

De : [Responsable Accés](#)
À : [REDACTED]
Objet : Demande d'accès aux documents | Dossier 2026-11187
Date : 25 septembre 2026 14:32:31
Pièces jointes : [REDACTED]

[REDACTED]

Bonjour,

La présente donne suite à votre demande d'accès aux documents reçue le 27 août 2026, laquelle est rédigée ainsi :

« En vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c. A-2.1), je demande accès aux documents suivants, détenus par votre ministère et se rapportant à la contribution annuelle de 125 \$ applicable aux véhicules entièrement électriques et de 62,50 \$ applicable aux véhicules hybrides rechargeables, annoncé au budget 2025-2026 et devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027 :

1. Tout document, note, analyse, calcul, tableur ou fiche technique établissant la méthode de calcul ayant conduit aux montants de 125 \$ et de 62,50 \$, incluant notamment l'hypothèse de kilométrage annuel retenue, le ou les véhicules de référence utilisés, l'hypothèse de consommation de carburant appliquée, et le taux de taxe sur les carburants utilisés.
2. Tout document présentant la distribution du kilométrage annuel des véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, ou toute estimation de ce kilométrage utilisée aux fins de l'établissement des montants visés au paragraphe 1.
3. Tout document analysant des options de recharge au droit fixe, notamment une tarification fondée sur le kilométrage parcouru, sur la masse du véhicule ou sur la charge par essieu, ainsi que les motifs de leur rejet ou de leur report.
4. Tout document analysant l'incidence distributive de la mesure, notamment le seuil de kilométrage annuel en deçà duquel un propriétaire de véhicule électrique verserait au Fonds des réseaux de transport terrestre un montant supérieur à celui versé par le propriétaire d'un véhicule à essence comparable au titre de la taxe spécifique sur les carburants.
5. Tout document analysant ou estimant les revenus procurés au gouvernement du Québec par la vente d'électricité destinée à la recharge de véhicules routiers, y compris toute analyse de l'incidence de l'électrification des transports sur les revenus, redevances ou dividendes d'Hydro-Québec versés au gouvernement.
6. Toute correspondance ou analyse portant sur le caractère permanent ou transitoire de la mesure, et sur son articulation avec les travaux du Chantier sur le financement de la mobilité durable.
7. Tout document faisant état des représentations reçues au sujet de cette mesure, notamment de la part d'associations d'électromobilistes ou d'organismes du secteur des transports, ainsi que des réponses ministérielles qui y ont été apportées.

« Je demande à recevoir ces documents en format électronique. Si certains documents devaient faire l'objet d'une restriction, je vous prie d'en préciser le fondement légal article par article en précisant, pour chaque renseignement ou document refusé, la disposition législative invoquée, conformément à l'article 50 de la Loi. Si un document ne peut être communiqué qu'en partie, je demande à en recevoir la version caviardée plutôt qu'un refus intégral. Si aucun document répondant à l'un ou l'autre de ces paragraphes n'existe, je vous prie de me le confirmer expressément, paragraphe par paragraphe. »

Conformément à l'article 47 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1) (« Loi sur l'accès »), nous vous

informons que le ministère des Finances détient des documents concernant à votre demande.

À cet égard, vous trouverez ci-joint un document de 172 pages contenant l'information recensée.

Concernant le point 1 de votre demande :

Outre les documents transmis, certains documents visés ne peuvent être communiqués, puisqu'il s'agit de renseignements techniques appartenant au Ministère et dont la divulgation risquerait vraisemblablement de procurer des avantages à une autre personne. De plus, certains documents ont été préparés pour le ministre. D'autres documents ne peuvent être communiqués puisqu'il s'agit d'études préparées en vue de l'imposition d'une taxe, d'un tarif ou d'une redevance. D'autres documents contiennent des scénarios, des avis et des recommandations faits depuis moins de 10 ans par des membres du personnel dans l'exercice de leurs fonctions. De plus, certaines analyses ont été produites à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision.

Concernant le point 2 de votre demande :

Outre les documents transmis, certains documents visés ne peuvent être communiqués, puisqu'il s'agit de renseignements techniques appartenant au Ministère et dont la divulgation risquerait vraisemblablement de procurer des avantages à une autre personne. D'autres documents contiennent des scénarios, des avis et des recommandations faits depuis moins de 10 ans par des membres du personnel dans l'exercice de leurs fonctions. De plus, certaines analyses ont été produites à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision. Des renseignements visés proviennent d'un document public intitulé *Comparaison des coûts totaux de possession de véhicules électriques et conventionnels au Québec* [Charlotte Douillard, Sylvain Adette et Francis Gosselin, Rapport d'étude numéro 1, 2021. Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal] et disponible en ligne : https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-de%CC%81tude_2021-1_DOUILLARD.pdf

Concernant le point 3 de votre demande :

Les documents visés ne peuvent être communiqués puisqu'il s'agit d'ébauches; de renseignements techniques appartenant au Ministère et dont la divulgation risquerait vraisemblablement de procurer des avantages à une autre personne. Certains renseignements visés en forment la substance. D'autres documents contiennent des scénarios, des avis et des recommandations faits depuis moins de 10 ans par des membres du personnel dans l'exercice de leurs fonctions. De plus, certaines analyses ont été produites à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision. Certains renseignements proviennent de la base de données publiques du Federal Highway Administration [National Household Travel Survey](#)

Concernant le point 4 de votre demande :

Les documents visés ne peuvent être communiqués puisqu'il s'agit de renseignements techniques appartenant au Ministère et dont la divulgation risquerait vraisemblablement de procurer des avantages à une autre personne. D'autres documents contiennent des scénarios, des avis et des recommandations faits depuis moins de 10 ans par des membres du personnel dans l'exercice de leurs fonctions. De plus, certaines analyses ont été produites à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision.

Concernant le point 5 de votre demande :

Le Ministère ne possède aucun document, tel que précisé à l'article 1 de la Loi sur l'accès. Ce point relève de la compétence d'Hydro-Québec. Conformément à l'article 48 de la Loi sur l'accès, ci-dessous les coordonnées du responsable pour lui transmettre une demande à ce sujet.

Me Sébastien Dutil
Accès aux documents
Conseiller Régie d'entreprise et accès à l'information
1001, boul. Robert-Bourassa, 6^e étage
Montréal (Québec) H3B 0B6
Tél. : 514 840-3000, poste 3650
responsable.acces@hydroquebec.com

Concernant le point 6 de votre demande :

Le Ministère ne possède aucun document, tel que précisé à l'article 1 de la Loi sur l'accès. Ce point relève de la compétence du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Conformément à l'article 48 de la Loi sur l'accès, ci-dessous les coordonnées du responsable pour lui transmettre une demande à ce sujet.

TRANSPORTS ET MOBILITÉ DURABLE
Marie-Lou Anctil
Secrétaire générale adjointe
700, boul. René-Lévesque E., 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Tél. : 418 805-6681
lai@transports.gouv.qc.ca

Concernant le point 7 de votre demande :

Les mémoires relatifs aux consultations prébudgétaires 2026-2027 sont publics. Consultez la page Web suivante : <https://www.quebec.ca/gouvernement/finances-publiques/budget-comptes-publics/budget/consultations-prebudgetaires/memoires>

- Association de l'énergie du Québec https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/Association_energie_Quebec.pdf
- Association des industries de l'automobile du Canada (AIA CANADA) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/AIA_Canada.pdf
- Association du transport urbain du Québec (ATUQ) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/ATUQ.pdf
- Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/ARTM.pdf
- Département de fiscalité de l'École de gestion à l'Université de Sherbrooke https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/CFFP.pdf
- Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/CPEQ.pdf

- Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ) https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/CCAQ.pdf
- Fédération canadienne des contribuables https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/Federation_canadienne_contribuables.pdf
- Vivre en ville https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Consultations_prebudgetaires/2026-2027/VenV.pdf

Les mémoires transmis dans le cadre des consultations prébudgétaires 2025-2026 ne sont plus accessibles sur le site Web, toutefois, ceux-ci sont joints au présent document. (Pages 9 à 172.)

De plus, un document visé provient d'un membre de l'Assemblée nationale. Conformément à l'article 48 de la Loi sur l'accès, ci-dessous les coordonnées du responsable de l'accès pour lui transmettre votre demande :

Me Valérie Roy
Assemblée nationale du Québec,
Édifice André-Laurendeau
1050, rue des Parlementaires
5e étage, bureau 5.13
Québec (Québec) G1A 1A3
Courriel : af.juridiques@assnat.qc.ca
Numéro sans frais : 1 866 DÉPUTÉS (1 866 337-8837)

Enfin, relativement aux points 1, 2, 3 et 4 de votre demande, nous vous informons que certains des documents recensés ne peuvent vous être communiqués, en tout ou en partie, puisqu'ils sont visés par les restrictions au droit d'accès prévues aux articles 9, 14, 22, 27, 34, 37 et 39 de la Loi sur l'accès

Si vous désirez contester cette décision, il vous est possible de le faire en vous adressant à la Commission d'accès à l'information dans les trente (30) jours suivant la date de la présente décision. Vous trouverez ci-joint une note explicative concernant l'exercice de ce recours.

Je vous prie de recevoir l'expression de mes sentiments distingués.

Me Claude Peachy, avocat

Directeur du secrétariat général
Responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels

Direction du secrétariat général

Ministère des Finances
390, boulevard Charest Est, 8^e étage
Québec (Québec) G1K 3H4
Tél. : 418 643-1229
www.finances.gouv.qc.ca

TABLEAU Rev

Estimation des revenus potentiels d'une contribution annuelle pour les VÉ et VHB ⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	2025-2026	2026-2027 ⁽¹⁾	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution de █████ sans indexation	—	██	██	██	██	██	██
Contribution de █████ avec indexation	—	██	██	██	██	██	██
Contribution de █████ avec indexation	—	██	██	██	██	██	██

(1) À partir du 1er janvier 2027

Source : Ministère des Finances du Québec

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stock VEB	■	■	■	■	■	■	■
Stock VHB	■	■	■	■	■	■	■
Contribution VEB		■	■	■	■	■	■
Contribution VHB		■	■	■	■	■	■
Variation IPC		■	■	■	■	■	■
Contribution VEB indexée		■	■	■	■	■	■
Contribution VHB indexée		■	■	■	■	■	■
Revenus sans indexation		■	■	■	■	■	■
Revenus par année financière		■	■	■	■	■	■
Revenus avec indexation		■	■	■	■	■	■
Revenus par année financière		■	■	■	■	■	■

#NOM?

	1	2	3	4	5	6	7
Contribution de 1 sans indexation	—	■	■	■	■	■	■
Contribution de 2 avec indexation	—	■	■	■	■	■	■

le document original contient des sections surlignées (jaune et vert)

Part 22- 27- 37- 39

[illegible]

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522

██████████		█	█	█	█	█	█	█		█	█	█	█	█
██████████		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
██████████		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
██████████		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
██████████████████	██████████	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
██████████████████	██████████	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█

████
████
████
████

█
█
█

█

█
█
█

█
█
█

█
█

█
█

█



TABLEAU a

Scénario [] et taux de [] (contribution de [] avec indexation)
(en millions de dollars)

	2026- 2027 ⁽¹⁾	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution annuelle de [] \$	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Contribution annuelle de [] \$	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Écart	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
IMPACT FINANCIER	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Source : Ministère des Finances du Québec.

Scénario [] et taux de [] % (contribution de [] avec indexation)
(en millions de dollars)

	2026- 2027 ⁽¹⁾	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Écart	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
IMPACT FINANCIER	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Source : Ministère des Finances du Québec.

Scénario [] et taux de [] (contribution de [] avec indexation)
(en millions de dollars)

	2026- 2027 ⁽¹⁾	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Écart	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
IMPACT FINANCIER	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Source : Ministère des Finances du Québec.

Scénario [] et taux de [] (contribution de [] avec indexation)
(en millions de dollars)

	2026- 2027 ⁽¹⁾	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Contribution annuelle de []	[]	[]	[]	[]	[]	[]
Écart	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
IMPACT FINANCIER	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Source : Ministère des Finances du Québec.

TABLEAU IF

Contribution annuelle pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables

(en millions de dollars)

	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Contribution annuelle de 125 \$ et 62,50 \$ ⁽¹⁾	18,0	80,7	118,1	162,8	■	■
Contribution annuelle de ■ et ■ \$ ⁽²⁾	■	■	■	■	■	■
ÉCART	■	■	■	■	■	■

(1) À partir du 1^{er} janvier 2027.

(2) ■.

Source : Ministère des Finances du Québec.

TABLEAU a

Comparaison de la distance parcourue par les véhicules à combustion et les véhicules électriques
(en kilomètres)

Description	Année-modèle	Estimation			Source
		Véhicule à combustion	Véhicule électrique	Différence (en %)	
Analyse des odomètres de 800 000 véhicules	2020 à 2022	20 532	14 579	-29%	https://www.iseecars.com/most-driven-evs-study https://subscriber.politicopro.com/eenews/t/eenews/?id=0000018b-a647-d7dt-abbb-ef67a8040000
Analyse des odomètres de 12,9 millions de voitures et de 11,9 millions de SUV	2016 à 2022	19 812	12 158	-39%	https://www.just-auto.com/news/us-study-finds-evs-driven-less/#:~:text=The%20study%20found%20a%20gap,counterparts%20traveled%2012%2C945%20miles%20annually.
Etude de 2019 utilisant les données du National Household Travel Survey de 2017, qui est basé sur 129 696 ménages	Jusqu'en 2017	16 415	10 139	-38%	http://faculty.haas.berkeley.edu/ldavis/Davis%20AEL%202019.pdf
Analyse réalisée à partir d'une étude menée sur un échantillon de 2 373 propriétaires de véhicules électriques en Californie	Jusqu'en 2019	17 381	18 105	4%	https://escholarship.org/content/qt2214q937/qt2214q937_noSplash_e7e47e5ebc0bf322bc81bcba47b8b7d8.pdf
MOYENNE		18 535	13 745	-26%	

Voiture à combustion
Voiture électrique

11 642
7 165

Camion léger à combustion	Camion léger électrique	Véhicule à combustion	Véhicule électrique
		12 758	9 059
12 979	10 184	12 311	7 555
		10 200	6 300
		10 800	11 250

14350

Financement du transport collectif

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR L'ASSOCIATION DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS
DU QUÉBEC

Table des matières

Présentation de l'ACGDQ	3
Mise en contexte	4
Le transport collectif : un investissement essentiel pour le Québec de demain	5
Solutions prioritaires.....	14
1. Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'écofiscalité.....	14
1.1 Tirer profit de la taxe sur les carburants.....	14
1.2 Indexer et moduler les contributions des automobilistes au transport en commun à même les droits d'immatriculation des véhicules de promenade.....	15
1.3 Encourager l'instauration d'une taxe additionnelle sur les stationnements commerciaux et institutionnels	17
1.4 Ajouter de nouvelles taxes sur l'achat de véhicules neufs et sur la publicité automobile.....	18
1.5 Mettre en place une contribution kilométrique.....	19
2. Optimiser et favoriser le financement du transport collectif en donnant les moyens financiers et juridiques aux municipalités et acteurs locaux	20
3. Optimiser et améliorer les programmes d'aide financière	20
4. Apporter des changements structurels au financement du TC	20
Résumé des solutions prioritaires.....	21

Liste des acronymes et abréviations

ACGDQ Association des Centres de gestion des déplacements du Québec

AOT Autorité organisatrice de transports

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

ATUQ Association du transport urbain du Québec

CGD Centre de gestion des déplacements

MTMD Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

PMD Politique de mobilité durable

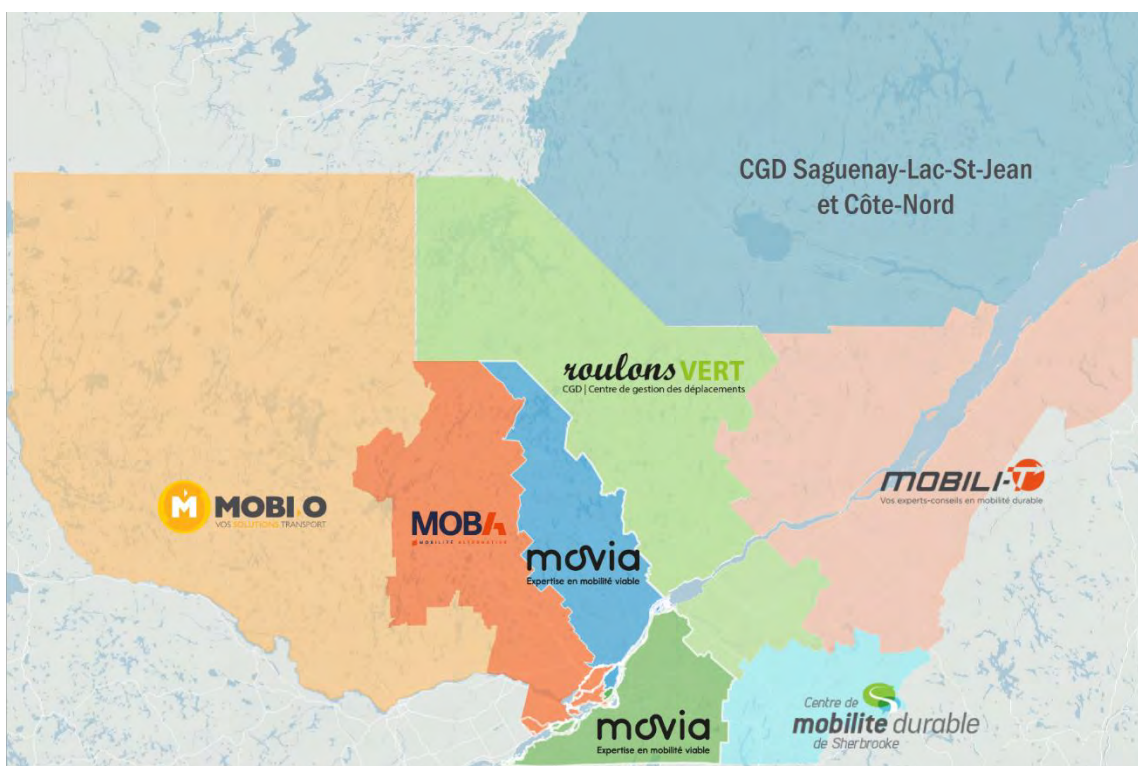
Présentation de l'ACGDQ

Créée en 2001, l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ) regroupe les huit Centres de gestion des déplacements et couvre la plupart des régions du Québec, comme illustré sur la carte ci-dessous (Figure 1).

Les Centres de gestion des déplacements sont des acteurs incontournables de la mobilité durable. Financés en partie par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), ces organismes à but non lucratif ont pour mission de promouvoir les alternatives à l'auto solo, notamment en faisant la promotion du transport actif et collectif auprès des entreprises, des organismes et des municipalités, ainsi qu'en les accompagnant à mettre en œuvre des solutions inspirantes.

Dans le cadre des consultations sur le financement du transport collectif, les CGD présentent leur réflexion et leurs propositions. L'ACGDQ espère à travers les recommandations émises lors de cette consultation, et dans le cadre du présent mémoire, appuyer le MTMDQ et le gouvernement du Québec dans la recherche de solutions durables pour le financement du transport collectif et pour assurer une offre de service de qualité à la population.

Figure 1 : Les territoires des huit Centres de gestion des déplacements du Québec



Mise en contexte

En mars 2023, la vice-première ministre et ministre des Transports de la Mobilité durable (MTMD), Geneviève Guilbault, a entamé une tournée de consultations régionale auprès des sociétés de transport et des instances municipales pour trouver une solution pérenne et réfléchir aux enjeux entourant le financement structurel du transport collectif. L'objectif est de conclure une entente de cinq ans sur le cadre financier du transport en commun.

Ces consultations ne vont pas sans rappeler celles menées dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité en 2019, et ayant débouché sur la publication d'un document synthèse reconnaissant l'enjeu de la pérennité du financement de la mobilité, et identifiant les solutions les plus appropriées pour répondre à ce défi¹. Ce document rappelle effectivement que l'une des principales sources du Fonds des réseaux de transport terrestre, qui finance le transport collectif, provient de la taxe sur les carburants - une taxe dont les revenus baisseront au fur et à mesure du virage vers l'électrification des transports.

De plus, il va sans dire que l'enjeu de la pérennité du financement du transport collectif, déjà en péril lors de ces consultations, s'est depuis empiré. Frappés de plein fouet par la baisse d'achalandage causée par la pandémie et la part encore importante de télétravailleur.euses, les sociétés de transport ont dû faire face dans les trois dernières années à une chute colossale de leurs revenus en raison de l'importante baisse des contributions des usager.ères. De ce fait, plusieurs sociétés de transport sont aujourd'hui en situation déficitaire, l'ARTM estimant à 500 M\$ son déficit pour l'année 2023² et l'ATUQ prévoyant un trou budgétaire de 900 M\$ d'ici 2027³. C'est face à ce manque de financement que plusieurs sociétés de transport collectif ont lancé un cri du cœur, menaçant de devoir réduire les services en l'absence de financement prévisible⁴.

Enfin, il importe de rappeler que la plus importante source de financement du transport collectif - la contribution des municipalités - est également restreinte, compte-tenu des sources de revenus très limitées des municipalités, provenant quasi exclusivement des taxes foncières. Rappelons que les municipalités au Québec gèrent 58 % des infrastructures publiques, mais qu'elles ne reçoivent que 8 % des taxes et impôts payées par les contribuables. En plus d'être la principale source de financement du transport collectif, les municipalités sont face à une impasse fiscale majeure.⁵ Dans un contexte d'inflation, de pénurie de main-d'œuvre et d'augmentation du prix du carburant, il y a une pression énorme sur la capacité locale à financer de nouveaux projets structurants de transport collectif, à instaurer des programmes de tarification sociale et à développer l'offre en transport collectif à l'échelle provinciale.

La pérennité du financement du transport collectif est donc, aujourd'hui plus que jamais, en péril. Les principales sources de revenus connaissent des enjeux importants, alors que les besoins et les pressions en matière de transport collectif sont en croissance fulgurante. Si le Québec veut contribuer aux efforts

¹ Ministère des Transports (2021) Chantier sur le financement de la mobilité durable. Document synthèse, 32 pages.

² <https://www.lapresse.ca/actualites/circulation/2022-11-10/transport-collectif/l-artm-reconnait-qu-elle-devra-mieux-prioriser-ses-projets.php>

³ <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-12-07/transport-collectif-au-quebec/un-trou-budgetaire-de-900-millions-apprehende-d-ici-2027.php>

⁴ <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/660645/face-a-un-trou-budgetaire-de-43-m-la-stm-lance-un-cri-du-coeur>, <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/773735/la-rtc-espere-une-reflexion-serieuse-de-quebec-sur-le-financement-du-transport-collectif>

⁵ <https://www.lapresse.ca/debats/chroniques/2023-05-08/le-gouffre.php>

environnementaux et atteindre ses nombreux objectifs en matière d'aménagement du territoire et de mobilité durable, le transport collectif est une solution centrale.

Le transport collectif : un investissement essentiel pour le Québec de demain

L'ACGDQ insiste sur l'importance de trouver une solution pérenne pour le financement du transport collectif. D'une part, le transport en commun est un moyen absolument incontournable pour lutter contre les changements climatiques. Avec environ 45 % des émissions de GES du Québec qui proviennent du transport, le transport collectif est le moyen le plus susceptible d'avoir des impacts significatifs à court terme sur notre bilan collectif. Sans des investissements majeurs dans ce moyen de transport, il est à peu près certain que le Québec n'atteindra pas ses objectifs d'ici 2050.

En plus des bénéfices environnementaux, le transport collectif apporte aussi plusieurs autres avantages. Il favorise les saines habitudes de vie (les usagères et usagers marchent autant que les gens qui ne se déplacent qu'à pied⁶) et encourage l'équité sociale (en réduisant les coûts de transport et en rendant la mobilité accessible⁷). De plus, d'un point vu strictement financier, les investissements dans le transport en commun sont significativement moins coûteux pour la société que les dépenses liées à l'automobile. Pour chaque dollar investi individuellement dans une voiture, il en coûte plus de cinq dollars à la société. A contrario, chaque dollar individuellement investi dans le transport collectif n'en coûte que 1,21\$ aux contribuables. La voiture coûte donc cinq fois plus cher à la société que le transport collectif.⁸

Le transport collectif est donc non seulement un investissement essentiel pour l'environnement, la santé publique et l'équité sociale, c'est aussi un investissement individuel et collectif qui rapporte beaucoup plus au plan financier. En somme, il s'agit d'un investissement significativement plus durable et rentable pour notre avenir collectif.

Enfin, le transport collectif permet sans contredit au gouvernement du Québec d'atteindre les cibles ambitieuses fixées dans le cadre de la Politique de mobilité durable 2030, mais également d'être en cohérence avec plusieurs autres orientations gouvernementales, dont la Politique gouvernementale de prévention en santé (PGPS) et la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT).

Contribution du transport collectif aux objectifs de la PMD

70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable

Une amélioration et une augmentation des sources de financement du transport collectif sont aujourd'hui essentielles pour atteindre ce premier objectif de la PMD. Cela est conditionnel à d'importants investissements en faveur du développement des réseaux de transports collectifs existants, ainsi que le développement de nouveaux projets de transport collectif sur des territoires aujourd'hui démunis de services de transport en commun.

⁶ Vivre en Ville, [Retisser la Ville](#), 2013.

⁷ Journal de Montréal, [Savez-vous combien vous coûte vraiment votre auto?](#), 6 mars 2023.

⁸ Journal de Québec, [Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif](#), 20 mai 2021.

Réduire de 25% le nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

Les investissements dans le transport collectif permettent d'améliorer la sécurité routière pour l'ensemble des Québécois.es - exerçant un rôle crucial dans l'atteinte de la cible gouvernementale de réduire de 25% le nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017. En effet, permettre à un plus grand nombre de citoyens et d'entreprises de se tourner vers les services de transport en commun comme alternative à la voiture, c'est surtout permettre l'accès à un mode de transport plus sécuritaire pour les déplacements quotidiens. Cela permettrait de limiter, voire de réduire, le nombre de voitures présentes sur les routes et, de ce fait, limiterait la quantité d'interactions fatales entre les automobilistes et les autres usagèr.es de la route.

Par ailleurs, le transport collectif est significativement plus sécuritaire pour une personne que les déplacements en voiture. Une étude menée par des chercheurs conclut que le risque de blessures chez les occupants de véhicules automobiles était 3,7 fois supérieur au risque de blessure chez les occupants d'autobus sur les mêmes trajets sur l'île de Montréal. Ajoutons que le risque pour les piéton.nes et les cyclistes d'être blessé.es lors d'une collision avec un véhicule automobile est aussi considérablement plus élevé que le risque de blessure due aux autobus (4,1 pour les piéton.nes et 5,3 pour les cyclistes)⁹. Ainsi, en plus d'éviter des milliers d'accidents fatals, un investissement plus conséquent dans le transport collectif permettrait également de réduire les coûts de plus de 7,5 milliards de dollars qui sont engendrés annuellement par les collisions de route et qui sont assumées par la société québécoise^{10,11}.

Réduire de 20% les déplacements en auto-solo à l'échelle nationale

Comme mentionné précédemment, une augmentation considérable des investissements dans les réseaux de transports collectifs est incontournable afin d'espérer atteindre l'ambitieuse cible de la PMD de réduire de 20% les déplacements en auto-solo à l'échelle nationale. En effet, la présence et la qualité de l'offre en transport collectif a un impact positif et direct sur l'adoption de modes alternatifs à la voiture. Il s'agit du mode de transport le plus susceptible de favoriser un transfert modal important vers la mobilité durable. A titre d'exemple, la proportion de la population qui utilise l'automobile comme mode de principal de transport pour les déplacements domicile-travail dans la région métropolitaine de Québec est de 84%, alors que celle-ci baisse à 75% dans la région métropolitaine de Montréal, là où l'offre en transport collectif est plus conséquente¹².

Diminuer de 40% la consommation de pétrole dans le secteur des transports et réduire de 37.5% les GES dans le secteur du transport

Un meilleur investissement dans le transport collectif permet de diminuer de façon importante la consommation de pétrole et la production de GES associé au secteur des transports au Québec. Une récente étude démontre que le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal permet à

⁹ Morency, Patrick, Jillian Strauss, Félix Pépin, François Tessier et Jocelyn Grondines (2018). "Traveling by Bus Instead of Car on Urban Major Roads: Safety Benefits for Vehicle Occupants, Pedestrians, and Cyclists". *Journal of Urban Health*, 95:196–207, <https://doi.org/10.1007/s11524-017-0222-6>

¹⁰ Transports Canada (N. d.) Statistiques sur le coût social des collisions au Canada, 2020. En ligne: <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/statistiques-donnees/statistiques-donnees-securite-routiere/statistiques-cout-social-collisions-canada-2020> (consulté le 26 avril 2023).

¹¹ Société de l'assurance automobile du Québec (2022). *Bilan routier, parc automobile et permis de conduire - 2021*. Dossier statistique. 238 p.

¹² Statistique Canada (2021). Recensement de la population

lui-seul d'éviter l'émission de 3 911 000 tonnes de CO₂, par année, grâce notamment à ses impacts sur la réduction des déplacements en automobile, sur la réduction de la congestion routière et sur la densification urbaine. Une étude publiée en 2022 par L'ATUQ confirmait les chiffres pour les régions de Québec-Lévis et de Gatineau. Au total, les réseaux de transport collectif des deux régions étudiées permettent d'éviter près de 654 000 tonnes de CO₂ annuellement, dont 192 502 pour Gatineau et 461 476 pour Québec-Lévis¹³.

Pour la région de Montréal, ces émissions évitées correspondent à un chiffre variant entre 15% et 23 % de l'effort à consentir, tous secteurs confondus, pour atteindre la cible de réduction fixée par le gouvernement du Québec d'ici 2030¹⁴. Ce, sans mentionner les réductions additionnelles de GES qui pourront être atteintes grâce au virage vers l'électrification des flottes entrepris par de nombreuses sociétés de transport collectif.

15 milliards de dollars de vente annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre

Le Québec possède déjà une industrie de fabrication et de distribution de véhicules destinés aux réseaux de transport collectif. Que ce soit pour fabriquer des autobus et des véhicules sur rails, pour fournir des composants et des services pour les autobus, ou encore pour assurer la distribution de ceux-ci, quelques entreprises québécoises possèdent des usines ou des centres de distribution pour répondre aux besoins. Des investissements favorisant le transport en commun auront donc un impact notable sur le secteur québécois des équipements de transport terrestre.

Dans une perspective d'augmentation de l'offre de service et des projets structurants de transport collectif, cela pourrait conduire à une augmentation de la demande pour les équipements nécessaires lors de la mise en œuvre, ce qui pourrait créer de nouvelles opportunités d'affaires pour les entreprises québécoises du secteur.

En outre, les investissements dans le transport collectif pourraient également inciter les entreprises à innover et à développer de nouveaux produits pour répondre aux besoins du marché. Par exemple, avec la demande croissante pour des véhicules plus durables et plus efficaces sur le plan énergétique, les entreprises pourraient développer de nouvelles technologies pour améliorer la performance des véhicules électriques, ainsi que les systèmes qui doivent les soutenir.

Rappelons aussi que les nouveaux projets de transport collectif pourraient nécessiter des travailleurs qualifiés pour la conception, la fabrication, l'assemblage et la maintenance des équipements, ce qui pourrait créer de nouvelles opportunités d'emploi pour les travailleurs québécois.

Réduire les coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et Québec

¹³ ATUQ. [L'ATUQ dévoile l'étude sur les émissions de gaz à effet de serre \(GES\) évitées par les services de transport collectif](#). 9 mai 2022.

¹⁴ Golder Associés (2016). *Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*. Rapport présenté à la Société de transport de Montréal et au Comité de pilotage pour la quantification des émissions de GES évitées dans la région de Montréal. 54 p.

Une autre cible cruciale que permet d'atteindre le développement accru du transport collectif, et qui justifie notamment les investissements supplémentaires nécessaires, est l'atténuation des effets de la congestion et des coûts associés à celle-ci pour les entreprises, mais également pour les citoyen.nes des deux régions métropolitaines de la province. Dans la région de Montréal seulement, les pertes financières liées à la congestion routière étaient évaluées à 4,2 G\$ en 2018¹⁵, - la part associée aux retards des travailleurs occasionnés par les principaux points d'engorgement du réseau autoroutier représentant à elle seule plus de 75 millions de dollars¹⁶. Un investissement important dans les réseaux de transport collectif, dont notamment les systèmes en site propre ou des voies réservées, permettrait ainsi à une masse critique de personnes d'éviter la congestion en se tournant vers le transport en commun - générant des bénéfices économiques et sociaux saisissants. A titre d'exemple, un accroissement de la part modale de 3% du transport collectif pourrait éliminer plus de 40 millions de déplacements en automobile par année, améliorant les temps de déplacements de ces nouveaux utilisateurs, mais également de l'ensemble des autres personnes et marchandises se déplaçant sur le territoire¹⁷. Précisons néanmoins que pour avoir un impact important et durable sur la réduction de la congestion, il est essentiel que des mesures restrictives pour la voiture, telle une augmentation des coûts liées à l'utilisation de la voiture, soient implantées en parallèle de ces investissements dans les réseaux de transport.

Réduire de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail

Dans le même ordre d'idées, améliorer la fréquence et la rapidité des trajets en transport en commun par des investissements permet d'augmenter l'offre de service et de développer des projets de transport collectif en site propre, contribuant à réduire le temps d'attente et les temps de trajet. Cela encouragerait ainsi des gens à délaisser la voiture et la congestion au profit du transport collectif, rendu plus intéressant et plus fiable. Les temps de déplacement moyen s'en trouveraient donc réduits. Rappelons en effet que 11,5% des navetteurs de la région métropolitaine de Montréal consacrent plus de 60 minutes à se rendre à leur travail¹⁸, et que plus de la moitié des travailleurs de la région déclarent subir souvent ou occasionnellement de l'irritabilité, du stress et de la fatigue en raison des travaux routiers et de la congestion¹⁹.

Favoriser l'intermodalité avec le transport collectif peut également contribuer à réduire le temps de déplacement moyen, notamment en permettant aux gens de combiner vélo et transport collectif (supports à vélo devant les autobus, vélos autorisés dans les métros et tramways, stationnements vélos sécurisés dans les stations de réseaux structurants, etc.). Ces mesures réduisent également le temps d'attente et les temps de trajet pour les usager.es et les usagers du transport collectif.

¹⁵ Les Conseillers ADEC (2108). *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*. Rapport présenté à la Ville de Laval, 16 avril 2018. 28 p.

¹⁶ Association canadienne des automobilistes (CAA) (2017). *Quand tout s'arrête : évaluation des pires points d'engorgement au Canada*. 87 pages

¹⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Le transport en commun - Au cœur du développement économique de Montréal*. Étude réalisée en collaboration avec SECOR, 58 p.

¹⁸ Yaropud, Tetyana, Jason Gilmore et Sébastien LaRochelle-Côté (2019). *Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail*. Résultats du recensement de 2016. Statistique Canada

¹⁹ Ordre des conseillers en ressources humaines agréés et CROP (2016). *L'impact des travaux routiers sur les travailleurs*. Résultats de sondage. 12 pages

Réduire de 20% les dépenses brutes des ménages allouées au transport

Soutenir financièrement le développement du transport en commun permet également de réduire les dépenses des ménages allouées au transport, qui est aujourd'hui le deuxième poste de dépenses le plus important pour les ménages canadiens. Estimé à 18,5% des dépenses totales, les ménages canadiens ont en effet dépensé en moyenne 12 737\$ pour leur transport en 2019 - la très grande majorité de ces dépenses (88%) étant allouées à l'achat ou la location d'un véhicule personnel et les coûts d'utilisation de celui-ci²⁰. Ces coûts, précisons-le, ont largement augmenté dans les 20 dernières années en raison de la hausse du prix des carburants, l'augmentation du taux de possession automobile, l'inflation, ainsi que la popularité grandissante des camions légers (VUS)²¹.

Les investissements dans le transport collectif peuvent grandement contribuer à réduire les dépenses brutes des ménages allouées au transport en réduisant les coûts de transport, en améliorant l'efficacité des trajets, en éliminant le besoin de posséder un véhicule et en favorisant l'intermodalité. Ces économies peuvent aider les ménages à dépenser moins pour se déplacer.

Pour atteindre l'objectif du gouvernement du Québec, il s'avère ainsi essentiel d'investir dans le développement du transport collectif, afin de permettre aux ménages d'accéder à un mode de transport alternatif à la voiture individuelle pour leurs déplacements quotidiens et de se départir du fardeau financier associé à la possession et l'utilisation d'un véhicule. On estime notamment que les dépenses annuelles liées au transport peuvent chuter de 50% à 75% lorsqu'une personne remplace le recours à une voiture par une combinaison de plusieurs modes, comme le transport collectif, le vélo, la marche, le taxi et l'autopartage.²²

Comme mentionné précédemment, les coûts de possession d'une voiture sont importants et peuvent atteindre 11 000 \$ par année si l'on considère le coût de l'essence, du stationnement, de l'entretien et de l'assurance. En comparaison, les coûts d'utilisation du transport collectif sont beaucoup moindres (environ 1 200 \$ par année avec un laissez-passer annuel de 100 \$ par mois) et peuvent être liés à la nécessité d'avoir accès de façon à une voiture (par exemple en autopartage). Pour une utilisation moyenne de 52 fois par année (une fois par semaine), pour une période moyenne de quatre heures et une distance moyenne de 40 km par déplacement, les coûts d'abonnement et d'utilisation annuels de Communauto sont de 1 410,40 \$²³. En combinant les deux modes de transport, les coûts totaux grimpent de 2 610,40 \$ par année, ce qui demeure moins du quart des coûts d'une voiture personnelle.

Diminuer les émissions de pollution atmosphérique et de bruit engendrés par l'utilisation de véhicules motorisés et par la congestion routière

De la même manière qu'il joue un rôle crucial sur la diminution des coûts générés par la congestion routière, le développement du transport collectif a également un impact positif non négligeable sur la diminution des émissions de pollution atmosphérique et sonore liées aux véhicules motorisés et à la congestion routière, qui sont considérées comme les deux nuisances environnementales les plus

²⁰ Statistique Canada (2019). Enquête sur les dépenses des ménages

²¹ Trajectoire Québec (2017). Système de transport des personnes : Approches de réduction des GES et des coûts financiers. Étude remise au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 97 pages

²² Équiterre (2009).

²³ Communauto, [Grille tarifaire en vigueur au 1er avril 2023](#), 28 février 2023.

problématiques pour la santé selon l'OMS²⁴. L'exposition chronique au trafic routier induit effectivement des risques tant physiques que psychosociaux pour les humains et augmente le risque de mortalité liée à des maladies pulmonaires²⁵ et coronaires²⁶, notamment pour les personnes résidant à moins de 100 m d'un axe majeur de circulation - qui est notamment le cas de 3 % de la population québécoise²⁷. Soulignons également que ce sont en majorité les personnes les plus modestes sur le plan socio-économique (les personnes à faible revenu et les minorités visibles) qui sont surreprésentées dans les secteurs les plus pollués par le transport routier^{28 29}. Ces résultats soulèvent donc un enjeu d'équité environnementale.

Contribution du transport collectif à d'autres orientations gouvernementales

En plus de permettre au gouvernement du Québec d'atteindre de nombreuses cibles fixées dans le cadre de sa Politique de mobilité durable 2030, les investissements dans le transport collectif permettraient également d'être en cohérence avec plusieurs autres orientations gouvernementales.

Politique gouvernementale de prévention en santé

D'abord, comme mentionné précédemment, le transport collectif a un impact direct et positif sur la santé de ses usager.es et sur l'adoption de saines habitudes de vie. En augmentant notamment la quantité d'activité physique faite dans une journée, l'adoption du transport en commun contribue à réduire l'incidence de l'obésité et à diminuer l'apparition de maladies chroniques. En effet, une récente étude a démontré que le simple recours au transport collectif permettait à ses usager.ères d'accomplir 54% de leur activité physique quotidienne, et que les automobilistes pourraient quant à eux réaliser 85% de leur activité physique quotidienne en changeant leurs habitudes de déplacement au profit du transport en commun³⁰. Cette contribution à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif est également importante sur le plan économique puisque la sédentarité entraîne des coûts annuels d'au moins 2,2 milliards de dollars au Canada³¹.

L'investissement dans le transport collectif permettrait ainsi au gouvernement d'atteindre plusieurs cibles fixées dans la Politique gouvernementale de prévention en santé (PGPS), dont l'aménagement de communautés favorables à la sécurité, la mobilité durable et aux saines habitudes de vie dans 90% des

²⁴ World Health Organization (2011). *Burden of disease from environmental noise: Quantification of healthy life years lost in Europe*, p. 126–6.

²⁵ Hoek, Gerard, Bert Brunekreef, Sandra Goldbohm, Paul Fischer, & Piet A. van den Brandt, (2002). *Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study*. The Lancet, 360(9341), 1203-1209.

²⁶ Tonne, Cathryn., Steve Melly, Murray Mittleman, Brentt Coull, Robert Goldberg, & Joel Schwartz (2007). *A case-control analysis of exposure to traffic and acute myocardial infarction*. Environmental health perspectives, 115(1), 53-57.

²⁷ Statistique Canada (2016). Recensement de la population

²⁸ Carrier, Mathieu, Philippe Apparicio et Anne-Marie Séguin (2015). *Road traffic noise in Montreal and environmental equity: What is the situation for the most vulnerable population groups?* Journal of Transport Geography 51: 1-8. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2015.10.020.

²⁹ Carrier, Mathieu, Philippe Apparicio et Anne-Marie Séguin (2014). *The application of three methods to measure the statistical association between different social groups and the concentration of air pollutants in Montreal: a case of environmental equity*. Transportation Research Part D: Transport and Environment 30: 38-52.

³⁰ Mageau-Béland, J., & Morency, C. (2021). Assessing Physical Activity Achievement by using Transit. *Transportation Research Record*, 2675(8), 506–514. <https://doi.org/10.1177/0361198121999057>

³¹ Jean-Benoit Legault (2023). "La sédentarité coûte au moins 2,2 milliards par année au système de santé". Le Devoir, 31 janvier 2023

municipalités de 1000 habitants (Cible 2) et l'augmentation de 20% la proportion de jeunes de 12 à 17 ans qui sont actifs durant leurs loisirs et déplacements (Cible 8)³².

Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire

Une amélioration des réseaux de transports en commun va également de pair avec les cibles fixées par le gouvernement du Québec dans le cadre de sa Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire, dont plus précisément le premier axe, qui vise la création de milieux de vie de qualité répondant aux besoins de la population. Cet axe souligne notamment la nécessité de créer des milieux de vie à échelle humaine qui puissent réduire les durées et distances de déplacement et rendre plus accessibles les transports collectif et actifs, tout en renforçant la sécurité et la réduction des risques et nuisances. Cette politique reconnaît d'ailleurs que c'est en simplifiant l'accès aux services par une diversité de modes de déplacement, comme la marche, le vélo, le transport collectif, le transport partagé ou la voiture électrique, que ces cibles pourront être atteintes³³.

Les limites de l'électrification des transports comme stratégie de mobilité durable

Les deux précédentes sections ont illustré en quoi les investissements dans le transport collectif étaient essentiels pour atteindre de nombreuses cibles établies dans la Politique de mobilité durable, tout en permettant d'être en cohérence avec d'autres orientations gouvernementales d'envergure.

Nous avons entre autres démontré en quoi le transport collectif offrait une solution alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens et permettait une meilleure planification du territoire, s'inscrivant ainsi directement dans les trois axes de l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » qui se trouve au cœur du plan d'action gouvernemental. En effet, le transport collectif a à la fois un impact sur la **réduction** des déplacements motorisés, sur le **transfert** modal vers des moyens de transport moins énergivores, et donc la réduction des GES, et sur l'**amélioration** des coûts, de la qualité et de la sécurité des déplacements. Un meilleur investissement dans le transport collectif s'avère ainsi une solution pérenne et complète pour répondre à l'ensemble des axes visés par la Politique de mobilité durable au Québec.

A l'inverse, une stratégie gouvernementale misant presque exclusivement sur l'électrification des transports est tout simplement incapable à elle-seule d'atteindre l'ensemble des objectifs fixés par le gouvernement - l'électrification des transports agissant uniquement sur l'amélioration de l'efficacité des véhicules - un seul des trois axes de l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer ».

Les externalités positives associées à l'électrification de la voiture individuelle sont multiples : réduction des émissions de GES, baisse des émissions de polluants atmosphérique (par exemple, les particules fines) et de la pollution sonore. Ceci dit, malgré leur contribution intéressante à long terme pour les déplacements qui sont inévitables en voiture, la voiture électrique doit davantage être vue comme une option de dernier recours et non une solution à long terme pour les déplacements. Bien qu'elles émettent moins de GES que les voitures à essence, les voitures électriques perpétuent le paradigme de l'auto solo et ont tout de même un impact environnemental, social, économique et sur la santé des populations. Elles

³² Gouvernement du Québec. Politique gouvernementale de prévention en santé. 112 pages.

³³ Gouvernement du Québec. Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. 33 pages

contribuent à la congestion routière, à l'occupation de l'espace, à l'usure des infrastructures, à l'étalement urbain, à l'insécurité routière, à la sédentarité et aux enjeux de santé publique qui en découlent.

Ainsi, bien que l'électrification des transports permette de réduire la consommation d'essence (soit la baisse des kilomètres parcourus avec un moteur à essence) et donc indirectement les émissions de CO₂, elle ne résout pas les problèmes liés à la dépendance culturelle et systémique à la voiture individuelle. Comme le souligne un récent rapport de Locomotion (SOLON) sur les enjeux et les opportunités en matière d'électrification et de démotorisation dans le contexte québécois et montréalais³⁴ *“miser sur l'électrification de la voiture individuelle revient à alimenter le cercle vicieux de la dépendance sociétale à la voiture individuelle [...]”* (p. 15). Dans un contexte d'accroissement du taux de motorisation des ménages québécois, l'ajout d'un véhicule électrique au parc automobile ne fait que renforcer notre dépendance à la voiture individuelle, car le plus souvent la voiture à essence qu'elle remplace demeure toujours en circulation (la voiture à essence est soit vendue sur le marché de la seconde main ou bien conservée par un autre membre de la famille). Les voitures électriques contribuent donc à l'étalement urbain puisqu'elles n'encouragent pas une diminution des distances parcourues.

Par ailleurs, les véhicules électriques n'émettent peut-être pas de GES lorsqu'elles roulent sur les routes. Toutefois, elles contribuent tout de même aux émissions de GES à travers le processus de fabrication (extraction des minerais et des matériaux pour les piles et la carrosserie, en plus de l'énergie pour la construire). À cela s'ajoute le transport du véhicule jusqu'à l'acheteur et la dépossession lorsqu'elle devient un déchet ultime.

De plus, pendant son utilisation, la voiture électrique peut contribuer à avoir d'autres impacts environnementaux à différents niveaux, et ce, peu importe la source d'énergie, pour l'alimentation de la recharge des batteries. En mai 2022, l'Agence française de la transition écologique (ADEME) mettait en garde les autorités sur les rejets de polluants dans l'air associés pour « les systèmes de freinage, les pneumatiques ou les chaussées ».³⁵ L'enjeu énergétique général, auquel nous nous exposons avec la capacité projetée et la croissance de la population, pose également des questions sur la durabilité de l'électrification comme stratégie de mobilité durable.

