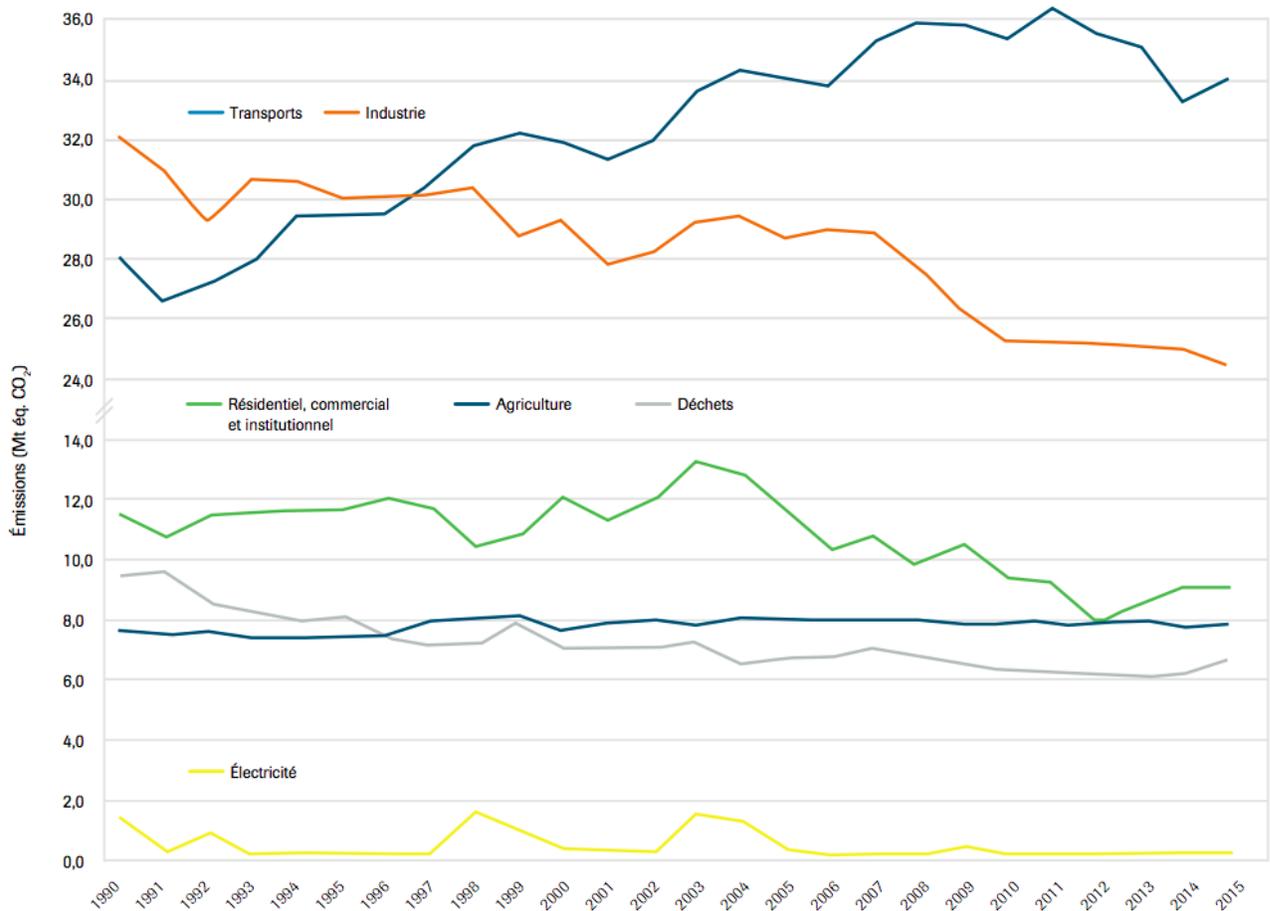


Fiche technique complémentaire Lancement de l'étude « Prochaine station, l'écofiscalité »

1. Transport routier : Le mouton noir de l'énergie

Émissions de GES au Québec par secteurs d'activité entre 1990 et 2015



« [L]e transport routier a vu ses émissions de GES augmenter de 35,7 % entre 1990 et 2015 »¹

¹MELCC (2018). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990. [En ligne] <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2015/inventaire1990-2015.pdf>

2. Congestion: une croissance des coûts hyperbolique

- Coûts estimés à 4,2 G\$ en 2018 pour la grande région de Montréal
- +225 % depuis 2008²

Croissance des déplacements entre 2008 et 2013, par grande région

Territoires	Croissance du nombre	Croissance en %
Couronne Nord	68 000	11 %
Laval	33 000	9 %
Longueuil	13 000	3 %
Couronne Sud	47 000	8 %
Montréal	32 000	2 %

Source : Enquête origine-destination 2013.

