$ pour être dans cette catégorie.
14	Droit supplémentaire sur les fortes cylindrées	Droit imposé uniquement sur des véhicules équipés de moteurs à combustion à plus fortes cylindrées.
15	Droit supplémentaire sur les véhicules de livraison de colis	Droit imposé uniquement aux véhicules de livraison de colis à domicile.
<b>Prélèvement sur les émissions de carbone</b>		<b>Tarifcation imposée sur les émissions de gaz à effet de serre afin d'internaliser les coûts de la pollution émise par les agents économiques, avec objectif de réduire les émissions</b>
16	Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission	L'approche par le marché repose sur l'établissement, par voie réglementaire, d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Ce système limite le montant total des émissions de gaz à effet de serre en imposant un plafond sur les émissions, qui est réduit progressivement sur une période de temps.
17	Taxe sur le carbone	Taxe imposée sur chaque tonne d'émissions de gaz à effet de serre produite par un agent économique.
<b>Prélèvement sur l'acquisition d'un véhicule ou de ses composants</b>		<b>Prélèvement imposé sur certains achats liés à l'achat d'une automobile ou de composants</b>
18	Droit supplémentaire à l'achat d'un véhicule neuf	Prélèvement imposé à l'achat d'un véhicule neuf. (La taxe peut être modulée en fonction des émissions polluantes du véhicule.)
19	Droit spécifique sur les pneus neufs	Tarif fixe imposé lors de l'achat d'un pneu neuf. (Le financement est généralement destiné au recyclage des pneus usagés.)
<b>Impôt sur le revenu</b>		<b>Prélèvement obligatoire et périodique administré par un gouvernement pour qu'il finance ses dépenses</b>
20	Impôt sur le revenu des particuliers	Impôt calculé selon les revenus des particuliers. Les fonds sont redirigés vers un fonds général, qui finance plusieurs activités du gouvernement.
21	Impôt sur le bénéfice des sociétés	Impôt calculé selon les bénéfices des sociétés. Les fonds sont redirigés vers un fonds général, qui finance plusieurs activités du gouvernement.
<b>Taxe sur la masse salariale</b>		<b>Prélèvement imposé sur la somme des rémunérations brutes versées par l'entreprise à ses salariés (Ces fonds sont habituellement destinés à des activités précises.)</b>
22	Taxe sur la masse salariale pour le transport	Taxe sur la masse salariale destinée au secteur des transports.

#### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité



OUTIL		DÉFINITION
<b>Taxe à la consommation</b>		<b>Prélèvement effectué sur des produits de consommation, selon un pourcentage de la valeur du produit ou selon un tarif fixe</b>
23	Taxe de vente	Taxe de vente au détail, déterminée selon un pourcentage de la valeur de l'achat ou, dans de plus rares cas, selon un tarif fixe. Des produits considérés comme essentiels peuvent être exemptés de la taxe. Certaines administrations utilisent aussi une échelle de taxation différente de leur taxe de vente régulière pour les véhicules neufs.
24	Taxe sur les primes d'assurance automobile	Taxe appliquée sur les primes d'un contrat d'assurance automobile.
<b>Taxation des propriétés</b>		<b>Taxe imposée sur les propriétés</b>
25	Taxe foncière	Taxe imposée selon la valeur de l'immeuble inscrite au rôle d'évaluation.
26	Tarifification fiscale des services de transport	Outil qui exige que le propriétaire paie un montant représentant le coût moyen par logement pour un service de transport.
27	Taxe d'amélioration locale	Taxe spéciale qui est appliquée sur une propriété résidentielle ou non résidentielle d'un secteur visé pour financer un nouvel investissement en transport destiné à ce secteur.
28	Taxe sur le coefficient d'occupation du sol	Outil qui vise à récupérer les revenus de taxe foncière qui échappent aux municipalités, notamment pour les utilisations qui occupent beaucoup d'espace sur un terrain et lorsque le bâtiment compte pour une faible part de la valeur foncière de l'immeuble.
<b>Contribution des promoteurs immobiliers</b>		<b>Catégorie d'outil qui permet de prélever des contributions auprès des promoteurs immobiliers pour financer des infrastructures</b>
29	Financement par revenus fiscaux anticipés	Les revenus de taxation anticipés sont empruntés au début du projet afin de financer la réalisation des travaux, et les revenus anticipés rembourseront le prêt (captation de la plus-value foncière).
30	Redevance de développement	Frais que les municipalités imposent aux promoteurs pour couvrir les dépenses d'infrastructures liées à la croissance des services qu'elles doivent offrir aux résidents, de même que les répercussions de cette croissance sur les infrastructures existantes.
31	Redevance de transport	Frais que les municipalités imposent aux promoteurs pour couvrir les dépenses d'infrastructures en transport de responsabilité municipale (voirie locale, transport actif et transport collectif).
<b>Contribution des automobilistes pour le transport en commun</b>		<b>Prélèvement fait auprès des usagers du réseau routier destiné au financement du transport en commun</b>
32	Taxe additionnelle sur le litre d'essence pour certaines régions	Prélèvement additionnel, dans certaines régions, sur le litre de carburant utilisé par des véhicules à moteur à combustion et qui sert au financement du transport en commun.
33	Droit d'immatriculation supplémentaire	Prélèvement supplémentaire que le propriétaire d'un véhicule doit payer afin que ce dernier soit autorisé à circuler sur le réseau routier dans certaines régions et qui sert au financement du transport en commun.

#### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité

OUTIL		DÉFINITION
<b>Prélèvement sur les stationnements</b>		<b>Prélèvement imposé sur les stationnements</b>
34	Tarification des stationnements sur rue	Tarif imposé, à l'aide d'un parcomètre lors d'une utilisation unique ou d'une vignette lors d'une utilisation régulière, afin de permettre l'utilisation d'un espace de stationnement en bordure d'une voie publique.
35	Taxe sur les espaces de stationnement privés	Taxe imposée aux propriétaires d'espaces de stationnement privés. La taxe peut être imposée selon le nombre d'espaces de stationnement ou la superficie du stationnement.
<b>Redevance sur les matières transportées</b>		<b>Droit imposé sur le transport de certaines matières et de certaines catégories de produits</b>
36	Droit sur les carrières et les sablières	Droit imposé aux mines de surface qui extraient des matières dans les carrières et les sablières.
37	Droit sur les colis livrés à domicile	Tarif imposé aux expéditeurs de colis aux consommateurs.
<b>Contribution des usagers au transport en commun</b>		<b>Perception auprès des usagers pour permettre l'accès aux services de transport collectif (revenus de billetterie)</b>
38	Tarif à l'utilisation	Tarif imposé lors de l'usage du service de transport en commun. Par exemple, les billets par passage ou les laissez-passer journaliers.
39	Tarif d'abonnement	Service d'abonnement pour lequel les usagers paient de façon périodique (hebdomadaire, mensuelle ou annuelle) un tarif leur donnant accès au service de transport en commun.