Au plan économique et social, les mesures favorables aux voitures électriques peuvent créer des effets pervers et ne sont donc pas une réponse adéquate pour les besoins de mobilité, notamment pour les populations plus vulnérables ou à faible revenu. Le prix des voitures électriques est encore élevé et n'est pas accessible à tous, ce qui risque de créer un enjeu d'équité.

Enfin, sur le plan de la santé publique, le paradigme de l'auto solo, qu'il soit électrique ou à essence, continuera de favoriser la sédentarité et une faible activité physique. Cela ne cadre pas avec nos objectifs collectifs d'environnements et de mesures favorisant de saines habitudes de vie.

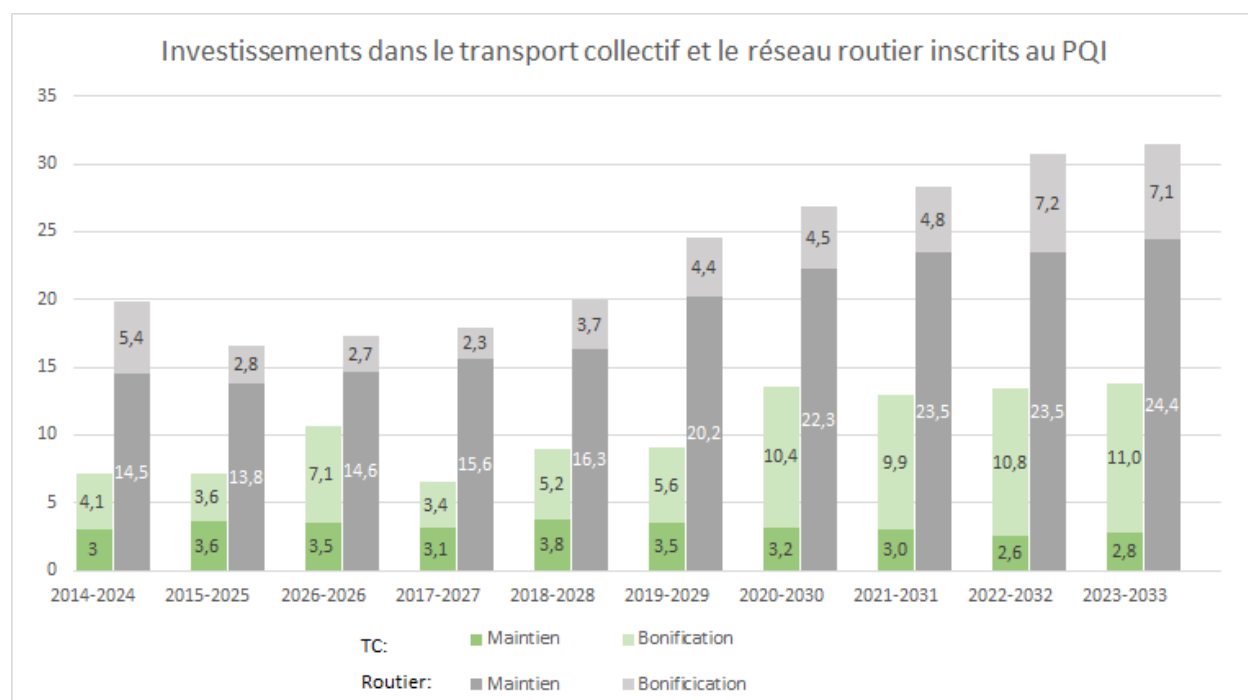
³⁴ Bard, Mickael. (2022). *De l'électrification de l'automobile individuelle à la réduction du parc. Enjeux et opportunités au Québec et à Montréal dans un contexte global imprévisible*. Locomotion (SOLON). 42 p.

³⁵ Le Devoir, [Les voitures électriques ne sont pas une solution miracle à la pollution](#), 3 mai 2022.

L'importance de rééquilibrer à 50/50 les investissements entre le transport collectif et le réseau routier

Selon une étude réalisée dans la région de Québec par des chercheurs de l'Université Laval, pour chaque dollar dépensé par les individus, il en coûte 5,77 \$ la société québécoise pour le transport en voiture et 1,21 \$ pour le transport collectif³⁶.

Cependant, bien que la proportion des investissements inscrits au Plan québécois des infrastructures attribuée pour le transport collectif se soit accrue au cours des 10 dernières années par rapport à la décennie précédente, elle stagne à 30%, en moyenne, des investissements totaux consentis pour le transport routier et collectif. Les investissements annuels totaux en transport collectif (maintien et bonification) tournent autour de 13,4 milliards de dollars depuis 4 ans alors que ceux dans le transport routier progressent continuellement.



Source: Plans québécois des infrastructures 2014-2024 à 2023-2033;
<https://www.tresor.gouv.qc.ca/infrastructures-publiques/publications>

Les investissements en maintien d'actif, particulièrement, diminuent d'année en année depuis 2018, alors que les besoins des sociétés de transport s'accroissent. Le gouvernement a pourtant reconnu, dans la Politique de mobilité durable, le maintien des actifs comme une condition essentielle à l'efficacité des services de transport en commun et qu'il fallait en faire une priorité³⁷.

³⁶ Martin, Stéphanie (2021). "Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif". *Journal de Québec*, 20 mai 2021. En ligne: <https://www.journaldequebec.com/2021/05/20/le-transport-routier-coute-5-fois-plus-cher-a-la-societe>

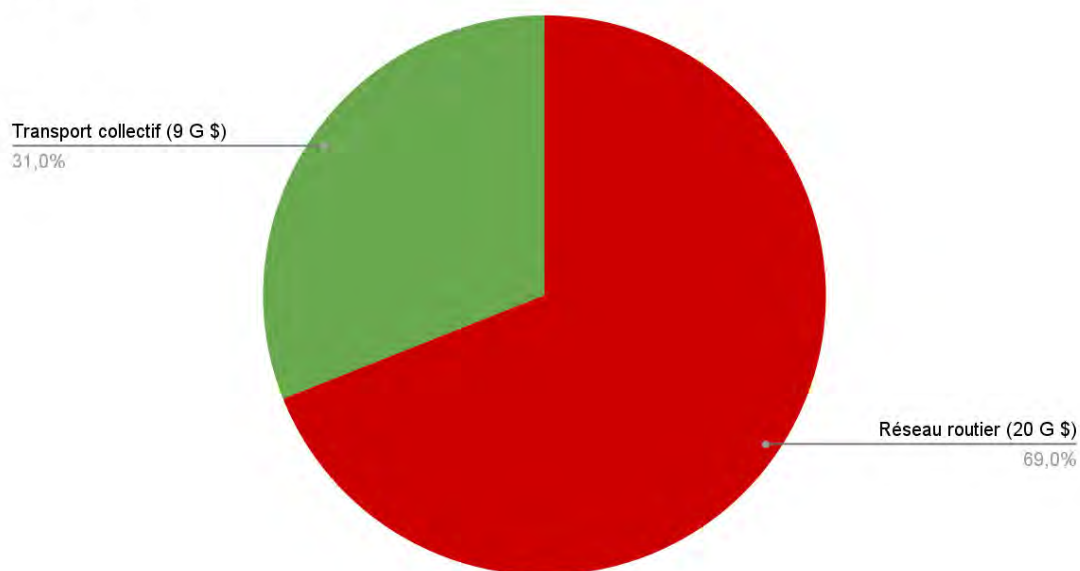
³⁷ Association du transport urbain du Québec (2023). *Recommandations des membres de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2023-2024 du gouvernement du Québec*. 23 février 2023

Par ailleurs, si on compare les investissements du gouvernement du Québec avec celui de l'Ontario, on voit que le Québec investit significativement moins dans les transports collectifs que dans le réseau routier (presque 2 fois et demi moins). La tendance est inverse du côté du gouvernement de l'Ontario, alors que ce dernier investit dans les transports collectifs presque deux fois et demi le budget alloué au réseau routier.

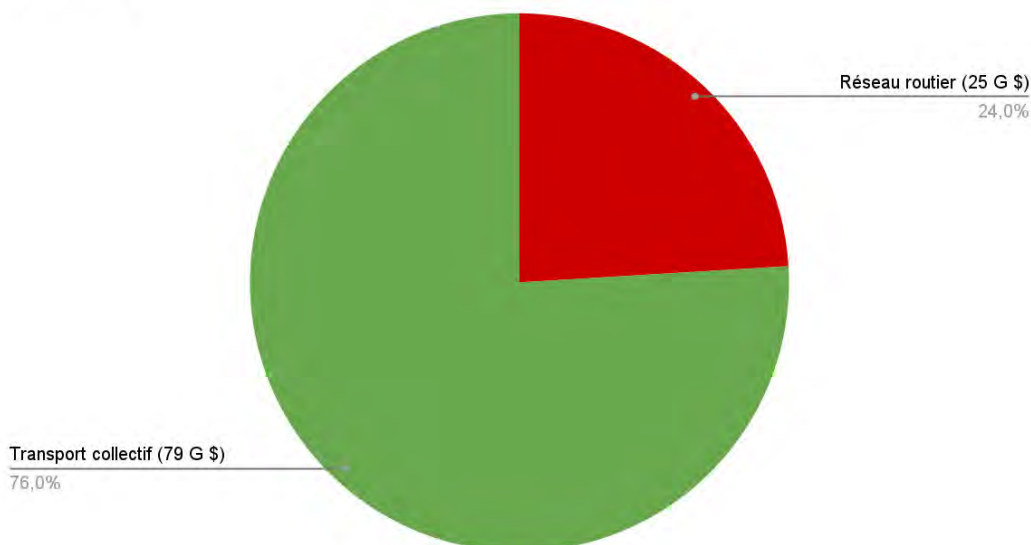
Répartition des investissements en transport - comparaison entre le Québec et l'Ontario

Investissements en transport 2018-2028³⁸

Québec



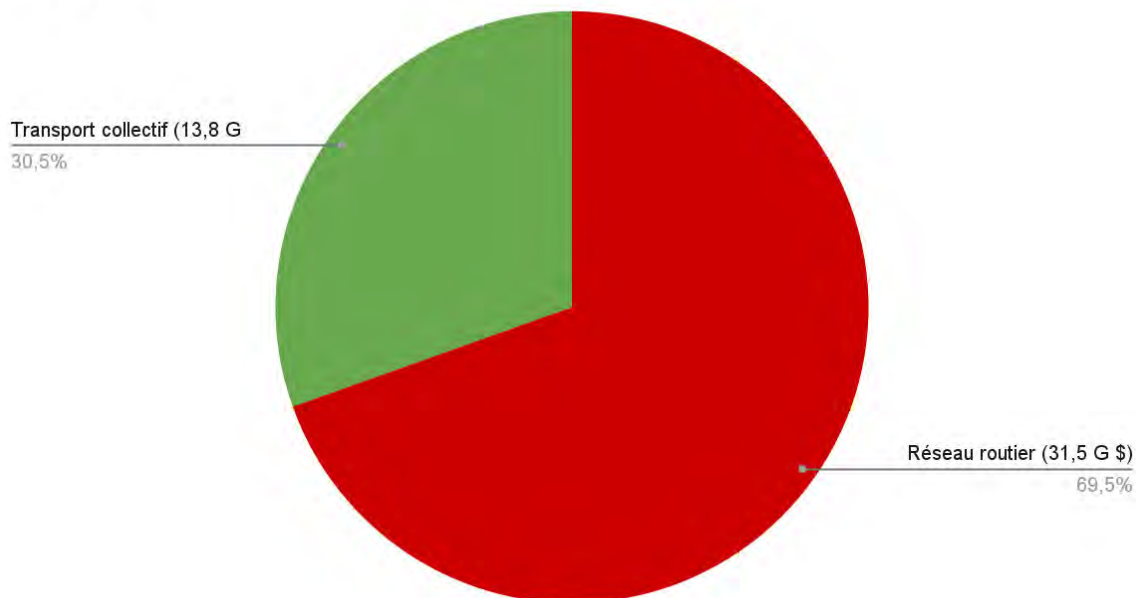
Ontario



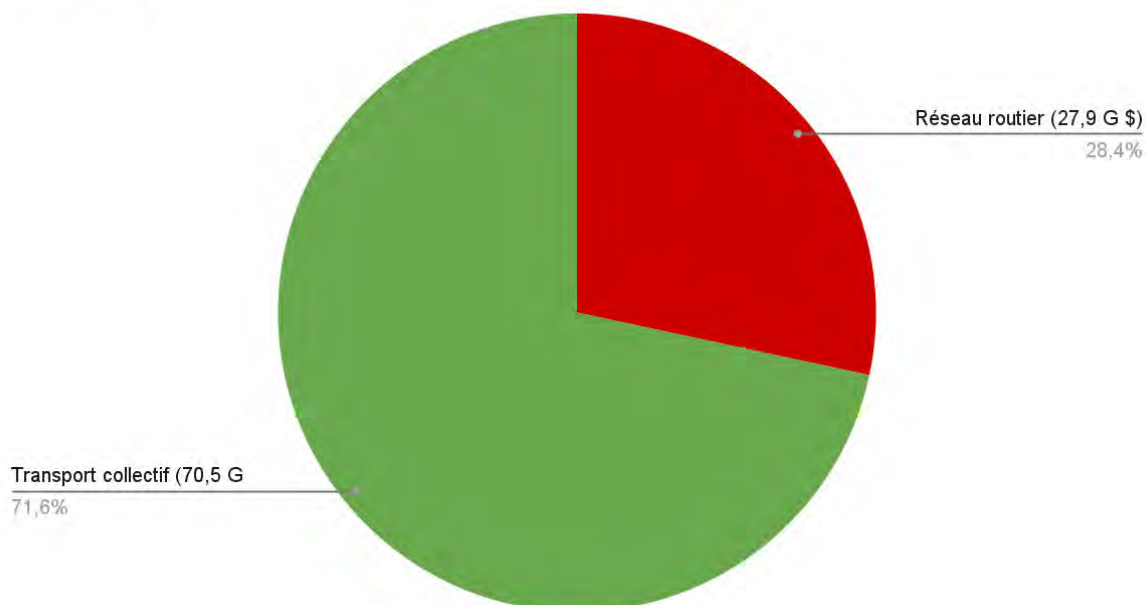
³⁸ Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2018-2028](#), p. 46, mars 2018.
Gouvernement de l'Ontario, [Budget de l'Ontario 2018](#), mars 2018.

Investissements en transport 2023-2033³⁹

Québec



Ontario



³⁹ Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2023-2033](#), p. A7, mars 2023.
Gouvernement de l'Ontario, [Budget de l'Ontario 2023](#), mars 2023.

Pour éviter des baisses de service qui se traduiront inévitablement par des baisses d'achalandage, il est essentiel que les investissements tendent vers un meilleur équilibre entre le transport collectif et le réseau routier. Si le maintien des actifs du réseau routier est également essentiel, les sommes consacrées à la bonification pour des raisons autres que l'amélioration de la sécurité routière devraient être transférées vers le transport collectif et de nouvelles sources de revenus doivent être établies pour accroître le financement du transport collectif.

Il existe de nombreuses solutions pour obtenir de nouvelles sources de revenus pour accroître ce financement. La prochaine section présente les solutions prioritaires selon l'ACGDQ pour y arriver.

Solutions prioritaires

1. Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'écofiscalité

Les mesures d'écofiscalité, qui reposent sur le principe pollueur-payeur, sont considérées efficaces par plusieurs analystes et chercheurs pour réduire l'attrait de la voiture (et particulièrement des véhicules énergivores) et changer les comportements. En comparant les tarifications à l'utilisation de l'auto imposées dans quatre territoires (Singapour, Oregon, Allemagne et Norvège), le chercheur Jean-Philippe Meloche a observé que le taux de motorisation est inversement proportionnel aux charges associées à la possession et à l'utilisation des véhicules (taxes sur la vente de véhicules, sur l'immatriculation et sur les carburants)⁴⁰.

Ces mesures sont encore assez peu utilisées au Québec et au Canada. Les expériences ailleurs dans le monde montrent qu'elles peuvent procurer des gains importants, si certaines conditions sont mises en place. Parmi celles-ci, imposer un surcoût sur les véhicules énergivores et sur le carburant, d'une part, et assurer la disponibilité et l'accès aux alternatives, dont le transport collectif, d'autre part, sont incontournables. On fait donc d'une pierre deux coups si les revenus générés par la mesure de type «malus» sont injectés dans le maintien et le développement de l'offre de transport collectif. Les prochaines sous-sections présentent les mesures d'écofiscalité qui nous semblent prioritaires.

1.1 Tirer profit de la taxe sur les carburants

1.1.1 Hausser la taxe sur les carburants et l'indexer annuellement

Même si elle est appelée à disparaître avec l'électrification progressive des véhicules, la taxe sur les carburants peut constituer une source de financement très importante pendant encore de nombreuses années. Le gouvernement s'est d'ailleurs privé d'une source de revenus non négligeable en évitant d'indexer cette taxe depuis 10 ans. Selon l'Alliance TRANSIT, si le montant de la taxe avait été indexé depuis 2013, elle aurait rapporté au FORT 273 millions de dollars de plus en 2021-2022⁴¹.

Les régions de Montréal et de la Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine bénéficient d'une majoration de la taxe sur les carburants pour financer les services de transport collectif. La majoration appliquée de 0,03\$ le litre dans la région de Montréal est jugée trop faible, selon plusieurs analystes, pour avoir une influence sur les comportements des automobilistes. Le taux de majoration pourrait donc être augmenté et permettrait d'avoir un impact sur les habitudes de déplacements en plus de générer de nouveaux revenus.

1.1.2 Faciliter l'application d'une majoration régionale de la taxe sur les carburants

⁴⁰ Meloche, J.-P. (2019). *La tarification routière au Québec. Quelles leçons tirer de l'expérience de précurseurs?* Cahier scientifique no 2019S-36 du CIRANO, 50 p.

⁴¹ Alliance TRANSIT (2023). *Nouvel élan - Recommandations pour la mise en œuvre des solutions identifiées dans le Chantier sur le financement de la mobilité*. 28 p.

Autoriser toutes les régions qui le souhaitent à appliquer une majoration de la taxe et les encourager à utiliser ce champ fiscal permettrait une diversification des sources de revenus des opérateurs de transport collectif. Actuellement, il est très complexe pour les administrations municipales d'obtenir cette majoration de la taxe. En effet, l'application d'une taxe locale sur le carburant nécessite un changement à la Loi concernant la taxe sur les carburants. Actuellement, la loi prévoit une majoration « de 0,03 \$ le litre lorsque l'essence est livrée sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain » et « de 0,01 \$ le litre lorsque l'essence est livrée sur le territoire de la région administrative de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine »⁴².

Pour permettre à d'autres régions de bénéficier de tels revenus, une modification à la loi devrait être effectuée afin qu'une majoration soit applicable à l'ensemble des territoires. De plus, tout comme la taxe générale sur les carburants, ces majorations régionales devraient être indexées annuellement.

Recommandations :

- Hausser dès 2024 la taxe sur les carburants et la majoration dans la région de Montréal et l'indexer annuellement.
- Faciliter l'application de la majoration de la taxe sur le carburant dans toutes les régions qui le souhaitent.

1.2 Indexer et moduler les contributions des automobilistes au transport en commun à même les droits d'immatriculation des véhicules de promenade

1.2.1 Mettre à jour le montant de la contribution

À l'instar de la taxe sur le carburant, la contribution des automobilistes au transport en commun perçue sur les droits d'immatriculation n'a pas été indexée, et ce, depuis son instauration il y a 30 ans. Si elle l'avait été, elle aurait rapporté, en 2022, 60 millions de dollars de plus que les 89,7 millions actuels⁴³. Il est donc urgent de hausser la contribution exigée, puis de l'indexer annuellement.

Dès aujourd'hui, une simple hausse de 27,49 \$ (montant équivalent à une indexation de 2 % depuis 1992) appliquée aux près de 5 millions de véhicules de promenade immatriculés au Québec (donnée de 2021), permettrait de rapporter 137,5 millions \$ supplémentaires par année.

1.2.2 Autoriser la perception d'une contribution régionale dans toutes les régions qui le souhaitent

La région de Montréal (l'agglomération, depuis 1996 et la région métropolitaine, à partir de 2024), reçoit une contribution supplémentaire sur les droits d'immatriculation pour financer ses services de transport

⁴² Les Publications du Québec, [Loi concernant la taxe sur les carburants](#), article 2.

⁴³ Alliance TRANSIT. *Op. cit.*

collectif. En étendant cette contribution à l'ensemble de la région et en la haussant de 45\$ à 59\$ (somme qui sera indexée annuellement), la CMM prévoit récolter plus de 125 millions de dollars annuellement⁴⁴.

Les autres régions du Québec pourraient également bénéficier d'une telle contribution supplémentaire, en passant par la SAAQ, qui détient déjà les moyens nécessaires à sa perception. Il s'agit d'ailleurs d'une solution qui reçoit un fort appui des MRC organisatrices de transport. Tout comme la contribution générale perçue sur toutes les immatriculations, les contributions supplémentaires régionales devront être indexées pour suivre l'augmentation des coûts d'opération du transport collectif.

1.2.3 Moduler le montant de la contribution selon différentes variables

Divers critères de modulation pourraient être considérés pour accroître l'efficacité et l'équité de la mesure. Afin de taxer en priorité les véhicules qui entraînent le plus d'externalités négatives, les principaux critères considérés devraient être la consommation énergétique et les émissions de GES des véhicules⁴⁵, suivis de la taille de ces derniers (un véhicule de grande taille et de grande masse est plus susceptible de provoquer des blessures graves pour les usagers vulnérables de la route en cas de collision, contribuent davantage à la congestion routière et accaparent plus de place de stationnement).

Des chercheurs de l'IRIS ont estimé qu'un supplément de 150\$ pour les camions légers utilisés comme véhicules de promenade générerait des revenus supplémentaires de 330 millions de dollars, à investir dans les services de transport en commun. Dans les régions où il n'y a pas de société de transport, une contribution similaire imposée aux camions légers permettrait de financer le transport interrégional⁴⁶.

Le prix du véhicule (taxe sur les véhicules de luxe) et le nombre de véhicules immatriculés par une même personne pourraient également être considérés comme facteurs de modulation. Enfin, la contribution exigée devrait aussi augmenter avec l'efficacité de la desserte du lieu de résidence par le transport collectif.

Recommandations :

- Majorer dès 2024 la contribution des automobilistes au transport en commun perçue sur les droits d'immatriculation et l'indexer annuellement.
- Autoriser la perception de contributions régionales dans les régions qui le souhaitent et indexer annuellement ces contributions régionales.

⁴⁴ CMM (2023). *Financement du transport collectif : la CMM en voie de conclure une entente avec la SAAQ pour la perception de la taxe sur l'immatriculation*. Communiqué de presse, 27 avril 2023. <https://cmm.qc.ca/communiqués/financement-du-transport-collectif-la-cmm-en-voie-de-conclure-une-entente-avec-la-saaq-pour-la-perception-de-la-taxe-sur-limmatriculation/>

⁴⁵ À cet égard, les droits d'immatriculation et d'acquisition additionnels chargés selon la cylindrée des véhicules devraient être remplacés par un surcoût lié aux GES réellement émis par les véhicules, tels que fournis annuellement par le Guide de consommation de carburant de Ressources naturelles Canada ([Taxe à la cylindrée : il faut que ça change](#), Le Journal de Montréal, 10 décembre 2021). Une partie de ces droits additionnels devraient servir à financer le transport en commun.

⁴⁶ Pratte, C. et B. Schepper (2022). *Trois outils fiscaux pour une mobilité plus durable au Québec*. Fiche socioéconomique no 23 de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. Septembre 2022, 4 p.

1.3 Encourager l'instauration d'une taxe additionnelle sur les stationnements commerciaux et institutionnels

L'assurance de trouver facilement une place de stationnement peu coûteuse, voire gratuite, à destination est un fort incitatif à l'utilisation de la voiture en solo pour ses déplacements. De surcroît, les grands espaces de stationnement constituent des îlots de chaleur nuisibles à la santé et contribuent au ruissellement en cas de fortes pluies, provoquant des inondations de plus en plus fréquentes en milieu urbain. Taxer le stationnement non résidentiel présente le triple avantage de réduire l'attrait de l'automobile, de réduire les surfaces minéralisées en incitant à la conversion d'espaces de stationnement et de générer des revenus à investir dans la mobilité durable.

Pourtant peu de municipalités se servent du pouvoir général de taxation que leur a accordé Québec en 2018 pour le faire. La Ville de Montréal applique une taxe aux stationnements hors rue de son centre-ville depuis plusieurs années et la Ville de Laval vient d'annoncer qu'elle taxera les grands espaces de stationnement de 129 immeubles commerciaux et industriels de son centre-ville⁴⁷. La taxe au centre-ville de Montréal rapporte à elle seule environ 20 millions de dollars par an. Il est estimé qu'une taxe équivalente appliquée à la grandeur du Québec pourrait rapporter environ 375 millions de dollars⁴⁸.

L'application volontaire d'une telle taxe municipalité par municipalité amène une concurrence fiscale entre les villes en défaveur de celles qui osent y recourir⁴⁹. Une application à l'échelle régionale, dans les deux communautés métropolitaines en priorité, avec un taux de taxation dégressif du centre vers les limites de la région, assurerait une équité territoriale.

Cas d'étude : Taxer le stationnement en milieu de travail

Les déplacements domicile-travail représentant une part majeure de l'ensemble des déplacements et contribuant le plus à la congestion routière dans les agglomérations urbaines, commencer par taxer le stationnement en milieu de travail est une option à explorer. Voulant réduire la congestion en période de pointe, la Ville de Nottingham, au Royaume-Uni, a décidé en 2012 de taxer le stationnement offert par les employeurs à leur personnel⁵⁰. Les recettes tirées de cette taxe sont réinjectées dans les services de transport en commun de la ville afin de faire de ceux-ci une alternative attrayante à la voiture.

La taxe est prélevée auprès des employeurs qui offrent 11 places et plus de stationnement (les places pour personnes à mobilité réduite sont exemptées ainsi que celles pour les services d'urgence et de santé). Les 42% des places de stationnement en milieu de travail qui sont taxées rapportent annuellement environ 16 millions de dollars (11 millions d'euros), pour une ville de 320 000 habitant.es.

Les revenus ont permis à la ville d'étendre son réseau de tramway, d'ajouter des véhicules électriques à sa flotte d'autobus et d'aménager un pôle multimodal à la gare ferroviaire. Grâce à la réduction de la

⁴⁷ <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/reglements-ecofiscalite.aspx>

⁴⁸ Alliance Transit (2023). *Op. cit.*

⁴⁹ Tremblay-Racicot, F., Prémont, M.-C., Jobidon, N., et Déry, S. (2020). *Les nouveaux pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : État des lieux*, École nationale d'administration publique, Québec.

⁵⁰ Frédéric Héran (2020). "Quand une taxe sur le stationnement au lieu de travail contribue à financer les transports publics". *Transports urbains*. 2: 137, pp. 17-19

congestion et à l'amélioration de la desserte en transport en commun, la taxe n'a pas eu pour effet la délocalisation d'entreprises hors de la ville.

Recommandation: Inciter les agglomérations urbaines à appliquer une taxe régionale sur le stationnement hors rue.

1.4 Ajouter de nouvelles taxes sur l'achat de véhicules neufs et sur la publicité automobile

De 1990 à 2020, le parc de véhicules de promenade au Québec s'est accru trois fois plus vite que la population. En 2019, soit avant la pandémie de Covid-19, il s'est vendu dans la province 455 370 voitures et camions légers. Ces ventes ont totalisé la somme de 18,548 milliards de dollars⁵¹. Appliquer une taxe de 1% dédiée au financement des services de transport collectif permettrait de générer des revenus de 185 millions de dollars annuellement.

Depuis 2015, la croissance du parc automobile est principalement due aux ventes de camions légers, qui ont bondi de 253% entre 1990 et 2021, et ont ainsi supplanté les ventes de voitures. Alors que les engagements du Québec relativement à ses émissions de GES exigent une réduction de celles-ci de 37,5% par rapport à 1990 d'ici à 2030, la consommation de carburant par le parc de véhicules de promenade s'est plutôt accru de 12%, avant tout à cause des camions légers⁵².

En plus de consommer plus de carburant, ces gros véhicules contribuent davantage à la congestion et à l'usure du réseau routier et accaparent plus d'espace en milieu urbain. Ils comportent également plus de risques pour les usagers vulnérables, en cas de collision, à cause de leur masse et de leur hauteur.

Appliquer un taux taxation accru à l'achat de véhicules de cette catégorie apporterait une source de revenus considérable pour le maintien et le développement du transport collectif, en plus d'avoir un effet dissuasif sur les consommateurs. Un taux de taxation de 2% sur les camions légers vendus en 2019 aurait rapporté 279 millions de dollars à investir dans le transport collectif.

Un tel attachement au véhicule personnel, particulièrement au VUS, n'est pas étranger à l'omniprésence de la publicité dans tous les types de médias, qui nous montrent le plus souvent des véhicules - généralement des VUS - roulant seuls, en pleine nature. En 2018, l'industrie automobile a investi 500 millions de dollars en publicité au Québec seulement, soit près de 15% de toutes les dépenses publicitaires. En plus d'une réglementation pour encadrer le secteur du marketing automobile, une taxe sur la publicité devrait être appliquée pour freiner l'influence que cette dernière exerce sur les acheteuses et financer l'alternative durable que constitue le transport collectif.

⁵¹ Statistique Canada (2023). *Ventes de véhicules automobiles neufs*. 18 avril 2023. <https://doi.org/10.25318/2010000101-fra>
Données extraites pour le Québec, de janvier à décembre 2019

⁵² Whitmore, J. et P.-O. Pineau, 2023. *État de l'énergie au Québec 2023*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le gouvernement du Québec, 75 p.

Recommandations :

- Prélever une taxe sur la vente de véhicules neufs dédiée au financement du transport collectif
- Moduler la taxe sur la vente de véhicules neufs en fonction de leur consommation de carburant et de leur taille et/ou de leur masse
- Imposer une taxe sur les publicités automobiles, dans tous les types de médias

1.5 Mettre en place une contribution kilométrique

Pour pallier la baisse, à long terme, des revenus provenant de la taxe sur les carburants, une tarification kilométrique doit être instaurée. Cette tarification présente l'intérêt de s'appliquer à tous les véhicules, mêmes à propulsion électrique, d'inciter à réduire les distances parcourues - ce qui contribue à l'atteinte de nombreux objectifs du gouvernement - et de permettre diverses modulations. Le tarif appliqué peut en effet être modulé en fonction du jour de la semaine et de l'heure du jour, du type de véhicule (type de motorisation, taille, etc.), de la région, etc.⁵³ Des ajustements tenant compte du revenu des ménages pourraient être considérés pour assurer l'équité de la mesure.

Si cette nouvelle tarification ne peut être mise en œuvre à court terme en raison des nombreux paramètres à prendre en compte pour en assurer l'acceptabilité sociale, il importe de la planifier dès aujourd'hui pour compenser le plus rapidement possible l'érosion de la taxe sur les carburants.

A titre d'exemple, la Nouvelle-Zélande impose une contribution kilométrique depuis 1978 à l'ensemble des véhicules qui ne sont pas concernés par la taxe sur le carburant, générant des revenus annuels de près de 1,3 G\$ (chiffres de 2016), qui sont ensuite consacrés au Fonds national des transports terrestres⁵⁴.

Recommandations :

- Mettre en place une contribution kilométrique sur l'ensemble du territoire du Québec

⁵³ Voir l'étude détaillée produite par l'Alliance Transit (2020): *Étude sur une éventuelle tarification kilométrique dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec*

⁵⁴ https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2021/09/TRANSIT-E%CC%81tude_tarification_kilome%CC%81trique_102020VWEB.pdf

2. Optimiser et favoriser le financement du transport collectif en donnant les moyens financiers et juridiques aux municipalités et acteurs locaux

Le transport collectif et adapté est de compétence municipale depuis plusieurs années. La contribution des villes et MRC aux différents services de transport collectif varie beaucoup, mais est néanmoins importante. Pourtant, les municipalités ne récoltent que 8 % des taxes et impôts. Ce déséquilibre réduit considérablement la capacité des municipalités d'assumer une plus grande part dans le financement du transport collectif. Sans entrer dans les détails, voici quelques solutions pouvant être appliquée pour mieux outiller le pallier municipal :

2.1 Modifier la réforme Ryan pour apporter un soutien financier supplémentaire aux municipalités

Tel qu'expliqué plus haut, 92% des taxes et impôts sont captées par les gouvernements provinciaux et fédéraux. Il est nécessaire de rééquilibrer la contribution du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral en fonction de leur capacité de payer. Il serait réaliste de penser qu'un transfert supplémentaire annuel d'entre 1 à 2 milliards supplémentaires annuellement contribuerait grandement à l'ensemble du pallier municipal et favoriserait un meilleur financement du transport collectif.

Recommandations :

- Mieux redistribuer les revenus des taxes et impôts des paliers fédéraux et provinciaux vers les municipalités

2.2 Attribuer une partie supplémentaire de la TVQ aux municipalités pour leur permettre de créer un fonds pour le TC - long terme

Il serait possible de faire ces versements à travers le pacte fiscal avec les municipalités, mais il serait important que ces fonds soient dédiés pour les transports alternatifs à l'automobile. 2,8 G \$⁵⁵ pourraient ainsi être transférer annuellement.

Recommandations :

- Attribuer une partie supplémentaire de la TVQ aux municipalités afin de créer un fonds pour le TC

⁵⁵ Gouvernement du Québec, [Budget 2023-2024](#), p. A20, mars 2023.

2.3 Instaurer de nouvelles taxations sur les propriétés

Augmenter les taxes foncières n'est pas une solution très attrayante politiquement. Pourtant, c'est le revenu principal des municipalités. Les taxes sur les propriétés pourraient être ajustées en fonction de la desserte du transport collectif. Cette mesure pourrait également aider à prévenir l'étalement urbain.

Recommandations :

- Créer une nouvelle forme de taxation qui tient compte de la desserte en transport collectif

2.4 Instaurer une taxe pour limiter l'étalement urbain / Taxe pour les entreprises qui s'installent dans des zones mal desservies par le TC

Surtaxer l'étalement urbain est assurément une solution qui aide à plusieurs niveaux. Les revenus supplémentaires peuvent être investis dans les services de transport collectif, et la taxe influence également l'endroit où se font les nouveaux développements.

Recommandations :

- Instaurer une taxe qui vise à limiter l'étalement urbain et qui finance le transport collectif

2.5 Transférer une partie de la taxe sur le carbone aux municipalités

La taxe carbone est une forme de taxe de type pollueur / payeur. Une partie de cette taxe pourrait être transférée aux municipalités et dédiée à un fonds pour financer le transport collectif. Il est estimé qu'environ 1,4 G \$ pourraient être transférés sur 5 ans.

Recommandations :

- Redistribuer une partie de la taxe carbone aux municipalités pour le financement du transport collectif

3. Optimiser et améliorer les programmes d'aide financière

Plusieurs programmes ont vu le jour depuis l'arrivée de la PMD, ce qui permet d'obtenir du financement pour certaines activités liées à la mobilité durable qui n'étaient pas financées auparavant. Ceci dit, la multiplicité des programmes et leur lourdeur administratives causent des maux de tête aux différents promoteurs de projets. Voici quelques pistes de solutions pour améliorer la situation, ce qui résulterait à des économies parfois substantielles.

3.1 Optimiser et simplifier les processus administratifs des programmes d'aide financière

Il est difficile de parler de pérennité et de développement alors que les organismes reçoivent le versement de la subvention avec plusieurs mois de retard en transport collectif régional (notamment volet 2 du PADTC). Les organismes doivent pallier ce manque et ainsi économiser l'équivalent d'une année de fonds de roulement, tout en y incluant les services de transports, ou contracter des prêts à différents taux d'intérêt (intérêts qui ne sont pas des dépenses admissibles au programme). On sent une volonté d'amélioration, mais les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Il est également important d'alléger les processus de reddition de comptes demandées aux opérateurs de transport collectif comme cela a été fait avec les municipalités⁵⁶.

Recommandations :

- Optimiser la gestion des programmes d'aide

3.2 Garantir un financement prévisible aux autorités organisatrices de transport en prolongeant la durée des programmes de financement

Le dernier PADTC a une échéance sur trois ans, alors que les programmes précédents étaient annuels. Il est primordial de maintenir des programmes pluriannuels pour favoriser la prévisibilité du financement.

Ceci dit, si les programmes sont pluriannuels, il faut également prévoir des mécanismes d'indexation des subventions, sinon, les montants octroyés perdront en valeur au fil du temps.

Recommandations :

- Améliorer la prévisibilité du financement en prolongeant la durée des différents programmes
- S'assurer d'indexer les programmes pluriannuels

⁵⁶ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), [Allègements administratifs pour les municipalités](#), mai 2016.

3.3 Favoriser le regroupement des organisations responsables de la gestion de l'offre en transport de personnes (interurbain local et régional, taxi, scolaire...)

En ce moment, deux MRC voulant offrir un service de transport collectif ou adapté ensemble doit quand même faire des demandes et des redditions de comptes distinctes. Il n'y a donc aucun avantage administratif à fusionner des services. Il serait possible de revoir cette façon de faire afin favoriser les fusions de services, ce qui sauverait des coûts administratifs autant au ministère qu'auprès des AOT.

De plus, il est questionnable que certains ministères autres que celui des transports organisent à grande échelle des services de transport, notamment les ministères de l'éducation avec le transport scolaire, et les différents CIUSSS avec les transports médicaux. Si ces sommes étaient transférées aux différents AOT pour qu'ils puissent mutualiser les services, il est fort à parier que des économies d'échelles seraient réalisées et que de meilleurs services à la population pourraient être offerts.

Recommandations :

- Donner des avantages administratifs aux MRC qui désirent fusionner leurs services

3.4 Reconnaître le transport à la demande comme du transport collectif

Le transport à la demande est probablement la solution pour mieux desservir les zones moins densément peuplées, comme les milieux péri-urbains et ruraux. Cette gestion des déplacements permet des économies et permettent également l'optimisation de l'usage des services. Pourtant, ce mode de déplacement n'est pas reconnu comme un transport collectif officiel. Inclure tout simplement ce mode à l'intérieur du PADTC éviterait de créer un autre programme et financerait ce type de déplacements.

Seuls les déplacements faits selon la définition du transport collectif (déplacement sur un itinéraire connu, avec un tarif connu et un horaire connu) sont finançables en ce moment. Tous les autres déplacements ne sont pas financés (covoiturage, autopartage, vélos libre-service, transport à la demande, etc.). Pourtant, ces modes complémentaires contribueraient à diminuer la pression de l'usage de l'automobile en région. Il pourrait être intéressant d'élargir le PADTC pour inclure ces modes.

Recommandations :

- Reconnaître le transport à la demande comme du transport collectif et le financer

4. Apporter des changements structurels au financement du TC

En plus des solutions avancées dans les points précédents, d'autres approches peuvent être considérées pour augmenter les revenus des gouvernements provinciaux ou municipaux. En voici quatre.

4.1 Optimiser la stratégie de financement en scindant le fonds actuel en deux fonds distincts

En ce moment, le FORT est l'enveloppe globale servant autant pour le développement et l'entretien du réseau routier et pour le financement du transport collectif. Diviser les revenus et les enveloppes dans deux fonds différents, un pour la gestion des routes et l'autre pour le transport collectif, pourrait stimuler le développement du transport collectif et rendre plus transparent la gestion des fonds.

Recommandations :

- Scinder le FORT en deux enveloppes : une pour la gestion des infrastructures routières, l'autre pour le financement des transports collectifs

4.2 Imposer des redevances de transport pour les projets structurants

Les grands projets d'infrastructures pourraient payer des redevances pour financer le transport collectif, de la même façon que le fait la politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Tout projet de construction, d'agrandissement ou de réaménagement d'infrastructures (incluant un changement de vocation du lieu) et dont le coût est supérieur à un certain niveau, pourraient réserver un certain % du coût total de leur projet pour le soutien au transport collectif.

Recommandations :

- Réserver un % du coût total des projets en infrastructures pour financer le transport collectif

4.3 Instaurer des péages intelligents

Ce mode de revenu est disparu de l'horizon québécois depuis quelques années. Que ce soit pour financer les nouvelles infrastructures ou pour aider au financement des anciennes, mettre en place des péages permet un revenu de type utilisateur-payeur. Les revenus pourraient être réinvesti dans l'entretien des routes ou pour le financement du transport collectif. S'il est réservé aux routes, ce qui pourrait favoriser l'acceptabilité sociale, le montant équivalent pourrait être versé dans un fonds dédié pour le financement du transport collectif.

Avec la technologie actuelle, il serait possible de mettre en place des tarifications dynamiques qui permettraient de mieux gérer la demande routière. Par exemple, les frais pourraient varier en fonction de la taille du véhicule, du nombre d'occupants, de l'heure de passage (pour inciter les gens à passer en dehors des heures de pointes), etc.

Il est à noter que cette mesure est préférée par les acteurs en transport de marchandises à celle de la taxe kilométrique. Le péage s'appliquerait à tous les usagers de la route, peu importe qu'ils soient québécois ou s'ils proviennent d'une autre province ou d'un autre État. La taxe kilométrique semble relativement plus difficile à appliquer aux véhicules externes aux entreprises québécoises.

Recommandations :

- Mettre en place des péages sur les infrastructures routières et investir les montants économisés en entretien pour financer le transport collectif

CONCLUSION

Ce mémoire offre différentes solutions pour régler le problème de financement du transport collectif. Plusieurs revenus possibles ont été estimés, mais certaines mesures manquent d'informations pour estimer les revenus possibles (par exemple, les péages dépendent à la fois du / des taux à charger, mais également de leur emplacement). Appliquer uniquement les solutions prioritaires du bloc 1 sur l'écofiscalité permettrait des revenus supplémentaires annuels de près de 1,5 G \$, soit non seulement l'argent nécessaire pour maintenir les services actuels, mais également pour développer les services.

Il est certain que pour atteindre les cibles gouvernementales, il ne faut pas seulement consolider le transport collectif, mais il faut investir massivement dans ce mode. La Chaire Mobilité et Chaire de recherche du Canada sur la Mobilité des personnes estime que les Québécois et Québécoises dépensent chaque année environ 33 G \$ pour se déplacer en voiture. Capter une partie de ces dépenses pour les transformer en investissements en transport collectif permettra d'augmenter la valeur des services et du bien public québécois.

Résumé des solutions prioritaires

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESÇOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 1 : Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'éco fiscalité				
1.1 Tirer profit de la taxe sur les carburants	1.1.1 Hausser la taxe sur les carburants et l'indexer annuellement	1	273 M\$ additionnels par année (Base 2021-2022) ⁵⁷	Avant-2024
	1.1.2 Faciliter l'application d'une majoration régionale de la taxe sur les carburants	1	Exemples : 1,4 M\$ par année (Base 2021-2022, taxe de 0,01\$/L en Gaspésie) ⁵⁸ 89,5 M\$ par année (Base 2021-2022, taxe de 0,03\$/L dans la CMM)	Avant 2025

⁵⁷ <https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2023/03/Alliance-TRANSIT-2023-NouvelElan-Chantier-Financement.pdf>

⁵⁸ [http://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/majoration_taxe_carburant.asp#:~:text=Aujourd'hui%20c'est,\(exo\)%20charg%C3%A9%20d'](http://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/majoration_taxe_carburant.asp#:~:text=Aujourd'hui%20c'est,(exo)%20charg%C3%A9%20d')

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 1 : (suite) Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'éco fiscalité				
1.2 Indexer et moduler les contributions des automobilistes au transport en commun à même les droits d'immatriculation	1.2.1 Hausser le montant de la contribution et l'indexer annuellement	1	Hausse : 100 M\$ par année (Hausse de 20\$, Base 2021) Indexation : 60 M\$ par année (Base 2021-2022) ⁵⁹	Avant 2024
	1.2.2 Autoriser la perception d'une contribution régionale	1	100 M\$ par année (Base 2019, taxe de 50\$ par véhicule dans la CMM)	Avant 2025
	1.2.3 Moduler le montant de la contribution en fonction de différentes variables : - Taille / Poids - Consommation énergétique - Nombre de véhicules	1	220 M\$ par année (Base 2020, taxe de 150\$ sur les camions légers)	Avant 2030

⁵⁹ <https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2023/03/Alliance-TRANSIT-2023-NouvelElan-Chantier-Financement.pdf>

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 1 : (suite) Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'éco fiscalité				
1.3 Tarification du stationnement	1.3.1 Encourager l'instauration d'une taxe additionnelle sur les stationnements commerciaux et institutionnels	1	375 M\$ par année (Base 2003, taxe de 125\$ par an sur les stationnements commerciaux et institutionnels à l'échelle du Québec) ⁶⁰	Avant 2030
1.4 Ajouter de nouvelles taxes décourageant l'achat et la promotion des automobiles neuves	1.4.1 Ajouter une taxe sur la vente de véhicules neufs	1	185 M\$ par année (Base 2019 (pré-Covid-19), taxe de 1% calculé sur le nombre total de véhicules neufs vendus) ⁶¹	Avant 2025
	1.4.2 Ajouter une taxe sur la publicité automobile	1	5 M\$ - 50 M\$ par année (Base 2018 de 500 M\$, taxe additionnelle de 1% à 10%) ⁶²	Avant 2025

⁶⁰chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2023/03/Alliance-TRANSIT-2023-NouvelElan-Chantier-Financement.pdf>

⁶¹<https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2021019-fra.htm>

⁶²<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/543256/publicite-automobile-et-mobilite-durable-david-contre-goliath>

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 1 : (suite) Réinvestir massivement dans le transport collectif par des mesures d'éco fiscalité				
1.5 Instaurer une contribution kilométrique	1.5.1 Imposer une contribution en fonction de la distance parcourue 1.5.2 Imposer une tarification à l'entrée d'un territoire ou d'une zone (entrée dans le cœur de la zone métropolitaine ou d'un centre-ville)	2	1.3 G\$ par année (Exemple de la Nouvelle-Zélande, revenus estimés pour l'année 2016)	Après 2030

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 2 : Optimiser et favoriser le financement du transport collectif en donnant les moyens financiers et juridiques aux municipalités et acteurs locaux				
2.1 Modifier la réforme Ryan pour apporter un soutien financier supplémentaire aux municipalités	2.1.1 Rééquilibrer la contribution du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral en fonction de leur capacité de payer	1	1 à 2 G \$ par année selon la répartition optimale déterminée (les municipalités contribuent à plus de 1 milliard \$ pour les coûts d'opérations) ⁶³	Après 2030
2.2 Attribuer une partie supplémentaire de la TVQ aux municipalités pour leur permettre de créer un fonds pour le TC - long terme	2.2.1 À travers le pacte fiscal avec les municipalités (fonds dédié comme pour les routes)	1	2,8 G \$ par année ⁶⁴	Après 2030
2.3 Instaurer de nouvelles redevances pour les propriétés loin des réseaux de transport collectif	2.3.1 Comme les droits de mutation, les contributions seraient calculées en fonction de leur niveau de desserte du transport collectif	2	À déterminer en fonction de la contribution demandée	Après 2030

⁶³ Union des municipalités du Québec, [Tournée de consultations sur le financement du transport collectif – Des solutions structurantes et rapides pour régler le déficit structurel, attendues par l'UMQ](#), 6 février 2023.