²ADEC (2018). Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord. [En ligne] https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf

3. État des infrastructures de transport : une situation préoccupante

Extrait du Plan québécois des infrastructures 2019-2029:

« Le déficit de maintien d'actifs (DMA) est évalué à 24,6 milliards de dollars³

En 2019-2020, le DMA des infrastructures qui appartiennent au gouvernement s'établit à 24,6 milliards de dollars, soit une augmentation brute de 3,8 milliards de dollars par rapport à celui enregistré l'an dernier. Pour les autres infrastructures, comme celles appartenant aux municipalités ou aux sociétés de transport en commun, leur DMA n'est pas comptabilisé dans les PAGI puisqu'il n'est pas sous la responsabilité directe du gouvernement. Le DMA est attribuable :

- Au secteur des transports dans une proportion de 67 % ;
- Au secteur de l'éducation dans une proportion de 18 %
- Aux autres secteurs dans une proportion de 15 %.

(...)

En 2019-2020, l'accroissement du DMA est principalement attribuable aux secteurs des transports et de l'éducation qui présentent des augmentations respectives de 1,8 milliard de dollars et de 1,2 milliard de dollars. Ces augmentations révèlent que **le rythme de réalisation actuel des travaux de maintien d'actifs dans ces secteurs est insuffisant** pour que le retard d'investissement accumulé au cours des dernières décennies soit complètement rattrapé, particulièrement en ce qui concerne les routes et les écoles. »

Évolution du déficit de maintien d'actifs par secteur (en millions de dollars)

	Déficit de maintien d'actifs				PAGI 2019-2020
	PAGI 2018-2019	Augmentation	Résorption	Variation	
DMA des infrastructures publiques appartenant au gouvernement¹	20 822,2	6 850,2	(3 032,7)	3 817,5	24 639,7
Réseau routier					
Ministère des Transports					
<i>Chaussées</i>	6 044,0	1 777,0	(796,0)	981,0	7 025,0
<i>Structures — Réseau supérieur</i>	7 896,8	1 709,0	(954,0)	755,0	8 651,8
<i>Structures — Ponts municipaux</i>	720,9	158,3	(119,1)	39,2	760,1
<i>Ponceaux</i>	ND	s. o.	s. o.	s. o.	ND
Total Ministère des Transports	14 661,7	3 644,3	(1 869,1)	1 775,2	16 436,9

³ QUÉBEC (2019). Plan québécois des infrastructures 2019-2019. [En ligne] https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/19-20/fr/8-Infrastructures_publiques_Quebec.pdf

4. Projets de transports collectifs : une croissance rapide des coûts

Tableau 4 – Hausse des contributions municipales de 2018-2028 (estimation CMM)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Millions de \$											
STATU QUO (SANS PROJET SUPPLÉMENTAIRE)											
CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN	2 893 \$	3 246 \$	3 367 \$	3 404 \$	3 477 \$	3 541 \$	3 626 \$	3 715 \$	3 807 \$	3 904 \$	4 004 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	908 \$	952 \$	997 \$	1 044 \$	1 094 \$	1 146 \$	1 201 \$	1 258 \$	1 318 \$	1 381 \$	1 446 \$
Charges	855 \$	897 \$	941 \$	986 \$	1 034 \$	1 084 \$	1 135 \$	1 190 \$	1 247 \$	1 307 \$	1 370 \$
RFU	53 \$	55 \$	56 \$	58 \$	60 \$	63 \$	66 \$	68 \$	71 \$	73 \$	76 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31,4%	29,3%	29,6%	30,7%	31,5%	32,4%	33,1%	33,9%	34,6%	35,4%	36,1%
IMPACT DES PROJETS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES											
CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN	2 893 \$	3 362 \$	3 573 \$	3 798 \$	4 038 \$	4 293 \$	4 565 \$	4 740 \$	5 048 \$	5 377 \$	5 727 \$
CONTRIBUTIONS SUPPLÉMENTAIRES	0 \$	116 \$	138 \$	212 \$	267 \$	328 \$	402 \$	356 \$	427 \$	498 \$	573 \$
Projets autorisés et/ou de maintien			8 \$	41 \$	69 \$	103 \$	134 \$	169 \$	205 \$	240 \$	277 \$
Coûts des mesures d'atténuation du REM		116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$	116 \$				
REM				32 \$	43 \$	47 \$	70 \$	75 \$	78 \$	80 \$	80 \$
Projets liés aux objectifs de la politique de mobilité durable			14 \$	23 \$	40 \$	62 \$	83 \$	112 \$	144 \$	178 \$	216 \$
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES APRÈS PROJETS	908 \$	1 067 \$	1 135 \$	1 257 \$	1 361 \$	1 474 \$	1 603 \$	1 614 \$	1 745 \$	1 878 \$	2 019 \$
PART RELATIVE DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	31,4%	31,7%	31,8%	33,1%	33,7%	34,3%	35,1%	34,0%	34,6%	34,9%	35,3%

