

Note CIRANO écrite par Justin Leroux, chercheur au CIRANO, avril 2010

Le gouvernement du Québec devrait envisager de scinder en deux la taxe sur l'essence, de rendre plus transparente l'utilisation des fonds perçus par l'imposition de droits sur les permis de conduire et d'immatriculation et, éventuellement, d'avoir recours à des péages à tarifs modulés pour lutter contre la congestion routière. Ces mesures, implantées à court, moyen ou long terme, permettraient de rendre le système de financement des infrastructures routières québécoises plus transparent et plus cohérent.

Une taxe « verte » et une taxe « d'asphalte »

À court terme, la taxe sur l'essence pourrait être scindée en deux parties pour rendre plus transparente l'utilisation des fonds perçus auprès des automobilistes québécois. La première partie représenterait une taxe de nature environnementale et serait constituée d'un montant fixe par litre vendu. Selon les standards retenus par le Ministère des transports du Québec, le montant de cette taxe pourrait s'élever à 8,1 cents le litre. Les recettes provenant de la partie environnementale de la taxe seraient consacrées à des projets qui permettent de réduire les émissions totales de carbone, comme les initiatives de développement du transport en commun, de reforestation ou d'autres initiatives « vertes ».

La deuxième portion de la taxe sur l'essence constituerait une taxe « d'asphalte » dont les recettes serviraient au fonctionnement et à l'entretien du réseau routier québécois. Dans l'immédiat, cette portion de la taxe serait fixée à 7,1 cents le litre afin de maintenir le montant global de la taxe sur l'essence inchangé. D'ici 5 ans, cette portion de la taxe devrait toutefois être modulée selon le poids et la voracité de chaque véhicule pour mieux refléter l'usure de la route imposée par différents types de véhicules.

Mettre à contribution les utilisateurs, les pollueurs et les bénéficiaires indirects du réseau routier québécois

Les droits de permis de conduire et d'immatriculation constituent des frais fixes d'accès au réseau routier et sont indépendants de l'intensité de l'utilisation de celui-

ci. Conséquemment, les recettes qu'ils génèrent devraient être utilisées pour financer des services qui représentent un coût fixe du réseau routier, comme le déneigement et la sécurité routière. À l'heure actuelle, l'utilisation des recettes de ces droits n'est pas explicite.

À plus long terme, l'État québécois devrait également envisager d'instaurer des mesures de tarification de congestion autour des grandes agglomérations, notamment Montréal et Québec. Cette tarification pourrait être accomplie par l'instauration de « péages-cordons » ou de péages sur certains accès névralgiques, avec un tarif modulé selon l'heure de la journée.

Comme l'ensemble des contribuables québécois, automobilistes ou non, bénéficient de la productivité accrue et des échanges commerciaux facilités par l'existence d'un réseau routier en bon état, une part de celui-ci pourrait donc être financée par les impôts généraux.

Un plan à long terme, à la fois efficace, responsable et équitable

Ces cinq sources de financement permettent d'avoir recours aux principes d'utilisateur-payeur, de pollueur-payeur et de bénéficiaire-payeur. Globalement, il s'agit donc d'un mode de financement à la fois efficace, responsable et équitable.

Il constitue un plan qui permettrait un financement cohérent du réseau routier québécois à moyen et à long terme. Ainsi, il sera plus aisé de maintenir en bon état le réseau routier québécois. Qui plus est, ce système de financement du réseau routier favorise le retour à l'équilibre budgétaire du gouvernement québécois en mettant de l'avant les principes de bonne gouvernance que sont la transparence et la cohérence de la tarification des services publics.

L'étude intitulée « *Réflexion sur la tarification du réseau routier québécois* » est disponible à

<http://www.cirano.qc.ca/pdf/publication/2010RP-02.pdf>