⁶⁴ Gouvernement du Québec, [Budget 2023-2024](#), p. A20, mars 2023.

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 2 : (suite) Optimiser et favoriser le financement du transport collectif en donnant les moyens financiers et juridiques aux municipalités et acteurs locaux				
2.4 Instaurer une redevance de développement pour limiter l'étalement urbain	2.4.1 Faciliter l'implantation de redevances de développement par une application panquébécoise	2	À déterminer en fonction du niveau des redevances	Après 2030
2.5 Transfert d'une partie de la taxe sur le carbone	2.5.1 Source de financement complémentaire permettant d'assurer des revenus autonomes ne provenant pas de l'impôt des contribuables	1	1,4 G \$ additionnel sur cinq ans ⁶⁵	Après 2030

⁶⁵ Gouvernement du Québec, [Budget 2023-2024](#), p. A14, mars 2023.

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 3 : Optimiser et favoriser le financement du transport collectif en donnant les moyens financiers et juridiques aux municipalités et acteurs locaux				
3.1 Optimiser et simplifier les processus administratifs des programmes d'aide financière	3.3.1 Alléger les processus de reddition de comptes demandées aux opérateurs de transport collectif comme cela a été fait avec les municipalités ⁶⁶	1	À calculer en fonction du nombre d'heures investies dans la reddition de compte	Avant 2025
3.2 Garantir un financement prévisible aux sociétés de transport en prolongeant la durée des programmes de financement		1		Avant 2025
3.3 Favoriser le regroupement des organisations responsables de la gestion de l'offre en transport de personnes (interurbain local et régional, taxi, scolaire...)		2		Après 2030
3.4 Reconnaître le transport à la demande comme du transport collectif		2		Avant 2030

⁶⁶ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), [Allègements administratifs pour les municipalités](#), mai 2016.

SOLUTION	OPTIONS	PRIORITÉ	REVENUS ESCOMPTÉS	MISE EN OEUVRE
Axe 4 : Apporter des changements structurels au financement du TC				
4.1 Optimiser la stratégie de financement en scindant le fonds actuel en deux fonds distincts		2		Avant 2030
4.2 Imposer des redevances de transport pour les projets structurants		2	Selon le % des coûts des projets d'infrastructures retenus	Avant 2030
4.3 Instaurer des péages intelligents		2	Selon les taux et l'emplacement (Un péage de 3\$ par passage par véhicule sur le pont Charles-De Gaulle rapporterait environ 113M\$ / an ⁶⁷)	Avant 2030

⁶⁷ Selon les données du débit de circulation (DJMA) du MTMD

Planifier aujourd'hui le transport collectif de demain

Dans le cadre des consultations prébudgétaires provinciales
2025-2026

Le 14 février 2025

Table des matières

Sommaire exécutif	3
1. Synthèse des recommandations	4
2. Contexte.....	5
3. Grands projets : bonifier les services et le réseau	7
3.1 Projet structurant de l'Est (PSE).....	7
3.2 Projet numérique de mobilité (Concerto)	8
3.3 Le programme BUS+	9
3.4 Projet structurant Rive-Sud (PSRS)	10
4. Maintien des actifs.....	11
5. Sources de financement du transport collectif	12
5.1 Ajustement de la contribution des usagers du REM	12
5.2 Contribution des municipalités hors territoire.....	13
5.3 Indexation de sources de financements existantes	15
5.4 Nouvelles sources de financements	15
6. Conclusion : un transport collectif efficace, performant et moderne.....	16

Sommaire exécutif

Depuis la crise de la COVID-19, le transport collectif de la région métropolitaine vit les conséquences de la transformation des habitudes de déplacement de la population. Bien que l'achalandage continue de croître, atteignant 85 % des niveaux de 2019 en 2024, le modèle de financement du réseau demeure fragilisé par la diminution des revenus tarifaires. La stabilisation budgétaire obtenue grâce au cadre financier pluriannuel, annoncé par le gouvernement du Québec cet automne, permet aujourd'hui d'envisager l'avenir avec plus de prévisibilité, mais la pérennité du transport collectif repose sur une vision et des choix structurants ralliant l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) présente ce mémoire afin de mettre en lumière les actions à privilégier pour la prochaine décennie. Trois axes majeurs se dégagent : la bonification des services et du réseau, le maintien des actifs et l'identification de nouvelles sources de financement.

Parmi les projets pour bonifier le réseau, il y a la nouvelle proposition pour le Projet structurant de l'Est (PSE) qui répond aux attentes des parties prenantes et nécessite un financement de 25 M\$ pour démarrer les études d'avant-projet. Le Projet numérique de mobilité (PNM), qui modernisera le système de billettique, pourrait bénéficier d'un taux de subvention bonifié à 100 % afin de maximiser son impact. Par ailleurs, le programme BUS+ vise à améliorer significativement la performance du réseau d'autobus avec un financement nécessaire de 339 M\$ pour la prochaine décennie en termes d'immobilisation.

Le maintien des infrastructures demeure une priorité incontournable. Plusieurs équipements datant des années 1960 nécessitent un réinvestissement afin d'assurer un service sécuritaire et efficace. L'ARTM demande donc au gouvernement du Québec de faire du maintien des actifs une priorité d'investissement important.

Enfin, la viabilité à long terme du réseau passe par une révision du financement du transport collectif. L'ARTM recommande un ajustement de la contribution gouvernementale au Réseau express métropolitain (REM), une meilleure contribution des municipalités hors territoire, ainsi que l'indexation de sources de financement existantes, telles que la taxe sur l'essence et le droit d'immatriculation. De nouvelles avenues, comme les redevances liées aux émissions de gaz à effet de serre (GES) ou une contribution basée sur le kilométrage parcouru, doivent également être explorées.

L'ARTM est à un moment charnière de sa planification et réitère son engagement à offrir un transport collectif moderne, performant et adapté aux besoins des citoyens. Ce mémoire propose des solutions concrètes pour garantir la pérennité du réseau et répondre aux ambitions de mobilité durable de la région métropolitaine.

1. Synthèse des recommandations

Recommandation 1 : confirmer que le Projet structurant de l'Est ira de l'avant et enclencher les étapes subséquentes avec l'ARTM.

Recommandation 2 : hausser à 100 % le taux de subvention des dépenses admissibles du PNM.

Recommandation 3 : financer les besoins en immobilisation du programme BUS+, estimés à 339 M\$, pour la période couverte par le PSD.

Recommandation 4 : confier la poursuite de l'étude du Projet structurant Rive-Sud à l'ARTM en partenariat avec le Réseau de transport de Longueuil et les Villes de Longueuil et Brossard.

Recommandation 5 : faire du maintien des actifs, notamment pour le réseau du métro, une priorité d'investissement pour le gouvernement du Québec.

Recommandation 6 : ajuster la contribution des usagers du REM à 0,16 \$ par passager-km afin de mieux refléter le ratio d'autofinancement projeté pour l'ensemble des services.

Recommandation 7 : voir à l'intégration des municipalités concernées au territoire de l'ARTM ou voir à ce que l'ARTM dispose des outils législatifs afin de percevoir des contributions municipales hors de son territoire.

2. Contexte

Depuis la crise pandémique de la COVID-19, les habitudes de déplacement dans la région métropolitaine ont subi une évolution profonde. En effet, selon la plus récente *Enquête Perspectives mobilité*, le comportement des usagers montre des changements importants : réduction globale des déplacements, importance du télétravail et hausse des déplacements hors des heures de pointe. On remarque aussi une stabilité en ce qui concerne l'utilisation des modes durables (transport collectif, actif et scolaire), qui se maintient à 35 % sur le territoire.

En ce qui concerne l'achalandage dans la région métropolitaine de Montréal, on observe que la croissance se poursuit. En 2024, le ratio d'achalandage par rapport à 2019 atteignait 85 %, soit une augmentation de 11 % par rapport à l'année précédente. La mise en service des antennes de Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme du REM cette année viendra certainement améliorer l'offre et l'attractivité du transport collectif, stimulant ainsi une hausse potentielle de l'achalandage dans la région.

La pandémie n'a pas seulement changé les habitudes de déplacements. En effet, avant celle-ci, le financement du transport collectif reposait sur un équilibre entre la contribution des municipalités, celle des usagers et celle des gouvernements. Cependant, la baisse de l'achalandage causée par la pandémie a considérablement réduit les revenus tarifaires, qui représenteront seulement 20 % du financement en 2025, comparativement à environ 30 % auparavant. Pour compenser cette diminution, les gouvernements ont dû accroître leur soutien financier depuis 2020.

Face à ces défis, l'ARTM, en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a adopté en mai 2024 une stratégie visant à assurer l'équilibre budgétaire et à stabiliser le financement du transport collectif. Dans cette optique, le 30 mai 2024, la CMM a approuvé une augmentation de 150 % du tarif de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade. En vigueur dès le 1^{er} janvier 2025, cette mesure permettra de générer des revenus récurrents de plus de 200M\$ par an pour soutenir l'entretien, l'exploitation et le développement du réseau métropolitain.

En ce qui concerne les municipalités, le cadre financier de l'ARTM prévoit une augmentation progressive de leurs contributions d'au-delà de 4% dans les prochaines années. Une croissance de 6% est prévue en 2025 et pour les années 2026 à 2028, une croissance minimale de 5% par année est prévue en plus d'une contribution additionnelle pour financer les coûts d'exploitation additionnels générés par la mise en service de l'offre liée au programme BUS+.

À l'automne 2024, cette stratégie s'est renforcée avec la conclusion d'une entente de financement majeure entre l'ARTM et le gouvernement du Québec. Cette entente, qui prévoit une aide financière de 776,2M\$ pour la période 2025-2028, résulte d'un effort concerté entre les différents acteurs régionaux et marque une avancée significative pour assurer la pérennité du transport collectif. Cette entente vise à favoriser un financement stable et à faciliter l'atteinte de l'équilibre budgétaire. Toutefois, dans un contexte économique mondial toujours incertain et en constante évolution, cet équilibre reste vulnérable aux imprévus et aux nouvelles perturbations.

Parallèlement, les Organismes publics de transport en commun (OPTC) poursuivent leurs efforts pour optimiser leurs coûts d'exploitation et améliorer leur efficacité. Cet exercice vise à améliorer la performance du transport collectif en optimisant les ressources humaines, matérielles et financières, et en favorisant une intégration métropolitaine accrue de certains services. À terme, les optimisations pourraient générer des économies annuelles récurrentes de 156 M\$ à partir de 2028.

L'année 2025 s'annonce déterminante pour le transport en commun. Le cadre pluriannuel permet de stabiliser le réseau actuel et d'assurer une offre de services comparable d'une année à l'autre. Toutefois, pour réaliser la Vision 2050 du développement du transport collectif, qui vise à hausser à 50 % la part des déplacements quotidiens réalisés en modes actif et collectif, et ce, dans un contexte des chantiers d'optimisation, il faudra conjuguer ambition et réalisme face aux contraintes budgétaires. Cet équilibre est à la fois difficile et essentiel.

Nous avons salué les annonces du gouvernement du Québec sur le cadre financier pluriannuel. C'était une avancée importante et la prévisibilité du cadre représente un atout précieux en termes de planification. En revanche, la stabilisation de la situation financière est la première grande étape à laquelle nous entendons capitaliser pour planifier le transport en commun pour les décennies à venir. Ce travail en continu connaîtra des moments importants en 2025. En effet, conformément à sa responsabilité en matière de planification et d'organisation régionale des transports collectifs, l'ARTM a comme objectif que son Plan stratégique de développement entre en vigueur en 2025 après l'examen de sa conformité aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT). Également, nous sommes actuellement en discussion avec les élus de la CMM afin d'approuver une nouvelle Politique de financement. En effet, nous sommes engagés à revoir et moderniser cette politique essentielle, en dérogation depuis quelques années. Nous visons une Politique qui reflète davantage les réalités de l'ensemble des municipalités et qui réponde aux besoins des usagers. Le PSD et la Politique de financement sont deux grandes priorités pour notre organisation.

Nous sommes donc à un moment charnière de la planification du transport collectif. Le présent mémoire identifie des éléments qui contribueront directement à l'atteinte des objectifs de planification et de développement du réseau en lien avec le PSD et la Vision 2050. L'équilibre budgétaire étant facilité grâce au cadre pluriannuel, plus que jamais nous poursuivons cet objectif d'un transport en commun plus performant, offrant une solution de remplacement de l'automobile et une expérience moderne pour nos usagers. Nous sommes bien conscients des défis financiers dans lesquels nous œuvrons, mais nous devons continuer de développer le réseau malgré le contexte. Or, pour cela, il faut revoir les sources de financement du transport en commun, car le modèle actuel ne répond plus aux besoins. Il est également essentiel de poser des gestes concrets pour poursuivre la réalisation de grands projets comme le Projet structurant de l'Est (PSE) et financer de nouvelles initiatives comme le programme BUS+, qui auront des impacts significatifs sur l'augmentation de l'achalandage du transport collectif. Aussi, il ne faut pas perdre de vue le maintien de nos actifs qui nécessitent des investissements majeurs.

3. Grands projets : bonifier les services et le réseau

3.1 Projet structurant de l'Est (PSE)

L'ARTM a été mandatée par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour piloter le groupe de travail chargé de proposer une nouvelle version du REM de l'Est.

Un premier rapport, présenté en juin 2023, proposait un tracé entièrement souterrain de 34 km, estimé à 35,9G\$. La première version du REM de l'Est répondait à certains objectifs, mais elle a été jugée perfectible. Pour aller plus loin, le ministère des Transports et de la Mobilité durable a mandaté l'ARTM pour explorer d'autres options, incluant des modes de transport différents du métro léger automatisé initial.

En mai 2024, un second rapport présentait une proposition révisée, fruit d'une collaboration étroite avec les municipalités et arrondissements touchés. La proposition révisée de l'ARTM a été accueillie favorablement par l'ensemble des parties prenantes, répondant ainsi aux objectifs fixés par le gouvernement.

Faits saillants de la nouvelle proposition :

- Mise en place d'un système léger sur rail (de type tramway) en surface, avec un tracé de 38 km comprenant 31 stations;
- Tracé reliant le cœur de Repentigny au secteur de Rivière-des-Prairies, en suivant les axes de l'autoroute 40, de la rue Sherbrooke Est et des boulevards Lacordaire et Maurice-Duplessis;
- Intégration optimisée avec les milieux traversés ainsi qu'avec les réseaux de transport existants et projetés;
- Contribution structurante à la revitalisation de l'est de Montréal;
- Transfert modal estimé à 22 %, représentant 29 800 usagers en pointe du matin et 97 000 usagers par jour ouvrable;
- Temps de déplacement compétitifs par rapport à l'automobile;
- Coût total du projet évalué à 18,6G\$.

Les prochaines étapes incluront des validations techniques en collaboration avec les parties prenantes pour confirmer le tracé, le positionnement des stations et les hypothèses d'aménagement. Ces analyses permettront également de préciser la portée des interventions sur les infrastructures souterraines, ainsi que d'actualiser les coûts et l'échéancier du projet.

Le PSE a été identifié comme une priorité du gouvernement et de Mobilité Infra Québec (MIQ). Ce projet ira donc de l'avant, et nous croyons par conséquent qu'il serait bénéfique de ne pas ajouter des délais supplémentaires à un projet dont la réalisation s'étendra sur plusieurs années.



- Recommandation 1 : confirmer que le Projet structurant de l'Est ira de l'avant et enclencher les étapes subséquentes avec l'ARTM.

3.2 Projet numérique de mobilité (Concerto)

Le PNM a été initié pour répondre à la nécessité de remplacer le système billettique OPUS, qui arrive à la fin de sa vie utile, tout en offrant aux citoyens des services modernes, pratiques et adaptés à leurs besoins. Ce projet vise à introduire de nouveaux modes de paiement, notamment par carte bancaire, et des supports de titres flexibles, comme le téléphone intelligent, en plus d'éliminer les enjeux de possession de cartes OPUS multiples pour réaliser certains déplacements. Une fois déployé, le PNM fera du compte client en ligne la plateforme centrale permettant aux citoyens de planifier leurs déplacements en bus, en métro, en train et par le REM, d'acheter et de payer leurs titres de transport, et de gérer leurs préférences. Un guichet unique intégrant une gamme complète de services de mobilité durable sera également instauré, renforçant ainsi la complémentarité, l'attractivité et l'adoption des solutions de déplacement durables.

L'objectif principal est d'adapter les services aux besoins évolutifs des usagers, tout en améliorant leur expérience grâce à une variété de modes de paiement, notamment numériques. Cela vise à encourager une utilisation accrue du transport collectif et des autres modes de mobilité durable.

La mise en œuvre du PNM, qui nécessite un investissement de 145M\$ d'ici 2028, devrait non seulement soutenir la croissance naturelle de l'achalandage, mais également entraîner une augmentation projetée de 4,5 % du nombre d'usagers du transport collectif d'ici 2035. De plus, les retombées technologiques du PNM seront aussi partagées et implantées dans plusieurs Autorités organisatrices de transport (AOT) du Québec.

Actuellement, les crédits gouvernementaux sont réservés au Plan québécois des infrastructures (PQI) et la demande d'aide financière est en cours d'analyse. Cependant, la subvention demandée couvre 75 % des dépenses admissibles et non l'ensemble des coûts du PNM. Compte tenu du caractère exceptionnel du projet et des bénéfices que ce projet va apporter aux usagers, l'ARTM considère que le taux de subvention devrait être porté à 100 % des dépenses admissibles pour le PNM.



- Recommandation 2 : hausser à 100 % le taux de subvention des dépenses admissibles du PNM.

3.3 Le programme BUS+

L'autobus demeure le mode de transport collectif le plus utilisé, avec près de 75 % des usagers qui en font usage quotidiennement. Cependant, la majorité des trajets souffrent d'une faible fréquence, et l'aggravation constante de la congestion routière détériore la qualité du service. Le programme BUS+, mesure phare du PSD, a été conçu pour transformer le réseau d'autobus en améliorant sa performance, son attractivité et sa capacité à attirer de nouveaux usagers.

À l'instar de plusieurs grandes métropoles ayant déployé avec succès des réseaux de bus structurants, l'ARTM mise sur l'autobus pour développer un réseau performant et répondant aux besoins de mobilité. Dans l'optique d'augmenter rapidement l'achalandage, le programme prévoit la mise en place de lignes à haute fréquence intégrant des éléments favorisant la rapidité, le confort et l'efficacité. Parmi ces composantes, on retrouve des arrêts limités, des stations distinctives et des mesures préférentielles pour améliorer la fluidité et renforcer l'intégration du réseau au tissu urbain.

S'échelonnant sur 10 ans, le programme BUS+ vise à déployer un réseau structuré et performant à l'échelle de la région métropolitaine, notamment dans les secteurs denses identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans sa forme finale, le réseau BUS+ sera représenté par trois types de services distincts :

1. Tram-bus : un service très fréquent, tous les jours de la semaine, offrant une vitesse 20 % supérieure à celle des lignes locales grâce à des trajets optimisés.
2. Lignes express régionales : des trajets rapides et directs, reliant des terminus en couronne avec des stations de métro ou du REM passant par le réseau autoroutier.
3. Corridors fréquents : plus d'une soixantaine d'axes routiers sur lesquels le passage d'un autobus aux 15 minutes ou moins est garanti les jours de semaine.

Ce projet, d'une grande importance pour la région, nécessitera le financement du gouvernement du Québec. Pour l'ARTM, le programme BUS+ est un impératif pour améliorer rapidement et efficacement les services de transport collectif et augmenter l'achalandage. Contrairement aux grands projets d'infrastructure, qui exigent des investissements massifs et de longues années de réalisation, des initiatives plus ciblées comme BUS+ permettent d'obtenir des bénéfices concrets pour les usagers à moindre coût et dans des délais beaucoup plus courts. Le financement de BUS+ est une occasion pour le Gouvernement du Québec de financer un programme qui aura un impact immédiat et durable pour les citoyens de la région.



- Recommandation 3 : financer les besoins en immobilisation du programme BUS+, estimés à 339 M\$, pour la période couverte par le PSD.

3.4 Projet structurant Rive-Sud (PSRS)

En février 2020, la mairesse de Longueuil, Sylvie Parent, a dévoilé sa vision pour un lien structurant situé dans l'axe Est-Ouest entre Longueuil et Brossard. Le projet, baptisé Lien - électrique est-ouest, ou LÉEO, devait relier la station Panama à la station Longueuil-Université-de-Sherbrooke en empruntant le boulevard Taschereau. Le projet fut initialement délégué par l'ARTM au Réseau de transport de Longueuil (RTL) en 2019 avant d'être transféré à CDPQ Infra en 2020. CDPQ s'est par la suite retiré du projet en janvier 2024 et le projet n'a pas connu de progrès depuis.

En mai 2024, lors du dépôt du Projet de loi 61 visant à créer une nouvelle agence des transports, le gouvernement a réitéré son engagement envers le Projet structurant de la Rive-Sud (PSRS), annonçant qu'il serait une des trois premières priorités de Mobilité Infra Québec. En attendant la mise en place de l'agence, l'ARTM propose de terminer le rapport d'analyse entamé par CDPQ Infra afin de reprendre les travaux pour réaliser le PSRS le plus rapidement possible. L'ARTM serait en mesure de compléter cette étape nécessaire en 12 à 18 mois pour un montant de 6 M\$.

L'ARTM possède l'expertise nécessaire pour réaliser cette étude puisqu'elle l'a déjà fait pour le Projet structurant de l'Est et qu'elle a présenté une proposition qui obtient l'acceptabilité sociale de la population et fait consensus parmi les élus locaux et le Gouvernement du Québec. Cela permettrait de gagner au moins une année de travail comparativement à l'alternative disponible, soit la création d'un nouveau bureau de projet ou la prise en charge éventuelle par le MIQ. Considérant que ce projet est une priorité pour le Gouvernement et que cette étape d'analyse est nécessaire, nous croyons que l'ARTM devrait être mandatée pour réaliser l'étude afin que le projet puisse avancer et passer à une autre étape.



- Recommandation 4 : confier la poursuite de l'étude du Projet structurant Rive-Sud à l'ARTM en partenariat avec le Réseau de transport de Longueuil et les Villes de Longueuil et Brossard.

4. Maintien des actifs

Les principales infrastructures de transport collectif, construites dans les années 1960, nécessitent aujourd'hui un réinvestissement majeur. Le déficit en matière de maintien des actifs se traduit notamment par une hausse des coûts d'entretien, une dégradation de la qualité des services aux usagers et des risques accrus pour la sécurité des infrastructures.

Ainsi, avec les années, les besoins en maintien des actifs atteignent un niveau élevé, limitant considérablement la capacité de financer d'autres types de projets et forçant le report de plusieurs initiatives essentielles. Cette contrainte budgétaire est d'autant plus importante que l'enveloppe d'investissement allouée au maintien des infrastructures dans le PQI est en baisse depuis 2018.

Dans ce contexte, il est impératif d'assurer un financement adéquat pour préserver les infrastructures existantes et éviter une détérioration qui engendrerait des coûts encore plus élevés à moyen et à long terme.



- Recommandation 5 : faire du maintien des actifs, notamment pour le réseau du métro, une priorité d'investissement pour le gouvernement du Québec.

5. Sources de financement du transport collectif

5.1 Ajustement de la contribution des usagers du REM

Le gouvernement du Québec s'est engagé à soutenir financièrement l'ARTM pour la rémunération du REM, calculée en fonction de l'achalandage exprimé en passagers-kilomètres, avec un tarif indexé annuellement. Il est prévu que la subvention à l'exploitation du REM soit équivalente à 85 % de la rémunération après déduction de la contribution de base des municipalités et de la contribution des usagers.

Une convention d'aide financière (CAF) entre le ministère des transports et de la mobilité durable (MTMD) et l'ARTM encadre ce financement. Une première CAF transitoire a été appliquée d'avril 2023 à mars 2024 et reconduite aux mêmes conditions pour 2024-2025. Chaque année, une nouvelle CAF sera conclue selon l'évolution du REM.

La contribution des usagers de 0,21 \$ par passager-km du REM a été évaluée en 2016. Par rapport au tarif payable au REM de 0,72 \$ par passager-km, ce taux de 0,21 \$ par passager-km représente 29 % du financement de la rémunération du REM. Ce ratio était cohérent avec le ratio de financement par les recettes tarifaires de l'ensemble des services existants de transport collectif de la région métropolitaine observée avant la pandémie. Toutefois, depuis la pandémie, le ratio de financement par les recettes tarifaires des services de la région a chuté, atteignant 22 % en 2023 et se stabilisant autour de 20 % à cause des changements de mobilité de la population.

Tableau 1 - Ratio d'autofinancement réel et projeté de l'ensemble des services de l'ARTM (incluant REM) par les revenus usagers

Année	Avant pandémie		Pandémie		Post pandémie							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Budget 2024	Budget 2025	Projection 2026	Projection 2027	Projection 2028	Projection 2029
Ratio d'auto-financement	30%	30%	14%	14%	20%	22%	21%	20%	18%	18%	18%	20%

En 2025, pour être représentative du ratio d'autofinancement projeté pour l'ensemble des services, soit 20 %, la contribution des usagers du REM devrait être d'environ 0,16 \$ par passager-km au lieu de 0,21 \$.

Tableau 2 – Augmentation de la subvention gouvernementale après ajustement

Contribution d'usager à 0,16 \$ dès le 2025	2026	2027	2028	
2 ^e trimestre 2025 (en M\$)				
Subvention gouvernementale supplémentaire liée à l'ajustement proposé	9,6	45,3	48,3	50,8



- Recommandation 6 : ajuster la contribution des usagers du REM à 0,16 \$ par passager-km afin de mieux refléter le ratio d'autofinancement projeté pour l'ensemble des services.

5.2 Contribution des municipalités hors territoire

La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (LARTM) définit le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain comme étant constitué du territoire de la CMM, de la réserve de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme. Cependant, un nombre significatif d'usagers des services de transport collectif organisés par l'ARTM provient des municipalités situées au pourtour de son territoire (les municipalités « hors territoire ») alors que celles-ci ne contribuent pas ou contribuent peu au financement des services utilisés par leurs résidents. L'ARTM n'a pas de levier pour exiger des contributions financières au-delà des limites de son territoire.

L'article 117 de la Loi sur l'Autorité stipule que l'ARTM doit assurer une offre de services spécifique à certaines municipalités hors territoire qui, au 31 mai 2017, étaient desservies par des conseils intermunicipaux de transport.

Toutefois, cette disposition a un caractère transitoire et palliatif, puisque l'obligation de l'ARTM de maintenir ces dessertes prend fin dès que la municipalité concernée décide d'organiser elle-même ses services de transport en commun. À ce jour, l'ARTM a toujours près d'une vingtaine d'ententes avec des municipalités situées hors de son territoire.

Avec la mise en service du REM, ce phénomène est d'autant plus important, car l'ARTM doit rémunérer CDPQ Infra pour chaque kilomètre parcouru par les usagers, y compris les usagers provenant de l'extérieur du territoire de l'ARTM. Également il est à prévoir que la situation est appelée à s'aggraver avec la mise en service des nouvelles antennes du REM dans le futur.

En 2026, il doit être noté que l'utilisation des services de l'ARTM par des résidents des municipalités hors territoire représentera 26,0 M\$. En contrepartie, l'ARTM recevra seulement des contributions de 4,8 M\$ de certaines municipalités hors territoire avec lesquelles elle a des ententes de financement, ce qui laisse un manque à gagner de 21,2 M\$.

Tableau 3 – Manque à gagner lié à l'utilisation des services de transport collectif par les citoyens des municipalités hors territoire

Services	Valeur financière liée à l'utilisation (en \$)	Revenus d'ententes ¹ (en M\$)	Manque à gagner (en M\$)
Réseau métro	2,2	0,0	2,2
Réseau train	6,2	0,0	6,2
REM	2,8	0,0	2,8
Réseau autobus	14,8	4,8	10,0
Autobus STM	1,3	0,0	1,3
Autobus RTL	1,1	0,3	0,7
Autobus STL	0,2	0,0	0,2
Autobus EXO-CN	2,3	0,5	1,8
Autobus EXO-CS	9,8	4,0	5,9
Navettes fluviales	0,1	0,0	0,1
TOTAL	26,0	4,8	21,2

Pour pallier cette situation, qui exerce une pression financière, nous avons identifié les solutions suivantes :

- Intégrer certaines des municipalités concernées au territoire de l'ARTM;
- Étendre la capacité de l'ARTM d'exiger des contributions municipales en vertu de l'article 81 de la LARTM au-delà des limites de son territoire;
- Verser une compensation financière à l'ARTM.



- Recommandation 7 : voir à l'intégration des municipalités concernées au territoire de l'ARTM ou voir à ce que l'ARTM dispose des outils législatifs afin de percevoir des contributions municipales hors de son territoire.

¹ Les revenus d'ententes estimés pour 2026 sont basés sur ceux prévus aux budgets 2025 et indexés de 5 %. À noter aussi que des discussions sont en cours avec la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu pour convenir d'une entente concernant le rabattement de ses services d'autobus aux stations du REM.

5.3 Indexation de sources de financements existantes

Au cours des dernières années, bien que l'inflation ait entraîné une augmentation inévitable des dépenses d'exploitation, certaines contributions des automobilistes au financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal sont restées inchangées.

La taxe sur l'essence est un levier important de source de financement du transport collectif. Or, elle est fixée à 3 ¢ par litre et n'a pas été ajustée depuis 15 ans. Le rendement de cette taxe diminue progressivement en raison de l'inflation et de l'électrification croissante du parc automobile. Une indexation de cette taxe est essentielle pour répondre aux besoins financiers croissants liés au maintien et au développement du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et dans le contexte où sa perception diminuera dans les prochaines années. Les revenus de la taxe sur l'essence sont estimés à 89,8M\$ pour 2025.

Le droit d'immatriculation est une autre source de financement qui n'a pas été indexé depuis plusieurs années. En effet, l'ARTM reçoit un droit d'immatriculation de 30 \$ par véhicule de promenade de moins de 3 000 kg. En revanche, ce droit n'a jamais été indexé depuis son introduction en 1992.

5.4 Nouvelles sources de financements

L'indexation du droit d'immatriculation et l'augmentation de la taxe sur l'essence, bien qu'elles soient des leviers intéressants, ne seront pas suffisantes pour assurer l'avenir du financement du transport collectif. Pour atteindre un équilibre durable entre les différents contributeurs, il est essentiel que les municipalités du territoire de l'ARTM disposent de nouveaux outils leur permettant de diversifier les sources de financement.

Le Chantier sur le financement, lié à la Politique de mobilité durable 2030 du MTMD, propose justement d'évaluer les impacts socioéconomiques de l'application de huit outils de financement :

- Révision des droits sur les immatriculations ;
- Révision des droits sur les permis de conduire ;
- Contribution basée sur le kilométrage parcouru ;
- Droits additionnels liés aux émissions de gaz à effet de serre ;
- Péages pour les nouvelles infrastructures ;
- Redevance-remise à l'achat de véhicules électriques neufs ;
- Redevance de transport pour des projets structurants ;
- Taxe sur la recharge des véhicules électriques.

L'ARTM appuie pleinement cette initiative et aspire à participer activement, non seulement à l'évaluation de ces options, mais également à leur mise en œuvre pour assurer le financement de l'exploitation des services de transport collectif.

6. Conclusion : un transport collectif efficace, performant et moderne

Le transport en commun dans la région métropolitaine fait face à des défis majeurs, notamment à des contraintes budgétaires et à la nécessité de revoir les sources de financement pour assurer la pérennité du réseau. Parallèlement, l'ARTM et les OPTC sont mobilisés afin d'optimiser les ressources et de repenser les façons de faire afin de répondre aux besoins des usagers tout en respectant les ressources financières disponibles. Pour y parvenir, il faudra une collaboration étroite avec l'ensemble des partenaires.

Les priorités doivent demeurer claires : planifier dès maintenant pour les prochaines années tout en poursuivant les efforts visant à bonifier le réseau. Les grands projets, comme le PSE, le programme BUS+, et le PNM représentent des solutions structurantes pour moderniser et élargir l'offre de transport collectif. Ces initiatives sont nécessaires pour répondre à la demande croissante, moderniser et favoriser une mobilité durable.

Le maintien des actifs reste également une priorité incontournable. Les infrastructures vieillissantes nécessitent des investissements significatifs pour préserver leur fiabilité et offrir un service fiable, sécuritaire et de qualité aux usagers.

Ainsi, pour relever ces défis, il sera crucial de conjuguer une planification rigoureuse, des investissements ciblés et des approches innovantes. En consolidant les bases d'un réseau performant et en préparant l'avenir, nous pourrions répondre aux attentes des citoyens et bâtir un système de transport collectif à la hauteur des ambitions de notre région, c'est-à-dire un transport collectif efficace, performant et moderne.



Montréal, le 14 février 2025

Monsieur Éric Girard

Ministre des Finances
380, rue Saint-Antoine Ouest 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
ministre@finances.gouv.qc.ca

PAR COURRIEL

Objet : Recommandations de l'ATUQ dans le cadre de l'élaboration du budget 2025-2026 du gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Nous vous partageons dans la présente lettre les recommandations et les positions de l'ensemble des transporteurs urbains publics du Québec en lien avec le financement de l'industrie.

Grâce à la collaboration entre le gouvernement, les municipalités et les transporteurs urbains publics du Québec, le dossier du financement a cheminé au cours des derniers mois, avec le dépôt du cadre financier 2025-2028. Ce cadre répondait à la demande récurrente de l'industrie concernant la prévisibilité pluriannuelle des contributions gouvernementales. Malgré cette avancée, des enjeux d'importance subsistent pour l'industrie soit : le sous-investissement public dans le maintien d'actif, l'inexistence d'un cadre chiffré et durable pour l'amélioration et la bonification de l'offre de service ainsi que la présence de contraintes financières et institutionnelles qui ralentissent la réalisation du programme stratégique de l'électrification.

Nos recommandations ciblent trois axes majeurs et soutiendront le gouvernement du Québec dans l'atteinte de plusieurs cibles stratégiques en lien avec le transport collectif :

1. Financement de l'exploitation et de l'augmentation de l'offre de service;
2. Maintien des actifs;
3. Transition vers l'électrification.

Financement de l'exploitation et de l'augmentation de l'offre de service

D'entrée de jeu, il importe de rappeler que le transport collectif est un catalyseur du développement économique, durable et social du Québec. En conséquence, tout financement de ce secteur est un investissement aux effets multiplicateurs.

Retombées économiques directes

Le secteur du transport en commun offre à des milliers de travailleurs des emplois de qualité et de nombreuses opportunités de croissance pour les entreprises locales. Selon notre récente étude sur les impacts économiques, les activités des sociétés de transport contribuent significativement à l'économie du Québec :

- 28 272 emplois soutenus (années-personnes)
- 2 milliards de dollars en salaires directs et indirects
- 3,8 milliards de dollars en valeur ajoutée, représentant une contribution notable au PIB du Québec
- 590 millions de dollars en revenus pour le gouvernement du Québec
- 205 millions de dollars en revenus pour le gouvernement du Canada

Soutien à l'emploi

Le secteur du transport en commun joue un rôle indispensable dans la productivité des entreprises du Québec en facilitant le déplacement de la main-d'œuvre. Il offre également des solutions de mobilité abordable et devient, de plus en plus, le principal moyen de transport pour des milliers de québécois et québécoises pour aller au travail, aux loisirs, à l'école, aux centres de santé, et plus encore. Il minimise le besoin d'acheter une première ou une deuxième automobile fabriquée hors du Québec. Cette tendance est en ligne avec la cible 10 de la Politique de mobilité durable (PMD), qui vise une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

Lutte contre la congestion

Le transport en commun joue un rôle clé dans la réduction de la congestion routière et dans l'amélioration de l'efficacité économique. Voici les principaux éléments en lien avec la réduction des coûts de congestion :

- En 2023, les coûts de congestion dans la région métropolitaine de Montréal ont atteint 6,134 milliards de dollars, soit 2,1 % du PIB de la région.
- Ces coûts ont été multipliés par six en 30 ans et ont plus que doublé depuis 2008.
- Le transport en commun réduit la pression sur le réseau routier, facilitant la circulation des camions de livraison et réduisant ainsi les coûts associés aux denrées.
- Aide à atteindre la cible 8 de la PMD : augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et centres intermodaux ferroviaires du Québec.
- Soutient la cible 9 de la PMD : réduction des coûts liés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec.

Ce rôle stratégique du secteur du transport en commun est essentiel pour optimiser la mobilité et soutenir la compétitivité économique des régions.

Impacts environnementaux et sociaux

Le secteur du transport en commun joue également un rôle clé sur les plans environnemental et social, contribuant à plusieurs objectifs de la PMD.

Environnemental :

- Le secteur du transport en commun réduit l'empreinte carbone, ce qui soutient directement les cibles suivantes de la PMD :
 - o Cible 4 : Réduction de 20 % de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale.
 - o Cible 5 : Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport à 2013.
 - o Cible 6 : Réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports par rapport à 1990.

Pour atteindre ces cibles, il est essentiel d'améliorer l'offre de service, un levier important pour augmenter l'achalandage et la part modale du transport en commun, tout en réduisant la consommation de carburants fossiles.

Social :

- Le transport en commun favorise l'inclusion sociale et l'autonomie, tout en créant des collectivités accessibles, permettant à la population d'accéder aux emplois et services publics.
- Il améliore la santé publique et représente un mode de transport sécurisé, contribuant à la cible 3 de la PMD : Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017.

Le transport en commun est ainsi un pilier essentiel pour atteindre les objectifs environnementaux et sociaux de la PMD. Il contribue grandement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux tels que ceux de la PMD et du Plan pour une économie verte (PEV). Le transport en commun améliore la vie des gens, au Québec, mais également dans le monde entier, comme le mentionne l'UITP.

En ce qui concerne la mobilité durable, il est important de rappeler la première Politique québécoise du transport collectif 2006 – 2011 (PQTC) où le gouvernement avait investi dans l'augmentation de l'offre de service. Les sociétés de transport avaient alors parcouru plus de km et effectué plus d'heures de service. Cela avait entraîné une augmentation de l'achalandage de 11 %.

L'actuelle PMD prévoyait, dans son plan d'action 2018-2023, l'augmentation de l'offre de service de 5 % par année comme moyen pour atteindre plusieurs cibles. Les investissements requis n'ont jamais été faits, malgré que dans les conditions gagnantes de la PMD, il soit spécifiquement mentionné que « *Le gouvernement reconnaît l'importance d'avoir accès à des sources de financement pérennes, et de définir un cadre financier adéquat et stable pour appuyer ses interventions et celles de ses partenaires en mobilité durable.* ». Le gouvernement n'a pas encore annoncé son plan d'action de la PMD pour les prochaines années, mais nous aurions raison de craindre que les fonds qui permettront une hausse de service ne soient pas au rendez-vous, si on se fie au plan d'action du PEV, dont le mandat est de financer les mesures de la PMD. En effet, les sommes provenant du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) décroîtront au cours des prochaines années. (Voir en page 46 du plan de mise en œuvre 2024-2029 du PEV).

La nécessité d'actions immédiates est indiscutable.

L'ATUQ exige l'intégration dans le prochain plan d'action de la PMD d'un objectif de bonification annuelle de 5 % de l'offre de services de transport en commun, comme cela avait été prévu au plan 2018-2023, ainsi qu'une collaboration avec l'ATUQ pour définir le mode de financement de cette mesure.

L'ATUQ appelle le gouvernement du Québec à explorer de nouvelles sources de financement pour soutenir l'augmentation et la pérennité de l'offre de service.

Le maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace

Les sociétés de transport ont un parc d'actifs d'une valeur de plusieurs milliards de dollars. Comme pour les actifs gouvernementaux, nos membres doivent effectuer des travaux durant le cycle de vie de leurs infrastructures pour rétablir leur état physique et poursuivre leur utilisation en toute sécurité et fiabilité.

Le déficit de maintien d'actifs des sociétés de transport est important et a des impacts réels sur la fiabilité du service et l'expérience client. Cela se traduit principalement par un accroissement des pannes et une augmentation des coûts d'entretien, ce qui impacte les budgets d'exploitation. Les sociétés opérant des modes lourds, comme la STM et exo, ont des déficits de maintien d'actifs plus importants. Les autres sociétés ont également des besoins en maintien d'actifs, au niveau de leur garage, par exemple.

Nous ne sommes pas les seuls à sonner l'alarme. En novembre 2024, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a publié une grande étude intitulée : [Infrastructures de transport au Québec: Investir pour l'avenir](#) et dans laquelle il est spécifiquement mentionné : « La FCCQ a insisté à maintes reprises sur l'importance, auprès des instances gouvernementales, d'allouer des fonds pour la préservation des actifs. Néanmoins, ces montants ne sont pas suffisants pour satisfaire les besoins des diverses régions du Québec, afin de maintenir les services existants. À titre d'exemple, les sommes prévues pour le maintien des actifs en transport collectif au Plan québécois des Infrastructures (PQI) qui ont reculé de 3,8 G \$ en 2018 à 2,8 G \$ en 2023. »¹

Dans son [mémoire publié dans le cadre de la consultation parlementaire sur le projet de loi 62](#), la STM a aussi abondé dans ce sens en affirmant que « Or, si les besoins augmentent, les sommes rendues disponibles par le gouvernement pour le maintien des actifs en transport collectif reculent chaque année depuis 2019. Elles ont atteint leur plus bas niveau depuis au moins 2013 avec seulement 2,4 G\$ sur 10 ans, et ce, au moment où l'inflation rogne la valeur de ces crédits. Ainsi, en dollars constants, les sommes disponibles pour le maintien d'actifs ne représentent plus que 41 % des sommes qui étaient disponibles en 2013. Cette situation est très préoccupante, car elle met en péril les principaux acquis du Québec en matière de mobilité durable. » et a publié ce graphique qui illustre la situation :



Source : Plan québécois des infrastructures 2013-2023 à 2024-2034.

À cela, nous ajouterions que les taux de subvention pour les projets de maintien des actifs dans les programmes de financement ont été augmentés en 2024, mais sans que les crédits disponibles (balises) soient augmentés. Les sociétés de transport n'ont donc pas les moyens de réaliser les projets de maintien d'actif nécessaires. Aussi, les investissements dans le maintien des actifs du transport routier sont plus importants que ceux du TEC.

Dans les crédits octroyés par le gouvernement lors du dernier exercice budgétaire, les projets d'électrification des sociétés ont été priorisés au détriment des projets de maintien. Chaque nouveau projet engendrera, un jour ou l'autre, des frais non seulement en exploitation, mais également en maintien d'actifs. Maintenir les infrastructures existantes en bon état et sécuritaires devrait être vu comme une condition préalable à tout développement du réseau de TEC.

¹ <https://www.fccq.ca/infrastructures-de-transport-au-quebec-investir-pour-l-avenir/>

Pourtant, la PMD l'a d'ailleurs reconnu : le « *maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace* » et qu'il fallait « *faire du maintien des actifs une priorité* ».

L'ATUQ demande une augmentation des sommes disponibles pour financer le maintien des actifs afin de répondre aux demandes découlant des Plans d'investissement (PI) des sociétés de transport, et ce, en vue d'avoir un impact favorable sur la sécurité de la population, sur l'expérience client et sur la lourdeur du budget d'exploitation des sociétés de transport.

L'ATUQ appelle le gouvernement du Québec à considérer les coûts d'entretien pour chaque nouvelle infrastructure de TEC.

Se doter des conditions gagnantes dès aujourd'hui pour réaliser l'électrification des réseaux de transport en commun

Considérant qu'en avril 2018, le gouvernement a lancé la PMD prévoyant notamment qu'à compter de 2025 seuls les autobus électriques seraient financés;

Considérant qu'en novembre 2020, le gouvernement a adopté le PEV comprenant une cible à l'effet que les autobus électriques devraient représenter 55 % du parc total d'autobus urbains à l'horizon de 2030;

Considérant que selon les besoins théoriques de remplacement d'autobus basés sur l'hypothèse d'obsolescence du matériel roulant soit le remplacement au terme de 16 ans d'opération, sans égard à la disponibilité des infrastructures de recharge et dans certains cas, aux taux de réserve d'autobus, seulement 43 % du parc total d'autobus urbains seraient électriques à l'horizon de 2030; Conséquemment malgré les efforts soutenus et la persévérance des sociétés de transport, les cibles du PEV sont inatteignables;

Considérant qu'au-delà des besoins théoriques de remplacement d'autobus, la vitesse d'électrification du parc d'autobus urbains est tributaire de plusieurs facteurs hors du contrôle des sociétés de transport, tels que les délais de la chaîne de production des manufacturiers d'autobus et autres équipementiers et le respect des dates de livraison;

Considérant que les processus pour l'obtention des autorisations gouvernementales ralentissent la mise en œuvre des projets d'électrification car ils sont longs et complexes;

Considérant que le budget actuel voué au développement de l'électrification via le PQI et les balises est insuffisant pour permettre la réalisation des projets requis pour l'atteinte des cibles du PEV, en plus d'accaparer les fonds qui seraient requis pour le maintien des actifs;

Considérant qu'au cours des prochaines années, confrontées à l'impossibilité de maintenir un rythme d'électrification permettant l'atteinte de la cible du PEV les sociétés de transport auront une pression additionnelle et injustifiable sur leurs coûts d'exploitation devant notamment assumer une hausse des frais d'entretien des autobus diesel dont la durée de vie doit être prolongée pour maintenir leur offre de service, et ce, en raison des programmes d'aides financières prévoyant que seuls les autobus électriques sont désormais financés;

Considérant que l'impossibilité de remplacer des autobus en fin de vie entraînera un vieillissement du parc d'autobus des sociétés de transport et nuira conséquemment à la fiabilité des autobus et ultimement à la qualité du service rendu aux clients;

Considérant que l'électrification des parcs d'autobus urbains permettra de réduire de 0,4 % les émissions de GES du Québec et que le transfert modal vers le transport en commun procure des bénéfices plus significatifs, dans un contexte d'urgence climatique et de rareté des fonds publics.

CONSÉQUEMMENT, l'ATUQ demande au gouvernement de :

REVOIR la cible du PEV quant au pourcentage du parc total d'autobus urbains devant être électriques à l'horizon de 2030 afin que celle-ci soit atteignable au regard des considérations énoncées ci-devant;

S'ASSURER que la non-atteinte de la cible actuelle du PEV n'entraîne pas de contraintes financières pour les sociétés de transport;

OPTIMISER les processus d'obtention des autorisations gouvernementales pour la mise en œuvre des projets d'électrification;

OCTROYER un financement dédié aux projets d'électrification des sociétés de transport, en alignement avec leurs cibles, tout en garantissant que ces projets ne compromettent pas le financement et réalisation de programmes de maintien de l'actif;

EXPLORER et REVOIR, en s'inspirant des meilleures pratiques internationales, l'électrification complète du parc d'autobus au Québec, en privilégiant un ratio optimal des véhicules électriques et hybrides.