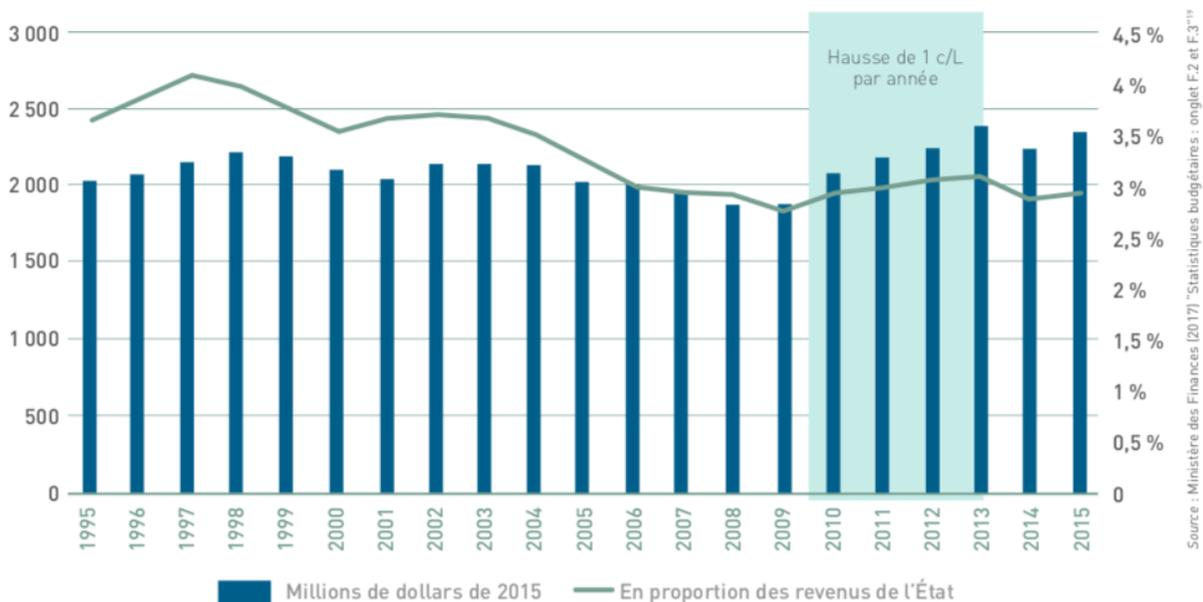
« De 2018 à 2028, le cadre financier métropolitain augmente de 2,9 à 5,7 G\$ tandis que les contributions municipales passent de 0,9 à 2 G\$ (soit une **croissance moyenne annuelle de 8,3 %**). »⁴

⁴ CMM (2019). Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. [En ligne] http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf

5. Financement des réseaux de transport : une érosion rapide des revenus à prévenir

«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 sur le réseau sous sa responsabilité, de même que de nombreux programmes d'aide financière proposés au milieu municipal et aux autorités organisatrices de transport (AOT). De ces constats ressort l'objectif général du chantier sur le financement, soit d'explorer les solutions permettant d'assurer la pérennisation des sommes nécessaires au financement des transports et de la mobilité au Québec, et ce, pour tous les acteurs impliqués.»^{5 6}