#### Légende

● Utilisateur-payeur ● Bénéficiaire-payeur ● Pollueur-payeur ● Universalité

# ANNEXE G

## DÉFINITION DES CRITÈRES D'ANALYSE

CRITÈRE	DÉFINITION DES CRITÈRES
<b>Dimension économique : croissance des revenus nets</b>	
[A] Largeur de l'assiette fiscale	L'assiette fiscale concerne-t-elle un nombre de contribuables ou encore un flux ou un stock monétaire suffisamment grand pour assurer à court terme des revenus qui peuvent être considérés comme importants? Choix possibles : Oui; Non
[B] Potentiel de croissance de l'assiette	Sur la base notamment des constats et des cibles de la Politique de mobilité durable, l'assiette fiscale présente-t-elle un potentiel de croissance raisonnablement prévisible à moyen et long termes? Choix possibles : Oui; Non
[C] Marge de manœuvre sur le taux de prélèvement	Dans le contexte nord-américain, le taux de prélèvement actuel au Québec sur cette assiette fiscale peut-il être considéré comme étant élevé? Choix possibles : Oui; Non
[D] Coût d'administration	Sur la base des expériences passées (ici ou à l'étranger), un prélèvement supplémentaire sur cette assiette fiscale nécessiterait-il des coûts d'immobilisation, d'exploitation ou de respect de la conformité fiscale qui peuvent être considérés comme élevés? Choix possibles : Oui à au moins un élément; Non à tous les éléments
<b>Dimension environnementale : mobilité durable</b>	
[E] Demande en transport	En principe, l'outil offre-t-il un potentiel pour diminuer les besoins de déplacements motorisés, diminuer les distances à parcourir ou encore accroître l'utilisation des modes de transport moins énergivores? Choix possibles : Oui à au moins un élément; Non à tous les éléments
[F] Sécurité et fluidité du réseau	En principe, l'outil offre-t-il un potentiel pour améliorer l'efficacité des déplacements (coûts/temps) ou encore améliorer la qualité ou la sécurité des infrastructures de transport? Choix possibles : Oui à au moins un élément; Non à tous les éléments
[G] Internalisation des coûts	En principe, l'outil est-il de nature à permettre, au moins en partie, l'intégration des externalités négatives du transport des personnes ou des marchandises? Choix possibles : Oui; Non
[H] Aménagement du territoire	En principe, l'outil est-il de nature à favoriser une meilleure occupation du sol? Choix possibles : Oui; Non

## CRITÈRE

## DÉFINITION DES CRITÈRES

Dimension sociale : acceptabilité sociale et équité	
[I] Perception de l'outil	Sur la base des expériences passées (ici ou à l'étranger) et des constats posés dans les mémoires des parties prenantes déposés dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité, l'outil a-t-il ou recevrait-il, de la population et des usagers, un niveau d'approbation supérieur à celui attendu d'un outil de prélèvement fiscal? Choix possibles : Oui; Non
[J] Disponibilité de solutions de remplacement	En principe, un usager peut-il diminuer ou même éviter les prélèvements sur cet outil tout en demeurant un usager de ce mode de transport? Choix possibles : Oui; Non
[K] Équité fiscale	En principe, l'outil permet-il d'accroître la participation financière des personnes disposant d'un revenu plus élevé? Choix possibles : Oui; Non
[L] Équité entre les régions	Sur la base de la distance parcourue, de la nécessité de posséder un véhicule ou encore du niveau de service reçu en matière de transport collectif, l'outil a-t-il potentiellement une incidence plus importante pour les contribuables ne vivant pas en région urbaine? Choix possibles : Oui; Non

Enjeux techniques : applicabilité au Québec	
[M] Disponibilité et applicabilité de la technologie	À court terme, la technologie nécessaire à la mise en œuvre de l'outil est-elle disponible et applicable selon les pratiques actuellement en vigueur au Québec? Choix possibles : Oui à tous les éléments; Non à au moins un élément
[N] Simplicité d'utilisation pour les usagers	Sur la base des expériences passées (ici ou à l'étranger), et à l'égard uniquement des modalités nécessaires à la perception, un prélèvement supplémentaire à partir de cet outil exige-t-il une action additionnelle de la part du contribuable qu'il n'aurait pas eu à faire autrement? Choix possibles : Oui; Non
[O] Vie privée et sécurité des données	Selon les pratiques en vigueur actuellement au Québec, un prélèvement supplémentaire à partir de cet outil impose-t-il un risque additionnel à l'égard de la vie privée des usagers ou de la sécurité des données recueillies à l'égard des contribuables? Choix possibles : Oui à au moins un élément; Non à tous les éléments
[P] Cohérence institutionnelle	L'outil nécessite-t-il une modification aux orientations, stratégies ou politiques gouvernementales, ou encore nécessite-t-il la création d'un nouveau régime de réglementation ou une modification du rôle actuel de certains ministères et organismes? Choix possibles : Oui à au moins un élément; Non à tous les éléments