Notre priorité est de permettre à nos membres de disposer des conditions gagnantes pour remplir leur mission première : déplacer les Québécois quotidiennement à travers la province. Il s'avère

que leurs activités ont un impact direct sur la vitalité des entreprises et le mieux-être des citoyens. Nous avons nommé les avancées réalisées au cours de la dernière année en termes de financement, et nous croyons que le travail doit se continuer pour mener le Québec encore plus loin sur la voie de la mobilité durable. Nous espérons que nos recommandations seront considérées. Nous demeurons des collaborateurs prêts et motivés pour travailler avec le gouvernement sur la mise en œuvre de solutions.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.

 Maude Mercier Larouche Présidente du CA du RTC	 Genevieve Héon Présidente du CA de l'ATUQ et Présidente du CA du RTL
 Jocelyne Frédéric-Gauthier Présidente du CA de la STL (Laval)	 Steve Dorval Président du CA de la STL (Lévis)
 Eric Alan Caldwell Président du CA de la STM	 Jocelyn Blondin Président du CA de la STO
 Claude Bouchard Vice-président du CA de l'ATUQ et Président de la STS (Saguenay)	 Michel Byette Président du CA de la STTR
 Josée Bérubé Présidente du CA d'Exo	 Laure Letarte-Lavoie Présidente du CA de la STSherbrooke

Copie conforme

Ministre des Transports et de la Mobilité durable
Présidentes et présidents d'exo et des sociétés de transport
Directrices générales et directeurs généraux d'exo et des sociétés de transport
M. Harout Chitilian, directeur général, ATUQ

Pièces jointes

FICHE-financement_exploitation_hausse_service
FICHE-Maintien des actifs
FICHE-electrification

Mémoire présenté au ministère des Finances du Québec
dans le cadre des consultations prébudgétaires 2025-2026

**Conserver le socle de nos finances publiques saines en période
d'incertitude :
Des pistes d'actions pour y contribuer**

Suzie St-Cerny et Luc Godbout¹
Avec la collaboration de l'équipe de la CFFP

4 février 2025



¹ Suzie St-Cerny est chercheure à la Chaire en fiscalité et en finances publiques (CFFP) et Luc Godbout est professeur titulaire au Département de fiscalité de l'École de gestion à l'Université de Sherbrooke. Il est aussi titulaire et chercheur principal de la CFFP. Les auteurs remercient Julie S. Gosselin pour la section sur le PIB potentiel et la nature du solde budgétaire et l'ensemble de l'équipe de la CFFP pour leur contribution aux publications des diverses « Analyses de dépenses fiscales ». Les auteurs souhaitent également remercier Michaël Robert-Angers, chercheur à la CFFP et Yves St-Maurice, consultant en économie et collaborateur à la CFFP, pour leurs commentaires sur certaines sections. Enfin, la CFFP remercie 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.

Synthèse des constats et des réflexions

- Selon les perspectives économiques du Québec tirées du *Point* de l'automne 2024 et les calculs de la CFFP, le PIB réel se situerait 0,9 % sous son niveau potentiel en 2024, écart qui se creuse légèrement en 2025 pour s'effacer progressivement par la suite jusqu'en 2028. C'est sur cette base que le plus récent cadre financier montre des déficits budgétaires en décroissance.
- Malgré tout, au fil des années, le gouvernement du Québec a augmenté davantage ses dépenses que ses revenus, si bien que la part structurelle de ses déficits des exercices 2024-2025 et 2025-2026 est très importante (9 G\$ et 7,3 G\$ respectivement).
- Toutefois, le cadre financier du *Point* comporte un certain nombre d'incertitudes relativement aux chiffres qui y sont inclus, il importe de retenir celle liée à l'annonce de l'harmonisation de la fiscalité des gains en capital avec le régime d'imposition fédéral. Étant donné l'annonce du 31 janvier 2025, par le ministre des Finances du Canada, de reporter l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital au 1^{er} janvier 2026, et de l'annonce du ministre des Finances du Québec du 3 février de s'y harmoniser, les estimations des déficits budgétaires structurels sont nécessairement réévalués à la hausse, atteignant autour de 4 G\$ en 2028-2029.
- D'un point de vue économique, l'annonce de tarifs douaniers par le gouvernement américain, malgré le sursis d'un mois, ajoute aussi une bonne dose d'incertitude aux perspectives économiques.
- Le gouvernement du Québec voudra assurément réagir aux tarifs douaniers américains par la mise en place d'un plan d'interventions économiques. À cet égard, il doit prioriser les actions économiques visant à protéger la capacité de production des entreprises québécoises. Le soutien de revenu en cas de pertes d'emploi relève du gouvernement fédéral. Si le gouvernement du Québec veut agir en lien avec les pertes d'emploi, il doit cibler la réallocation de la main-d'œuvre via la formation. En outre, il faut éviter de se disperser, l'heure n'est pas aux chèques ponctuels versés à une large part de la population.
- La Loi sur l'équilibre budgétaire et la Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations ont été modernisées et adoptées par l'Assemblée nationale en décembre 2023. Moins d'un an et demi plus tard, le gouvernement doit être souple tout en gardant le cap, pour l'instant, sur les exigences de ces deux lois.
- La Loi sur l'équilibre budgétaire exige le dépôt d'un plan de retour à l'équilibre budgétaire au Budget 2025-2026 et ce plan doit prévoir l'élimination des déficits au plus tard en 2029-2030.
- La Loi sur l'équilibre budgétaire prévoit déjà, si les conditions économiques se détériorent, la possibilité que le ministre puisse présenter un nouveau plan de retour à l'équilibre budgétaire. À la lumière de l'évolution de la situation budgétaire, entre le Budget 2025 et le Budget 2026, le ministre sera davantage en mesure d'estimer adéquatement les impacts économiques potentiels de l'application des tarifs douaniers américains. S'il juge à ce moment qu'il n'est pas en mesure de respecter son plan de retour à l'équilibre, il pourra alors, comme le prévoit la Loi sur l'équilibre budgétaire, se prévaloir de la possibilité de présenter un nouveau plan au Budget 2026.
- Au cours des derniers mois, dans la foulée de l'intention du ministre des Finances de procéder à l'examen des dépenses fiscales, les travaux de la CFFP ont proposé plusieurs options de politique. Ces options permettent de dégager des sommes non négligeables en vue de participer à la résorption du déficit.

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte.....	1
1. Réflexions de finances publiques québécoises.....	3
1.1 Le PIB potentiel et la nature du solde budgétaire	3
1.2 Les perspectives budgétaires du gouvernement du Québec	6
1.3 Du rapport préélectoral à la situation actuelle.....	8
1.4 Les exigences de la Loi sur l'équilibre budgétaire	9
1.5 La cible de la Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations.....	12
2. Réflexions à l'égard de la fiscalité	15
2.1 Réaction aux tarifs douaniers et plan d'interventions économiques québécois	15
2.2 Publications de la CFFP dans le cadre de l'examen des dépenses fiscales.....	16
2.3 Synthèse des options de politique	17
2.4 Scénario de changements potentiels en vue de combler l'effort budgétaire requis	19
Pour conclure	31
Annexe 1 - Estimation du PIB potentiel du Québec – l'approche de la CFFP	32
Annexe 2 – Thèmes des analyses, principales options de politique, leurs objectifs et effets financiers estimés	38

Liste des figures

Figure 1.	PIB réel, PIB potentiel et écarts de production, scénario de référence, 2018 à 2028	3
Figure 2.	Composantes structurelles et conjoncturelles du solde budgétaire au sens de la Loi sur l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec, scénario de référence, en milliards \$.....	4
Figure 3.	Recettes et dépenses structurelles, 2023-2024 à 2028-2029, sans les écarts à résorber	6
Figure 4.	Facteurs explicatifs du changement du déficit budgétaire anticipé pour 2024-2025 entre septembre 2022 et novembre 2024, en milliards \$	9
Figure 5.	Évaluation de l'effort supplémentaire à faire au Budget 2025-2026 pour l'année 2028-2029, en millions \$..	12
Figure 6.	Allocation famille pour un couple avec deux enfants, actuel, et sans les montants minimums et avec un taux de réduction de 3,5 %, Québec, 2024, en dollars	23
Figure 7.	Taux du crédit d'impôt remboursable pour frais de garde, Québec, avant 2021, 2024 et proposé	24
Figure 8.	Évolution du taux d'imposition des petites entreprises en fonction de la réduction linéaire de la DPE.....	27

Liste des tableaux

Tableau 1.	Cadre financier du gouvernement du Québec, en millions de dollars	7
Tableau 2.	Solde budgétaire du gouvernement du Québec, sans tenir compte des modifications à la fiscalité des gains en capital, en millions de dollars (sauf indication contraire)	8
Tableau 3.	Diverses consultations autour de la modernisation de la Loi-budget et la Loi-dette	13
Tableau 4.	Évolution du poids de la dette nette en proportion du PIB, Québec et Ontario	14
Tableau 5.	Listes des publications CFFP sur les dépenses fiscales (par ordre de publication)	16
Tableau 6.	Recension des options de politique des analyses produites par la CFFP	18
Tableau 7.	Scénario de changements potentiels et estimation de l'économie en 2028-2029, en millions \$	20

MISE EN CONTEXTE

Les consultations prébudgétaires constituent une occasion de mettre de l'avant des travaux de l'équipe de la Chaire en fiscalité et en finances publiques (CFFP) ainsi que des réflexions sur les enjeux actuels basées sur l'expertise développée au cours des années.

Cette année, les réflexions de finances publiques et de fiscalité de la CFFP sont plus que jamais interreliées, on le constate par le fait que les lois budgétaires que s'est données le Québec nécessitent l'élaboration d'un plan de retour à l'équilibre budgétaire auquel doit contribuer un examen des dépenses fiscales. Dans le cadre de cet exercice, il convient toutefois de noter que :

- L'annonce fédérale du 31 janvier 2025 quant au report de l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital vient assombrir les perspectives budgétaires;
- L'annonce américaine du 1^{er} février 2025 en matière de tarifs douaniers, malgré le sursis annoncé le 3 février, ne peut qu'accroître la volatilité dans les perspectives économiques.

Que ce soit dans le cadre de la rédaction du présent mémoire, tenant compte des perspectives budgétaires et économiques dans le cadre des consultations prébudgétaires, ou pour l'élaboration du Budget 2025 du gouvernement, il est évident que ces éléments ajoutent une couche supplémentaire de complexité et d'incertitudes.

Cela dit, le Québec vient de sortir, il y a à peine 14 mois, d'un processus de révision de ses lois budgétaires en vue de les moderniser. Exprimer la volonté de retrouver l'équilibre budgétaire et de viser une diminution de l'endettement du Québec, notamment en présence d'un déficit structurel, c'est aussi se donner les moyens de faire face plus judicieusement aux défis actuels et futurs du Québec, dont les défis environnementaux, pour ne donner qu'un exemple.

Exprimer la volonté de retrouver l'équilibre budgétaire et de viser une diminution de l'endettement du Québec, notamment en présence d'un déficit structurel, c'est aussi se donner les moyens de faire face plus judicieusement aux défis actuels et futurs du Québec.

Les options de politique incluses au présent mémoire concernent essentiellement certains modes d'imposition et des mesures fiscales y afférentes. Ainsi, ces actions à entreprendre seraient sans effet négatif sur les dépenses de missions.

Ces propositions visent une actualisation des mesures fiscales et un souci de les rendre plus efficaces, d'accroître leur équité et plus généralement d'optimiser l'allocation des ressources financières qui leur sont consacrées. Convenons que mieux allouer ces ressources ne peut que participer à l'accroissement du potentiel économique, tout en conservant l'avantage d'un filet social important auquel le Québec tient.

Avant de présenter en seconde partie une synthèse des travaux de la CFFP sur les mesures fiscales et un aperçu des économies générées par certaines modifications à ces dernières, la première partie s'attarde aux réflexions de finances publiques en présentant d'abord l'évaluation de la part structurelle du solde budgétaire. Puis, le plus récent cadre financier du gouvernement actualisé pour tenir compte

du report de certains changements à la fiscalité des gains en capital, est mis en relation avec les exigences des lois budgétaires, permettant de bien évaluer ou de rappeler l'effort demandé.

S'il est vrai qu'une série d'indicateurs économiques et sociaux progressent au Québec, un cadre financier respectant les décisions renouvelées à son égard ne pourra que contribuer à ce que cette progression se poursuive et revoir, actualiser ou moderniser des mesures fiscales peut y participer.

1. RÉFLEXIONS DE FINANCES PUBLIQUES QUÉBÉCOISES

La révision à la hausse du déficit budgétaire à 11 milliards \$ a marqué l'imaginaire au dépôt du Budget 2024. Pour y voir plus clair, la présente section aborde différents aspects du cadre financier du gouvernement du Québec et des lois budgétaires du Québec.

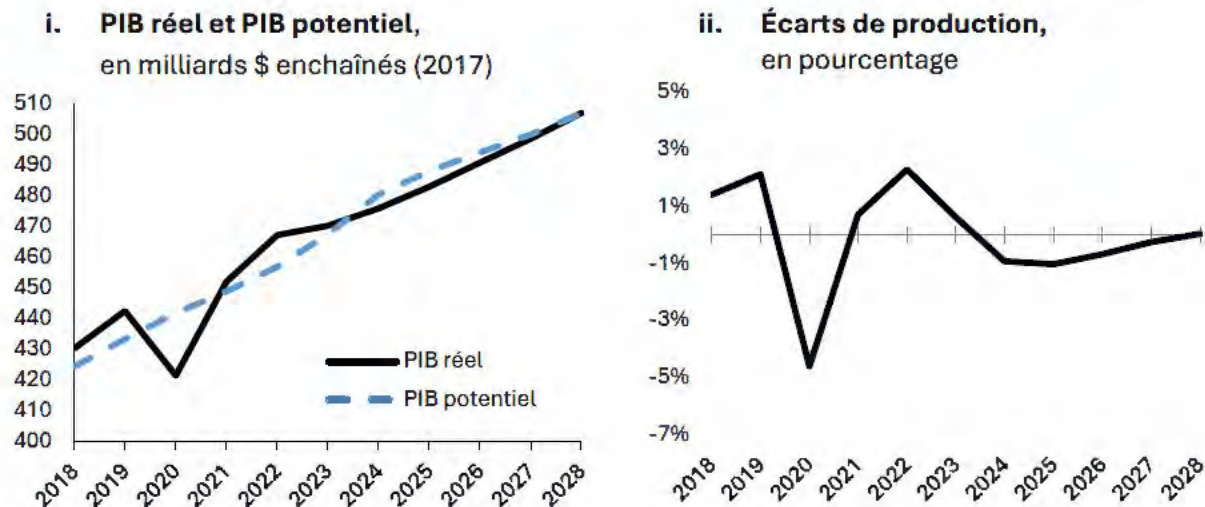
1.1 Le PIB potentiel et la nature du solde budgétaire

À partir des données les plus récentes et des informations contenues dans le *Point sur la situation économique et financière du Québec*² (le *Point*) paru en novembre 2024, la CFFP a analysé le cadre budgétaire pour les exercices 2024-2025 à 2028-2029 afin d'évaluer les composantes conjoncturelle et structurelle des soldes budgétaires. Précisons d'emblée qu'étant donné que les évaluations ont été effectuées à partir des données du *Point*, les effets de l'annonce, par le fédéral, du report de l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital ainsi que l'effet anticipé des tarifs douaniers ne sont bien sûr pas pris en compte.

Le niveau de l'activité économique par rapport au niveau estimé du PIB potentiel est déterminant dans la décomposition du solde budgétaire en ses composantes conjoncturelle et structurelle. La méthodologie d'estimation du PIB potentiel utilisée par la CFFP est présentée à l'annexe 1.

La figure 1 montre la trajectoire du PIB potentiel et les écarts de production estimés par la CFFP pour l'économie du Québec.

Figure 1. PIB réel, PIB potentiel et écarts de production, scénario de référence, 2018 à 2028



Sources : Calculs des auteurs à partir des données du ministère des Finances du Québec, de Statistique Canada et de l'Institut de la statistique du Québec

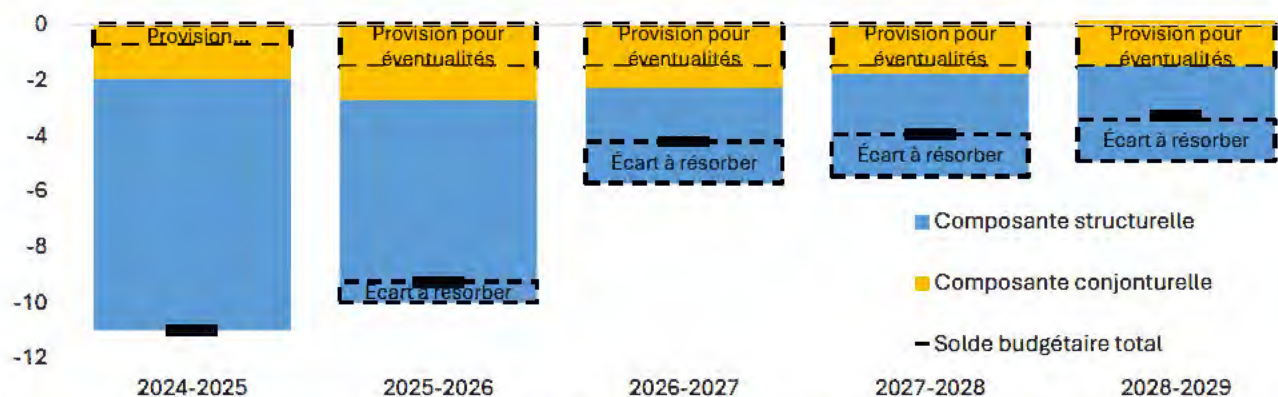
Les prévisions du ministère des Finances indiquent un taux de croissance économique de 1,2 % en 2024. Le PIB réel, qui dépassait le PIB potentiel les deux années précédentes, se situerait 0,9 % sous son

² Ministère des Finances (2023). *Le Point sur la situation économique et financière du Québec*. Automne 2024.

niveau potentiel en 2024. L'année suivante, l'écart de production se creuse légèrement à -1,0 %. À partir de 2026, l'écart de production négatif s'efface progressivement pour être éliminé en 2028.

À partir des écarts de production, d'estimations des élasticités des recettes fiscales à l'écart de production³ et des données budgétaires issues du *Point*, les soldes budgétaires du gouvernement du Québec ont été scindés en composantes conjoncturelle et structurelle pour les exercices 2024-2025 à 2028-2029⁴. La composante structurelle du solde correspond à la différence entre les revenus structurels, c'est-à-dire les recettes estimées lorsque l'écart de production est nul, et les dépenses totales du gouvernement. L'analyse des déficits structurels se fait en utilisant la définition du solde budgétaire en vertu de la *Loi sur l'équilibre budgétaire*, soit après les versements au Fonds des générations⁵. Les écarts à résorber, ainsi que les versements au Fonds des générations, s'insèrent dans les déficits structurels. Quant à la composante conjoncturelle, elle expose l'écart entre les recettes et les dépenses prévues par rapport aux recettes et dépenses structurelles estimées, et elle inclut aussi la provision pour éventualités du gouvernement.

Figure 2. Composantes structurelles et conjoncturelles du solde budgétaire au sens de la Loi sur l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec, scénario de référence, en milliards \$



Sources : Calculs des auteurs à partir des données du ministère des Finances du Québec, de Statistique Canada et de l'ISQ.

Étant donné les écarts de production se situant à environ -1,0 % en 2024 et en 2025, il est normal que la composante conjoncturelle explique une partie du déficit budgétaire pour ces années. Elle atteint jusqu'à 2,7 milliards \$ en 2025-2026, puis se stabilise à environ 1,5 milliard \$ à partir de 2027-2028 en raison de la provision pour éventualités.

³ Les recettes de l'impôt sur le revenu des particuliers, de l'impôt sur les bénéfices des sociétés, des taxes à la consommation et des cotisations au Fonds des services de santé sont ajustées pour tenir compte du cycle économique. Les autres revenus autonomes du gouvernement et ses revenus de transfert sont considérés comme structurels. Pour plus de détails, voir l'annexe 1 de Julie S. GOSSELIN et Luc GODBOUT (2021), *L'impact de la conjoncture économique sur le solde budgétaire du Québec*, Regard CFFP n° R2021-05.

⁴ Afin d'estimer les composantes conjoncturelles et structurelles du solde budgétaire pour les exercices 2023-2024 à 2028-2029, le PIB potentiel et le PIB réel sont ajustés pour refléter l'exercice financier du gouvernement du Québec.

⁵ Devant un endettement plus élevé que la moyenne des provinces canadiennes, le Québec s'est doté de la Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations qui n'a pas d'équivalent ailleurs au Canada. Étant donné cette loi, la Loi sur l'équilibre budgétaire définit l'équilibre budgétaire après les versements au Fonds des générations. Ces derniers sont soustraits du solde « comptable », lequel expose la différence entre l'ensemble des revenus du gouvernement du Québec et ses dépenses de portefeuilles et d'intérêt.

La présence de déficits structurels significatifs indique qu'il existe un déséquilibre fondamental entre les revenus et les dépenses, qui serait présent même lorsque l'économie fonctionne à la pleine mesure de sa capacité productive. Nos estimations montrent la présence de déficits structurels importants en 2024-2025 et en 2025-2026. Au sens de la *Loi sur l'équilibre budgétaire*, le déficit de 11,0 milliards \$ de

Nos estimations montrent la présence de déficits structurels importants en 2024-2025 et en 2025-2026. [...] Le déficit structurel diminue davantage en 2026-2027, mais représente tout de même encore la principale cause du déficit au sens de la *Loi sur l'équilibre budgétaire*.

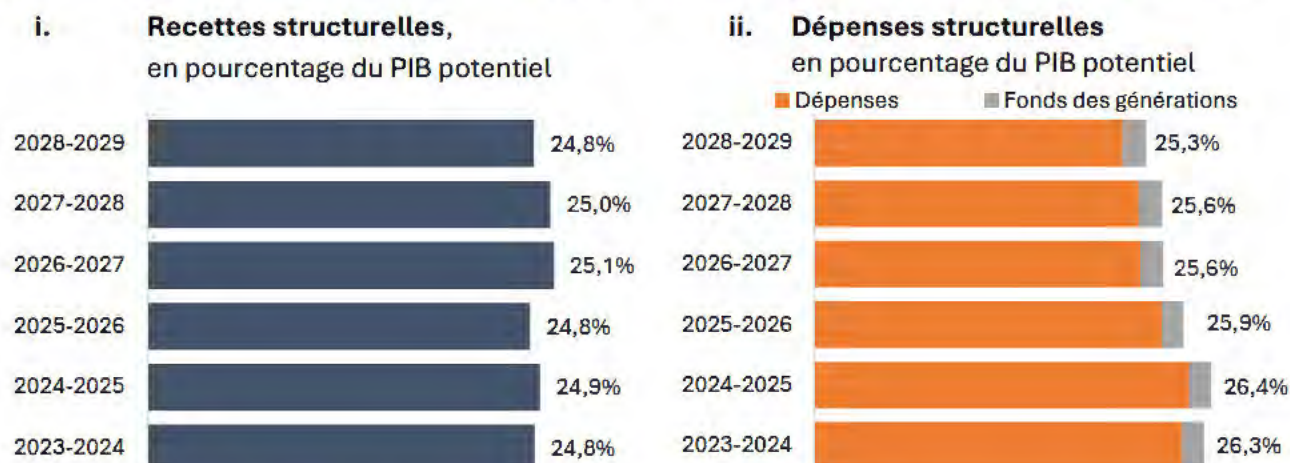
l'exercice 2024-2025 est majoritairement attribuable à la composante structurelle, estimée à 9,0 milliards \$ avec les versements au Fonds des générations de 2,2 milliards \$. La composante structurelle du déficit budgétaire diminue à 7,3 milliards \$ l'exercice suivant, mais demeure la principale cause du déficit prévu en 2025-2026.

Le déficit structurel diminue davantage en 2026-2027, mais représente tout de même encore la principale cause du déficit au sens de la *Loi sur l'équilibre*

budgétaire. Il se maintient autour de 3,5 milliards \$ au cours des deux exercices suivants⁶. La figure 3 permet d'expliquer pourquoi le déficit diminue de façon marquée avant de se stabiliser.

En comparant le poids des recettes et des dépenses structurelles (en pourcentage du PIB potentiel), on constate que la diminution de la composante structurelle en 2025-2026 est attribuable à la réduction du poids des dépenses en proportion du PIB potentiel, qui recule de 0,5 point de pourcentage lorsque sont exclus les écarts à résorber. En 2026-2027, la diminution du poids des dépenses est encore en cause (-0,3 % du PIB potentiel), mais l'augmentation du poids des recettes structurelles, qui passent de 24,8 % à 25,1 % du PIB potentiel, explique également la baisse du déficit. On observe une autre chute du poids des dépenses en 2028-2029 (-0,3 % du PIB potentiel), mais son effet sur le déficit structurel est limité en raison de la diminution équivalente du poids des recettes structurelles. Finalement, en 2028-2029, on constate que les recettes structurelles ont le même poids qu'en 2023-2024 alors que les dépenses structurelles de 2028-2029 sont toujours 0,5 point de pourcentage plus élevé que les recettes structurelles, même si elles ont diminué de 1,0 point de pourcentage par rapport à leur niveau de 2023-2024 (26,3 %).

⁶ À des fins de comparaison avec les autres provinces, on peut analyser le solde budgétaire sans considérer les versements au Fonds des générations.

Figure 3. **Recettes et dépenses structurelles, 2023-2024 à 2028-2029, sans les écarts à résorber**

Note : Les dépenses incluent les dépenses de portefeuille et les paiements d'intérêt.

Sources : Calculs des auteurs à partir des données du ministère des Finances du Québec, de Statistique Canada et de l'ISQ

En résumé, selon nos estimations le déficit structurel du gouvernement du Québec se situerait à 9,0 milliards \$ pour l'exercice 2024-2025, en hausse par rapport aux 8,3 milliards \$ estimés pour 2023-2024. Comme un déficit structurel ne s'élimine pas avec la reprise économique, des politiques de diminution des dépenses ou de hausse des revenus (ou une combinaison des deux) doivent être envisagés pour le résorber. Le cadre financier actuel du gouvernement du Québec ne prévoit pas de retour à l'équilibre au sens de la Loi sur l'équilibre budgétaire, mais nos estimations illustrent une diminution du déficit structurel pour le situer autour de 3,5 milliards \$ à partir 2026-2027. Cette baisse provient davantage de la diminution du poids des dépenses structurelles que de la hausse des recettes structurelles du gouvernement.

Comme on le verra ci-après, le report de l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital viendra gonfler les déficits structurels.

1.2 Les perspectives budgétaires du gouvernement du Québec

En analysant le cadre financier de 5 ans le plus récent du gouvernement du Québec au tableau 1, on constate que dans l'ensemble, les revenus vont croître au rythme du PIB (croissance annuelle moyenne de 3,7 % sur la période). En vue de rétablir l'équilibre budgétaire, on constate également une croissance anticipée moindre des dépenses (3,0 %)⁷. À cela s'ajoute l'identification d'écarts à résorber à la hauteur de 1,5 milliard \$ pour les trois dernières années du cadre financier, signifiant qu'une portion de la résorption de cet écart pourrait se faire en limitant davantage la croissance des dépenses de portefeuilles. Advenant une résorption plus faible que prévu de ces écarts, le déficit n'en serait qu'augmenté.

Le cadre financier montre un déficit important en 2028-2029 qui correspond sensiblement à l'évaluation du déficit structurel.

⁷ Cette croissance moindre ne fait pas l'objet d'analyse ici.

Cela dit, l'ensemble de ces éléments permet de voir le déficit décroître année après année. Malgré cela, le cadre financier montre un déficit important en 2028-2029 qui correspond sensiblement à l'évaluation du déficit structurel, précédemment discuté.

Tableau 1. **Cadre financier du gouvernement du Québec**, en millions de dollars

		2023- 2024	2024- 2025	2025- 2026	2026- 2027	2027- 2028	2028- 2029	TCAM (5 ans)
	Revenus autonomes	114 665	121 584	126 618	132 538	137 830	142 744	4,5 %
	Transferts fédéraux	30 876	31 042	30 712	32 305	32 508	32 188	0,8 %
→	Total des revenus (A)	145 541	152 626	157 330	164 843	170 338	174 932	3,7 %
	Dépenses de portefeuilles	141 553	150 703	153 877	156 382	160 751	164 134	3,0 %
	Service de la dette	9 982	9 928	9 753	10 248	10 996	11 411	2,7 %
MOINS	Total des dépenses (B)	151 535	160 631	163 630	166 630	171 747	175 545	3,0 %
PLUS	Écart à résorber (C)	0	0	750	1 500	1 500	1 500	
MOINS	Provisions éventualités (D)	0	750	1 500	1 500	1 500	1 500	
ÉGAL	Solde comptable (E = A - B + C - D)	-5 994	-8 755	-7 050	-1 787	-1 409	-613	
MOINS	Versements au Fonds des générations (F)	2 047	2 243	2 194	2 411	2 528	2 635	5,2 %
ÉGAL	Solde au sens de la Loi (G = E - F)	-8 041	-10 998	-9 244	-4 198	-3 937	-3 248	

Source : QUÉBEC, ministère des Finances (2024). *Le Point sur la situation économique et financière du Québec*. Automne.

Parmi les incertitudes liées au présent cadre financier, il y avait, au moment de la présentation de la mise à jour de l'automne, celle liée à l'annonce de l'harmonisation de la fiscalité des gains en capital avec le régime d'imposition fédéral. Rappel des faits ; le traitement fiscal québécois du gain en capital a toujours été harmonisé avec le fédéral et il est préférable, pour des raisons de cohérences fiscales, que cette harmonisation demeure. Or, comme aucun changement législatif touchant les gains en capital n'a été voté et que les positionnements politiques tant dans la course à la chefferie libérale que pour les prochaines élections fédérales laissent présager peu d'espoir que ce changement demeure, il était déjà utile d'examiner le cadre financier sans en tenir compte.

Puis, le 31 janvier 2025, le ministre des Finances du Canada, Dominique Leblanc, a annoncé le report de l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital au 1^{er} janvier 2026 en gardant toutefois les autres changements annoncés relatifs à l'exonération cumulative sur la vente d'actions admissibles de petites entreprises, d'entreprises agricoles ou de pêche et la mise en place progressive d'un Incitatif aux entrepreneurs canadiens⁸. Le 3 février 2025, le ministre des Finances du Québec a, à son tour, confirmé l'harmonisation du Québec⁹. Étant donné les élections fédérales qui auront lieu avant le 1^{er} janvier 2026 et le positionnement politique actuel sur ce changement fiscal, la probabilité de voir se concrétiser la hausse du taux d'inclusion des gains en capital s'avère, à notre avis, plutôt mince.

Sur cette base, le tableau 2 montre le solde budgétaire au sens de la Loi en supposant que le taux d'inclusion n'est pas haussé, mais que les mesures de mitigation concomitantes pour les entrepreneurs ont tout de même lieu. Donc, en ne tenant pas compte des revenus associés aux changements du taux

⁸ CANADA, ministère des Finances (2025), [Communiqué de presse : Le gouvernement du Canada annonce le report de la mise en œuvre du changement au taux d'inclusion des gains en capital](#), 31 janvier.

⁹ QUÉBEC, ministère des Finances (2025), [Communiqué : Le gouvernement harmonise le régime fiscal québécois avec certaines mesures annoncées par le gouvernement du Canada](#), 3 février.

d'inclusion des gains en capital. L'effet sur le solde budgétaire n'est pas négligeable, augmentant le déficit de 22 % en 2028-2029.

Tableau 2. **Solde budgétaire du gouvernement du Québec, sans tenir compte de revenus associés à la hausse du taux d'inclusion des gains en capital**, en millions de dollars (sauf indication contraire)

		2023- 2024	2024- 2025	2025- 2026	2026- 2027	2027- 2028	2028- 2029
	Solde au sens de la Loi	-8 041	-10 998	-9 244	-4 198	-3 937	-3 248
	Estimation des revenus découlant						
MOINS	de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital		440*	479	48	525	727
ÉGAL	Solde modifié	-8 041	-11 438	-9 723	-4 246	-4 462	-3 975

Source : QUÉBEC, ministère des Finances (2024). *Le Point sur la situation économique et financière du Québec*. Automne, p. C.23.

Note : * Les revenus pour 2024-2025 sont estimés à 1 006 M\$. Cependant, une part de ceux-ci, estimés ici à 606 M\$ sont malgré tout réalisés, car ils découlent de réalisations devancées des gains en capital par des particuliers et des sociétés pour profiter du taux d'inclusion des gains en capital de 50 % appliqué avant le 25 juin 2024.

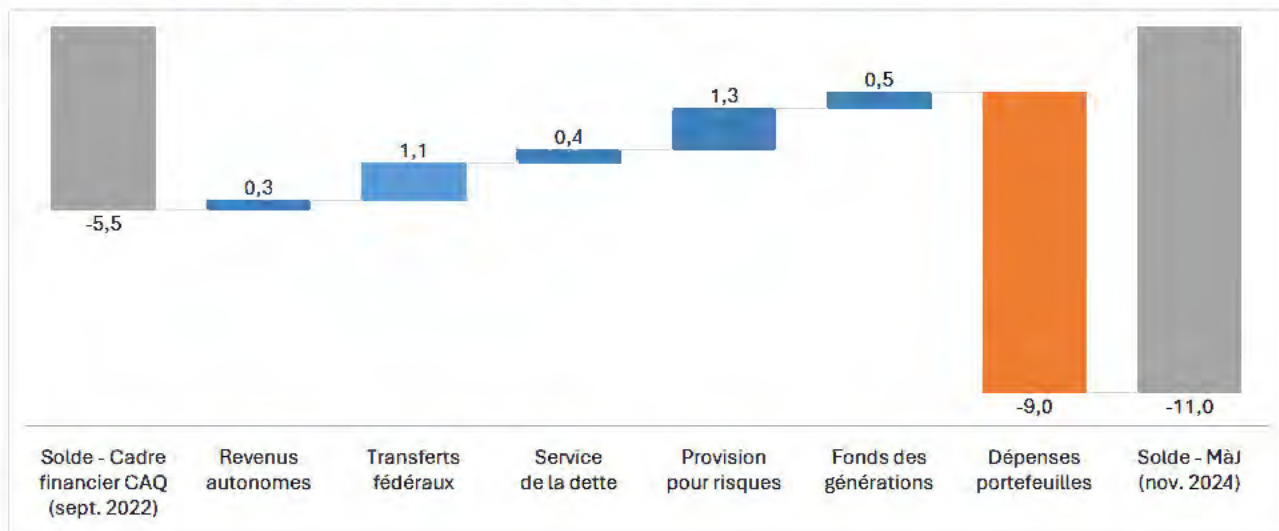
C'est avec ces données en tête que le ministère des Finances doit préparer le cadre financier et le plan de retour à l'équilibre.

1.3 Du rapport préélectoral à la situation actuelle

Au moment du déclenchement des élections générales de 2022, le ministre des Finances a produit un rapport préélectoral indiquant, pour l'exercice 2022-2023, soit deux ans à peine après la crise de la COVID-19, un déficit inférieur à 1,7 milliard \$ après versement au Fonds des générations, et, chacune des années suivantes jusqu'en 2026-2027 affichait un déficit inférieur à 1,95 milliard \$. Pour l'exercice 2024-2025, le déficit se situait à 1,4 milliard \$ après versement au Fonds des générations. Pour la même année, le cadre financier de la CAQ indiquait, en tenant compte des engagements électoraux, un déficit de 5,5 milliards \$.

Deux ans plus tard, il devient intéressant d'observer les facteurs expliquant l'émergence d'un déficit plus important que prévu. La figure 4 illustre, par composantes budgétaires, le passage du déficit budgétaire de 2024-2025 de 5,5 milliards \$ à 11 milliards \$.

Figure 4. **Facteurs explicatifs du changement du déficit budgétaire anticipé pour 2024-2025 entre septembre 2022 et novembre 2024, en milliards \$**



Malgré les éléments devant contribuer positivement au solde budgétaire découlant des revenus autonomes, des transferts fédéraux, du service de la dette, de la provision pour risque économique et des versements au Fonds des générations, le déficit affiché s'est aggravé. La hausse des dépenses

La hausse des dépenses budgétaires apparaît comme la principale explication de la dégradation du solde budgétaire.

budgétaires apparaît comme la principale explication de la dégradation du solde budgétaire. Les dépenses de portefeuille sont 9 milliards \$ plus élevés dans la mise à jour économique pour 2024-2025 que dans le cadre présenté lors de la dernière campagne générale. Certes, les ententes salariales ont eu un coût supérieur aux prévisions initiales. Le Budget 2024 permet d'estimer le tout à plus de 3 milliards \$¹⁰, mais cela n'explique pas tout.

Cette évolution des dépenses pour l'exercice 2024-2025 entre le cadre financier au moment des élections de 2022 et le cadre financier actuel permet de mieux comprendre pourquoi le ministre des Finances cherche à corriger un déficit structurel par le rétablissement du poids des dépenses en proportion de l'économie.

1.4 Les exigences de la Loi sur l'équilibre budgétaire

Le dépôt d'un plan de retour à l'équilibre budgétaire est une exigence de la Loi sur l'équilibre budgétaire (ci-après Loi-budget) votée en décembre 2023, il y a à peine 14 mois.

Rappelons les exigences de cette loi dans le contexte actuel. Étant donné le déficit constaté aux comptes publics 2022-2023 qui est supérieur aux revenus comptabilisés au Fonds des générations pour la même année, la Loi stipule que le ministre doit, au plus tard au Budget 2025-2026, présenter un plan

¹⁰ QUÉBEC, ministère des Finances (2024) *Budget 2024-2025. Plan budgétaire*, p. G.10.

de retour à l'équilibre budgétaire d'une durée maximale de cinq ans commençant au début de l'année financière 2025-2026.

Ce plan doit :

- Prévoir un retour à l'équilibre budgétaire en 2029-2030 ;
- Présenter des déficits décroissants ;
- Prévoir pour 2028-2029 un déficit représentant 25 % ou moins du déficit budgétaire de 2022-2023 (6 084 millions \$), soit un déficit maximal de 1 521 millions \$.

Incertitudes, Loi et position du gouvernement

Comme évoqué précédemment, le contexte fiscal et économique ajoute une dose d'incertitudes dans l'élaboration du plan de retour à l'équilibre budgétaire. Les risques incontournables qui devront être traités dans le prochain Budget sont :

- L'harmonisation du Québec à l'annonce fédérale quant au report de l'application de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital au 1^{er} janvier 2026 : Le Budget 2025-2026 devra mesurer l'effort budgétaire en tenant compte de ce changement.
- L'annonce américaine du 1^{er} février 2025 en matière de tarifs douaniers, malgré le sursis du 3 février : Des estimations de ces effets devront certainement faire partie du portrait économique inclus au Budget, notamment par un scénario pessimiste de croissance économique.

Ces éléments d'incertitude faisaient déjà grandement partie du décor économique et budgétaire au moment du lancement des consultations prébudgétaires 2025-2026, le 9 janvier dernier dans le cadre d'un midi-conférence de l'édition 2025 du Bilan de la fiscalité au Québec¹¹. Or, à ce moment, le ministre des Finances précisait que « [...] *la Loi sur l'équilibre budgétaire qui demande le dépôt d'un plan de retour à l'équilibre budgétaire au Budget 2025-2026 et un retour à l'équilibre budgétaire après Fonds des générations en 2029-2030, et ça, c'est un engagement non négociable et ferme, c'est une loi* »¹².

Rappelons que la nouvelle mouture de cette Loi-budget avait, lors du remplacement de la précédente, pour principal objectif de la moderniser afin d'éviter sa suspension lors de chocs économiques, comme la crise financière de 2008 ou la crise de la COVID-19 en 2020. Rien dans la Loi-budget ne permet de repousser le moment du dépôt du plan de retour à l'équilibre budgétaire au-delà du Budget 2025-2026 ni de repousser la date de retour à l'équilibre devant y figurer, au-delà de l'exercice budgétaire 2029-2030.

¹¹ Voir la [captation vidéo de l'allocation du ministre](#) lors du *Lancement de l'Édition 2025 du Bilan de la fiscalité au Québec*, qui a été notamment questionné sur ces deux éléments.

¹² *Id.* À partir de 10 min. 15 s. du début de la captation.

La Loi sur l'équilibre budgétaire prévoit déjà, si les conditions économiques se détériorent, la possibilité que le ministre puisse présenter un nouveau plan de retour à l'équilibre budgétaire. À la lumière de l'évolution de la situation budgétaire entre le Budget 2025 et le Budget 2026, le ministre sera davantage en mesure d'estimer adéquatement les impacts économiques potentiels de l'application des tarifs

À la lumière de l'évolution de la situation budgétaire entre le Budget 2025 et le Budget 2026, le ministre sera davantage en mesure d'estimer adéquatement les impacts économiques potentiels de l'application des tarifs douaniers américains. S'il juge, à ce moment, qu'il n'est pas en mesure de respecter son plan de retour à l'équilibre, il pourra alors, comme le prévoit la Loi, se prévaloir de la possibilité de présenter un nouveau plan au Budget 2026.

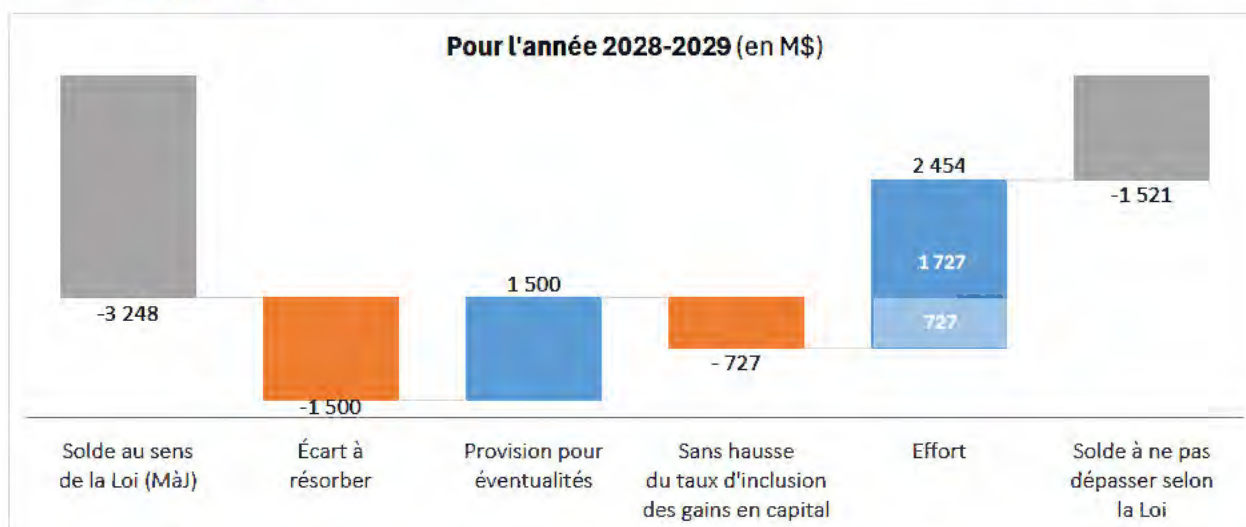
douaniers américains. S'il juge à ce moment qu'il n'est pas en mesure de respecter son plan de retour à l'équilibre, il pourra alors, comme le prévoit la Loi, se prévaloir de la possibilité de présenter un nouveau plan au Budget 2026. Pour l'instant, le gouvernement doit être souple tout en gardant le cap, considérant les mécanismes en place, rien ne requiert qu'il suspende par anticipation d'effets économiques non matérialisées, l'application de la Loi-Budget. La suspension de la loi doit être un exercice de dernier recours, surtout un an et demi à peine après sa modernisation par l'Assemblée nationale.

En attendant, les options de politique des analyses des mesures fiscales de la CFFP, synthétisées dans la section 2 du présent mémoire, devraient être considérées pour contribuer au plan de retour à l'équilibre budgétaire.

Pour bien saisir l'effort budgétaire en vue de respecter le plan de retour à l'équilibre budgétaire, prenons l'année 2028-2029. Actuellement, le plus récent cadre financier du gouvernement indique un déficit budgétaire au sens de la Loi-budget de 3,2 milliards \$, incluant un écart à résorber de 1,5 milliard \$ et une provision pour éventualités d'une somme équivalente.

Dans cette perspective, pour respecter le déficit maximal de 1,5 milliard \$ prévu dans la Loi-budget, l'effort supplémentaire qui doit être inclus dans le prochain Budget 2025-2026 pour l'exercice 2028-2029 aurait donc été de 1,7 milliard \$. Cependant, sans les revenus générés par la hausse du taux d'inclusion des gains en capital, cet effort serait plutôt de près de 2,5 milliards \$.

Figure 5. **Évaluation de l'effort supplémentaire à faire au Budget 2025-2026 pour l'année 2028-2029,**
en millions \$



Source : QUÉBEC, ministère des Finances (2024). *Le Point sur la situation économique et financière du Québec*. Automne.

1.5 La cible de la Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations

Il est important de rappeler que l'équilibre budgétaire au sens de la Loi-Budget est un solde budgétaire à zéro après les versements requis par la *Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations*¹³ (ci-après Loi-Dette). L'interrelation entre ces deux lois est requise afin d'atteindre l'objectif de réduire le niveau relatif de l'endettement du Québec.

La Loi-Dette a également été revue en décembre 2023. Dans sa plus récente mouture, outre les changements aux sources de revenus étant portés au crédit du Fonds des générations, elle fixe de nouvelles cibles d'endettement. Une cible intermédiaire s'établit à 33 % de dette nette en proportion du PIB en 2032-2033 et à 30 % en 2037-2038. Le ministère prévoit un intervalle de confiance de plus ou moins 2,5 points de pourcentage, établissant ainsi la limite maximale de la loi à 32,5 % du PIB en 2037-2038.

Les auteurs du présent mémoire ont été surpris d'entendre le ministre indiquer, au début de janvier, que sur la question de la cible d'endettement fixée à 30 % de la dette nette, « [...] le débat n'a pas eu lieu, [...] »¹⁴.

Or, à notre avis, les moments pour se positionner sur la Loi-dette ont été nombreux et ceux et celles qui le souhaitent ont eu l'occasion de se prononcer sur divers aspects de la loi. Le tableau 3 rappelle quelques dates ayant mené à la révision de la loi.

Les moments pour se positionner sur la Loi-dette ont été nombreux et ceux et celles qui le souhaitent ont eu l'occasion de se prononcer sur les divers aspects de la loi.

¹³ *Loi sur la réduction de la dette et instituant le Fonds des générations*, RLRQ, c. R-2.2.0.1.

¹⁴ Vers la 11^e minute 10 sec. du début de la [captation vidéo de l'allocation du ministre](#) lors du *Lancement de l'Édition 2025 du Bilan de la fiscalité au Québec*, qui a été notamment questionné sur ces deux éléments.