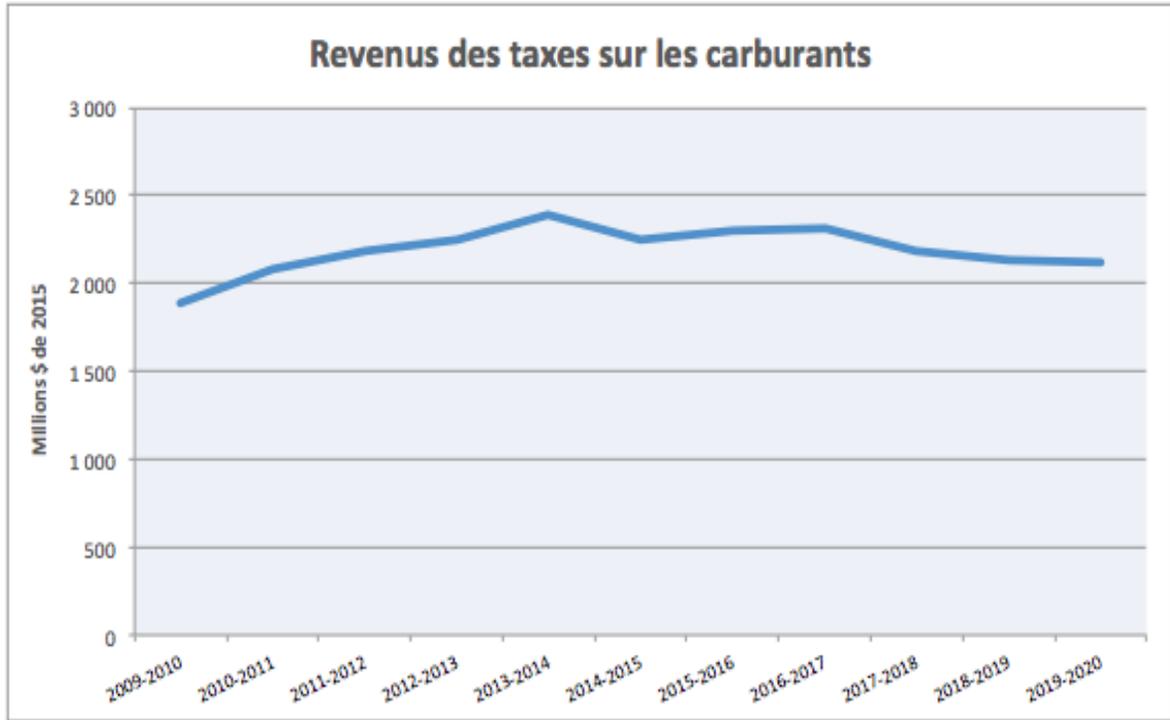
FIGURE 1.6 Revenus de la taxe québécoise sur les carburants et proportion des revenus gouvernementaux, 1995-2015



⁵ MTQ (2019). Appel à mémoire - Chantier sur le financement des réseaux de transports. [En ligne] <http://bit.ly/2kqA3hu>

⁶ Il s'agit d'une situation à laquelle font face de nombreux pays de l'OCDE. Voir: https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-vehicles-fuels-and-road-use_e7f1d771-en

⁷ Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki. 2017. Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec, Montréal, Canada. [En ligne] <http://bit.ly/2k00xJT>



⁸ Québec (2018). Statistiques budgétaires. À télécharger : <http://bit.ly/2ISGDh6>

6. Résultats des scénarios étudiés dans le rapport «Prochaine station, l'écofiscalité »

TABLEAU 3.1 : RÉDUCTION ET INTERNALISATION DES EXTERNALITÉS PAR LES SCÉNARIOS ÉVALUÉS

INDICATEURS	SCÉNARIOS				
	1 cours normal des affaires	2 pollueur- payeur	3 utilisateur- payeur	4 pollueur- payeur et utilisateur- payeur	5 cible de la PMD
émissions de GES ¹³⁴ (Mt éq. CO ₂)	-0,03	-0,52	-1,83	-2,22	-8,48
achat et location de véhicules (%)	S.O. ¹³⁵	-2,42	-7,94	-9,52	-36,20
consommation de carburants (%)	S.O. ¹³⁶	-2,74	-9,96	-12,14	-51,33
utilisation du trans- port collectif (%)	S.O. ¹³⁷	+9,02	+32,21	+39,57	+926,53
couverture des colli- sions, des change- ments climatiques et de la pollution	non	oui	oui	Québec : oui; Grand Montréal : double	multiple
couverture de la congestion	non	oui; indirecte	Grand Montréal seulement	Grand Montréal seulement	multiple
couverture des frais d'usage ¹³⁸	partielle	partielle	partielle	complète	multiple

9

⁹ Alliance TRANSIT (2018). Prochaine station, l'écofiscalité. [En ligne] <http://bit.ly/pslecofis>