Tableau 3. **Diverses consultations autour de la modernisation de la Loi-budget et la Loi-dette**

Date	Cadre	Objet
Janvier-février 2021	Consultations prébudgétaires 2021-2022	Des questions relatives à la Loi-dette et à la Loi-budget sont posées. ➤ <i>La CFFP propose certaines adaptations à ces lois dans son mémoire en réponse à ces consultations¹⁵.</i>
Juillet 2021	Appel à la communauté des économistes universitaires	Les questions suivantes sont posées : • Quelles cibles ou règles budgétaires permettraient d'assurer une saine gestion des finances publiques ? • Sur la base des bonnes pratiques en la matière, quelles améliorations pourraient être apportées à la Loi sur l'équilibre budgétaire ? • Quelle cible d'endettement le gouvernement du Québec devrait-il viser, et pourquoi ? ➤ <i>La CFFP et d'autres groupes ont organisé une table ronde d'experts pour retirer un consensus relativement à ces Lois. Un document a été produit et transmis à l'automne 2021¹⁶.</i>
Janvier-février 2022	Consultations prébudgétaires 2022-2023	Une demande d'avis concerne le retour à l'équilibre budgétaire et la réduction de la dette ➤ <i>La CFFP répond notamment à ses questionnements dans son mémoire en réponse à ces consultations¹⁷.</i>
Décembre 2022	Consultation des universitaires pour le Budget 2023-2024	On y pose notamment les questions : • En matière de réduction de la dette, quel objectif le gouvernement devrait-il se donner à long terme ? • Quelle serait la taille optimale du Fonds des générations ? ➤ <i>En réponse à cette consultation, la CFFP produit et dépose un mémoire en février 2023¹⁸.</i>
Novembre 2023	Audiences publiques de la Commission des finances publiques et sollicitation de mémoires	L'objet de la consultation particulière est le projet de loi no 35 (<i>Loi concernant la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 21 mars 2023 et modifiant d'autres dispositions</i>) déposé en octobre 2023. Ce projet de loi traite notamment de la modernisation de la Loi-budget et de la Loi-dette. ➤ <i>La CFFP dépose un mémoire et participe à la consultation particulière sur ce projet de loi¹⁹.</i>

En outre, il faut aussi rappeler que les deux lois ont été «modernisées» en même temps à l'automne 2023.

¹⁵ Luc GODBOUT et Suzie ST-CERNY (2021), *Réflexions en matière de finances publiques et de fiscalité*, Mémoire présenté au ministère des Finances du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2021-2022.

¹⁶ Le contenu du document déposé dans le cadre de l'appel a également été publié à la CFFP. Collectif (2021), *Les règles budgétaires du Québec : réflexions d'un panel d'experts, Regard CFFP no R2021/15*, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 15 p.

¹⁷ Luc GODBOUT et Suzie ST-CERNY (2022), *Conjuguer santé financière et croissance économique : réflexions en matière de finances publiques et de fiscalité*, Mémoire présenté au ministère des Finances du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2022-2023.

¹⁸ Luc GODBOUT, Yves ST-MAURICE, Suzie ST-CERNY avec la collaboration de Julie S. GOSSELIN (2023), *Peut-on conjuguer un objectif d'endettement et des baisses d'impôt ? ...et autres analyses et réflexions en matière de finances publiques et de fiscalité*, mémoire pour la consultation de la communauté des économistes universitaires dans le cadre du processus budgétaire 2023-2024.

¹⁹ Luc GODBOUT (2023), *Modernisation de trois lois : de l'équilibre budgétaire à la réduction de la dette en passant par le Régime des rentes du Québec... et quelques autres améliorations possibles*, mémoire dans le cadre de la consultation particulière sur le projet de loi no 35, novembre.

Bien sûr, les deux lois sont interreliées, plus le retour à l'équilibre budgétaire tarde, plus la réduction du poids de la dette est lente, peu importe la définition de la dette utilisée. Il est en ce moment prévu que le ratio de la dette nette au PIB augmentera jusqu'à 39,8 % au 31 mars 2026 pour redescendre à 38,6 % au 31 mars 2029. Dans ce contexte, l'objectif intermédiaire de 33 % à atteindre au 31 mars 2033 apparaît désormais assez ambitieux.

Enfin un dernier mot sur le poids de l'endettement cible de 30 % en 2037-2038. Au moment de son établissement, il s'agissait d'une cible implicite de rattraper en 2037 la moyenne de la dette nette des provinces en proportion du PIB qui prévalait au 31 mars 2022, qui était de 31 %. Il faut, à ce propos, noter que depuis, le poids de la dette nette de la moyenne des provinces a été réduit. Selon *le Point sur la situation économique et financière du Québec* de l'automne 2024, elle atteint 28,8 % au 31 mars 2024.

Un constat similaire peut être observé par une comparaison avec l'Ontario. Alors qu'en 2021-2022, le

[Une comparaison avec l'Ontario] montre une diminution de poids de la dette nette en Ontario de deux points de pourcentage sur la période de cinq ans pendant qu'en dépit des versements annuels au Fonds des générations, la dette nette du Québec augmenterait.

Québec avait un poids de sa dette nette en proportion du PIB inférieur au poids observé en Ontario (38,8 % vs 39,5 %), la plus récente prévision pour l'année la plus éloignée, soit 2026-2027, indique un poids de la dette nette en proportion du PIB au Québec de deux points plus élevés qu'en Ontario. Le tableau 4 expose le changement de situation ; il montre une diminution de poids de la dette nette en Ontario de deux points de pourcentage sur la période de cinq ans pendant qu'en dépit des versements annuels au Fonds des générations, la dette nette du

Québec augmenterait de 0,7 point entre 2021-2022 et 2026-2027.

Tableau 4. Évolution du poids de la dette nette en proportion du PIB, Québec et Ontario

	2021-2022	2026-2027	Évolution
Québec	38,8	39,5	+0,7 point
Ontario	39,5	37,5	-2,0 points

2. RÉFLEXIONS À L'ÉGARD DE LA FISCALITÉ

Dans le Budget 2024-2025 où le gouvernement du Québec a fait part de sa volonté de procéder à un examen complet des dépenses fiscales et budgétaires du gouvernement pour identifier des sources d'économies pouvant servir à réduire l'écart à résorber et ainsi contribuer à retrouver l'équilibre budgétaire. La présente section aborde alors des options de politique élaborées par la CFFP pour revoir les dépenses fiscales, dans un but de les optimiser tout en générant des économies.

En outre, suivant l'annonce du 1^{er} février 2025 relative aux tarifs douaniers, et malgré le sursis du 3 février, la présente section débute en abordant la question de l'élaboration d'un plan d'interventions économiques en lien avec l'application de tarifs douaniers américains.

2.1 Réaction aux tarifs douaniers et plan d'interventions économiques québécois

L'annonce de tarifs douaniers américains, malgré leurs sursis, a conduit le gouvernement du Québec à réagir à leurs implications en indiquant une volonté de soutenir l'économie et d'être présent comme il l'a été lors de la pandémie de COVID-19. Or, la situation actuelle, si elle requière un plan d'actions économiques, reste assez différente de la pandémie de COVID-19. Il convient de soulever quelques balises à mettre en place dans l'élaboration d'un tel plan d'interventions économiques.

Il va de soi que la mise en place d'un plan d'interventions économiques doit d'abord et avant tout prioriser les actions visant à protéger la capacité de production des entreprises québécoises.

Dans cette perspective, soutenir les entreprises devant faire face à des problèmes de liquidité, sous la forme de prêts à taux avantageux, s'avère une option à privilégier. À cet égard, les programmes mis en place dans le cadre de la pandémie de COVID-19 peuvent servir d'inspiration.

Advenant des pertes d'emplois, il faut garder en tête que les programmes de soutien de revenus relèvent essentiellement du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de l'assurance-emploi. Encore une fois, si les interventions mises en place lors de la pandémie doivent servir d'inspiration, les interventions en matière de soutien du revenu doivent prioritairement être offertes par le gouvernement fédéral. Si Québec souhaite agir, il doit plutôt cibler des actions en matière de formation de la main-d'œuvre afin de faciliter le passage des personnes affectées par des pertes d'emploi vers un autre secteur d'activités.

[...] la mise en place d'un plan d'interventions économiques doit d'abord et avant tout prioriser les actions visant à protéger la capacité de production des entreprises québécoises. [...] L'heure n'est pas aux chèques ponctuels versés à une large part de la population.

Les mesures fiscales soutenant le revenu des ménages existent déjà, il n'y a pas lieu d'en faire davantage. L'heure n'est pas aux chèques ponctuels versés à une large part de la population.

2.2 Publications de la CFFP dans le cadre de l'examen des dépenses fiscales

Dans la foulée de l'examen des dépenses fiscales annoncées par le ministre des Finances, l'équipe de la CFFP s'est mise au travail pour passer en revue un large éventail de mesures fiscales et prendre position à leur égard.

Pour la CFFP, le principal guide des analyses et des réflexions n'a pas été uniquement la nécessité de dégager des sommes en vue de contribuer au retour à l'équilibre budgétaire. La complexité de la fiscalité est régulièrement décriée. Le nombre de mesures, les chevauchements existants, les écarts et ressemblances avec des mesures fédérales ; tout cela génère de la complexité. La CFFP et d'autres ont mis de l'avant, à plusieurs reprises, l'importance de procéder à des révisions ponctuelles des mesures. Ces révisions sont nécessaires.

Il faut également convenir que les ressources financières sont limitées et que des choix doivent être faits. Devant l'importance de retrouver l'équilibre budgétaire et considérant d'autres besoins en croissance, comme les changements climatiques, les économies financières réalisables font aussi partie des considérations pour les analyses des mesures fiscales.

Tableau 5. **Listes des publications CFFP sur les dépenses fiscales** (par ordre de publication)

Titre de l'analyse	
1.	Regard sur les mesures à usage restreint
2.	Regard sur les congés fiscaux accordés à certains employés étrangers
3.	Regard sur les mesures fiscales non estimées
4.	Transformer des mesures fiscales en crédit d'impôt pour accroître la neutralité et l'équité du régime d'imposition québécois
5.	Regard sur des mesures sociofiscales du Québec visant l'incitation au travail
6.	Regard sur la déduction additionnelle pour les frais de transport des PME éloignées
7.	Regard sur la déduction pour petite entreprise
8.	Regard sur des mesures sociofiscales du Québec pour les familles
9.	Regard sur le régime enregistré d'épargne-études : mieux axer l'aide vers les familles à revenu modeste et moyen
10.	Regard sur des mesures sociofiscales du Québec pour les personnes âgées
11.	Regard sur des mesures fiscales modulées en fonction du revenu ou pouvant l'être
12.	Crédits d'impôt relatifs à la recherche scientifique et au développement expérimental : constats et propositions
13.	Regard sur le soutien à la commercialisation des innovations arrivées à maturité en Allemagne, Belgique, Corée du Sud, Royaume-Uni et Suisse
14.	Synthèse de l'article : Une taxe sur les boissons sucrées au Québec ? Raison d'être et modalités possibles
15.	Regard sur la taxation de l'assurance au Québec
16.	Revue sommaire : Dix arguments militants pour une hausse de la taxe sur les carburants
17.	Examen des réductions accordées à l'égard de la taxe sur les carburants
18.	Impôt minimum pour les sociétés du Québec – Analyse d'opportunité
19.	Regard sur certaines dépenses fiscales et les gouvernements qui les proposent

Une explication de l'approche suivie peut être consultée sur le site de la CFFP²⁰. On peut en retenir ici que 124 mesures ont été scrutées et ont fait l'objet d'analyse plus ou moins étendue. Il en est résulté 19 publications visant à éclairer le gouvernement, et plus largement le public intéressé, quant à des actions possibles relativement à ces mesures fiscales.

Il n'est bien sûr pas possible de reprendre une à une les analyses. Cependant, l'annexe 2 présente une synthèse exposant, une publication à la fois, la thématique ou l'objet de l'analyse, les principales options de politique qu'on y retrouve et leurs objectifs, ainsi, que les effets financiers qui en découlent, lorsque disponibles. Bien que la lecture des publications offre un contexte et une profondeur permettant de mieux apprécier les options de politique proposées, l'annexe donne les grandes lignes du travail de l'équipe de la CFFP.

Un avertissement est de mise relativement à l'annexe. L'équipe de la CFFP a jeté un regard sur les mesures une à la fois ou en relation avec quelques autres. Les options de politique mises de l'avant concernent alors ces analyses effectuées en quelque sorte en silo. À ce titre, le cumul des analyses ne constitue pas une proposition de réforme fiscale, mais offre aux décideurs publics une panoplie de possibilités visant l'optimisation et l'amélioration de plusieurs mesures fiscales. Ainsi, il ne serait donc pas pertinent de totaliser les estimations des économies effectuées en relation avec les diverses options de politique.

Indiquons ici qu'une préoccupation en filigrane des travaux est l'importance d'obtenir des données pertinentes pour pouvoir comprendre si les raisons de la mise en place des mesures se confirment tant dans leur utilisation que pour leur retombée et la répartition de leur coût. À cet égard, bien que l'accès aux données des déclarations de revenus ne soit pas encore opérationnel dans le cadre de protocole de recherche à l'Institut de la statistique du Québec, la CFFP remercie le ministère des Finances et Revenu Québec pour leur collaboration.

2.3 Synthèse des options de politique

Les analyses de la CFFP couvrent des mesures à l'impôt sur le revenu des particuliers, à l'impôt des sociétés et aux autres taxes.

Les options peuvent viser l'élimination de mesures ou de certains de leurs paramètres, ou encore la transformation de mesure, par exemple la transformation de déductions en crédits, peut être jugée mieux d'un point de vue d'équité en fonction de l'objectif indiqué. D'autres changements pour recentrer les aides offertes vers une partie des bénéficiaires, par exemple les moins nantis, sont aussi quelquefois envisagés.

Des critères d'efficience, d'efficacité, de simplicité et d'équité ont orienté nos choix et suggestions. Ces choix sont donc appuyés par divers arguments, que le lecteur intéressé pourra aisément retrouver dans les publications originales. Le tableau 6 présente uniquement les options de

Des critères d'efficience,
d'efficacité, de simplicité et
d'équité ont orienté nos
choix et suggestions.

²⁰ https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/depenses_fiscales_analyses_cffp/

politique, classées par type d'impôt, ainsi que, lorsque possible, leurs effets sur les revenus de l'État, tels qu'ils sont indiqués dans les publications.

Tableau 6. Recension des options de politique des analyses produites par la CFFP

Options de politique	Économie en M\$
Impôt sur le revenu des particuliers	
Élimination de 23 mesures fiscales faiblement utilisées. Dont	40
- Abolition de deux congés (pour spécialistes employés d'un centre financier international et employés d'une nouvelle société de services financiers)	< 1
- Abolition des congés pour experts et pour professeurs étrangers	6
Resserrement aux critères de deux autres crédits (chercheurs étrangers, stagiaires postdoctoraux étrangers)	Non estimé
Transformer une série de mesures en crédit d'impôt. Dont	
- Déduction pour travailleurs	46 ou 203
- Déduction pour cotisations supplémentaires au RRQ	95
- Déduction pour dépenses engagées pour gagner un revenu de placement (plus d'une option)	Entre 135 et 155
Prime au travail :	
- Continuer à indexer le seuil de réduction, mais garder fixe les seuils de sortie (revaloriser le taux de réduction)	20 l'an 1
- Compenser 100 % de la perte de la Prime au travail avec le Bouclier fiscal	Non estimé (coût)
Bouclier fiscal :	Non estimé (coût)
- Ajouter la cotisation au régime d'assurance médicaments du Québec comme composante	
- Faire passer le taux du bouclier de 75 % à 100 %	
Crédit prolongation de carrière	236
Allocation famille :	
- Option 1 - Montants minimums éliminés	340
- Option 2 - Montants minimums réduits	205
- Option 3 - Montants minimums éliminés et taux de réduction réduits	Entre 20 et 190
- Rendre le supplément pour fournitures scolaires réductible	Non estimé
Crédit frais de garde	
- Ramener l'âge maximal à 14 ans (sauf pour si handicap)	7,5
- Revoir le taux du crédit au-delà de 200 000 \$	9,6
- Précision pour les plafonds des frais admissibles	Non estimé
Crédit projets familiaux	
- Harmoniser le crédit pour adoption à la grille de taux du crédit pour infertilité	0,3
- Indexer le plafond des dépenses admissibles	Non estimé (coût)
- Élargir l'aide fiscale à la gestation par autrui	Non estimé (coût)
Incentif québécois à l'épargne-études (REEE)	
- Option 1 : Réduire l'incitatif de base et majorer les incitatifs supplémentaires	30 peu importe l'option
- Option 2 : Éliminer l'incitatif de base et revoir la grille des incitatifs supplémentaires	
Crédit en raison de l'âge : Faire passer l'âge graduellement à 70 ans	81 à terme
Crédit pour revenu de retraite	
- Option 1 : Abolition	248
- Option 2 : Limiter l'admissibilité aux personnes de 65 ans et plus	13
Scinder le calcul des crédits pour âge et pour revenu de retraite	100
Fractionnement des revenus de retraite	
- Limiter à un transfert à un maximum de 25 000 \$	6
- Éliminer l'interaction avec le crédit pour revenu de retraite	30
- Transformer en crédit	36
Soutien aux aînés : Fixer le taux de réduction en fonction du seuil de sortie de l'aînée seul et ajouter un second seuil de réduction aux couples	110
Crédit d'impôt pour maintien à domicile des aînés :	Non estimé

Options de politique	Économie en M\$
- Augmenter graduellement l'âge d'admissibilité au crédit de 70 à 75 ans - Resserrer les paramètres de réduction en fonction du revenu - Réévaluer périodiquement les dépenses admissibles au crédit avec une attention particulière aux aînés qui demeurent dans leur maison - Conserver des paramètres aussi simples que possible et poursuivre la réflexion sur les paramètres pouvant être automatisés	
Âge de conversion des REER en FERR : Faire passer de 71 à 75 ans	Non estimé
Crédit d'impôt de base : Ne plus indexer le crédit d'impôt de base pour les contribuables assujettis au 4e taux du barème d'imposition	22 l'an 1
Crédit à l'égard des intérêts payés sur un prêt étudiant : Taux du crédit variable en fonction de la tranche de revenu imposable (de 20 % à 5 %)	5
Crédit pour les nouveaux diplômés travaillant dans une région ressource éloignée : Maximum du crédit et plafond variable selon la tranche de revenu imposable	10
Fonds fiscalisés : moduler le taux du crédit applicable aux Fonds de travailleurs en fonction des tranches du barème d'imposition, avec des taux allant de 15 % à 5 %	30
Limiter le revenu net considéré pour les mesures variant en fonction du revenu net à 70 % du revenu total	Non estimé
Accroître les estimations de mesures non estimées	s. o.
Impôt des sociétés	
Retrait de la déduction additionnelle pour frais de transport des PME éloignées pour zone centrale, retrait des autres déductions sous un seuil de revenu brut et abaissement du taux de la déduction particulière de 10 % à 5 %.	Entre 5 et 8
Réduire linéairement le taux de la DPE entre 200 000 \$ et 500 000 \$	400
Réduire progressivement le taux général d'imposition des sociétés de 11,5 % à 11 % sur 5 ans	-75 par 0,1 pt (coût)
Crédit RS&DE : - Élargir les dépenses admissibles aux dépenses de matériaux consommées et matériaux transformés ; - Éliminer la remboursabilité de la bonification aux sociétés, dont les dépenses de R-D < que 30 % de dépenses totales - Introduire un impôt spécial pour récupérer une partie de l'aide fiscale en cas de ventes de la PI à l'étranger	Coût nul
Négocier une quote-part de l'Impôt minimum mondial collecté par le fédéral	Entre 120 et 200
Taxe sur les carburants	
Augmenter la taxe sur les carburants de 2 cents par année, puis indexer	600 à terme
Retrait de la réduction (taxe carburant) accordée aux régions frontalières (Ont. et N.-B.)	15
Diminution de la réduction consentie aux régions éloignées (taxe carburant)	32
Taxe sur les primes d'assurance (TPA)	
Uniformiser l'assiette TPA entre les primes publiques ou privées et entre les primes collectives ou individuelles	Non estimé
Harmoniser le taux de la taxe à celui de la TVQ	220
Autre	
Mettre en place une taxe sur boisson sucrée	35

2.4 Scénario de changements potentiels en vue de combler l'effort budgétaire requis

La figure 5 a identifié que l'effort budgétaire requis est de près de 2,5 milliards \$ afin de respecter la cible déficitaire de 1,5 milliard \$ en 2028-2029, soit le maximum prévu dans la Loi sur l'équilibre budgétaire

pour l'année 2028-2029. Dans cette perspective, le tableau 7 présente un scénario de changements potentiels qui pourraient être faits concurremment. L'évaluation de l'économie pour le gouvernement pour 2028-2029 a été estimée à 2,3 milliards \$, ce qui contribuerait grandement à l'effort budgétaire requis.

Précisons que pour estimer l'économie pour le gouvernement en 2028-2029, l'économie actuelle a été mesurée en pourcentage des revenus autonomes actuels. Pour chaque mesure, le résultat a ensuite été appliqué aux revenus autonomes estimés pour 2028-2029 dans la mise à jour économique de l'automne 2024 puis arrondi au 5 millions près.

Évidemment, il va de soi qu'une portion des économies estimées par ce scénario potentiel en vue de combler l'effort budgétaire requis peut, en partie, servir à financer autre chose. Par exemple :

- Dans le contexte d'une possible réduction du taux d'imposition américain, une portion de la hausse des recettes fiscales liée à l'impôt des sociétés pourrait permettre de mettre en place un plan pour réduire le taux d'imposition général.
- Une portion de la hausse des recettes fiscales relatives aux taxes sur le carburant, sur les primes d'assurance et sur les boissons sucrées pourrait permettre de bonifier le montant personnel de base ou le crédit pour solidarité.

Une portion des économies estimées par ce scénario potentiel en vue de combler l'effort budgétaire requis peut, en partie, servir à financer autre chose.

Tableau 7. **Scénario de changements potentiels et estimation de l'économie en 2028-2029**, en millions de dollars

Options de politique	Estimation de l'économie en 2028-2029
Impôt sur le revenu des particuliers	
Transformer en crédit d'impôt :	
- Déduction pour travailleurs	50
- Déduction pour dépenses engagées pour gagner un revenu de placement	150
Allocation famille - Option Montants minimums éliminés et taux de réduction réduits	225
Crédit frais de garde :	
- Ramener l'âge maximal à 14 ans (sauf pour enfant avec handicap)	10
- Réduire le taux du crédit au-delà de 200 000 \$	10
Incentif québécois à l'épargne-études (REEE) – Révision en vue de réduire ou d'éliminer l'incitatif de base tout en ajustant la grille des incitatifs supplémentaires	35
Crédit en raison de l'âge : Faire passer l'âge graduellement à 70 ans	90
Crédit pour revenu de retraite - option Limiter l'admissibilité aux personnes de 65 ans et plus	15
Scinder le calcul des deux crédits (selon âge et revenu de retraite)	115
Fractionnement des revenus de retraite entre conjoints :	
- Limiter à un transfert maximal de 25 000 \$	5
- Éliminer l'interaction avec le crédit pour revenu de retraite	35
Impôt des sociétés	
Réduire linéairement le taux de la DPE entre 200 000 \$ et 500 000 \$	450
Négocier une quote-part de l'Impôt minimum mondial collecté par le fédéral (borne supérieure de l'estimation)	225

Options de politique	Estimation de l'économie en 2028-2029
Taxe sur les carburants	
Augmenter le taux de 2 cents par année puis indexer	600
Taxe sur les primes d'assurance	
Harmoniser le taux de la taxe à celui de la TVQ	250
Autre	
Taxe sur boisson sucrée	40
TOTAL	2 305

La suite de la présente section rappelle les grandes lignes des changements proposés.

Impôt sur le revenu des particuliers

D'abord, à l'impôt sur le revenu des particuliers, deux **déductions pourraient être transformées en crédits d'impôt**, soit la Déduction pour les travailleurs et la Déduction pour dépenses engagées pour gagner un revenu de placement. Rappelons que transformer ces déductions en crédit accroît notamment l'équité du régime d'imposition. Contrairement à celle générée par une déduction, l'économie d'impôt d'un crédit ne varie pas en fonction du taux marginal d'imposition.

La **Déduction pour travailleurs** vise à reconnaître qu'une partie du revenu de travail doit être consacrée au paiement des dépenses inhérentes à celui-ci (p. ex. se rendre du domicile au lieu de travail ainsi que les dépenses additionnelles pour le repas et les vêtements). Cette mesure a un équivalent dans le régime d'imposition fédéral, toutefois sous forme d'un crédit d'impôt et elle exclut les travailleurs autonomes.

Parmi les propositions de transformations de cette déduction en crédit, celle mise de l'avant dans le présent exemple consiste à fixer le crédit maximal à un niveau qui fait en sorte que l'économie d'impôt pour les contribuables de la seconde tranche d'imposition demeure à peu près équivalente, soit un crédit maximal de 1 750 \$.

Donc,

- Actuellement (2023) : déduction de 6 % du revenu de travail, maximum 1 315 \$. Pour un revenu de travail de 21 917 \$ et plus, l'économie d'impôt possible va alors de 184 \$ à 339 \$ selon le revenu imposable.
- Proposition : remplacer par un crédit d'impôt non remboursable de 6 % du revenu de travail et hausser le maximum à 1 750 \$. Donc une économie d'impôt possible de 245 \$.

Dans le cas de la **Déduction pour dépenses engagées pour gagner un revenu de placement**, qui vise à « prendre en considération le fait que les dépenses engagées pour gagner un revenu de biens sont attribuables à la réalisation d'un revenu », l'analyse a montré que les contribuables qui ont des frais financiers sont plus nombreux à avoir des revenus plus élevés et ces derniers sont responsables d'une part plus grande du coût de la mesure, par exemple 65 % du coût pour les contribuables avec un revenu dans la tranche de revenu imposable la plus élevée (alors qu'ils représentent 6,2 % des contribuables). La transformation de la déduction en crédit atténuerait cette forte concentration.

D'autres mesures de moins grande valeur pourraient avantageusement être transformées en crédit, ce qui répétons-le, ajouterait de la neutralité et de l'équité du régime d'imposition, tout en continuant à répondre à l'objectif souhaité.

Concernant les propositions visant les **familles avec enfants**, des propositions pour deux mesures sociofiscales sont mises de l'avant ici, l'Allocation famille, le Crédit d'impôt pour frais de garde d'enfants et l'incitatif québécois à l'épargne-études offert dans le cadre du Régime enregistré d'épargne-études (REEE).

L'Allocation famille dans son ensemble est, parmi toutes les dépenses fiscales, la 3^e dépense fiscale la plus importante²¹. Elle est constituée d'un montant de base et de trois suppléments (pour l'achat de fournitures scolaires, pour enfant handicapé et pour enfant handicapé nécessitant soins exceptionnels).

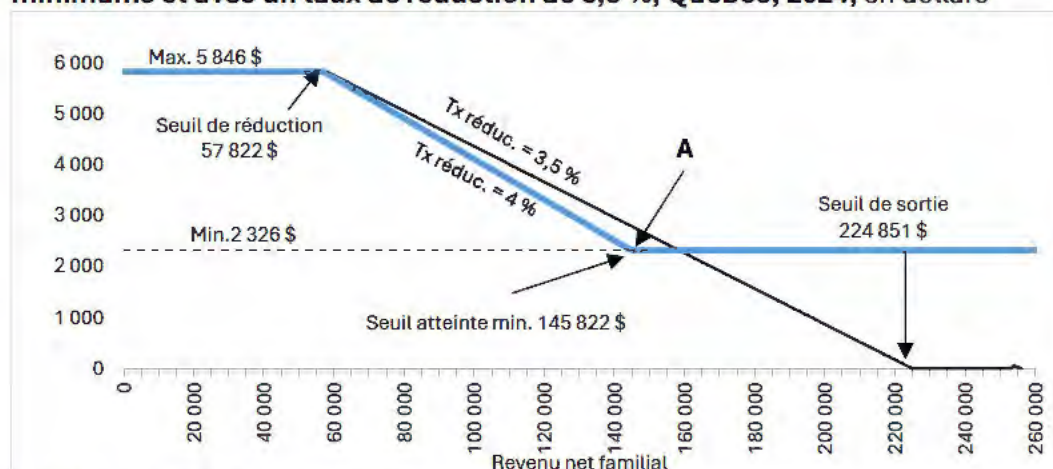
L'Allocation famille de base offre, quant à elle, un montant par enfant (2 923 \$ en 2024) qui est réductible en fonction du revenu familial net au-delà d'un certain seuil au taux de 4 % jusqu'à un minimum (1 163 \$ en 2024). Il y a donc une partie universelle à ce soutien. Les propositions de changements de l'Allocation famille concernent essentiellement des changements relatifs aux montants minimaux de l'allocation de base.

La proposition mise de l'avant ici consiste à éliminer les montants minimaux tout en faisant passer le taux de réduction de 4 % à 3,5 %. La figure 6 illustre l'allocation famille pour un couple avec deux enfants selon le fonctionnement actuel et proposé.

Dans la figure, la ligne noire mince pleine est le résultat de l'élimination du montant minimum et du changement du taux de réduction. Bien sûr, certains ménages auraient moins, soit ceux dont le revenu familial net dépasse le croisement entre la ligne noire mince et la ligne pointillée représentant l'actuel minimum. Ce niveau de revenus pour le couple avec deux enfants est de 158 393 \$. Mais, grâce à un taux de réduction plus bas, il y aurait aussi des ménages « gagnants », soit ceux qui ont des revenus dans la zone représentée par un A dans la figure. Dans le cas des couples avec enfants, ce serait ceux dont le revenu familial se situe entre 57 822 \$ et 160 000 \$.

²¹ Elle était la 4^e en 2022 étant donné l'importance des Montants ponctuels pour le coût de la vie. Le coût du montant de base n'est pas considéré comme une dépense fiscale. Également, à titre de précisions, rappelons que l'Allocation famille est plutôt un transfert aux particuliers financé par le régime fiscal.

Figure 6. Allocation famille pour un couple avec deux enfants, actuel, et sans les montants minimums et avec un taux de réduction de 3,5 %, Québec, 2024, en dollars



Note : sans supplément pour fournitures scolaires

Dans le cas du **Crédit pour frais de garde d'enfants**, un paramètre à revoir est notamment l'âge d'admissibilité des enfants non handicapés, pour le faire passer de 16 ans à 14 ans²², et ce, même si l'économie générée par ce changement n'est pas très importante. Il s'agit d'un exemple de changement qui ajoute de la cohérence relativement à l'objectif. Ainsi, sauf pour les enfants à charge en raison d'une infirmité mentale ou physique, il est difficile de croire que le crédit pour frais de garde, pour des enfants de 15 et 16 ans, est nécessaire pour « Reconnaître les coûts inhérents au travail, à la poursuite d'études ou à la recherche d'un emploi que doivent supporter les parents pour assurer des services de garde à leurs enfants ». De plus, il faut se rappeler que le travail chez les jeunes du secondaire est relativement courant²³. Les données montrent aussi que le pourcentage des familles qui ont réclamé un crédit pour frais de garde pour des enfants de 15 et 16 ans parmi toutes les familles ayant réclamé le crédit est plus important chez les familles avec un revenu familial de 200 000 \$ et plus.

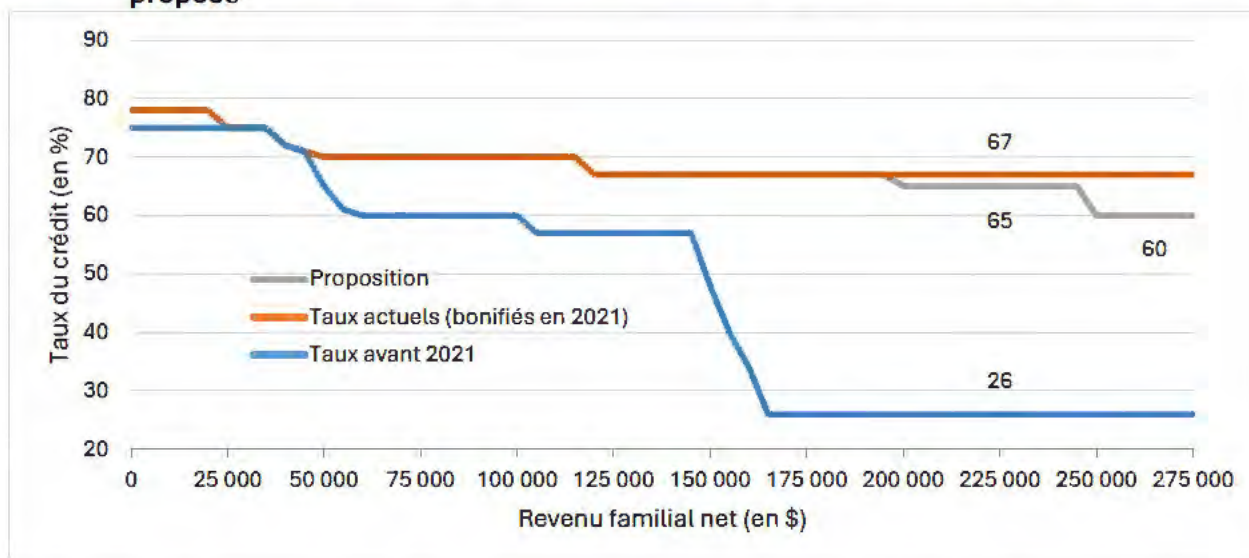
Également, une bonification importante du crédit a eu lieu en 2021 : le nombre de tranches du barème du crédit d'impôt est passé de 32 à 8, le taux maximal est passé de 75 % à 78 % et le taux le plus bas a été haussé de 26 % à 67 %.

Or, une analyse des données d'utilisation montre que les familles avec un revenu familial de 250 000 \$ et plus obtiennent une plus grande part du crédit que l'importance de leur poids, et ce, malgré un taux du crédit plus bas. L'explication découle de frais de garde payés plus grands.

Ainsi, une autre proposition reprise ici consiste à revoir la grille du crédit pour frais de garde pour la rendre plus progressive, mais encore significativement bonifiée relativement à ce que le barème était avant 2021, comme le montre la figure 7 : modifier les taux du crédit des hauts revenus, les faisant passer de 67 % à respectivement 65 % à 200 000 \$ et 60 % à 250 000 \$.

²² Sauf pour les enfants à charge en raison d'une infirmité mentale ou physique.

²³ En 2010-2011, environ 43 % des élèves du secondaire occupaient un emploi (rémunéré ou non) au moment de l'Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire (EQSJS) 2010-2011. Chez les jeunes de 5^e secondaire, cette proportion s'élevait à 55 %. Tiré de QUÉBEC, ministère de la Santé et des Services sociaux (2017). *Le travail chez les jeunes du secondaire au Québec*, Québec, 32 p.

Figure 7. **Taux du crédit d'impôt remboursable pour frais de garde, Québec, avant 2021, 2024 et proposé**

Enfin, une autre proposition mise de l'avant consiste à revoir **l'Incitatif québécois à l'épargne-études** offert aux familles qui cotisent au REEE. Cet incitatif prend la forme d'un crédit d'impôt remboursable versé directement dans un REEE. L'Incitatif de base correspond à 10 % des cotisations versées, jusqu'à concurrence de 2 500 \$ en cotisation annuelle. Un incitatif supplémentaire allant jusqu'à 10 % du premier 500 \$ de cotisations annuelles peut être ajouté au montant de base pour une famille à revenu modeste. L'Incitatif cumulatif accordé pour un bénéficiaire ne peut cependant excéder 3 600 \$.

L'analyse a montré que si la mise en place de cet incitatif a contribué à l'accroissement de la popularité du REEE au Québec, ce sont les REEE des bénéficiaires dont les parents n'ont droit, compte tenu du revenu familial net, qu'à l'Incitatif de base qui génèrent plus de 65 % du coût de l'Incitatif québécois en 2022. Il a même été possible de constater que 75 % de la hausse du coût entre 2013 et 2022 prend sa source auprès des bénéficiaires n'ayant droit qu'à l'Incitatif québécois de base.

Sur cette base, il est proposé de diminuer ou même d'éliminer l'incitatif de base tout en bonifiant l'incitatif complémentaire pour les plus bas revenus. Ce changement vise à mieux orienter l'Incitatif vers les ménages à revenu modeste et moyen. En fait, il permet à la fois d'offrir davantage aux ménages à revenu modeste et moyen tout en générant des économies significatives pour le gouvernement.

Les autres propositions touchant l'impôt sur le revenu des particuliers concernent cette fois des **mesures sociofiscales pour les personnes âgées**.

Les mesures fiscales qui s'adressent aux personnes dites âgées sont nombreuses, tant au Québec qu'au gouvernement fédéral. Du côté du gouvernement du Québec, si on élimine l'effet de l'inflation, la hausse des dépenses fiscales au cours de la dernière décennie atteint 2,5 milliards de dollars, ce qui représente une croissance de presque 200 % ou un taux de croissance annuel moyen de 12 %.

Bien qu'une comparaison entre l'évolution du coût des mesures pour les aînés et de la population de 65 ans et plus soit imparfaite, il est quand même intéressant de noter que les dépenses fiscales ont crû à un rythme significativement plus grand. Une analyse plus détaillée montre que la hausse la plus

significative sur cette période apparaît en 2022 et est essentiellement causée par l'importante bonification du soutien aux aînés.

À cet égard, il importe de préciser qu'étant donné l'ampleur de la bonification, le gouvernement a raté une occasion de revoir l'ensemble des mesures fiscales pour aînés. Il a éliminé le crédit pour activités physiques, mais il aurait pu y aller plus largement. En effet, le changement faisait alors suffisamment de « gagnants » pour qu'une réforme plus large soit effectuée aux mesures pour aînés, ce qui aurait pu ajouter de la simplicité, de la modernité et de la cohérence au lieu de simplement faire un « ajout » aux mesures existantes. La probabilité d'avoir une adhésion plus large aux changements proposés aurait alors été assurément plus grande.

Cela dit, il est malgré tout souhaitable de revoir plusieurs mesures destinées aux aînés.

Concernant le **crédit en raison de l'âge**, si le gouvernement souhaite garder cette mesure et malgré l'expérience de 2015²⁴, qui a montré toute la difficulté de réviser des mesures en place, il y aurait lieu de faire passer l'âge d'admissibilité progressivement de 65 à 70 ans. Rappelons qu'en procédant ainsi, aucun contribuable bénéficiant déjà de la mesure ne perdait la mesure dans les années subséquentes. Le changement ferait toutefois en sorte que les nouveaux bénéficiaires commenceraient à recevoir ce crédit à 70 ans.

Pour le **crédit pour revenu de retraite**, il y aurait lieu minimalement de limiter la mesure aux personnes âgées de 65 ans et plus, comme pour le fractionnement de revenus de retraite. Rappelons que l'objectif de la mesure précise qu'elle s'adresse aux aînés. Il est raisonnable dans cette optique de les définir comme étant la population âgée de 65 ans et plus. Actuellement, 5 % des bénéficiaires de ce crédit ont moins de 65 ans.

Enfin, une **proposition touche la façon de faire les calculs** de ces deux derniers crédits. Depuis 1998, une seule réduction a été appliquée à l'ensemble des montants de trois crédits qui sont attribuables au contribuable et, s'il y a lieu, à son conjoint à la fin de l'année, soit le crédit d'impôt en raison de l'âge, du crédit d'impôt pour revenu de retraite et du crédit d'impôt pour personne vivant seule.

Or, selon le nombre de crédits auquel un ménage a droit, le seuil de sortie peut être relativement élevé, faisant en sorte d'offrir une économie d'impôt à des ménages non visés par l'objectif indiqué par la mesure, c'est-à-dire avec des revenus plus élevés que ce qui pourrait être considéré comme un « moyen revenu » (jusqu'à 79 000 \$ pour une personne seule et jusqu'à 117 000 \$ pour un couple).

La proposition consiste à scinder le calcul de la réduction des crédits visés, ceux en fonction de l'âge et pour revenu de retraite, toujours sur la base du revenu familial, mais cette fois, la réduction serait effectuée un crédit à la fois.

Les dernières propositions touchant des mesures pour aînés concernent le **Fractionnement des revenus de retraite entre conjoints**.

²⁴ Le gouvernement annonçait en 2015 que l'âge d'admissibilité au crédit d'impôt augmenterait d'une année par an, de 2016 à 2020, pour atteindre ultimement 70 ans. Cependant, en février 2017, le gouvernement a reculé en ramenant l'âge d'admissibilité à 65 ans « pour tenir compte des inquiétudes suscitées par cette réforme ».

Il est proposé d'ajouter une restriction, soit **limiter à 25 000 \$ le montant qu'il serait possible de transférer** en vertu du fractionnement du revenu de retraite. Ainsi, comme il est permis de transférer jusqu'à 50 % du revenu de pension, une telle limitation n'affecterait que ceux et celles qui ont un revenu de pension admissible au fractionnement supérieur à 50 000 \$. Une analyse des données d'utilisation a montré que le montant fractionné augmente avec le revenu du bénéficiaire et que le montant moyen fractionné dépassait 25 000 \$ seulement chez les individus qui avaient un revenu individuel avant fractionnement dans la dernière tranche de revenus.

Puis, un autre changement souhaitable serait **d'éliminer l'interaction du fractionnement avec le crédit pour revenu de retraite**. En effet, le fractionnement de revenu de retraite permet au conjoint qui « reçoit » le transfert de maximiser le crédit pour revenu de retraite. En ce moment, un conjoint qui n'aurait pas de revenu de retraite admissible au crédit avant le fractionnement devient admissible au crédit après le transfert « fictif » effectué grâce à la mesure de fractionnement. Pour éliminer cette interaction, il suffirait d'exclure le montant inscrit à la ligne 123 (Revenus de retraite transférés par votre conjoint) dans la déclaration de revenus du Québec des revenus de retraite admissible à la détermination du crédit pour revenu de retraite.

D'autres mesures fiscales pour aînés sont abordées dans le Regard CFFP préparé sur ce sujet. Par exemple, des propositions sont aussi faites relativement au crédit pour maintien à domicile des aînés. Ces dernières devraient être considérées et évaluées en relation avec le reste des politiques développées dans le cadre de la volonté annoncée de faire du soutien à domicile des aînés une priorité gouvernementale.

Un dernier mot avant de passer aux mesures touchant l'imposition des sociétés.

Le présent exemple n'inclut pas de mesures pour l'incitation au travail. Il importe de préciser que le Regard CFFP sur l'incitation au travail comporte cependant plusieurs propositions. Il y en a notamment pour le crédit pour la prolongation de carrière. Ce crédit a été modifié lors de la mise à jour économique de l'automne 2024 en reprenant l'essentiel des changements proposés dans le Regard CFFP.

Ajoutons enfin, toujours relativement à l'incitation au travail, que le gouvernement devrait envisager de bonifier le Bouclier fiscal par l'ajout de mesures ou cotisations. Bien qu'il faille également agir pour que cette mesure soit davantage connue et comprise, il s'agirait d'une façon relativement peu coûteuse d'atténuer les importants taux effectifs marginaux d'imposition que l'on observe trop souvent lorsque le revenu familial se situe entre 30 000 \$ et 60 000 \$ selon la situation de famille.

Impôt des sociétés

Les mesures analysées touchant **l'impôt des sociétés** pour lesquelles des options de politique sont mises de l'avant ici concernent la Déduction pour petite entreprise (DPE) et la question de l'impôt minimum des sociétés.

Dans le cas de la **DPE**, des problèmes inhérents à cette mesure ont été relevés par quelques analyses du régime d'imposition canadien et par l'OCDE. Ceux-ci s'ajoutent au fait que malgré la hausse du coût de la DPE, les petites Sociétés privées sous contrôle canadien (SPCC) bénéficiaires dont le revenu imposable est bas n'obtiennent qu'un allègement d'impôt marginal, alors que les économies les plus importantes se concentrent vers le groupe restreint de sociétés montrant le revenu imposable le plus

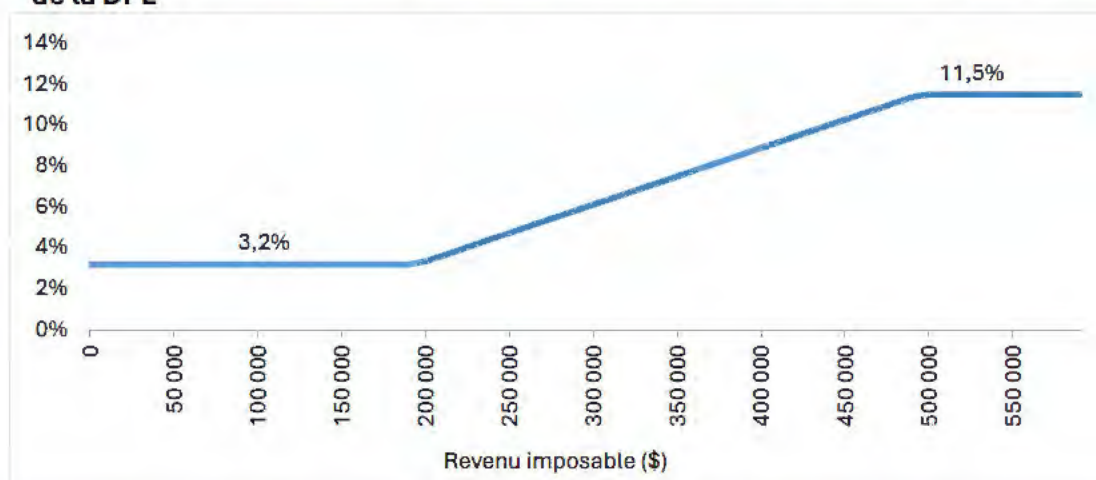
élevé, les mêmes qui sont confrontées à une distorsion fiscale favorisant la sortie de capital de l'entreprise.

La proposition est alors d'envisager une réforme de la DPE qui permet de dégager des disponibilités budgétaires.

Plus précisément, la proposition vise à amoindrir la distorsion fiscale créée par le seuil du plafond des affaires en réduisant linéairement la DPE, comme on le fait actuellement pour différents paramètres, par exemple, le capital versé, les revenus de placements ou les heures rémunérées.

Ainsi, une petite entreprise présentant un revenu imposable de 200 000 \$ ou moins bénéficierait du plein taux de la DPE. Ce taux serait réduit linéairement lorsque le revenu imposable dépasserait ce seuil, pour atteindre 0 % lorsque le revenu imposable atteindrait 500 000 \$. Les petites entreprises dont le revenu imposable surpasse le plafond des affaires ne bénéficieraient plus de la DPE (figure 8).

Figure 8. **Évolution du taux d'imposition des petites entreprises en fonction de la réduction linéaire de la DPE**



L'économie pour le gouvernement est estimée à terme à environ 400 millions \$. Une fois que l'équilibre budgétaire serait retrouvé ou corolairement au plan de retour à l'équilibre budgétaire, la disponibilité budgétaire pourrait permettre de mettre en place un plan de réduction du taux d'imposition général des sociétés. Outre d'être en réaction à une possible réduction américaine du taux d'imposition des sociétés, cette réduction de taux entraînerait assurément un effet favorable sur la croissance économique. Plusieurs études soulignent en effet qu'une réduction du taux d'imposition général des sociétés est un vecteur d'accroissement du PIB par habitant. Une estimation rapide donne un ordre de grandeur de 75 millions \$ au coût d'une baisse de 0,1 point de pourcentage du taux général des sociétés. Si les recettes du réaménagement de la DPE étaient entièrement réallouées à une réduction du taux d'imposition général des sociétés, le taux pourrait être réduit d'environ un demi-point, permettant son passage de 11,5 % à 11 %, entraînant sur alors un effet bénéfique sur le potentiel économique du Québec, tout en contribuant à la création de richesse collective.

Toujours touchant les sociétés, on peut se questionner sur l'opportunité d'implanter ou non un **impôt minimum des sociétés**. En effet, l'utilisation d'un impôt minimum des sociétés par l'Ontario peut inciter à présumer que le Québec dispose d'un espace d'imposition qui pourrait être utilisé au besoin sans pour autant nuire à la compétitivité de son régime fiscal face à celui de l'Ontario.

Les auteurs de l'analyse de la CFFP rappellent que sur la base du modèle proposé par l'OCDE, un **impôt minimum mondial** au taux de 15 % est dorénavant une réalité au Canada depuis que le gouvernement fédéral l'a implanté en juin 2024. Pour l'instant, bien que le fédéral et les provinces se partagent le champ d'imposition de l'impôt des sociétés, le fédéral accapare l'entièreté des recettes générées par l'application de cet impôt minimum mondial. Le Québec doit prioritairement s'assurer d'obtenir une part de l'impôt complémentaire payé par les sociétés et établissements québécois membres des groupes de sociétés multinationales assujettis à ce prélèvement. Le partage de l'impôt minimum mondial devrait procurer au Québec entre 120 et 200 millions \$.

Par ailleurs, l'analyse de la CFFP conclut que l'éventuelle implantation d'un impôt minimum des sociétés du Québec, similaire à celui qui existe actuellement en Ontario, viendrait potentiellement réduire les recettes tirées de l'impôt minimum mondial par le gouvernement fédéral.

Suivant une décision quant au partage des recettes de l'impôt minimum mondial, des analyses supplémentaires basées sur des données granulaires pourront permettre de statuer sur l'opportunité de mettre en place un impôt minimum des sociétés du Québec, une mesure potentiellement attrayante en vue d'améliorer l'intégrité du régime fiscal des sociétés et de niveler les recettes fiscales provenant de l'impôt des sociétés.

Autres taxes

Enfin, trois dernières propositions s'ajoutent. Elles concernent trois taxes différentes : la taxe sur les carburants, la taxe sur les primes d'assurance et l'implantation d'une taxe sur les boissons sucrées.

Depuis quelques années, la CFFP a produit de nombreuses analyses supportant une augmentation légère et progressive de la **taxe sur les carburants** du Québec. Le plus récent Regard CFFP reprend un à un dix arguments avancés pour justifier une telle hausse.

1. La taxe sur les carburants est une composante du prix à la pompe en recul ;
2. La taxe sur les carburants du Québec est plus élevée qu'ailleurs au Canada, mais le prix à la pompe se situe sous la moyenne ;
3. Les taxes sur les carburants au Québec sont relativement basses face à celles prélevées par les pays de l'OCDE ;
4. Le rendement de la taxe sur les carburants est à la baisse, et ce depuis 40 ans ;
5. Un rendement à la baisse du côté de la taxe d'accise fédérale aussi ;
6. La taxe sur les carburants s'éloigne du principe utilisateur-payeur ;
7. La taxe sur les carburants est une composante appropriée du dosage fiscal ;
8. La hausse de la taxe sur les carburants permet de repousser la mise en place d'un prélèvement alternatif à l'utilisation du réseau routier ;
9. Les revenus tirés de la taxe sur les carburants et du Système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) sont moins élevés que les externalités négatives générées par les véhicules dotés de moteurs à combustion ;
10. Un taux de taxe sur les carburants plus élevé contribuerait davantage à l'électrification des transports.

Les nombreux angles d'analyse montrent que cette hausse ne peut qu'ajouter de la cohérence, que ce soit au régime fiscal, d'un point de vue des finances publiques ou pour les besoins environnementaux pressants. Bien que cette forme de taxation demeure impopulaire, il faut continuer à expliquer les

nuances et le fonctionnement de cette taxe pour éclairer le débat public et surtout résister au geste facile et électoral consistant à la réduire.

Le taux de la taxe sur les carburants du Québec est actuellement de 19,2 cents le litre (essence) et il n'a pas été indexé depuis 2013. S'il l'avait été, sur la base des taux d'indexation successifs du régime d'imposition des particuliers, le taux de taxe s'établirait en 2025 à 24,9 cents le litre, une variation de 5,7 cents le litre. Dans cette perspective, il est proposé de hausser annuellement le taux de la taxe de 2 cents le litre. Cette hausse serait appliquée jusqu'au rattrapage du taux indexé depuis 2014. Par la suite, une indexation appariée au même rythme que le régime d'imposition des particuliers pourrait être utilisée. En 2024, chaque cent de taxe sur les carburants rapporte 75 millions \$.

Si on passe maintenant à la **taxation des primes d'assurance**, il faut d'abord savoir qu'au Canada, depuis le début des années 1900, la taxation des primes d'assurance fait partie intégrante de la politique fiscale canadienne. Toutefois, son traitement diffère de la fiscalité généralement applicable à la consommation via la TVQ.

En effet, le Québec utilise plutôt une taxe spécifique, la taxe sur les primes d'assurances (au taux de 9 %) qui ne s'applique toutefois pas sur l'ensemble des primes. L'exemption de certaines primes du champ d'application de cette taxation constitue une dépense fiscale considérable qui s'élève à plus de 600 millions en 2024. La réduction du taux de taxation des primes (écart entre le taux de la TVQ et celui de la taxe spécifique) constitue aussi des revenus auxquels le Québec renonce.

Dans le contexte déficitaire, considérant que le gouvernement est à la recherche de pistes à explorer pour la mobilisation des recettes, quelques révisions de la politique fiscale afférant à l'assurance pourraient être envisagées. L'exploration des particularités des taxes spécifiques sur les primes d'assurance au Québec et le regard comparatif en matière de taxation de l'assurance, à la fois interprovincial et international, a en effet fait ressortir deux options de politique. Celle qui est retenue dans le présent exemple consiste à faire comme dans les autres provinces qui appliquent une taxe sur les primes d'assurance, soit appliquer un taux uniforme pour la Taxe sur les primes d'assurance et la TVQ, en le faisant passer de 9 % à 9,975 %. Cette harmonisation de taux générerait des revenus de 220 millions \$ en 2024.

Enfin, pour conclure cette section sur les autres taxes, la dernière proposition consiste à implanter au Québec une **taxe sur les boissons sucrées**. Le gouvernement du Québec est le plus à même de mettre en place une telle taxe sur le territoire québécois. D'abord, parce que cette taxe découle de sa compétence en matière de santé, ce qui lui donne une plus grande légitimité que le gouvernement fédéral. Ensuite parce que sa mise en place s'appuie sur le régime de taxes spécifiques existantes, une assise que les municipalités ne possèdent pas.

Le fait que la province de Terre-Neuve-et-Labrador opère une taxe spécifique sur les boissons sucrées sans embûches notables incite à penser que les enjeux légaux ou administratifs liés à la mise en place d'une telle taxe sont mineurs.

Bien sûr, la question de l'acceptabilité sociale ou politique d'une telle taxe n'est pas résolue dans le contexte canadien, la littérature semble montrer qu'au-delà des recettes additionnelles qui seraient de l'ordre de quelques dizaines de millions \$, selon le taux choisi, une telle taxe entraînerait des effets vraisemblablement bénéfiques sur la santé de la population.

Corolairement à la hausse des taux des taxes sur le carburant et aux primes d'assurance et jumelées à la mise en place d'une taxe sur les boissons sucrées, une portion des recettes fiscales additionnelles pourrait servir à bonifier soit le montant personnel de base ou le crédit pour solidarité.

Pour conclure quant à l'exemple proposé de cumuls de changements de mesures fiscales

L'exemple de cumul de changements proposés à des mesures fiscales ne semble pas à priori le plus ambitieux, si l'on considère le nombre de propositions effectuées que l'on retrouve dans la vingtaine de textes de la CFFP publiés dans le cadre de l'exercice d'*Analyses des dépenses fiscales*.

Il est largement dit que les mesures fiscales sont trop nombreuses et complexes et qu'il faut les revoir, en réduire le nombre. Cependant, chaque fois qu'un gouvernement tente de revoir des mesures en place, rapidement un groupe ou l'autre clame vigoureusement que cela fera des perdants.

Évidemment, l'équipe de la CFFP est consciente que les révisions des mesures fiscales restent toujours sensibles, mais elle croit également qu'elles sont nécessaires et surtout, que le moment est propice pour le faire. En effet, le ministre a annoncé l'examen des mesures fiscales au Budget 2024-2025, il l'a répété à plusieurs reprises en 2024 et il a agi en ce sens, notamment à la mise à jour économique de l'automne 2024. À cette même occasion, il a réitéré que l'examen des dépenses fiscales devant contribuer à la présentation du plan de retour à l'équilibre budgétaire serait complété au Budget 2025-2026.

POUR CONCLURE

Lorsqu'on regarde la situation budgétaire du Québec, on constate que le ministre des Finances se trouve dans une position délicate, tant pour l'aspect budgétaire structurel que conjoncturel. En premier lieu, il faut anticiper que les soubresauts économiques découlant de l'application potentielle de tarifs douaniers américains affectent les perspectives économiques et budgétaires. Puis, du côté structurel, il faut reconnaître qu'au fil des années, le gouvernement a laissé hausser plus rapidement ses dépenses structurelles que ses revenus structurels, laissant ainsi croître les déficits structurels. En 2024-2025, ce dernier se situe autour de 1,5 % du PIB potentiel, un peu moins sans la prise en compte du report de la hausse du taux d'inclusion des gains en capital et un peu plus en tenant compte d'un tel report.

Si au moment des élections générales de 2022, deux ans à peine après la crise de la COVID-19, le retour à l'équilibre budgétaire s'annonçait assez simple à réaliser, force est de constater que la mise en œuvre des promesses électorales et l'évolution des dépenses rendent aujourd'hui l'exercice plus laborieux.

La Loi sur l'équilibre budgétaire prévoit déjà, si les conditions économiques se détériorent, la possibilité que le ministre puisse présenter un nouveau plan de retour à l'équilibre budgétaire. À la lumière de l'évolution de la situation budgétaire entre le Budget 2025 et le Budget 2026, le ministre sera davantage en mesure d'estimer adéquatement les impacts économiques potentiels advenant l'application de tarifs douaniers américains. S'il juge à ce moment qu'il n'est pas en mesure de respecter son plan de retour à l'équilibre, il pourra alors, comme le prévoit la Loi sur l'équilibre budgétaire, se prévaloir de la possibilité de présenter un nouveau plan au Budget 2026. Pour l'instant, le gouvernement doit être souple tout en gardant le cap, la suspension de la loi doit être un exercice de dernier recours, surtout après sa modernisation récente par l'Assemblée nationale.

Devant la volonté du gouvernement du Québec de mettre en place un plan d'interventions économiques afin de réagir aux tarifs douaniers américains annoncés, il convient de prioriser les actions visant à protéger la capacité de production des entreprises québécoises et de garder à l'esprit que le soutien de revenu en cas de pertes d'emploi relève du gouvernement fédéral. Si le gouvernement du Québec veut agir en lien avec les pertes d'emploi, il doit cibler la réallocation de la main-d'œuvre via la formation. En outre, il faut éviter de se disperser, l'heure n'est pas aux chèques ponctuels versés à une large part de la population.

Au cours des derniers mois, dans la foulée de l'intention du ministre des Finances de procéder à l'examen des dépenses fiscales, les travaux de la CFFP ont proposé plusieurs options de politique. Ces options permettent de dégager des sommes non négligeables en vue de participer à la résorption du déficit.

Enfin, pour conclure, et comme il a été souligné à plusieurs reprises, pour y parvenir, le ministre des Finances doit bénéficier, plus que jamais, de l'appui du premier ministre. Pour ce faire, il doit avoir les coudées franches, tant pour l'élaboration du plan de retour à l'équilibre budgétaire que pour un plan d'actions économiques pour faire face aux soubresauts économiques anticipés pour 2025.

Annexe 1 - Estimation du PIB potentiel du Québec – l'approche de la CFFP

Le PIB potentiel ne peut être observé et doit être estimé. Généralement, cette estimation se fonde sur une fonction de production ou une méthode de filtrage statistique²⁵. Le modèle utilisé par la CFFP repose sur une fonction de production Cobb-Douglas à deux facteurs, le capital et le travail :

$$Y = (EFF \cdot ET \cdot HR)^{\alpha} (K)^{1-\alpha} \quad (1)$$

où Y correspond au PIB réel, ET dénote l'emploi total, HR, le nombre moyen d'heures travaillées par travailleur, et K, le stock de capital de l'ensemble de l'économie. EFF représente l'efficacité horaire du travail, ou productivité multifactorielle, qui n'est pas directement observable et est obtenue en résolvant l'équation (1) ; α correspond à la part du revenu national revenant au facteur travail et est fixée à 0,67 pour l'ensemble de la période²⁶.

Le taux d'emploi (TE) peut être défini comme l'emploi total (ET) divisé par la population en âge de travailler, c'est-à-dire celle âgée de 15 ans et plus (POP15p). L'équation (1) devient ainsi :

$$Y = (EFF \cdot POP15p \cdot TE \cdot HR)^{\alpha} (K)^{1-\alpha} \quad (2)$$

Le PIB potentiel est estimé en substituant l'efficacité horaire du travail, le taux d'emploi et les heures travaillées par leur composante tendancielle. La valeur réelle du stock de capital est utilisée jusqu'en 2023, puisque celle-ci « reflète sa contribution potentielle maximale à l'activité économique »²⁷. Les données réelles sont également utilisées pour la population en âge de travailler. Pour la période 1981-2023, le PIB potentiel (Y^*) correspond ainsi à :

$$Y^* = (\widehat{EFF} \cdot POP15p \cdot \widehat{TE} \cdot \widehat{HR})^{\alpha} (K)^{1-\alpha} \quad (3)$$

L'évolution du PIB potentiel dépend donc des tendances de la productivité horaire du travail $\widehat{EFF}$, de l'emploi potentiel ($POP15p \cdot \widehat{TE}$), des heures travaillées par employé ($\widehat{HR}$) ainsi que de la quantité de capital utilisée dans le processus de production.

²⁵ L'approche de l'OCDE (Chaloux et Guillemette, 2019) se fonde sur une fonction de production dont les composantes sont filtrées, bonifiée par l'apport d'ajustements cycliques aux composantes initiales. Quant à la Banque du Canada (Pichette et coll. 2015), elle propose deux estimations : la première, le filtre multivarié, repose notamment sur des méthodes de filtrage statistique assez mécaniques, alors que la seconde, appelée cadre intégré, modélise le PIB potentiel comme le produit de la valeur tendancielle du travail, obtenue notamment à partir d'un modèle structurel ancré dans la démographie et de la productivité tendancielle du travail.

²⁶ Les données de l'OCDE (Chaloux et Guillemette, 2019) montrent que la part du revenu national dédiée au facteur travail a diminué au Canada depuis les années 1960, donc il est possible que la valeur réelle d' α soit plus faible que 0,67. Chaloux et Guillemette (2019, p. 7) soulignent que la valeur d' α a peu d'impact sur la valeur estimée du PIB potentiel, à condition d'être stable pour l'ensemble de la période.

²⁷ Chaloux et Guillemette (2019, p.9, traduction libre de l'anglais). Dans sa méthodologie d'estimation du PIB potentiel, l'OCDE utilise le stock de capital productif, qui correspond au stock de capital brut du secteur non résidentiel corrigé pour tenir compte des pertes de capacité productive des actifs. L'exclusion du secteur résidentiel implique que celui-ci ne contribue pas autant à la capacité productive (*Ibid.*, p.22-23). Dans une estimation antérieure du PIB potentiel des provinces et territoires du Canada, Guillemette (2010) utilise le stock de capital brut, mais ajuste celui-ci à la baisse à partir de 2004 pour qu'il s'aligne davantage sur les valeurs estimées par l'OCDE pour le Canada. Selon Guillemette, cet ajustement est nécessaire parce que les investissements importants dans le secteur des ressources naturelles à partir de 2004 ajoutent au stock de capital, mais ne se traduisent pas immédiatement en hausse de la capacité productive de l'économie. Dans le cas de l'économie du Québec, qui dépend moins des ressources naturelles, la différence entre les deux concepts est susceptible d'être moins importante que pour les économies des provinces productrices de pétrole.

La composante tendancielle de l'efficacité horaire du travail ($\widehat{EFF}$) est obtenue en appliquant un filtre Hodrick-Prescott (HP)²⁸ à la variable corrigée de ses variations cycliques, suivant l'approche développée par l'OCDE²⁹.

Tendance de l'efficacité horaire du travail

L'efficacité du travail est calculée à partir de l'équation (1). Plus précisément, l'équation suivante est estimée:

$$EFF = \frac{1}{ET \times HR} \times \left(\frac{Y}{K^{1-\alpha}} \right)^{\frac{1}{\alpha}} \quad (4)$$

La valeur tendancielle de l'efficacité du travail est obtenue en utilisant la méthodologie proposée par Turner et coll.³⁰, qui exploite la corrélation entre l'efficacité de la main-d'œuvre et des indicateurs conjoncturels externes afin d'ajuster cycliquement l'efficacité de la main-d'œuvre avant d'appliquer le filtre HP. Selon Chalaux et Guillemette, cet ajustement amoindrit les effets d'éventuelles révisions de données et se révèle « particulièrement important autour des points de retournement du cycle économique »³¹.

Deux indicateurs conjoncturels sont utilisés, soient l'écart d'investissement et l'écart de capacité d'utilisation. L'écart d'investissement (INV_GAP) correspond à la différence entre la part de l'investissement non résidentiel dans le PIB et sa moyenne mobile sur 10 ans. L'écart de capacité d'utilisation (CAP_GAP) est défini comme la différence entre le pourcentage de l'utilisation des capacités industrielles et la moyenne sur l'ensemble de la période. Les données sur la capacité d'utilisation n'étant pas disponibles pour les provinces, nous avons utilisé les données canadiennes pour le Québec.

L'écart de l'efficacité du travail est défini comme la différence entre le logarithme de l'efficacité horaire du travail et sa valeur tendancielle « naïve »³² extraite avec un filtre HP :

$$EFF_GAP_t = \log EFF_t - hp(\log EFF)_t \quad (5)$$

Ensuite, un modèle de régression est estimé, où l'écart de l'efficacité du travail à l'année t est expliqué par sa valeur de l'année précédente ainsi que par les valeurs contemporaines et passées des écarts de capacité de production et d'investissement :

$$EFF_GAP_t = c + \alpha \times EFF_gap_{t-1} + \sum_{j=0}^{k \leq 2} (\beta_{1,j} CAP_GAP_{t-j} + \beta_{2,j} INV_GAP_{t-j}) + \varepsilon_t \quad (6)$$

Les variables explicatives dont les coefficients sont significatifs sont conservées pour calculer $\gamma_{1,n}$ et $\gamma_{2,n}$, les « fonctions de réponses impulsionnelles » de l'efficacité du travail n années après la variation

²⁸ Les paramètres de lissage des filtres HP sont fixés à 100.

²⁹ Chalaux et Guillemette, 2019.

³⁰ Turner et al. (2016) utilisent cette méthode pour ajuster l'efficacité du travail par emploi plutôt que par heure travaillée. Leur modèle n'inclut toutefois pas de variable dépendante retardée, et l'écart d'investissement est défini comme la différence entre le ratio d'investissement et sa « moyenne de long terme » (Turner et al., 2016 p. 11).

³¹ Chalaux et Guillemette, 2019 p. 10

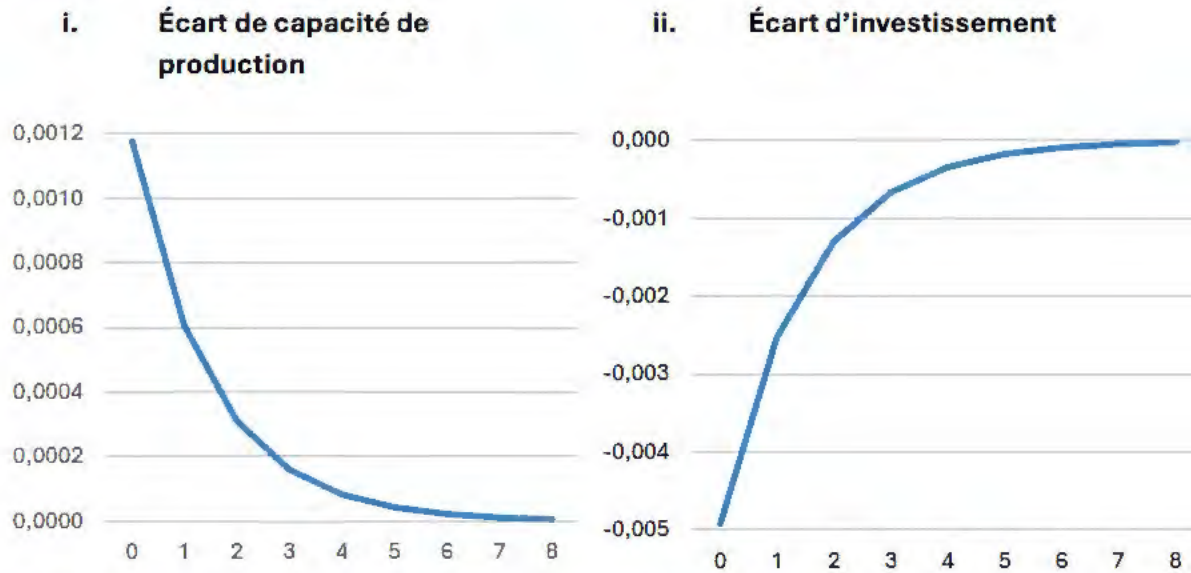
³² *Ibid.*, p. 11

de chacun des deux indicateurs cycliques. Par exemple, dans le cas de l'écart de capacité de production, si les coefficients sont estimés pour l'année courante et l'année précédente sont significatifs, la réponse impulsionnelle de l'efficacité du travail à la suite d'un choc sur CAP_GAP au temps 0 est :

$$\begin{aligned}
 \gamma_{1,0} &= \hat{\beta}_{1,0} \\
 \gamma_{1,1} &= \hat{\alpha} \times \gamma_{1,0} + \hat{\beta}_{1,1} = \hat{\alpha} \times \hat{\beta}_{1,0} + \hat{\beta}_{1,1} \\
 \gamma_{1,2} &= \hat{\alpha} \times \gamma_{1,1} = \hat{\alpha}^2 \times \hat{\beta}_{1,0} + \hat{\alpha} \times \hat{\beta}_{1,1} \\
 &\vdots \\
 \gamma_{1,n} &= \hat{\alpha} \times \gamma_{1,n-1} = \hat{\alpha}^n \times \hat{\beta}_{1,0} + \hat{\alpha}^{n-1} \times \hat{\beta}_{1,1}
 \end{aligned} \tag{7}$$

En pratique, les coefficients associés aux écarts d'investissement non résidentiel et de capacité de production de l'année courante sont significatifs pour le Québec. Les réponses impulsionnelles diminuent rapidement pour se situer autour de zéro quatre années après le choc initial, comme le montre la figure A1.

Figure A1. Réponse impulsionnelle de l'écart de capacité de production et d'investissement, Québec



Note : Le graphique i montre l'impact d'une hausse d'un point de CAP_GAP sur l'écart de l'efficacité du travail et le graphique ii, l'impact d'une hausse d'un point de INV_GAP sur l'écart de l'efficacité du travail.

L'efficacité du travail ajustée des variations cycliques est obtenue par le calcul suivant :

$$EFF_ajust_t = \exp \left(\log EFF_t - \sum_{n=0}^4 \gamma_{1,n} CAP_GAP_{t-n} \right) \tag{8}$$

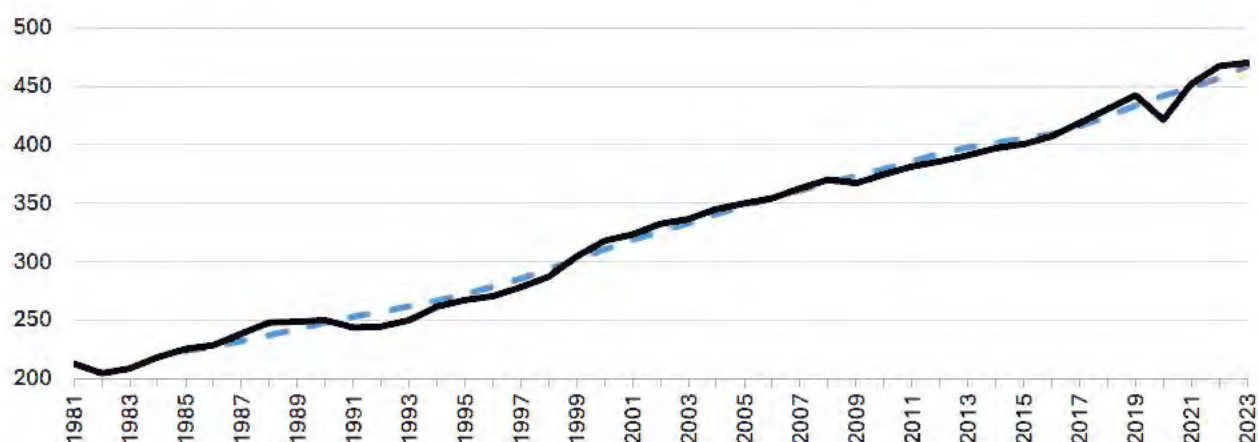
Finalement, un filtre HP est appliqué à la série ajustée des variations cycliques afin d'obtenir $\widehat{EFF}$, la composante tendancielle de l'efficacité horaire du travail, qui est ultimement utilisée pour calculer le PIB potentiel. Dans les tendances des taux d'emploi et des heures travaillées, sont obtenues en appliquant un filtre HP aux données par sexe et par groupe d'âge, tendances qui sont ensuite agrégées

suivant la composition de la population et de l'emploi. La valeur réelle du stock de capital (K) est utilisée, sans ajustement ou filtrage ; implicitement, on considère ainsi que la valeur observée de K reflète sa contribution potentielle à la production. Si le stock de capital est sous-utilisé, cela se répercute plutôt sur la valeur de l'efficacité du travail.

Les données utilisées proviennent de Statistique Canada. Les sources détaillées sont disponibles sur demande.

La figure A2 présente le PIB réel et le PIB potentiel estimé pour le Québec de 1981 à 2023.

Figure A2 **PIB réel et PIB potentiel, Québec, 1981 à 2023, milliards de dollars enchaînés de 2017**



Source : Calcul des auteurs à partir des données de Statistique Canada

Projection du PIB potentiel du Québec

Les estimations du PIB potentiel sont étendues de 2025 à 2028 en projetant l'évolution de la productivité horaire, de l'emploi et des heures travaillées tendanciennes, ainsi que celle du stock de capital.

D'abord, on suppose que l'efficacité horaire tendancielle du travail augmentera au taux de 0,9 %, ce qui correspond au taux de croissance moyen de la période 2011-2023. L'évolution future de la population est établie à partir du *Point* et des dernières projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)³³. À partir des tendances obtenues avec des données de 1976 à 2023, les taux d'emploi par cohorte sont projetés de 2025 à 2028 en faisant l'hypothèse qu'ils se maintiennent à leur niveau tendanciel. Les taux tendanciels finaux sont obtenus par sexe et par groupe d'âge en appliquant un filtre HP aux données réelles et tendanciennes sur l'ensemble de la période 1976-2028.

Dans le cas des heures travaillées, pour la période de projection, il est supposé que les heures travaillées par employé continuent d'évoluer à un rythme tendanciel légèrement négatif, une situation également observée avant la pandémie.

Le stock de capital est projeté à partir de l'identité suivante:

$$K_t = I_t + (1 - rscrb) \cdot K_{t-1} \quad (9)$$

³³ Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071*, 7 octobre 2024.

Où, suivant Guillemette (2010), I_t représente l'investissement non résidentiel et $r_{scr}b$ correspond au taux de mise au rebut (*scrapping rate*) du capital. À partir de l'année 2024, le taux de mise au rebut est fixé aux taux moyens observés depuis 2000. L'investissement non résidentiel est projeté en utilisant le taux moyen d'accumulation du capital de la période 2016-2022. Les taux historiques et projetés sont présentés au tableau A1.

Tableau A1. **Taux moyens de mise au rebut et d'accumulation du capital, Québec, 1977-2028**

	Québec	
Taux d'accumulation du capital	1977 à 2023	11,4 %
	1977 à 1989	9,0 %
	1990 à 1999	10,3 %
	2000 à 2009	13,2 %
	2010 à 2019	13,1 %
	2020 à 2023	13,2 %
	2024 à 2030	12,7 %
Taux de mise au rebut	1977 à 2023	10,1 %
	1977 à 1989	7,7 %
	1990 à 1999	9,4 %
	2000 à 2009	11,7 %
	2010 à 2019	11,6 %
	2020 à 2023	11,4 %
	2024 à 2028	11,4 %

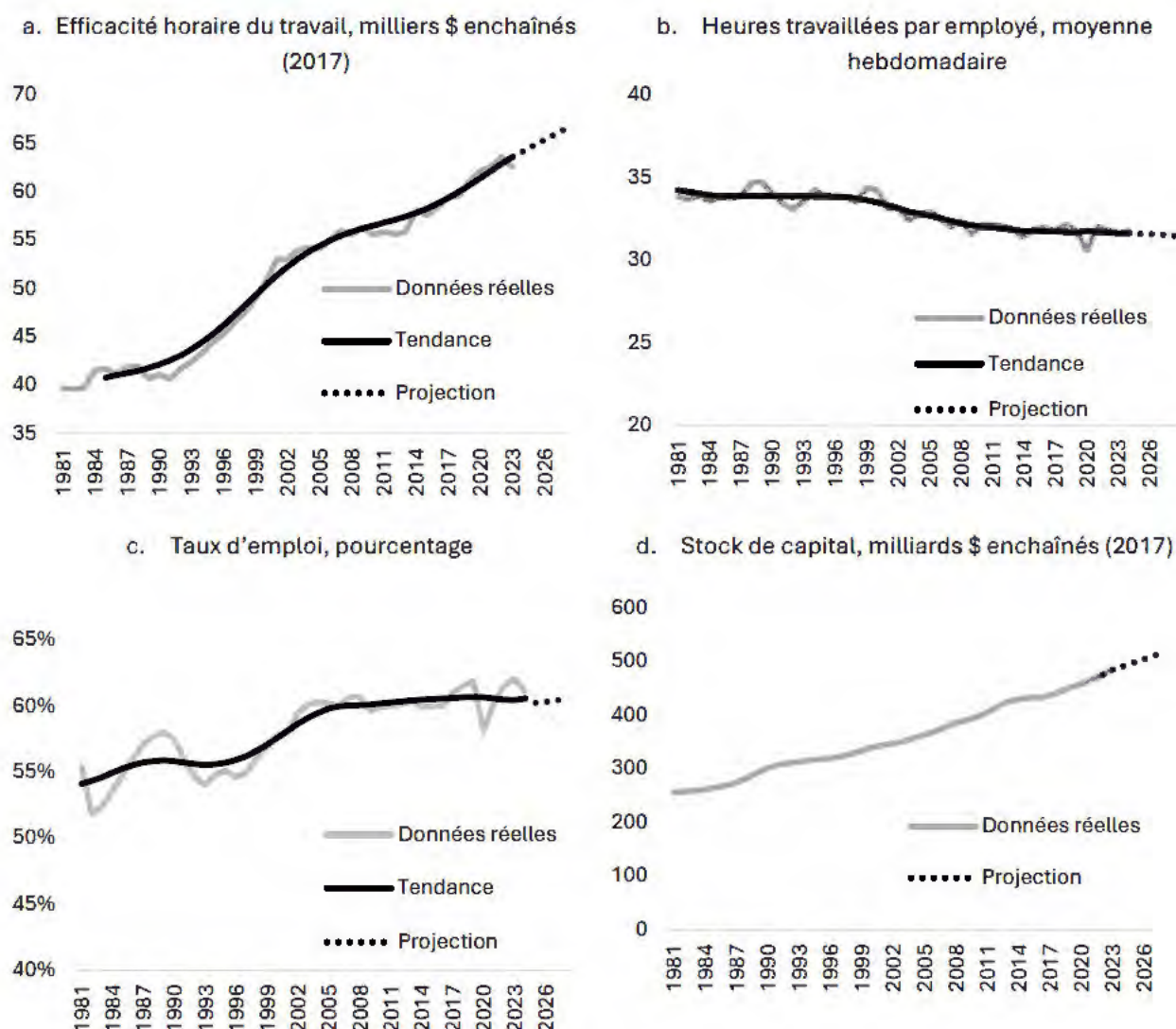
Notes : 1. Ce taux correspond à l'investissement non résidentiel, divisé par le stock net d'actifs non résidentiels de l'année précédente.

2. Ce taux correspond à la dépréciation linéaire divisée par le stock net d'actifs de l'année précédente.

Source : Calculs des auteurs à partir des données de Statistique Canada

La figure A3 présente l'évolution historique et les composantes tendanciennes de l'efficacité horaire du travail, des heures travaillées et du taux d'emploi, ainsi que l'évolution historique et projetée du stock de capital de l'économie québécoise. Les hypothèses de projection donnent lieu à une croissance de 0,8 % du PIB potentiel par emploi de 2025 à 2028, ce qui correspond au taux de croissance moyen obtenu pour la période 2014- 2023.

Figure A3. **Évolution des composantes du PIB potentiel du Québec, données historiques et projection.**



Source : Calculs des auteurs à partir des données de Statistique Canada

Références citées dans cette annexe :

- CHALAUX T. et Y. GUILLEMETTE. *The OECD Potential Output Estimation Methodology*, OECD Economics Department Working Papers No. 1563, 2019.
- GUILLEMETTE, Y. *A Simulation Model of Federal, Provincial and Territorial Government Accounts for the Analysis of Fiscal Consolidation Strategies in Canada*, OECD Economics Department Working Papers No. 800, 2010.
- PICHETTE, L., P. ST-AMANT, B. TOMLIN et K. ANOMA. *Measuring Potential Output at the Bank of Canada: The Extended Multivariate Filter and the Integrated Framework*, Bank of Canada Discussion Paper 2015-1, 2015.
- TURNER D., M. C. CAVALERRI, Y. GUILLEMETTE, A. KOPOIN, P. OLLIVAUD et E. RUSTICELLI. *An investigation into improving the real-time reliability of OECD output gap estimates*, OECD Economics Department Working Papers No. 1294, 2016.

Annexe 2 – Thèmes des analyses, principales options de politique, leurs objectifs et effets financiers estimés

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
1. Regard sur les mesures à usage restreint	Après avoir défini ce qu'est une mesure à usage restreint, elles sont identifiées et classées en diverses catégories relatives à des propositions d'actions à leur égard. L'analyse est plus détaillée pour les mesures proposées « à éliminer ». Options de politique – Élimination de 23 mesures fiscales faiblement utilisées Objectif sous-jacent : une simplicité accrue.	Économie de 40 M\$
2. Regard sur les congés fiscaux accordés à certains employés étrangers	Parmi les mesures à usage restreint, six mesures fiscales destinées à des employés étrangers ont un fonctionnement similaire, soit des congés d'impôt pour : chercheurs étrangers, experts étrangers, professeurs étrangers, stagiaires postdoctoraux étrangers, spécialistes étrangers à l'emploi d'une nouvelle société de services financiers et spécialistes étrangers d'un centre financier international (CFI). Options de politique – Abolition de deux congés (pour spécialistes employés d'un centre financier international et employés d'une nouvelle société de services financiers) – Abolition des congés pour experts et pour professeurs étrangers – Resserrement aux critères de deux autres crédits Objectif sous-jacent : Au fil des années se sont additionnés des congés d'impôt dégressif de cinq ans avec des caractéristiques qui peuvent différer. Il faut songer à les évaluer en vue de les abolir ou de les revisiter afin de les rendre plus simples et mieux intégrés.	Économie de moins de 1 M\$ Économie de 6 M\$ Non estimé
3. Regard sur les mesures fiscales non estimées	Ce bref Regard CFFP s'intéresse aux mesures fiscales pour lesquelles aucune donnée n'est disponible quant au nombre de bénéficiaires de la mesure ou à son coût. Si pour certaines, cette absence d'information est justifiable, il reste	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	que pour d'autres, cette absence de données fait en sorte qu'il est difficile de cerner si l'objectif d'une mesure fiscale est atteint ou si la mesure répond à un réel besoin. Option de politique : Accroître les estimations de mesures non estimées Objectif sous-jacent : Si pour des mesures l'information est quasi impossible à connaître, il reste un effort à faire pour une plus grande transparence, car il y a assurément des mesures pour lesquelles des informations sur les bénéficiaires pourraient être ajoutées, donnant un portrait plus juste qui permettrait de juger en partie du succès des mesures.	s. o.
4. Transformer des mesures fiscales en crédit d'impôt pour accroître la neutralité et l'équité du régime d'imposition québécois	Ce Regard CFFP s'intéresse aux différentes formes des mesures fiscales offertes au Québec et à la possibilité de transformer certaines mesures en crédit d'impôt. Options de politique – Transformation de 14 mesures fiscales en crédit d'impôt dont : - o Déduction pour les travailleurs (deux options) - o Déduction pour cotisations supplémentaires au RRQ - o Déduction pour dépenses engagées pour gagner un revenu de placement (plus d'une option) - o 11 autres mesures – 13 autres mesures identifiées comme pouvant être éliminées dans d'autres analyses de la CFFP, qui devraient minimalement être transformées en crédits si le gouvernement ne les élimine pas. Objectifs sous-jacents : Contribuer à accroître la neutralité et l'équité du régime d'imposition québécois.	Économie de 46 M\$ ou 203 M\$ Économie de 95 M\$ Économie entre 135 M\$ et 155 M\$ Non estimé Non estimé
5. Regard sur des mesures sociofiscales du Québec	Diverses mesures fiscales et modulations visent à inciter à une présence accrue sur le marché du travail. Trois mesures fiscales mises en place par le gouvernement du Québec ont notamment comme objectif d'influencer	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
visant l'incitation au travail	l'incitation au travail : la Prime au travail, le Bouclier fiscal et le Crédit d'impôt prolongation de carrière. Ces mesures sont analysées sur la base de l'utilisation qui en est faite, en lien avec leurs objectifs et leur coût et des pistes d'amélioration sont identifiés. Options de politique : – Prime au travail - o Continuer à indexer le seuil de réduction, mais garder fixe les seuils de sortie (revaloriser le taux de réduction) ; - o Compenser 100 % de la perte de la Prime au travail avec le Bouclier fiscal – Bouclier fiscal - o Ajouter la cotisation au régime d'assurance médicaments du Québec comme composante du Bouclier fiscal - o Faire passer le taux du bouclier de 75 % à 100 % – Crédit prolongation de carrière - o Âge d'admissibilité à 65 ans - o Revenus de travail exclus 7 500 \$ - o Revenus de travail admissibles de 11 000 \$ à 12 500 \$ (ou à 15 000 \$) - o Taux de réduction de 7 % - o Élimination de la clause d'antériorité - o Réduction sur la base du revenu net Objectif sous-jacent : S'assurer du respect des objectifs pour lesquels elles ont été mises en place ; recentrer vers la clientèle cible et généralement à revenu plus bas, clientèle pour laquelle la littérature indique davantage de succès des mesures.	Économie de 20 M\$ la première année Coût non estimé Coût non estimé Économie de 200 M\$ Économie de 15 M\$ Coût 20 M\$ (ou 55) Économie de 6 M\$ Économie de 5 M\$ Économie de 30 M\$
6. Regard sur la déduction additionnelle pour les frais de transport des PME éloignées	En vue de stimuler les exportations et justifié par les coûts de transport plus élevés des PME situées en région, le Québec consent depuis 2014 une déduction fiscale notionnelle aux PME manufacturières. Au fil des ans, cette mesure a été étendue aux PME manufacturières situées dans les grands centres	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	et aux PME non manufacturières situées en zone éloignée et isolée telles les Îles-de-la-Madeleine. Depuis, le taux d'imposition des PME a été abaissé ce qui a eu pour effet de réduire la valeur fiscale de l'allègement consenti. En 2021, la grande majorité des bénéficiaires de cette mesure a obtenu un allègement d'impôt inférieur à 1 000 \$. Certes, la déduction permet de consolider la rentabilité des PME profitables, mais l'allègement fiscal consenti est fort variable. Par ailleurs, les critères d'accès à la mesure ne discriminent pas entre les ventes locales et celles effectuées à l'extérieur du Québec, et, de surcroît, la dépense effective de transport n'est pas spécifiquement supportée, car la déduction notionnelle se calcule en proportion du revenu brut. Le Regard CFFP analyse la mesure sur la base de l'utilisation qui en est faite, en lien avec son objectif et son coût. Options de politique : – Retrait de la déduction pour zone centrale, retrait des autres déductions sous un seuil de revenu brut et abaissement du taux de la déduction particulière de 10 % à 5 %. Objectif sous-jacent : réévaluer la mesure sur la base des objectifs souhaités	Économie entre 5 M\$ et 8 M\$
7. Regard sur la déduction pour petite entreprise	La déduction pour petite entreprise (DPE) est la seconde dépense fiscale la plus importante du régime d'imposition des sociétés du Québec. Toutefois, la pertinence de cette mesure en regard de ses objectifs soulève des questions. L'OCDE a d'ailleurs suggéré au Canada à de multiples reprises de réviser le taux réduit d'imposition des sociétés, si ce n'est de l'abolir. L'analyse indique qu'une part importante du coût de cette réduction de taux est dirigée vers un nombre limité de petites sociétés présentant un revenu	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	imposable plus important, les mêmes qui sont confrontées à une distorsion fiscale favorisant la sortie de capital de l'entreprise. Le Regard CFFP analyse la mesure sur la base de l'utilisation qui en est faite, en lien avec son objectif et son coût. Options de politique – Réduire linéairement le taux de la DPE entre 200 000 \$ et 500 000 \$ – Réduire progressivement le taux général d'imposition des sociétés Objectifs sous-jacents : une révision à la baisse du revenu imposable admissible au taux réduit générerait une économie pouvant contribuer au rétablissement de l'équilibre budgétaire. Par la suite, cela permettra de financer une réduction du taux d'imposition général des sociétés, qui bénéficierait notamment aux SPCC dont le capital versé dépasse 50 M\$, soit les plus grandes sociétés, celles qui peuvent avoir un effet plus marqué sur le potentiel économique du Québec, contribuant ainsi à la création de richesse collective.	Économie de 400 M\$ Coût de 75 M\$ par 0,1 point de pourcentage de diminution
8. Regard sur des mesures sociofiscales du Québec pour les familles	Quatre mesures fiscales pour les familles sont analysées dans ce Regard CFFP, en vue de proposer des révisions dans une optique d'optimisation des diverses mesures tout en s'assurant de leur cohérence entre elles et du maintien de la générosité accrue offerte par le gouvernement du Québec aux familles. Il s'agit de l'Allocation famille, du crédit pour frais de garde et des crédits pour frais d'adoption et pour traitement de l'infertilité. Options de politique : – Allocation famille (trois scénarios) - o Éliminer les montants minimums - o Réduire les montants minimums - o Éliminer les montants minimums et diminuer le taux de réduction - o Rendre le supplément pour fournitures scolaires réductible	Économie de 340 M\$ Économie de 205 M\$ Économie entre 20 M\$ et 190 M\$ Non estimé

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	– Crédit frais de garde - o Ramener l'âge maximal à 14 ans (sauf pour si handicap) - o Revoir le taux du crédit au-delà de 200 000 \$ - o Précision pour les plafonds des frais admissibles – Crédit pour projets familiaux - o Harmoniser le crédit pour adoption à la grille de taux du crédit pour infertilité - o Indexer le plafond des dépenses admissibles - o Élargir l'aide fiscale à la gestation par autrui Objectifs sous-jacents : – Allocation-famille : les familles à bas revenu sont protégées et des propositions peuvent également avantager des familles à revenu moyen – Crédit pour frais de garde : ajoute davantage de progressivité – Mesures fiscales pour projets parentaux : cohérence et uniformité dans le traitement En bref, les suggestions s'assurent de conserver un élément important de la politique familiale du Québec qui est d'offrir une générosité accrue aux familles à plus bas revenus, tout en dégagant certaines économies pour le gouvernement.	Économie de 7,5 M\$ Économie de 9,6 M\$ Non estimé Économie de 0,3 M\$ Non estimé Non estimé
9. Regard sur le régime enregistré d'épargne-études : mieux axer l'aide vers les familles à revenu modeste et moyen	Après avoir fait un survol du régime, l'analyse met en évidence diverses statistiques autour du REEE en vue de statuer sur l'atteinte des objectifs du gouvernement. L'accent est mis sur l'Incitatif québécois pour l'épargne-études. Options de politique : – Deux scénarios proposés : - o Réduire l'Incitatif de base de 10 % à 5 % et majorer les incitatifs supplémentaires - o Éliminer l'incitatif de base et revoir la grille des incitatifs supplémentaires	Économie de 30 M\$, peu importe le scénario

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	Objectif sous-jacent : susciter une plus grande utilisation des REEE par les familles à revenu modeste et moyen	
10. Regard sur des mesures sociofiscales du Québec pour les personnes âgées	Les mesures fiscales qui s'adressent aux personnes âgées sont nombreuses, tant au Québec qu'au gouvernement fédéral. Les mesures suivantes offertes par le gouvernement du Québec sont abordées : crédit d'impôt en raison de l'âge et crédit d'impôt pour revenu de retraite, Fractionnement du revenu de retraite entre conjoints, Soutien aux aînés et crédit d'impôt pour maintien à domicile des aînés. Pour chacune d'entre elles, lorsque possible, l'objectif justifiant leur existence est notamment mis en relation avec des statistiques d'utilisation et de coût. Selon l'analyse, la question d'optimisation possible se pose. Options de politique : – Crédit en raison de l'âge : Faire passer l'âge graduellement à 70 ans – Crédit pour revenu de retraite (2 options) - o Abolition - o Limiter l'admissibilité aux personnes de 65 ans et plus – Scinder le calcul des deux crédits (âge et revenu de retraite) – Fractionnement des revenus de retraite entre conjoints - o Limiter à un transfert maximal de 25 000 \$ - o Éliminer l'interaction avec le crédit pour revenu de retraite - ou - o Transformer la mesure en crédit d'impôt – Soutien aux aînés : Fixer le taux de réduction en fonction du seuil de sortie de l'ainée seul et ajouter un second seuil de réduction aux couples – Crédit d'impôt pour maintien à domicile des aînés - o Augmenter graduellement l'âge d'admissibilité au crédit de 70 à 75 ans - o Resserrer les paramètres de réduction en fonction du revenu - o Réévaluer périodiquement les dépenses admissibles au crédit avec une attention particulière aux aînés qui demeurent dans leur maison	Écono. 81 M\$ à terme Économie de 248 M\$ Économie de 13 M\$ Économie de 100 M\$ Économie de 6 M\$ Économie de 30 M\$ Économie de 36 M\$ 110 M\$ min Non estimé

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	- o Conserver des paramètres aussi simples que possible et poursuivre la réflexion sur les paramètres pouvant être automatisés. – Âge de conversion des REER en FERR : Faire passer de 71 à 75 ans Objectif sous-jacent : amélioration de l'atteinte des objectifs.	Non estimé
11. Regard sur des mesures fiscales modulées en fonction du revenu ou pouvant l'être	Dans le régime d'imposition québécois, il existe un bon nombre de mesures dont la générosité varie selon le revenu du ménage. Le Regard CFFP explore la possibilité d'étendre cette logique à d'autres mesures fiscales. Six mesures fiscales aux particuliers ont été ciblées en vue de les moduler en fonction du revenu : le crédit d'impôt de base, le crédit pour frais d'adoption, les crédits pour fonds fiscalisés et deux crédits en lien avec la fin des études. Options de politique : – Crédit d'impôt de base : Ne plus indexer le crédit d'impôt de base pour les contribuables assujettis au 4^e taux du barème d'imposition – Crédit à l'égard des intérêts payés sur un prêt étudiant : Taux du crédit variable en fonction de la tranche de revenu imposable (de 20 % à 5 %) – Crédit pour les nouveaux diplômés travaillant dans une région ressource éloignée : Maximum du crédit et plafond variable selon la tranche de revenu imposable – Fonds fiscalisés : moduler le taux du crédit applicable aux Fonds de travailleurs en fonction des tranches du barème d'imposition, avec des taux allant de 15 % à 5 % – Limiter le revenu net considéré pour les mesures variant en fonction du revenu net à 70 % du revenu total Objectifs sous-jacents : Accroissement en partie de la progressivité des mesures visées ou une meilleure cohérence avec d'autres mesures.	Économie de 22 M\$ la première année Économie de 5 M\$ Économie de 10 M\$ Économie de 30 M\$ (pour Fonds de travailleurs ; non estimé pour CRCD) Non estimé

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
12. Crédits d'impôt relatifs à la recherche scientifique et au développement expérimental : constats et propositions	L'étude vise à analyser les crédits à la R-D du Québec sur la base de l'utilisation qui en est faite, en lien avec leurs objectifs et leurs coûts, et à identifier des pistes d'amélioration. Elle ne remet pas en cause l'importance de l'aide fiscale et ne cherche pas à en réduire la portée. Elle cherche plutôt à voir s'il est possible, à l'intérieur de la même enveloppe financière, d'allouer différemment les sommes consenties. Options de politique : – Élargir les dépenses admissibles aux dépenses de matériaux consommées et matériaux transformés ; – Éliminer la remboursabilité de la bonification aux sociétés, dont les dépenses de R-D < que 30 % de dépenses totales ; – Introduire un impôt spécial pour récupérer une partie de l'aide fiscale en cas de ventes de la PI à l'étranger ;	À coût nul
13. Regard sur le soutien à la commercialisation des innovations arrivées à maturité en Allemagne, Belgique, Corée du Sud, Royaume-Uni et Suisse	Le texte aborde le cadre théorique du soutien à la commercialisation des innovations et les politiques et outils mis en place par certains pays. Puis, des pratiques exemplaires et des pistes d'amélioration possibles pour d'autres économies sont identifiées.	s. o.
14. Synthèse de l'article : Une taxe sur les boissons sucrées au Québec ? Raison d'être et modalités possibles	Le texte synthétise le travail antérieur des auteurs en lien avec la mise en place d'une taxe sur les boissons sucrées au Québec. Option de politique : – Le gouvernement du Québec est le plus à même de mettre en place une telle taxe sur le territoire québécois. Effets bénéfiques sur la santé de la population.	Revenu de ≈ 35 M\$
15. Regard sur la taxation de l'assurance au Québec	Le texte discute d'abord des particularités de la taxe spécifique sur les primes d'assurance (TPA) au Québec, de son évolution historique ainsi que du coût des dépenses fiscales relatives aux secteurs de l'assurance. Puis, un regard comparatif est jeté sur la taxation de l'assurance, avec les provinces	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	canadiennes et avec d'autres pays. Le tout permet enfin de présenter un certain nombre d'options de politique. Options de politique : – Uniformiser l'assiette TPA entre les primes publiques ou privées et entre les primes collectives ou individuelles – Réviser le taux de la TPA : Harmoniser le taux à celui de la TVQ	Non estimé Revenu de 220 M\$
16. Revue sommaire : Dix arguments militants pour une hausse de la taxe sur les carburants	Depuis quelques années, la CFFP a produit de nombreuses analyses supportant une augmentation légère et progressive de la taxe sur les carburants du Québec. Les angles d'analyse de la cohérence du régime fiscal, des finances publiques et de l'environnement ont successivement été abordés. Le texte reprend 10 arguments justifiant une telle hausse. Ainsi : Option de politique : – Augmenter la taxe sur les carburants de deux cents le litre par année et ensuite indexer	150 M\$ l'an 1 et 540 M\$ après 5 ans (en \$ actuel)
17. Examen des réductions accordées à l'égard de la taxe sur les carburants	Depuis le début des années 1980, le gouvernement du Québec consent des réductions de taxe sur les carburants aux régions frontalières et aux régions éloignées. Après avoir fait un survol des deux réductions et de leur objectif, l'analyse met en évidence diverses statistiques en vue de statuer si les objectifs distincts qui ont mené à leur mise en place sont atteints. Enfin, quelques options de politique sont proposées. Options de politique : – Retrait de la réduction accordée aux régions frontalières (Ontario et N.-B.) – Diminution de la réduction consentie aux régions éloignées	Économie de 15 M\$ Économie de 32 M\$
18. Impôt minimum pour les sociétés du Québec – Analyse d'opportunité	Ce texte propose un examen théorique de l'impôt minimum et s'intéresse à la formule implantée en Ontario et de façon plus sommaire, aux États-Unis. Des liens sont ensuite effectués entre ces mesures et les règles de l'OCDE sur l'impôt minimum mondial auxquelles le Canada a formellement adhéré. Enfin, une analyse quantitative sommaire vise à identifier l'étendue des sociétés québécoises qui seraient visées par une telle mesure et un ordre de grandeur	

Titre de l'analyse	Objet de l'analyse Principales options de politique et objectifs sous-jacents	Effets financiers pour le gouvernement
	des revenus qui pourraient être générés par celle-ci sur la base de données administratives agrégées. Options de politique – L'impôt minimum mondial étant dorénavant une réalité au Canada, le Québec devrait prioritairement s'assurer d'obtenir une part de l'impôt complémentaire payé par les sociétés et établissements québécois membres des groupes de sociétés multinationales assujettis à ce prélèvement. – Bien que l'implantation d'un impôt minimum des sociétés par le Québec, similaire à celui qui existe actuellement en Ontario, constitue une mesure potentiellement attrayante, l'analyse doit se poursuivre en tenant compte notamment des coûts d'implantation, de conformité et de contrôle. ; – Ordre de grandeur basé sur paramètres initiaux de l'Ontario dont un taux de 4 % serait autour de 287 M\$ (notons qu'il s'agit d'un impôt reportable)	Revenu entre 120 M\$ et 200 M\$
19. Regard sur certaines dépenses fiscales et les gouvernements qui les proposent (Publication à venir)	Ce texte propose un examen du lien que certaines dépenses fiscales du gouvernement du Québec ont avec un autre ordre de gouvernement. Il s'intéresse d'abord à l'harmonisation des dépenses fiscales avec le gouvernement fédéral et s'attarde ensuite à des dépenses fiscales qui présentent un rattachement avec le monde municipal ou la fiscalité foncière. Options de politique – Le gouvernement du Québec effectue un exercice important de réflexion sur l'harmonisation des dépenses fiscales lors des modifications apportées à la fiscalité fédérale. Celui-ci doit se poursuivre et le texte propose quelques pistes de réflexion pour aller un peu plus loin en ce sens. – Une réflexion visant à transférer aux municipalités certaines dépenses fiscales du gouvernement du Québec, visant le monde municipal ou la fiscalité foncière, mérite d'être amorcée.	



Membres

BMW • Honda • Hyundai • Jaguar Land Rover • Kia • Maserati • Mazda
Mercedes-Benz • Mitsubishi • Nissan • Porsche • Subaru • Toyota
VinFast • Volkswagen • Volvo

Associés

Denso • Ferrari • Hino • Isuzu • McLaren • RUF

Le 13 février 2025

Monsieur le Ministre Éric Girard
Ministère des Finances
390, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 3H4

Par voie électronique

Sujet : Consultations pré-budgétaires 2025-2026

Monsieur le Ministre,

Nous profitons vous écrivons des consultations pré-budgétaires 2025-2026 pour vous transmettre nos recommandations afin d'alimenter votre réflexion. Les 16 membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC), représentés par plus de 500 concessionnaires au Québec employant des milliers de Québécois, sont en faveur d'un dialogue ouvert et franc concernant les enjeux, opportunités et défis impliquant notre industrie.

Dans le but de soutenir l'impact économique positif que nos membres et leurs représentants entraînent partout au Québec, nos recommandations sont les suivantes :

1. Maintenir les programmes *Roulez Vert* et *Écocardionnage* et leur assurer un financement adéquat, prévisible et transparent pour leurs usagers.
2. Maintenir les programmes incitatifs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques privées et publiques.
3. Investir dans la productivité de l'État à travers l'efficacité et la ponctualité des rapports supportant les programmes de ses différents ministères.

Vous trouverez les détails et les raisonnements derrière nos recommandations dans les paragraphes suivants ainsi que d'autres considérations que nous aimerions que vous preniez en compte.

Recommandation no 1 : *Maintenir les programmes Roulez Vert et Écocardionnage et leur assurer un financement adéquat, prévisible et transparent pour leurs usagers.*

Nous saluons d'abord l'intention du gouvernement, communiquée à travers votre collègue à l'environnement, le ministre Benoît Charrette, de remettre le programme Roulez Vert en fonction dans le cadre du prochain budget. Les incitatifs financiers pour les acheteurs de véhicules électriques demeurent essentiels pour contrer l'objection qui revient toujours en premier : le prix. Nous croyons que ce soutien ne doit pas durer éternellement, mais il demeure essentiel jusqu'à ce que les véhicules électriques atteignent la parité de prix avec les véhicules à essence. Il sera important pour votre gouvernement de communiquer clairement non seulement la date de fin de toute recapitalisation du programme Roulez Vert, mais aussi, idéalement, un outil de suivi sur le site Web de Roulez Vert qui communiquerait clairement aux consommateurs le montant restant dans le fonds en temps réel. La suspension annoncée en décembre dernier affectant la période de février à la fin mars a bousculé le marché et a forcé plusieurs acheteurs à devancer leurs achats. Couplée

avec la suspension abrupte du programme fédéral iVZE, ces perturbations ont beaucoup affecté les concessionnaires et compliqué la tâche de planification des manufacturiers et de leurs fournisseurs, certains d'entre eux opérant au Québec. Ce manque de prévisibilité influence aussi négativement les entreprises intéressées à investir dans la province dans ce secteur. Par conséquent, aucun autre changement ne devrait être fait à ces programmes sans une consultation préalable et entreprise dans des délais qui permettent une adaptation des parties prenantes avant leur implémentation.

Recommandation no 2 : *Maintenir les programmes incitatifs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques privées et publiques.*

Au-delà de des mesures incitatives à l'acquisition de véhicules électriques, les efforts du gouvernement au niveau des infrastructures de recharge publiques sont bienvenus et devront être maintenus pour rencontrer les besoins présents et futurs. Déjà chef de file en Amérique du Nord pour l'offre publique de bornes de recharge électriques, la forte hausse des usagers des derniers mois continue de mettre beaucoup de pression sur le réseau pour répondre à la demande. À ces efforts, nous pouvons ajouter le besoin d'offrir des solutions de recharge pour les habitants d'immeubles à logements multiples, qui font toujours face à des obstacles importants pour adopter le virage de la mobilité électrique.

Recommandation no 3 : *Investir dans la productivité de l'État à travers l'efficacité et la ponctualité des rapports supportant les programmes de ses différents ministères.*

L'efficacité et la productivité doivent être améliorées. Un exemple pressant pour notre industrie implique le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre le changement climatique, car celui-ci exige des fabricants automobiles qu'ils fournissent des rapports sur l'année modèle en temps voulu, mais le gouvernement retarde continuellement ses rapports de confirmation aux fabricants - en violation de ses propres engagements en matière d'échéancier - ce qui a un impact négatif sur la planification des produits pour les membres.

Autres considérations

Le contexte réglementaire et législatif au Québec est de plus en plus difficile à gérer pour nos membres et leurs concessionnaires. De nombreuses nouvelles règles ont été ajoutées à leur fardeau administratif, une situation qui ne leur est évidemment pas unique, et l'écoute et la prise en compte des doléances et des suggestions pour élaborer des solutions qui profitent à la fois à l'industrie et au gouvernement pour atteindre les objectifs du gouvernement ont souvent été déficientes. Au-delà de notre recommandation d'améliorer la productivité de l'État ci-haut, un effort substantiel d'allègement réglementaire aurait avantage à être entrepris pour alléger le fardeau administratif des entreprises et des particuliers, et rendre l'appareil étatique plus facile d'accès. Des efforts au niveau de la transparence des programmes offerts et de leur statut, surtout si ceux-ci ont un plafond budgétaire fixe, sont de mise.

De plus, une approche plus réaliste et coopérative lorsqu'il s'agit de fixer des objectifs de performance pour certaines industries telle que la nôtre est primordial, d'autant plus maintenant que le Québec et le reste du Canada doivent composer avec une incertitude économique grandissante dans un contexte de guerre économique et tarifaire possible avec nos voisins du sud. **Spécifiquement, malgré les engagements du ministre de l'Environnement à faire une consultation et une étude de marché pour réévaluer les modalités du mandat VZE du gouvernement en 2026, celle-**

ci devrait être engagée dès maintenant compte tenu des récents tarifs menacés par les États-Unis et des tarifs compensateurs du Canada. Les impacts sur les véhicules électriques, qui sont très susceptibles d'être visés par ceux-ci, changerait fondamentalement la capacité des Québécois à se permettre des véhicules électriques encore plus chers, surtout en l'absence d'incitatifs à long terme.

Nous tenons à vous remercier et vous assurer que nos membres sont intéressés à un partenariat plus étroit dans les mois et années à venir pour assurer notre réussite commune.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre plus grande considération,



David Adams

Président-directeur général

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

dadams@globalautomakers.ca



Patrice Maltais

Directeur, Parties prenantes et affaires québécoises

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

pmaltais@globalautomakers.ca

Retour vers l'équilibre budgétaire

Mémoire prébudgétaire
présenté au Gouvernement
du Québec

Nicolas Gagnon

Fédération canadienne des contribuables

JANVIER 2025

Fédération
canadienne des

contribuables

Table des matières

À propos de la Fédération canadienne des contribuables	3
Sommaire exécutif	4
Réduction des dépenses	6
Équilibrer le budget	8
Annuler la hausse d'impôt sur les gains en capital	10
Réduire les effectifs gouvernementaux	12
Passer en revue les programmes gouvernementaux	14
Nommer un directeur parlementaire du budget	16
Stimulus fiscaux	18
Réduire de moitié la taxe provinciale sur l'essence	19
Mettre fin à l'application de la TVQ sur les taxes spécifiques	20
Remplacer les subventions aux entreprises	21
Une législation pour protéger les contribuables	23
Conclusion	25

À propos de la Fédération canadienne des contribuables

La Fédération canadienne des contribuables (FCC) est un groupe citoyen dédié à la réduction des impôts, à la lutte contre le gaspillage et à la promotion d'une gouvernance responsable. Fondée en Saskatchewan en 1990, la FCC est née de la fusion de l'Association des contribuables de la Saskatchewan et de la Resolution One Association de l'Alberta pour créer une organisation nationale.

La FCC dispose d'un bureau fédéral à Ottawa et de bureaux régionaux en Colombie-Britannique, en Alberta, dans les Prairies (SK et MB), en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Les bureaux régionaux mènent des recherches et des activités de plaidoyer spécifiques à leurs provinces, tout en agissant comme organisateurs régionaux pour les initiatives pancanadiennes.

Les bureaux de la FCC répondent à des centaines d'entrevues médiatiques chaque mois, organisent des conférences de presse et publient régulièrement des communiqués, des commentaires, des publications en ligne et des rapports pour défendre les intérêts de ses sympathisants.

Les représentants de la FCC participent à des événements, font des présentations aux gouvernements, rencontrent des politiciens et organisent des pétitions, des campagnes et des événements pour mobiliser les citoyens et influencer les politiques publiques.

Tout contribuable canadien qui adhère à la mission de la FCC peut devenir membre gratuitement et recevoir des courriels d'info-actions ou recevoir l'infolettre. Les soutiens financiers peuvent également recevoir la publication phare de la FCC, le magazine *The Taxpayer*, publié trois fois par an.

La FCC est indépendante de toute affiliation institutionnelle ou partisane. Tous les employés, membres du conseil d'administration et représentants de la FCC ont l'interdiction d'être membres d'un parti politique.

En 2023-2024, la FCC a recueilli 6,27 millions de dollars grâce à 74 472 dons. Les dons à la FCC ne sont pas déductibles d'impôt en tant que contribution caritative, et la FCC n'accepte aucun financement étranger.

Canadian
Taxpayers
Federation

Sommaire exécutif

Le Québec a connu des turbulences économiques importantes au courant des dernières années.

Après une pandémie et une période inflationniste marquée par des hausses de taux de la Banque du Canada, les contribuables québécois sont confrontés à des défis sans précédent.

Alors que près d'un Québécois sur neuf fait la file chaque mois devant les banques alimentaires, les finances publiques du Québec accusent un déficit historique.

Il est nécessaire pour le gouvernement du Québec d'accomplir l'exercice nécessaire qui lui permettra de rééquilibrer son budget et d'alléger le fardeau fiscal des familles, et la Fédération canadienne des contribuables a un plan pour aider le gouvernement à y parvenir.

Le gouvernement fait face à un déficit de 11 milliards de dollars cette année. Si l'objectif de retour à l'équilibre budgétaire est maintenu pour 2029-2030, la hausse de [3 milliards de dollars](#) des dépenses prévues, annoncée lors de la dernière mise à jour économique, de même que le déficit projeté de 9,2 milliards pour [2025-2026](#), constituent un défi supplémentaire.

La dette brute de la province continue d'augmenter, et devrait atteindre [245 milliards de dollars](#) d'ici la fin de l'année fiscale en cours, soit une hausse de 19 milliards par rapport à l'année dernière. À eux seuls, les frais d'intérêt coûteront [9,8 milliards](#) de dollars aux contribuables québécois cette année.

Le défi du gouvernement sera de trouver des sources d'économies suffisantes pour revenir à un niveau financièrement viable, tout en prenant les bonnes mesures pour stimuler l'économie et soutenir les contribuables.

Le gouvernement du Québec prévoit présenter un déficit de 9,2 milliards de dollars en 2025-26, en tenant compte de la Loi sur l'équilibre budgétaire et du transfert au Fonds des générations.

Il s'agit donc du déficit que ce mémoire prébudgétaire tente d'éliminer, en fonction des divers scénarios d'épargne budgétaires ou d'allègements fiscaux proposés.

La Fédération canadienne des contribuables formule les recommandations suivantes :

- **Un plan d'urgence pour le retour à l'équilibre budgétaire**
- **Ramener les effectifs gouvernementaux à leur niveau pré-pandémique**
- **Remplacer les subventions aux entreprises par des réductions de l'impôt sur les sociétés pour stimuler la croissance**
- **Examiner les programmes gouvernementaux en vue de réduire les dépenses**
- **Réduire la taxe provinciale sur les carburants**
- **Fin de l'application de la TVQ sur les impôts spécifiques**
- **Mise en place d'un directeur parlementaire du budget à l'Assemblée nationale**
- **Mise en place d'une loi pour protéger les contribuables**

	Mesures numériques	Épargnes budgétaires	Stimulation fiscaux
Réduction de la taxe provinciale sur le carburant		-	1,2 \$
Fin de la TVQ sur les taxes spécifiques		-	0,3 \$
Remplacer les subventions aux entreprises par des réductions d'impôts		5,5 \$	5,5\$
Restructurer l'appareil gouvernemental québécois pour ramener les effectifs à leur niveau pré-COVID		10,5 \$	-
Annuler la hausse d'impôt sur les gains en capital			1,0\$
Total par catégorie		16,0 \$	8,0\$
Impact budgétaire net		8\$	

*en milliard de dollars.

Réduction des dépenses

Identifier les sources d'épargne potentielles dans les opérations gouvernementales afin de favoriser le retour à l'équilibre budgétaire

Un niveau élevé de dette gouvernementale et des projections de déficits à long terme peuvent avoir un effet néfaste sur l'économie. Des économistes s'étant penchés sur la question ont conclu que, plus le niveau de dette est élevé – surtout lorsque la dette brute dépasse les 75 à 100 pour cent du PIB – moins le niveau de croissance sera élevé.^{1,2,3}

C'est inquiétant dans le contexte canadien où la dette brute des administrations publiques était équivalente à 126 pour cent du PIB au deuxième trimestre de 2024.⁴ À de tels niveaux, la dette gouvernementale élevée est un boulet pour notre économie, se traduisant par moins d'emplois, une croissance plus faible des salaires et un marché local qui n'est pas en mesure d'atteindre son plein potentiel.

Le Québec n'est pas exempt de ce problème. Selon les estimations du gouvernement, la dette brute de l'administration provinciale équivalait à 41,5 pour cent⁵ de l'économie de la province au 31 mars 2024. Si la tendance se maintient, ce pourcentage augmentera à 44,8 pour cent d'ici 2028.

En y ajoutant les dettes des administrations locales et fédérales, on atteint rapidement un niveau d'endettement qui a un effet préjudiciable sur la croissance.

Considérant la dette brute de 245 milliards de dollars du gouvernement, une augmentation d'un point de pourcentage des taux d'intérêts mènerait à une augmentation de 2,3 milliards de dollars des paiements d'intérêts annuels du gouvernement.

Selon les prévisions de la *Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke*, la croissance des revenus du gouvernement sera de 0,2 points de pourcentage inférieure à la croissance des dépenses au cours des 20 prochaines années. Le dernier rapport indique clairement que les revenus ne croîtront pas suffisamment rapidement pour suivre le rythme des dépenses.

Il est clair que le Québec doit maintenir sa dette sous contrôle. La meilleure façon de le faire est de réduire les dépenses.

Des économistes se sont penchés sur les divers types de stratégie employées par les gouvernements pour revenir à l'équilibre budgétaire et l'effet qu'elles ont eu sur l'économie locale. Leurs recherches ont démontré que les plans basés sur la réduction des dépenses ont

1. https://www.mercatus.org/system/files/de_rugy_and_salmon_-_policy_brief_-_debt_and_growth_a_decade_of_studies_-_v1.pdf

2. <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Government-Debt-and-Economic-Growth.pdf>

3. <https://www.cairn.info/revue-economique-2011-6-page-1015.htm>

4. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/cv.action?pid=3810023701>

5. https://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/maj/documents/AUTFR_lepointNov2023.pdf#page=48

un impact économique plus positif que ceux basés sur l'augmentation des taxes et impôts.^{6 7 8}

Dans certains cas, tels le Canada et l'Espagne dans les années 1990, les efforts pour revenir à l'équilibre budgétaire basés principalement sur la réduction des dépenses auraient mené à une croissance économique plus robuste.⁹ Ces plans permettent de rassurer les investisseurs quant au risque de voir leurs factures de taxes et d'impôts augmenter soudainement pour couvrir les dépenses excédentaires du gouvernement.

Dans cet esprit, la série de recommandations qui suit suggère au gouvernement du Québec de réduire les dépenses dans certains secteurs, ainsi qu'un nombre d'outils permettant d'identifier des sources d'épargne pour équilibrer le budget, réduire la dette et financer des baisses de taxes et d'impôts pour stimuler l'économie locale.

6. <https://www.nber.org/system/files/chapters/c10973/c10973.pdf>

7. <https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/106147/1/815406657.pdf>

8. https://www.mercatus.org/system/files/deRugy_RelativeEffects_v1.pdf

9. https://www.researchgate.net/publication/338269692_Austerity_When_It_Works_and_When_It_Doesn't

Équilibrer le budget

Un plan d'urgence pour rééquilibrer les finances publiques

Selon la dernière mise à jour économique, la dette brute du Québec atteindra 304 milliards de dollars d'ici [2029-2030](#). Il s'agit d'une augmentation de 75 milliards depuis le budget 2019-2020.

Le gouvernement du Québec a conclu son exercice financier 2023-2024 avec un déficit budgétaire de [8 milliards de dollars](#). Pour l'exercice financier, ce déficit est maintenant de [11 milliards](#).

Bien que le gouvernement ait répété son intention d'équilibrer le budget du Québec d'ici [2029-30](#), celui-ci projette tout de même un déficit de 3,9 milliards de dollars pour l'année [2028-29](#).

Pour équilibrer son budget dès 2025-2026, le gouvernement doit trouver 8,4 milliards de dollars d'économies.

L'accumulation de la dette provinciale entraîne des coûts importants pour les contribuables et réduit la marge de manœuvre des gouvernements pour établir des priorités en matière de dépenses.

La dette publique est similaire à la dette des ménages : plus on dépense d'argent en frais d'intérêt, moins il reste d'argent pour les besoins essentiels.

Économiser pendant les périodes d'accalmie permet de faire face aux turbulences lorsque l'économie fait face à des ralentissements.

Les paiements d'intérêts sur la dette coûteront au Québec environ 9,9 milliards de dollars en 2024-25.

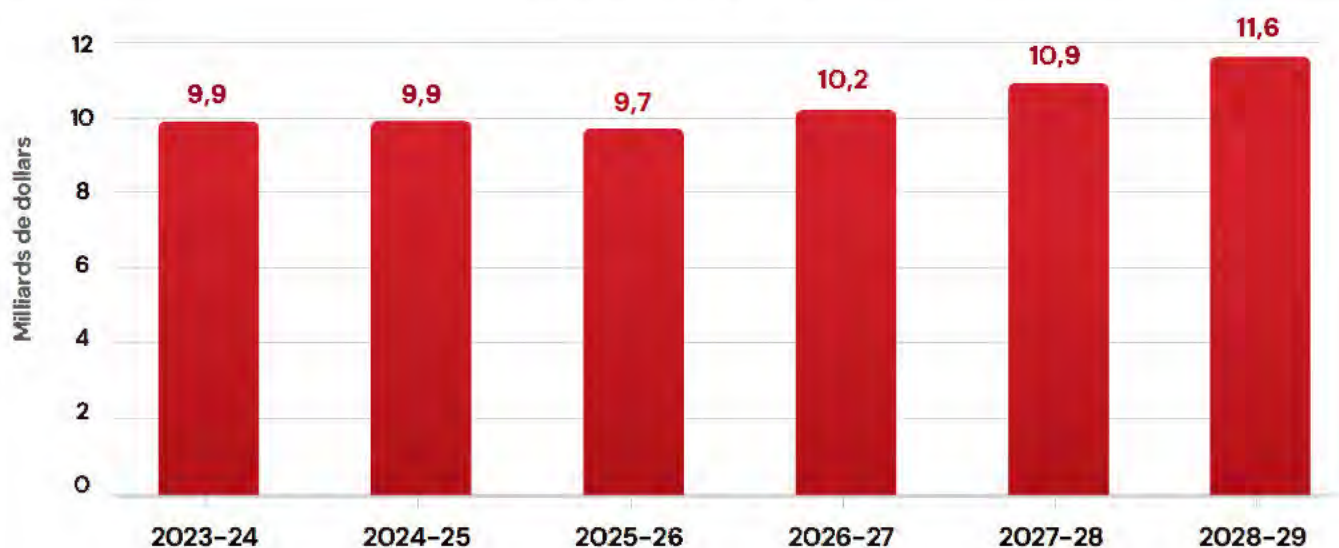
Au cours des cinq prochaines années, le paiement des intérêts de la dette nous privera de [52,3 milliards de dollars](#).

À combien s'élèvent ces 9,9 milliards de dollars ? Cela représente près de 825 millions de dollars par mois.

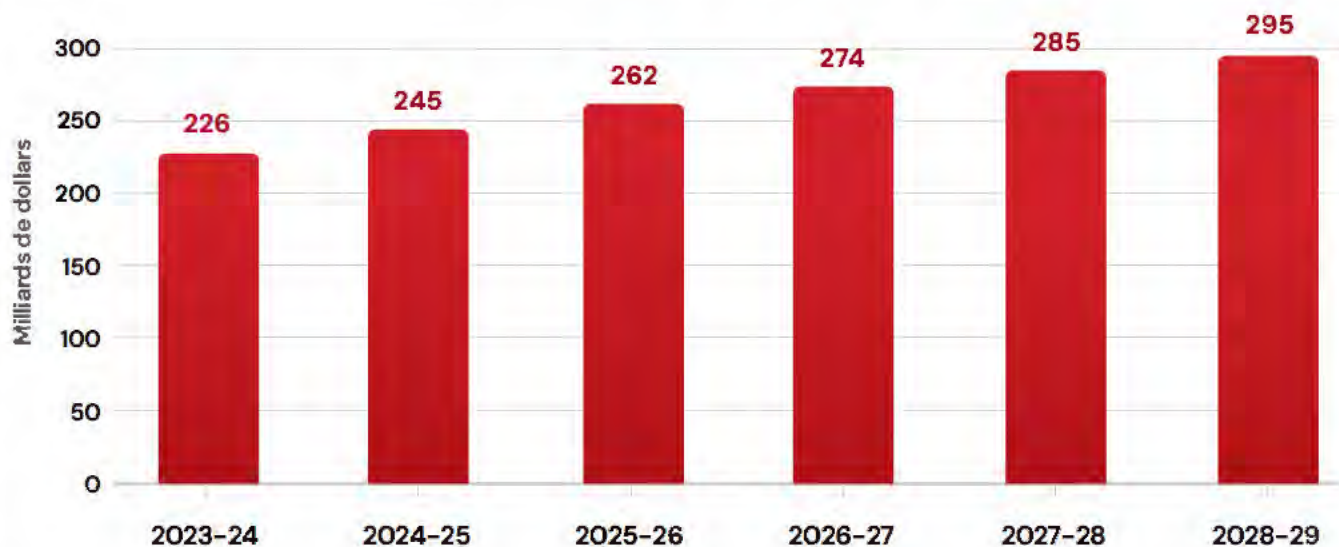
Cet argent pourrait servir à réduire les impôts des Québécois, à rénover les écoles vétustes ou à payer les salaires de 10 757 professeurs rémunérés à l'échelon le plus élevé pour les 10 prochaines années.

Nous demandons au ministre des Finances de rétablir l'équilibre budgétaire au Québec.

Coût d'intérêt de la dette



Croissance de la dette provinciale



Source: Le point sur la situation économique et financière du Québec – Automne 2024

Annuler la hausse d'impôt sur le gain en capital

Économies estimées : 1 milliard de dollars

Le Québec a généralement le bon réflexe de ne pas suivre aveuglément les politiques d'Ottawa.

Mais lorsque le ministre des Finances Eric Girard a augmenté l'impôt provincial sur les gains en capital en suivant le gouvernement Trudeau, il a commis une erreur qui doit être corrigée d'urgence.

Le gouvernement Trudeau a ouvert la boîte de Pandore en annonçant une hausse du taux d'inclusion des gains en capital dans son budget 2024-2025

Cette mesure fera grimper l'impôt sur les gains en capital de 50 % à 66,7 % pour les profits dépassant 250 000 \$. L'objectif ? Permettre à Ottawa de soutirer 6,9 milliards de dollars des poches des contribuables cette année.

Les contribuables de tous horizons sont touchés : investisseurs, épargnants, retraités, petites entreprises, médecins, la liste est longue. Selon l'économiste Jack Mintz, plus de 1,26 million de Canadiens seront affectés par cette hausse d'impôt.

Le gouvernement de François Legault aurait pu maintenir son propre taux d'imposition des gains en capital et éviter d'alourdir davantage le fardeau des Québécois. Mais la tentation d'aller chercher encore plus d'argent dans les poches des contribuables était trop forte.

À peine deux jours après le dépôt du budget fédéral de 2024, Girard a annoncé qu'il allait « harmoniser » le régime fiscal du Québec avec celui d'Ottawa en augmentant le taux d'inclusion des gains en capital.

Un choix pour le moins ironique, venant d'un ministre qui a pourtant répété à maintes reprises que « les hausses d'impôts ne font pas partie de la philosophie de son gouvernement ».

Girard prétend vouloir harmoniser le régime fiscal du Québec avec celui du fédéral. Mais en réalité, cette hausse lui permettra de puiser 3 milliards de dollars dans les poches des contribuables québécois sur cinq ans, dont près d'un milliard dès l'année fiscale en cours.

Après avoir enregistré un déficit record de 11 milliards de dollars, le gouvernement devrait réduire ses dépenses au lieu d'imiter la nouvelle ponction fiscale d'Ottawa.

La décision de Girard est d'autant plus injustifiable que l'avenir de la hausse fédérale des gains en capital est désormais incertain.

L'annonce de la démission de Justin Trudeau a été suivie par la suspension du Parlement jusqu'au 24 mars, ce qui met sur pause tous les projets de loi en cours.

Sachant que tous les partis d'opposition veulent faire tomber le gouvernement libéral dès la réouverture du Parlement, il est peu probable que la hausse de l'impôt sur les gains en capital soit adoptée avant la prochaine élection.

Malgré cela, le gouvernement Legault semble déterminé à aller de l'avant avec sa propre hausse d'impôt, peu importe ce qui se passe à Ottawa.

Cette injustice doit être corrigée immédiatement. Si Girard veut réellement s'attaquer au déficit du Québec, il doit réduire les dépenses gouvernementales plutôt que de pénaliser encore les contribuables.

Il pourrait commencer par mettre fin aux subventions aux entreprises. En 2021 seulement, le gouvernement Legault a versé 9,8 milliards de dollars en subventions aux entreprises, selon l'Institut Fraser.

Taxer certaines entreprises pour en subventionner d'autres est un non sens. S'il veut adopter une approche plus efficace, Girard devrait plutôt réduire les impôts pour stimuler la productivité des entreprises et abolir les subventions corporatives.

Et il faut le répéter : augmenter l'impôt sur les gains en capital alors que le Québec a déjà le fardeau fiscal le plus élevé en [Amérique du Nord](#) est une grave erreur stratégique.

Alors que le président élu des États-Unis, Donald Trump, envisage d'imposer des tarifs de 25 % sur les produits canadiens et de réduire considérablement les impôts aux États-Unis, la hausse de l'impôt sur les gains en capital nuit gravement à la compétitivité de nos entreprises, et ce, au pire moment. Le Québec doit faire mieux.

Pour soutenir l'économie québécoise, notre gouvernement doit saisir cette occasion pour corriger les erreurs commises et annuler la hausse de l'impôt sur les gains en capital.

Ramener les effectifs du gouvernement à leur niveau d'avant la pandémie

Économies estimées : 10,5 milliards de dollars

Lors des élections provinciales de 2018, le premier ministre François Legault a promis aux Québécois de supprimer 5 000 postes de fonctionnaires, soit l'équivalent d'un pour cent des employés de l'État à l'époque.¹⁰

Lorsque l'actuel gouvernement est arrivé en fonction en 2018, un total de 499 074 équivalents temps plein¹¹ étaient au service de l'État québécois.

Selon son dernier budget, le gouvernement estime à 571 880 le nombre d'équivalents temps plein employés par le gouvernement du Québec au 31 mars 2024.¹²

La réduction promise de 5 000 fonctionnaires a été reléguée aux oubliettes.

Le gouvernement compte désormais 72 806 fonctionnaires de plus qu'en 2018-19, en considérant les employés dans les ministères, le secteur public et parapublic.

Plus de 40 % de l'augmentation obtenue concernant des postes d'employés de bureau. Sept pour cent sont des postes de cadre.

Les enseignants et le personnel infirmier ont vu leur nombre augmenter respectivement de 8 % et de 9 %, ce qui représente 17 % de la croissance du personnel de première ligne.

L'augmentation de la taille de l'État au cours des dernières années ne concerne pas les premières lignes des systèmes de santé et d'éducation, mais le personnel de bureau.

Comme l'a dit le premier ministre il y a quelques années¹³ : « C'est de la bureaucratie. Ce sont des gens qui écrivent des rapports à d'autres gens qui écrivent des rapports et qui, en fin de compte, mettent en œuvre des budgets définis en détail par des ministres à Québec. »

« C'est de la bureaucratie. Ce sont des gens qui écrivent des rapports à d'autres gens qui écrivent des rapports et qui, en fin de compte, mettent en œuvre les budgets détaillés par les ministres à Québec »

– François Legault, Premier ministre du Québec

Dans l'intérêt des gains de productivité, il est temps que le gouvernement réduise ses effectifs et les ramène à leur niveau d'avant la pandémie.

En 2024-25, le gouvernement dépensera 60,1 milliards de dollars pour payer ses employés.¹⁴ Cela représente 48 % des dépenses totales de l'État.

10. <https://www.lapresse.ca/actualites/elections-quebec-2018/201808/28/01-5194447-la-caq-veut-couper-5000-postes-dans-la-fonction-publique.php>

11. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/21-22/1-Strategie_de_gestion_des_depenses_et_renseignements_supplementaires.pdf

12. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2024-2025/1-Strategie_gestion_depenses.pdf

13. <https://www.lapresse.ca/actualites/elections-quebec-2018/201808/28/01-5194447-la-caq-veut-couper-5000-postes-dans-la-fonction-publique.php>

14. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/23-24/1-Strategie_gestion_depenses.pdf

Aucune autre composante du budget n'atteint un niveau comparable.

Nous recommandons au gouvernement de ramener ses effectifs au niveau de son dernier budget prépandémique (2020–2021), ce qui permettrait aux contribuables d'économiser 10,5 milliards de dollars sur une base annuelle.

Avec l'ajout de 34 491 travailleurs¹⁵, le gouvernement a augmenté les dépenses de compensation de 10,5 milliards de dollars en trois ans.

Compte tenu du temps nécessaire à une telle réduction, il est recommandé d'éliminer les postes par attrition, en tenant compte des départs à la retraite.

Il est également recommandé de cibler la plus importante catégorie au sein des effectifs gouvernementaux, soit celle des personnels de bureau, technicien et assimilé, dont le nombre atteint cette année 226 438¹⁶ ETC, soit 39% de l'ensemble des effectifs.

Pour parvenir à cet objectif, le gouvernement doit également étendre et maintenir son [gel des embauches](#) de la fonction publique en vigueur depuis le 1er novembre 2024 à toutes les sociétés d'État, y compris Hydro-Québec.

Cette réduction des effectifs va de paire avec la révision des programmes gouvernementaux (voire prochaine section), et que la réduction des effectifs passe par une révision de tous les programmes de tous les ministères et de tous les départements des sociétés d'État.

En fin de compte, cela permettrait aux contribuables d'économiser 10,5 milliards de dollars par an, sur la base des niveaux de dépenses de l'exercice budgétaire 2023–24.¹⁷

15. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/21-22/1-Strategie_de_gestion_des_depenses_et_renseignements_supplementaires.pdf#page=140

16. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2024-2025/1-Strategie_gestion_depenses.pdf#page=81

17. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/23-24/1_Strategie_gestion_depenses.pdf

Passer en revue les programmes gouvernementaux avec la réduction des dépenses comme objectif

Épargne estimée : Inconnue

Un dicton veut que la bureaucratie croisse pour répondre aux besoins croissants de la bureaucratie.

Depuis que le gouvernement du Québec a complété la dernière révision globale de ses programmes, en août 2015, les dépenses de portefeuille consolidées ont augmenté de 54,7 milliards de dollars, ou 56 pour cent.^{18 19}

	Dépenses de portefeuille
2016-17	99,1 \$
2017-18	105,6 \$
2018-19	107,0 \$
2019-20	115,1 \$
2020-21	127,0 \$
2021-22	136,2 \$
2022-23	147,3 \$
2023-24 (projeté)	151,5 \$

Source : Gouvernement du Québec, ministère des Finances, tous les chiffres sont en milliards.

Dans le cadre de ses efforts pour revenir à l'équilibre budgétaire dans les années 90, le gouvernement du Premier ministre Jean-Chrétien a identifié les meilleures pratiques pour effectuer une révision des programmes. La révision était exhaustive, et appliquait six tests²⁰ à chaque dépense :

1. Est-ce que cela sert l'intérêt public?
2. Est-ce que l'implication gouvernementale est nécessaire?
3. Est-ce un rôle approprié pour ce palier gouvernemental?
4. Est-ce qu'un partenariat public-privé est possible / désirable?
5. Est-ce qu'il y a un moyen d'être plus efficace?
6. Est-ce que les contribuables ont les moyens de se payer ces dépenses?

L'épargne identifiée grâce à ce processus a mené à 9,8 milliards de dollars de réduction de dépenses, équivalent à 18,9 pour cent²¹ des dépenses fédérales de l'époque.

Le processus de révision des programmes a permis au gouvernement fédéral d'équilibrer le budget en 1997-98 et de rembourser plus de 100 milliards de dollars²² de dette avant la crise financière de 2008. Cela a réduit la proportion des revenus d'impôts servant à couvrir les paiements d'intérêts sur la dette de 30 pour cent en 1996-97 à 13 pour cent en 2008-09.²³

18. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/CPTFR_voli-2016-2017.pdf?1581608222

19. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Comptes-publics/FR/CPTFR_voli-2023-2024.pdf#page=61

20. https://macdonaldlaunier.ca/files/pdf/MLI-Anglosphere-CanadaPaper_Web_F.pdf

21. https://macdonaldlaunier.ca/files/pdf/MLI-Anglosphere-CanadaPaper_Web_F.pdf

22. http://www.rbc.com/economics/economic-reports/pdf/canadian-fiscal/prov_fiscal.pdf

23. https://macdonaldlaunier.ca/files/pdf/MLI-Anglosphere-CanadaPaper_Web_F.pdf

Ces épargnes ont aussi permis d'offrir un important répit aux contribuables, réduisant la TPS, les impôts des entreprises et ceux des particuliers, et permettant la mise en place du CÉLI comme véhicule pour stimuler l'épargne des ménages.²⁴

En ce moment, le gouvernement québécois prévoit que sa dette nette atteindra 236 milliards de dollars²⁵ d'ici mars 2025, soit une croissance de 16 milliards (7,2%) en un an.

Les paiements d'intérêts coûteront 9,9 milliards²⁶ de dollars aux contribuables québécois cette année.

Le gouvernement du Québec doit effectuer une révision des programmes, avec pour objectif la réduction des dépenses, afin de rendre ses finances viables sur le long terme, en utilisant les six tests développés par le gouvernement fédéral dans les années 90.

24. https://macdonaldlaurier.ca/files/pdf/MLI-Anglosphere-CanadaPaper_Web_F.pdf

25. https://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/maj/documents/AUTFR_lepointNov2024.pdf#page=191

26. https://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/maj/documents/AUTFR_lepointNov2024.pdf#page=24

Nommer un Directeur Parlementaire du Budget à l'Assemblée nationale

Épargne estimée : Inconnu

Les Québécois paient les impôts les plus élevés d'Amérique du Nord et ils méritent de savoir exactement comment leur argent est dépensé.

Quand verront-ils un retour sur investissement ? Quels sont les risques ? Les dépenses en valent-elles la peine ? Telles sont les questions auxquelles les contribuables méritent des réponses, sans aucune partisanerie.

Pourtant, les Québécois ne disposent pas d'un organisme non partisan pour leur fournir ces informations cruciales.

Le directeur parlementaire du budget (DPB), un organisme non partisan, répond pourtant à ces questions depuis 2006. Pour renforcer la confiance des Québécois dans nos institutions et notre gouvernement, l'Assemblée nationale a besoin d'un tel officier.

Un DPB pourrait fournir au Parlement une analyse indépendante de l'état des finances du pays, des tendances économiques et des estimations des coûts des programmes adoptés par le gouvernement. Il pourrait être une copie conforme de son homologue fédéral.

Il faut rappeler que le directeur parlementaire Ottawa a joué un rôle crucial au courant des dernières années.

C'est grâce à lui que nous savons que près d'un tiers des dépenses fédérales pendant la pandémie – près de [204 milliards de dollars](#) – n'avaient rien à voir avec le COVID-19.

Plus récemment, nous avons appris qu'il faudrait 23 ans, et non cinq, pour que les [28 milliards de dollars](#) de subventions accordés à Stellantis et à Volkswagen permettent à leurs usines d'atteindre la rentabilité.

Grâce au DPB, le Québec a également appris que la subvention de [3 milliards de dollars](#) accordée à Northvolt ne sera pas amortie avant [2037](#).

Ironiquement, c'est grâce au directeur parlementaire du budget à Ottawa que les Québécois sont informés du risque que prend le gouvernement québécois avec leurs impôts.

Notre province ne manque certainement pas de dossiers pour lesquels l'examen minutieux d'un organisme neutre est nécessaire.

Rappelons-le: le Québec est un leader en matière d'explosion des coûts pour ses projets.

Pourquoi le coût de démantèlement du Stade Olympique coûterait près de [2 milliards de dollars](#)? Un coût aussi astronomique mérite une enquête approfondie, surtout lorsque le gouvernement s'engage à dépenser plus de 870 millions pour rénover le Stade.

Par ailleurs, aucune étude indépendante n'a été produite pour évaluer les coûts d'une troisième liaison entre Lévis et Québec.

Un directeur parlementaire du budget pourrait également nous permettre de faire la lumière sur le poids qu'aura sur les finances publiques l'interdiction des nouvelles voitures à essence, diesel et hybrides en 2035. Alors que le gouvernement fédéral a déjà chiffré cette transition, en fonction de son propre règlement, à près de 300 milliards d'ici 2040²⁷, le gouvernement québécois, qui applique un règlement similaire, n'a pas chiffré l'impact budgétaire ou économique.

27. <https://financialpost.com/commodities/energy/electric-vehicles/canada-ev-transition-cost-300-billion-2040#:~:text=Canada's%20electric%2Dvehicle%20transition%20could,released%20by%20Natural%20Resources%20Canada>

Rappelons également que la création d'un DPB provincial a rassemblé tous les députés de l'Assemblée nationale en 2019, lorsqu'une [motion](#) proposée par une coalition de partis d'opposition a été adoptée à l'unanimité afin de créer le poste.

Mentionnons également que le rôle du DPB à Ottawa a été élargi en [2017](#) pour inclure une évaluation non partisane du coût des programmes proposés pendant les campagnes électorales.

Un DPB provincial serait certainement utile lors des élections provinciales, pour aider les Québécois à connaître le coût réel des promesses qui leur sont faites.

Le directeur parlementaire du budget est un organe crucial à Ottawa, et nous ne pouvons ignorer qu'un tel rôle aurait un impact tout aussi important sur la politique québécoise.

Les contribuables québécois méritent d'avoir un chien de garde qui veille sur leur portefeuille.

Stimulus fiscaux

Lors de son discours d'ouverture de la [43e législature](#), le Premier ministre a martelé, avec raisons, l'importance de créer de la richesse afin que le Québec réduise ses écarts de richesse avec le reste du pays.

Il a également répété l'engagement de son gouvernement concernant les allègements fiscaux promis lors des dernières élections.

La Fédération canadienne des contribuables salue [la baisse d'impôt d'un point de pourcentage](#) pour les deux premiers paliers d'imposition, telle que livrée par le gouvernement lors du dernier budget.

Cet allègement fiscal très attendu permettra aux Québécois d'épargner jusqu'à 814 \$ sur leur facture d'impôt cette année.

La FCC salue également la décision du gouvernement d'éliminer le mécanisme du prix plancher sur l'essence, une autre mesure longuement recommandée par notre organisation et qui permettra aux consommateurs d'avoir des prix plus bas à la pompe.

D'autre part, le gouvernement du Québec s'est donné un horizon de 15 ans pour combler l'écart de richesse de [11,1 pour cent](#) qu'il entretient avec l'Ontario. Pour ce faire, le gouvernement a identifié l'accroissement de la productivité comme principal levier.

Et dans l'espoir d'augmenter la productivité, le gouvernement a identifié trois axes:

1. Stimuler la productivité des entreprises
2. Soutenir la création d'emploi
3. Maintenir la croissance de l'économie québécoise

En réduisant le fardeau fiscal des particuliers et des entreprises, le gouvernement du Québec peut accomplir ses deux objectifs: protéger le pouvoir d'achat des Québécois et soutenir la croissance de l'économie québécoise.

Il existe une importante littérature économique^{28 29 30 31 32} montrant un lien clair entre la réduction du fardeau fiscal et la croissance économique. Considérant que les Québécois et Québécoises ont le fardeau fiscal le plus élevé en Amérique du Nord, à [38,9 pour cent du PIB](#), stimuler l'économie québécoise ne peut attendre.

Les recommandations de cette section se concentreront donc sur la réduction du fardeau fiscal des Québécois et Québécoises afin d'accroître la prospérité de la province.

28. <https://academic.oup.com/qje/article-abstract/133/4/1803/4880451?redirectedFrom=fulltext>

29. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.20170241&from=f>

30. https://www.nber.org/system/files/working_papers/w20753/w20753.pdf

31. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/701424>

32. <https://www.jstor.org/stable/41789231>

Réduire la provinciales sur le carburant

Stimulation fiscale estimée à 1,2 milliard de dollars par an

Les automobilistes québécois paient des taxes sur l'essence et le diesel parmi les plus élevées du Canada.

Les prix élevés du carburant entraînent inévitablement une augmentation du coût de la vie. Et les taxes sur l'essence n'aident clairement pas. Il est estimé qu'une famille québécoise possédant deux voitures dépense chaque année près de 2000 \$ en taxes sur l'essence.

Pour remédier à ce problème, nous invitons le premier ministre François Legault à suivre l'exemple de certains de ses homologues provinciaux en réduisant la taxe provinciale sur l'essence.

Une réduction de 50 % de la taxe provinciale sur les carburants permettrait aux Québécois d'économiser environ 1,2 milliard de dollars en 2025-26.

Cette mesure s'inspire de celle proposée par les gouvernements du Manitoba, de l'Ontario et de Terre-Neuve-et-Labrador, qui ont tous accordé et maintiennent une réduction de leur taxe provinciale sur l'essence.

La taxe provinciale sur les carburants doit être réduite. Pour un litre d'essence, les automobilistes québécois paient 64 cents, soit environ 38 % du coût total, uniquement en taxes.

À Montréal, les conducteurs paient 67 cents par litre en taxes, soit environ 39 % du coût total.

Les taxes sur l'essence et le diesel augmentent le coût des produits dont les familles ont besoin.

En réduisant la taxe provinciale sur les carburants de 50 %, une famille conduisant un véhicule polyvalent (Dodge Caravan, Hyundai Santa Fe, etc.) pourrait économiser 7

dollars par plein, soit jusqu'à 350 dollars pour une année entière, par véhicule (en calculant un plein par semaine).

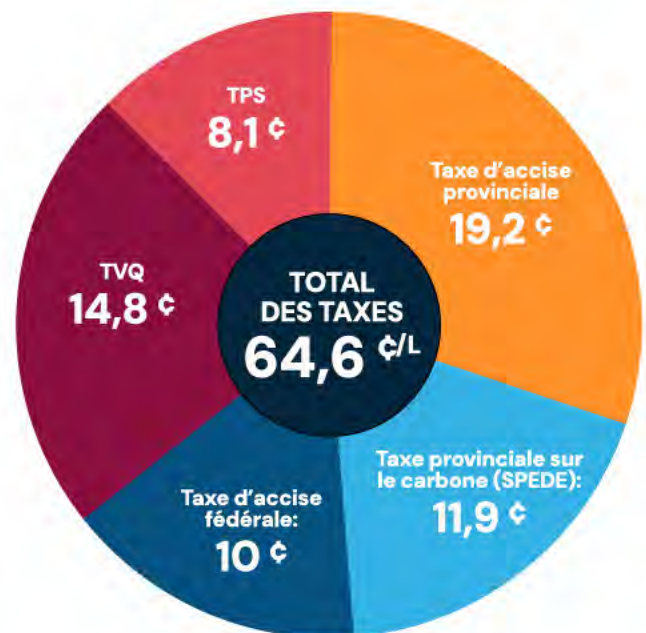
Des coûts de transport plus élevés entraînent une augmentation des coûts des biens et des services, ce qui gonfle le prix final payé par les consommateurs.

Elles sont également régressives, ce qui signifie que les ménages à faible revenu consacrent une part plus importante de leur revenu aux taxes sur les carburants que les ménages à revenu plus élevé.

Il est fondamentalement erroné d'obliger les familles qui ont le plus besoin d'aide à payer le plus de taxes sur les carburants.

Nous demandons au gouvernement de saisir cette opportunité et de donner un répit aux automobilistes du Québec.

Taxes sur l'essence au Québec



38 % de votre facture part en taxes!

Mettre fin à l'application de la TVQ sur les taxes spécifiques

Stimulus fiscal estimé : 263 millions de dollars en stimulus fiscal

Lorsque les Québécois et Québécoises achètent des produits et services soumis à une taxe spécifique, tels l'alcool et les carburants, ils se trouvent dans une situation où ils paient une taxe de vente sur le montant de taxe incluse dans le prix de leur produit. Cela crée une situation connue comme une « taxe sur la taxe. »

Ce phénomène de double imposition contrevient au principe même de la taxe à la consommation, où ce n'est plus que le produit ou le service consommé qui est taxé, mais bien la ponction fiscale initiale effectuée. Chaque année, ce phénomène coûte des centaines de millions de dollars aux Québécois et Québécoises, et ce peu importe leur niveau de revenu.

Afin de dresser un meilleur comparatif, l'année budgétaire 2023-24 a été sélectionnée pour dresser un estimé plus fidèle des revenus tirés de cette double taxation.

À titre indicatif, l'application de la taxe de vente du Québec sur les taxes spécifiques a coûté 272 millions de dollars aux ménages québécois en 2023-24.³³

Taxe	Revenu (en millions)
Taxe sur les carburants	2157 \$
Taxe sur les boissons alcooliques	618 \$
TOTAL :	2 775 \$
Revenus de TVQ tirés de la double-taxation :	263 \$

Source : Comptes publics 2023-2024, volume 1 (en million de dollars)

En 2023-24, le gouvernement a récolté près de 2,7 milliards de dollars à l'aide de ses taxes spécifiques sur l'alcool et les carburants.³⁴ Cela implique 263 millions de dollars en revenus de taxe de vente du Québec facturée sur les taxes spécifiques.

Cette double taxation ne s'applique pas dans toutes les provinces canadiennes. Les citoyens de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ne paient aucune taxe de vente provinciale facturée sur leurs taxes spécifiques.³⁵

Nous recommandons au gouvernement du Québec d'effectuer le calcul de la taxe de vente du Québec sur le prix de vente avant l'application de ses taxes spécifiques. Nous estimons que cela permettrait aux contribuables québécois d'épargner 263 millions de dollars par année.

33. http://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Comptespublics/fr/CPTFR_vol1-2021-2022.pdf

34. https://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Comptespublics/fr/CPTFR_vol1-2022-2023.pdf

35. http://www.taxpayer.com/media/2020_CTF_GTHD_FRENCH.pdf

Remplacer les subventions aux entreprises par une réduction de l'impôt corporatif pour stimuler la croissance

Impact estimé : 5,5 milliards en épargne budgétaire et 5,5 milliards en stimulus fiscal

Pour combler son écart de richesse avec l'Ontario, le gouvernement du Québec a choisi de miser sur l'amélioration de la productivité.

Cela signifie soit créer des emplois à plus forte valeur ajoutée ou trouver un moyen d'augmenter le taux de productivité et la plus-value des emplois existants. Dans tous les cas, cela passe par la stimulation de l'investissement privé.

Il est important de noter que les subventions – directes ou indirectes – ne sont pas l'outil le plus efficace dont les gouvernements disposent afin d'attirer des entreprises et aider à la création de nouveaux emplois. Lorsque les chefs d'entreprise choisissent où relocaliser ou étendre leurs activités, ils ont tendance à se préoccuper davantage de la rentabilité à long terme que de la disponibilité de subventions ponctuelles.³⁶

D'autres facteurs tels le fardeau réglementaire, le niveau d'éducation de la main-d'œuvre, la disponibilité d'infrastructures de transport et l'accès aux marchés ont un bien plus grand impact dans une décision d'investissement qu'une offre de subvention ponctuelle aux frais des contribuables.³⁷

Les subventions sont en quelque sorte la cerise sur le sundae pour les entrepreneurs ayant déjà réalisé une analyse coût-bénéfice quant aux divers endroits viables où réaliser leurs projets.

La recherche économique réalisée aux États-Unis n'a trouvé aucune relation statistiquement significative entre les subventions aux entreprises et la croissance économique ou les niveaux de PIB per capita.³⁸

Ce qui est clair, en revanche, est que le taux d'impôt sur le revenu des entreprises, comparé aux juridictions voisines et concurrentes affecte la productivité d'une entreprise et, ultimement, sa rentabilité et sa vitesse de croissance.³⁹

Avoir des taux d'imposition compétitif permet d'attirer de nouvelles entreprises et les investissements directs qui y sont associés.⁴⁰ De surcroît, des taux d'imposition plus bas réduisent le coût du capital pour les créateurs d'emploi, permettant d'accroître leur capacité à réinvestir dans la croissance de leurs entreprises.⁴¹

Taux général d'imposition des sociétés dans les grandes provinces	
Juridiction	Taux général
Colombie-Britannique	12,0%
Québec	11,5%
Ontario	11,5%
Moyenne des grandes provinces	10,8%
Alberta	8,0%

Source : Sites web des gouvernements provinciaux

36. https://www.mercatus.org/system/files/farren_and_philpot_-_policy_brief_-_amazon_hq2_the_story_so_far_-_v1.pdf

37. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/cohen-1.pdf>

38. <https://medium.com/concentrated-benefits/florida-man-seeks-a-quarter-of-a-billion-dollars-6bb6fe36a96e>

39. <https://www.oecd.org/mena/competitiveness/41997578.pdf>

40. <https://www.oecd.org/mena/competitiveness/41997578.pdf>

41. https://files.taxfoundation.org/legacy/docs/TaxFoundation_FF477.pdf

Le premier ministre François Legault a répété lors de son discours d'ouverture de la 43^e législature d'ouverture que rattraper l'écart de richesse entre le Québec et l'Ontario faisait toujours partie de ses priorités.

Le taux d'impôt corporatif québécois se situant au même niveau que le taux prévalant en Ontario, il est clair qu'il n'aide pas à effectuer ce rattrapage, mais bien à maintenir l'écart existant.

Remplacer les subventions directes et indirectes aux entreprises par des baisses de l'impôt corporatif, de façon neutre monétairement procurerait un autre avantage, soit celui de réduire les distorsions économiques associées aux mesures financières ciblées.⁴²

La relance économique québécoise et son rattrapage avec l'Ontario ne doivent pas reposer sur les espoirs de croissance de quelques secteurs ciblés mais bien sur la croissance de chaque secteur de son économie, ainsi que la création d'emplois bien rémunérés qui y est associée.

Selon nos calculs, éliminer les subventions aux entreprises permettrait aux contribuables d'épargner 5,46 milliards de dollars en se basant sur les comptes publics 2023-2024.^{43 44}

Afin de s'assurer que cette épargne puisse contribuer à stimuler l'économie québécoise, nous recommandons qu'elle soit accompagnée par une réduction équivalente de l'impôt sur le revenu des sociétés. Cela représenterait une diminution de 1,9 points du taux applicable pour les petites entreprises et de 5 points du taux général.⁴⁵

Il est important de noter que cela ferait du Québec la province avec le taux d'impôt des sociétés le plus attractif au Canada.

42. https://www.jec.senate.gov/public/_cache/files/fe2eafaa-f355-462f-b515-15ad4a8f5e74/the-inefficiency-of-targeted-tax-policies-april-1997.pdf

43. https://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Comptespublics/fr/CPTFR_vol1-2022-2023.pdf (p.113)

44. https://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Comptespublics/fr/CPTFR_vol2-2022-2023.pdf (p.36)

45. <https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/impots/impot-des-societes/declaration-de-revenus-des-societes/calcul-de-limpot-sur-le-revenu-dune-societe/>

Une législation pour protéger les contribuables

Stimulus fiscal estimé : Inconnu

Les Québécois devraient pouvoir voter avant que les politiciens augmentent leurs impôts.

Trop souvent, les élus et les fonctionnaires concoctent des hausses de taxes sans consulter les contribuables.

Malheureusement, un vote tous les quatre ans ne suffit plus. Toutefois, certaines juridictions ont trouvé une solution pour protéger les contribuables entre chaque élection.

Que diriez-vous si les contribuables pouvaient voter par référendum chaque fois que leur gouvernement proposait une nouvelle taxe ou une hausse d'impôt ?

Ça vous semble révolutionnaire ? Pourtant, c'est ainsi que fonctionne une Loi sur la protection des contribuables.

Lors des élections de 2018, le premier ministre François Legault avait exprimé son intention d'alléger le [fardeau fiscal](#) des contribuables.

Six ans plus tard, après avoir [harmonisé les taxes scolaires](#), plafonné les [tarifs gouvernementaux](#) et [réduit les impôts](#), il est temps pour Legault de réfléchir à son héritage politique auprès des contribuables.

C'est la meilleure façon de s'assurer que les prochains gouvernements ne videront pas les poches des contribuables dès leur arrivée.

Cette législation est plus que nécessaire au Québec. Certains politiciens estiment que les contribuables ne paient pas assez, et notre province a un passé chargé de trahison fiscale.

Les politiciens cachent leurs intentions d'augmenter les taxes jusqu'à leur élection. Il leur arrive même de profiter d'une réduction d'impôts d'un autre palier gouvernemental pour imposer une hausse.

Par exemple, le gouvernement de Jean Charest a augmenté à deux reprises [la TVQ](#) en réponse à la réduction de la TPS. Ces hausses ne faisaient pas partie de leur plateforme électorale, mais elles ont tout de même eu lieu.

Entre 2008 et 2012, la TPS est passée de sept pour cent à cinq pour cent. Pour compenser, Charest a d'abord augmenté la TVQ de 7,5 % à 8,5 % en [janvier 2011](#), puis à [9,5 % en 2012](#).

Avec une Loi sur la protection des contribuables, Jean Charest aurait été obligé de tenir un référendum avant d'augmenter la TVQ à deux reprises.

Ce problème n'est pas uniquement québécois, car plusieurs provinces canadiennes ont imposé des hausses de taxes surprises sans consulter les électeurs.

Au Québec, François Legault doit veiller à la protection des portefeuilles des contribuables sur le long terme pour sauvegarder son héritage politique.

Son gouvernement devrait introduire une législation robuste empêchant les politiciens d'augmenter les taxes sans l'approbation des électeurs.

Pour l'instant, le gouvernement de cette législature a évité de piger dans les poches des contribuables. Il a [réduit l'impôt sur le revenu de un pour cent](#) pour les deux premières tranches, en vigueur depuis juillet 2023.

Plusieurs partis politiques se sont opposés à cette réduction. Une loi sur la protection des contribuables les empêcherait de l'annuler s'ils formaient un gouvernement.

Le Canada a un modèle de réussite dans ce domaine :
[l'Alberta](#).

L'Alberta a une législation qui empêche tout gouvernement d'augmenter les taxes sans l'approbation des électeurs par référendum. Cette législation a empêché l'introduction d'une taxe de vente provinciale.

Le Manitoba a également une législation de protection des contribuables depuis deux décennies, qui exige des référendums pour toute augmentation des impôts sur le revenu, des taxes de vente ou des charges sur la masse salariale.

Lorsque l'ancien premier ministre Greg Selinger a contourné cette [loi](#) pour augmenter la taxe de vente provinciale, il a été écrasé lors des élections suivantes.

Legault devrait s'inspirer de l'Alberta et du Manitoba et introduire une législation qui punirait les politiciens qui tentent d'augmenter les impôts sans l'appui de la population.

L'histoire prouve qu'on ne peut pas laisser aux politiciens un chèque en blanc pour quatre ans, et les électeurs doivent pouvoir stopper les hausses de taxes surprises.

Une loi de protection des contribuables pourrait protéger de nombreuses générations de Québécois. Legault doit saisir cette opportunité.

Conclusion

La situation budgétaire du Québec demeure une source d'inquiétude. Avec un déficit record de 11 milliards et une dette directe de 245 milliards, le gouvernement du Québec doit faire ce qui est nécessaire pour équilibrer les finances publiques.

Considérant que la rémunération des employés représente 48 sous sur chaque dollar que le gouvernement du Québec dépense, il est nécessaire de réduire les dépenses de rémunération pour résorber cet écart. Réduire les effectifs en ayant pour objectif le niveau pré-pandémique permettra au gouvernement de réaliser des économies substantielles.

Réviser le mode de calcul des comparatifs de rémunération de l'Institut de la statistique du Québec permettra aussi de donner un meilleur aperçu du traitement des employés du gouvernement par rapport à celui des travailleurs occupant des postes équivalents dans le secteur privé. L'implantation d'une liste de la transparence salariale (« Sunshine list »), quant à elle, permettra aux contribuables québécois de savoir ce pour quoi ils paient.

Pour combler son écart budgétaire à long terme et mettre fin à son déficit structurel, le gouvernement du Québec doit identifier des sources d'économie dans l'appareil gouvernemental. Mener un exercice de révision des programmes, avec pour objectif la réduction des dépenses, permettra d'identifier des sources d'épargne.

Afin d'aider l'économie de la province à croître davantage, le gouvernement doit favoriser un environnement fiscal compétitif. Remplacer les subventions aux entreprises par des baisses d'impôt encouragera l'investissement et la création d'emplois,

sans privilégier certaines industries aux dépens d'autres. De plus, annuler la hausse de l'impôt sur les gains en capital est essentiel pour éviter d'alourdir davantage le fardeau fiscal des entrepreneurs, des épargnants et des investisseurs, au moment où la compétitivité du Québec doit être renforcée face à des défis économiques grandissants.

La réduction de la taxe sur l'essence demeure une excellente opportunité pour venir en aide aux familles. L'Alberta, le Manitoba, l'Ontario et Terre-Neuve-et-Labrador ont tous offert des répit similaires qui ont été très bien reçus par les familles faisant face à la hausse du coût de la vie.

La mise en place d'un directeur parlementaire du budget à l'Assemblée nationale permettrait d'instaurer un véritable chien de garde des contribuables afin d'aider le gouvernement, les parlementaires et la population à avoir l'heure juste sur l'actualité économique, le coût réel des programmes publics et l'état des finances publiques à travers une analyse neutre et transparente.

Les recommandations formulées dans ce rapport permettraient de générer des économies budgétaires de 16 milliards de dollars et des allègements fiscaux de 8 milliards de dollars par an, notamment en annulant la hausse de l'impôt sur les gains en capital. Ensemble, ces mesures contribueraient à une épargne budgétaire nette de 8 milliards de dollars, plaçant le Québec sur la voie d'un avenir financier plus sain et durable.



Recommandations prébudgétaires 2025-2026

Mesures prioritaires

Pour l'économie québécoise, les investissements dans les infrastructures de transport collectif ont des retombées bien documentées, et nettement supérieures à celles qui découlent des investissements dans le réseau routier. Pour assurer la prospérité du Québec dans une économie incertaine, il est temps d'investir au bon endroit.

Appuyer les initiatives métropolitaines et municipales pour diversifier les revenus

Les taxes locales sur l'immatriculation et l'essence sont des initiatives qui reflètent l'engouement de certaines populations à améliorer leur service de transport collectif local. Le gouvernement doit encourager ce désir d'autonomie mutuellement bénéfique, et non l'entraver. [Lisez la suite \(p.11\)](#)

Conclure le Chantier sur le financement pour retrouver l'autofinancement du FORT

Les délais inexplicables du Chantier sur le financement de la mobilité durable conduisent au renflouement du Fonds des réseaux de transports terrestres (FORT) par les revenus généraux pour éviter le déficit. Pourtant, la Loi sur l'administration financière exige que le FORT soit autofinancé. La situation doit être rectifiée pour assurer le bon fonctionnement des réseaux de transports, tant le réseau routier et les transports collectifs. [Lisez la suite \(p.6\)](#)

Assurer le maintien des actifs

Avec 28,3 G\$ au PQI 2024-2034, jamais le gouvernement n'a autant investi dans le maintien du réseau routier. Le métro de Montréal et d'autres infrastructures de transport collectif présentent les mêmes défis que les infrastructures routières, mais doivent se contenter de 2,4 G\$ — en baisse de 50 % comparé à il y a 5 ans (lorsqu'ajusté à l'inflation). Des investissements sont urgemment requis pour préserver la fiabilité et l'attractivité de la plus importante infrastructure de transport du pays. [Lisez la suite \(p.18\)](#)

Renouer avec la croissance

L'absence de croissance de l'offre de service au financement pluriannuel 2024-2029 ne témoigne pas d'une rigueur budgétaire, mais bien d'une mise à risque de la qualité de vie et de la prospérité du Québec qui coûtera cher à long terme, en plus de contrevenir aux politiques gouvernementales. Pourtant, quelques mesures clés suffiraient afin de trouver l'ambition nécessaire. [Lisez la suite \(p.3\)](#)



Une mission loin d'être accomplie

Les besoins ne sont pas satisfaits et la mobilité pourrait empirer avec l'entente de financement actuelle.

La congestion causée par un nombre croissant de véhicules, malgré des prix en forte hausse, coûte très cher aux ménages et aux entreprises. **C'est la qualité de vie et la prospérité économique du Québec qui sont freinées par un manque d'ambition institutionnel en mobilité durable.**

Avant de pouvoir déclarer mission accomplie, les besoins doivent être identifiés, des solutions élaborées et le financement concrétisé. Dans un contexte marqué par la hausse du coût de la vie et la préparation face aux changements climatiques, un simple maintien de l'offre de service actuelle constitue un échec collectif. Le financement pluriannuel 2024-2029 évite le pire, mais force les sociétés de transport collectif à accepter une entente de stagnation, possiblement de dégradation si les optimisations ne se concrétisent pas à la hauteur des attentes gouvernementales.

Les leviers pour renouer avec la croissance sont pourtant bien connus du gouvernement à travers le Chantier sur le financement de la mobilité durable, entamé il y a déjà cinq ans. Année après année, l'Alliance TRANSIT partage des recommandations qui s'y retrouvent en bonne partie.

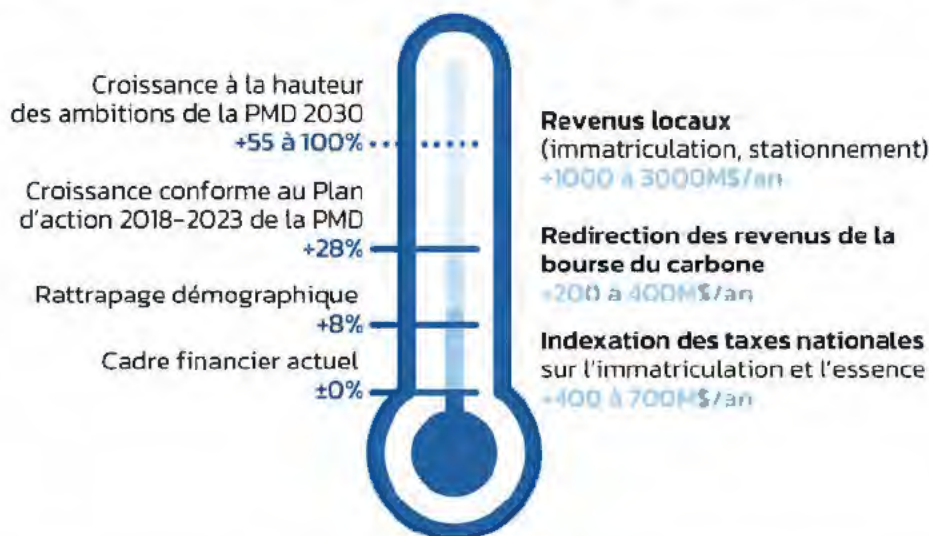
Tous les arguments rationnels favorisent un virage vers la mobilité durable, avec le transport collectif comme pilier fondamental du changement. La tergiversation au nom de l'équilibre budgétaire dissimule nécessairement un désintérêt pour la prospérité à long terme, pour l'abordabilité, la productivité et la résilience.



3 sources existantes à bonifier pour garantir l'ambition

Les besoins en transport collectif sont déjà connus au Québec. Lier les nouvelles mesures de financement aux cibles d'amélioration des services favorisa leur acceptabilité sociale. C'est pourquoi nous avons préparé pour la première fois **un baromètre des possibles, permettant de réaliser les ambitions déjà affichées dans la Politique de mobilité durable.**

Estimation des besoins financiers pour développer les services de transport collectif



Ces estimations assument aucune contribution gouvernementale additionnelle, aucune contribution municipale additionnelle, aucune contribution des usagers et usagères additionnelle ou même achalandage additionnel, bien que ce dernier soit non négligeable. Les seuils présentés pourraient donc être aisément dépassés advenant une bonification des sources de revenus traditionnelles. En revanche, les coûts d'immobilisation nécessaires ne sont pas considérés, mais les investissements d'infrastructures prévus au PQI pourraient être accélérés à l'aide de ces sources de revenus. Chose certaine, une bonification substantielle de l'offre de service pourrait être réalisée avec un coût d'immobilisation moindre, simplement par l'exploitation accrue des infrastructures existantes et de leur modernisation. (voir la [recommandation sur le maintien des actifs](#), p.18)

À titre de référence, la période 2007-2015 a vu une offre bonifiée de 32 % et une hausse immédiate de l'achalandage de 15 %. Le Plan d'action de la Politique de mobilité durable 2018-2023 prévoyait une croissance annuelle de l'offre de service de 5 %, soit 28 % en cinq ans.

Le rythme demandé par l'Alliance TRANSIT lors d'une conférence de presse avec les partis de l'opposition est plutôt de 7 %. Après 10 ans, cela permettrait de doubler le service, soit une demande partagée par les leaders économiques, sociaux et environnementaux du collectif G15+.

Un investissement aux retombées transversales

Le transport collectif permet non seulement de réduire dramatiquement le coût de la mobilité lorsqu'utilisé, mais réduit la congestion routière ralentissant l'ensemble des usagers et usagers de la route — automobilistes solos, en covoiturage, camions de livraison, autobus, ambulances, camions de pompiers et véhicules policiers. **Investir en mobilité durable permet ainsi à l'ensemble de la société de se déplacer plus rapidement, à moindre coût** — vers une productivité accrue. Selon une étude ontarienne de 2018, investir un million en transport collectif génère 29 M\$ en croissance du PIB¹, alors que les investissements dans le réseau routier auraient même pour effet de freiner la croissance.

Plus grande part du budget québécois, **le budget pour la santé pourrait être réduit en réduisant l'usage de la voiture**. Les polluants atmosphériques sont liés à l'asthme, les particules fines à des troubles comportementaux, la sédentarité à l'obésité et de nombreux autres enjeux.

L'électrification des transports offre une solution partielle, mais pose un défi d'approvisionnement énergétique de taille. Hydro-Québec estime effectivement² que c'est le tiers de la puissance ajoutée qui sera destinée en 2035 aux véhicules électriques. Tout comme les réductions d'émissions de GES (recommandation 3), les gains énergétiques en mobilité sont décuplés par les répercussions en aménagement du territoire. **En combinant mobilité et densification, les besoins énergétiques d'un ménage peuvent être réduits de 60 %**.³

Le transport collectif est incontournable pour débloquer les nombreux bénéfices associés à la densification, notamment la réduction des distances parcourues, des coûts d'infrastructures locales, une meilleure résilience face aux aléas climatiques et les besoins énergétiques.

Moins tangible, mais tout aussi fondamentale, **une mobilité abordable et accessible est un vecteur d'équité sociale, d'autonomie** des jeunes et moins jeunes, contribuant au bien-être collectif comme peu d'autres investissements le peuvent.

Investir dans le transport collectif, c'est investir dans un Québec en santé, prospère, résilient et équitable.

¹ Pereira AM, Pereira RM (2018) On the effects of infrastructure investment on economic performance in Ontario. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*.

² T. Gerbet (29 janvier 2024). *La demande des véhicules électriques dépasse les prévisions d'Hydro-Québec*. Radio-Canada.

³ *L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce*. Vivre en ville, 2013.

Recommandations contenues dans le document

Une mission loin d'être accomplie.....	2
À très court terme : Planifier aujourd'hui.....	6
1 — Conclure le Chantier sur le financement de la mobilité durable.....	6
2 — Retrouver l'autonomie du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)	7
3 — Planifier à la hauteur des besoins.....	9
3.1 Adopter une nouvelle cible de développement.....	9
3.2 L'angle mort du transport régional et interrégional	9
3.3 Planifier au-delà de 2030.....	10
À court terme : Bonifier les sources de financement existantes	11
4 — Appuyer les initiatives locales et régionales.....	11
4.1 Droit d'immatriculation supplémentaire.....	11
4.2 Taxe additionnelle sur le litre d'essence.....	12
4.3 Tarification du stationnement sur rue et taxation des stationnements privés.....	12
4.4 Développement immobilier	13
5 — Face à l'inflation, effectuer un rattrapage et une indexation des taxes provinciales sur les carburants et sur l'immatriculation	13
6 — Des revenus du marché du carbone confisqués au transport collectif.....	14
À moyen terme : Diversifier les sources de financement.....	16
7 — Élaborer un projet-pilote de tarification kilométrique en continuation de la taxe sur les carburants.....	16
8 — Mettre à contribution les employeurs.....	17
8.1 Fournir plutôt que rembourser l'abonnement.....	17
8.2 Multiplier les lignes desservant les pôles d'emplois avec les employeurs.....	17
8.3 Promouvoir la mobilité durable du plus grand employeur : le gouvernement.....	17
En continu : Rationaliser les investissements en mobilité	18
9 — Des actifs en bon état sont des actifs efficaces.....	18
10 — Restreindre les investissements du réseau routier au maintien des actifs.....	19
11 — Respecter les engagements pris en mobilité durable	20
12 — Poursuivre un chantier sur les coûts du transport collectif.....	22

À très court terme : Planifier aujourd'hui

Le cycle de compression budgétaire et le financement 2025–2029 conclu en décembre forcent de constater l'inacceptable : **l'entente ne prévoit pas de développement de l'offre majeur d'ici 2030**, hormis l'ouverture du REM. Cette stagnation est nécessairement incohérente avec la Politique de mobilité durable (PMD) 2030⁴ et le Plan pour une économie verte (PEV) 2030⁵, **les principales cibles en transport collectif seraient donc hors de portée**. L'« aide financière » constitue un recul sur les engagements de mobilité durable du gouvernement et un recul de l'offre réelle face à une croissance démographique.

Même à défaut de réaliser des investissements structurants, **le gouvernement peut et doit exercer son rôle de leadership par une planification structurante**. Effectivement, les périodes de creux économiques sont souvent l'opportunité d'entamer une planification d'ensemble cohérente, tant pour réfléchir au réseau de mobilité terrestre qu'à son financement, ainsi que de lancer des projets pilotes innovants face aux contraintes.

1 — Conclure le Chantier sur le financement de la mobilité durable et appliquer progressivement les recommandations

Aucune planification ou vision ne peut se concrétiser sans un financement adéquat et prévisible.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable a déjà fait une part importante du travail avec le Chantier sur le financement de la mobilité durable, entamé en 2019 et qui a mené à un rapport synthèse en 2021⁶. À plusieurs égards, les recommandations de TRANSIT vont dans le même sens que celles identifiées par le MTMD dans ce rapport. Un nouveau rapport visant à prioriser les mesures à mettre en œuvre a été remis à la ministre à l'automne 2024, mais n'a pas été rendu public. Il est essentiel de réparer le modèle de financement pour assurer la pérennité des réseaux de transport.

⁴ La Politique de mobilité durable 2030 (PMD) vise notamment une réduction de l'auto-solo, de la congestion, des dépenses des ménages en transport, du temps de déplacement et des émissions de GES. ([MTMD, 2018](#))

⁵ Le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) vise la réduction des émissions de GES, notamment par la réduction des besoins de déplacements à la source – impossible sans « multiplier les projets de transport collectif » (M. Legault). ([MELCC, 2020](#))

⁶ [Chantier sur le financement de la mobilité durable](#)

2 — Retrouver l'autonomie du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)

La tergiversation à compléter le Chantier sur le financement de la mobilité durable force le FORT à être subventionné pour éviter le déficit, malgré une obligation légale d'être autofinancé en vertu de la Loi sur l'administration financière. La situation doit être rectifiée rapidement pour assurer le bon fonctionnement du réseau de transport collectif tout comme du réseau routier, dans le respect des contribuables.

La stagnation des revenus de la taxe sur le carburant est un problème pour le Fonds du réseau terrestre (FORT), légalement requis d'être autofinancé, à moins de dépendre de crédits budgétaires croissants et à perpétuité.⁷ Depuis 2020, le portefeuille ministériel contribue davantage que les droits et permis au FORT.

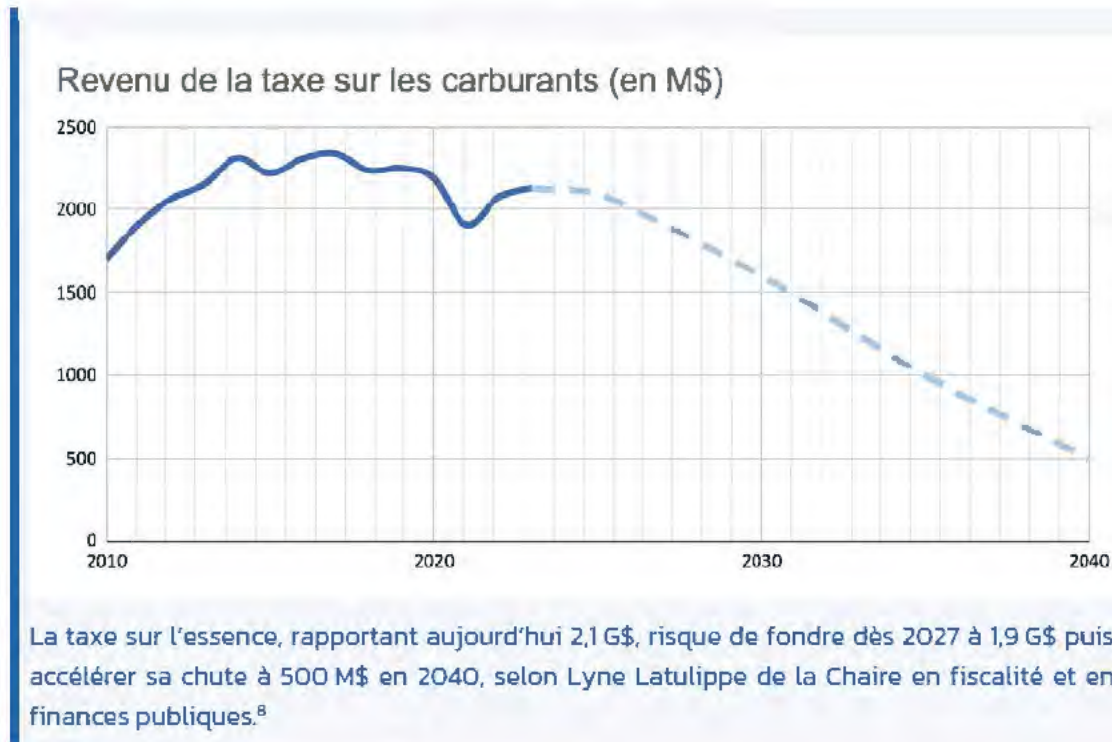
Revenus du FORT (M\$, 2016-2025)



La stagnation des revenus est principalement causée par les revenus de la taxe sur l'essence qui sont appelés à graduellement disparaître avec l'électrification des transports, creusant l'écart avec les dépenses bien au-delà de l'inflation.

⁷ Le FORT reçoit depuis quelques années des crédits budgétaires du FECC (Fonds d'électrification et de changements climatiques) pour compenser. Le déficit est projeté directement dans le Budget 2023–2024, p. H23. Ministère des Finances du Québec (2023)

Le rapport de l'Alliance TRANSIT *Analyse budgétaire du financement des réseaux de transports au Québec depuis 2013* et le rapport ministériel *Chantier sur le financement de la mobilité* détaillent cet enjeu et concluaient avant même la pandémie que de nouvelles sources de revenus doivent être mises en place rapidement.



À court terme, indexer les taxes nationales sur l'essence, l'immatriculation et bonifier la contribution du marché carbone permettrait de résoudre le problème.

À moyen terme, une tarification kilométrique devra être explorée pour remplacer le rôle de la taxe sur les carburants comme tarification à l'utilisation, en continuité de la perspective utilisateur-payeur de la taxe sur les carburants.

⁸ [Mesures écofiscales appliquées au Québec : Diversité, importance et enjeux](#). Présentation de Lyne Latulippe, p.12. (2023)

3 — Planifier à la hauteur des besoins

Que ce soit pour améliorer l'abordabilité, la compétitivité, la santé publique, la résilience économique, réduire les besoins énergétiques, les inégalités, répondre aux besoins et aux ambitions en matière de transport collectif passe par une planification claire.

3.1 Adopter une nouvelle cible de développement

La bonification annuelle de l'offre de service est traditionnellement l'indicateur de choix pour chiffrer l'ambition, fixée à 5 % dans le Plan d'action 2018-2023 de la PMD 2030 et demandée et dans les demandes de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et des partis d'opposition⁹. TRANSIT recommande plutôt une hausse de 7 % pour rattraper le retard des dernières années, mais l'important est d'établir une cible claire afin d'avoir une planification prévisible des besoins financiers.

Extrait de la Politique de mobilité durable (PMD) :

« Entre 2007 et 2015 [suite à l'adoption de la Politique québécoise du transport collectif], les efforts du gouvernement ont permis une augmentation de près de 32 % de l'offre de services de transport en commun, entraînant une hausse de l'achalandage de plus de 15 % sur la même période. »

3.2 L'angle mort du transport régional et interrégional

Une enveloppe conséquente devrait être prévue pour les déplacements interurbains et dans les milieux ruraux afin d'assurer une couverture minimale à l'échelle du Québec, plutôt que de forcer la population qui ne peut pas conduire à déménager.

Une cible de développement de l'offre peut d'ailleurs être atteinte à un coût moindre dans les milieux sous-desservis. Par exemple, **seulement 200 M\$ par an permettraient une hausse de l'offre de service de 25 % à l'extérieur du territoire de l'ARTM.**

Entre les pôles urbains, les lignes existantes permettent d'effectuer un transfert modal, mais ne bénéficient pas de soutien national. Si une enveloppe était consacrée au transport interurbain, le service pourrait doubler.¹⁰

⁹ [Moins de financement pour le transport collectif, c'est inquiétant, disent les partis d'opposition à Québec](#), Noovo, 2024.

¹⁰ Le budget total des autocars interurbains au Québec était d'environ 300M\$ en 2018, presque entièrement couvert par ses usagers et usagères et la ligne Via Rail coûtait 122 M\$ à opérer en 2023, les voyageurs couvrant les deux-tiers. Si la moitié des nouveaux services était payée par les tarifs, une subvention de 215 M\$ permettrait de doubler l'offre actuelle. (IRS, 2023; [Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins](#) et Via Rail, 2024; [Rapport annuel 2023](#))

3.3 Planifier au-delà de 2030

L'horizon 2030 peut aujourd'hui être qualifié de court terme, bien que le Plan d'action 2025–2030 de la PMD se fasse toujours attendre. Peu importe son contenu, ce dernier sera insuffisant pour offrir de la prévisibilité au-delà d'un **horizon de cinq ans**. Pour assurer la cohérence et l'efficacité des investissements, la suite de la PMD doit être élaborée dans un horizon 2040 qui s'inscrit idéalement dans une vision 2050. À travers le monde, **les gouvernances les plus efficaces sont souvent tenues d'avoir un plan d'action d'au moins dix ans et une vision de 20 ou 30 ans**.

Effectivement, la planification devrait offrir prévisibilité et cohérence à des projets qui prennent déjà au moins 5 ans, souvent 10, entre l'annonce et l'ouverture. Cette prévisibilité est nécessaire pour permettre une planification intégrée et prioriser les projets à réaliser.

Ces documents devraient s'orienter autour d'un objectif mesurable et tangible, comme la réduction des kilomètres véhiculaires parcourus.

Objectifs de réduction des kilomètres véhiculaires parcourus¹¹

- Colombie-Britannique : 25 % en 10 ans, d'ici à 2030.
- Californie : 25 % d'ici à 2030.
- Écosse : 20 % d'ici à 2030.
- Irlande : 20 % d'ici à 2030.
- Nouvelle-Zélande : 20 % d'ici à 2035.

¹¹ [Mettre l'épaule à la roue pour le transport collectif, Équiterre, 2024.](#)



À court terme : Bonifier les sources de financement existantes

4 — Appuyer les initiatives locales et régionales

Le gouvernement a raison d'estimer qu'il n'est pas entièrement responsable de l'exploitation du transport collectif et que les régions ou municipalités ont un rôle financier plus grand à jouer. Effectivement, les municipalités possèdent déjà certains outils fiscaux qu'elles gagneront à utiliser davantage pour financer les transports collectifs. Les mairesses et maires ont la responsabilité de se prévaloir de ces leviers dans une planification de mobilité intégrée afin d'offrir un service attrayant et essentiel à la population. En revanche, le gouvernement demeure l'unique responsable d'encadrer les règles de financement, d'encourager l'autonomie locale et régionale et bien sûr de promouvoir la mobilité durable à l'échelle nationale.

4.1 Droit d'immatriculation supplémentaire

Un jalon important en ce sens s'est concrétisé grâce à la nouvelle capacité locale et régionale d'instaurer une taxe sur l'immatriculation hors du Grand Montréal. Nous saluons l'instauration de ce levier et son adoption par plusieurs villes, mais déplorons les entraves et **commentaires désobligeants** des élus. **L'autonomie ne peut pas être encouragée d'une main et obstruée de l'autre simultanément** — le gouvernement doit inciter la multiplication des droits d'immatriculations régionaux ou locaux et minimiser les irritants **bureaucratiques**. Plus les municipalités adoptent une taxe locale sur l'immatriculation, plus l'offre de service peut croître sans financement national, plus le Québec se rapproche de ces cibles de mobilité durable.

Les taxes sur l'immatriculation entrées en vigueur en 2025 à Gatineau, Québec, Sherbrooke et dans la MRC de La Rivière-du-Nord devraient générer plus de 40 M\$. Ce montant aurait normalement permis une hausse de l'offre de service pour la moitié du Québec d'au moins 5 %, en absence de manque à gagner.



4.2 Taxe additionnelle sur le litre d'essence

Alors que les régions de Montréal, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine peuvent compter sur une taxe additionnelle sur l'essence pour financer leur transport collectif, le gouvernement empêche les régions de la Capitale-Nationale et du Bas-Saint-Laurent de se donner les moyens de développer leur offre de service de transport collectif. C'est une chose de parler au nom des contribuables à l'échelle du Québec, c'est une autre, **absolument inacceptable, de contredire la volonté locale, fruit d'une longue concertation des décideurs locaux.**

La taxe sur l'essence de 3 cents/litre du Grand Montréal n'a pas été indexée depuis 2010 et celle de 1 cent pour la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine depuis sa création en 2012. Hausser cette dernière à 2 cents permettrait jusqu'à 20 % de croissance de l'offre de service.¹²

Une taxe de 2 cents par litre d'essence souhaitée dans le Bas-Saint-Laurent permettrait jusqu'à une douzaine de nouvelles lignes¹³, mais a été refusée par le gouvernement, tout comme celle de la Ville de Québec.

À titre de référence, la taxe sur l'essence du Grand Vancouver est de 18,5 cents par litre et supporte près du quart de l'exploitation.

4.3 Tarification du stationnement sur rue et taxation des stationnements privés

L'espace de stationnement a un coût bien réel pour la collectivité. Une case sur rue coûte chaque année 1275 \$ d'entretien, d'espace et en construction.¹⁴ Un stationnement en surface hors rue, qu'il soit public ou privé, représente un important coût d'opportunité en développement, donc en recettes foncières, en plus de poser des enjeux d'écoulement des eaux et d'îlot de chaleur. C'est pourquoi plusieurs villes, dont Laval et Gatineau, ont récemment commencé à taxer le stationnement hors rue. À titre de référence, les taxes sur les stationnements de la Ville de Montréal génèrent environ 25 M\$ par an sans toutefois contribuer (directement) au transport collectif.

Tarifer davantage les stationnements dégage une source de revenus additionnelle tout en favorisant la mobilité durable, constituant une mesure écofiscale efficace.

¹² Doubler la taxe sur l'essence existante de 1 cent par litre permettrait de dégager 1,0 à 1,2 million par année face à un budget actuel de 5 M\$. [Une hausse de taxe sur l'essence réclamée par la RÈGIM](#)

¹³ [Québec dit non à une taxe sur l'essence pour financer le transport collectif | Radio-Canada](#)

¹⁴ [Livre blanc sur le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique](#). Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2023.

4.4 Développement immobilier

Les développements immobiliers conjoints à proximité de transport collectif structurant à haute fréquence comme le métro de Montréal ou le tramway de Québec doivent être encouragés non seulement comme source de revenus, mais comme source de clientèle pérenne. En ce sens, l'amendement du projet de loi 61 sur la création de Mobilité Infra Québec pour permettre le développement en partenariats aux sociétés de transport collectif a été un jalon important du gouvernement. L'Alliance a salué l'obtention de l'une des demandes principales dans son mémoire présenté lors des consultations parlementaires.

Nous invitons le gouvernement à être proactif pour encourager et faciliter les initiatives de valorisation immobilière, ajoutant des logements à des endroits de choix — tel qu'affirmé lors de l'étude du projet de loi créant Mobilité Infra Québec.

5 — Face à l'inflation, effectuer un rattrapage et une indexation des taxes provinciales sur les carburants et sur l'immatriculation

Pendant que les revenus stagnent, la moitié du réseau routier supérieur est en mauvais état et le déficit de maintien des infrastructures routières augmente rapidement — malgré des milliards en maintenance. La taxe québécoise sur le carburant, l'une des plus faibles de l'OCDE¹⁵, n'a pourtant pas été haussée depuis 2013, tout comme la contribution au transport en commun sur l'immatriculation, depuis 1992. Si la majorité des revenus issus d'un rattrapage de l'indexation allaient au transport collectif, **une hausse de 10 à 15 % de l'offre de service serait financée instantanément**. Une part pourrait aussi servir au maintien du réseau routier.

	Actuellement ¹⁶	Depuis	Ajusté pour l'inflation	Différence
Taxe sur l'immatriculation (30 \$)	92 M\$	1992	177 M\$ ¹⁷	85 M\$
Taxe sur les carburants (19,2 c/l)	2138 M\$	2013	2811 M\$ ¹⁸	673 M\$

À titre de référence, la taxe sur les carburants en Californie est d'environ 26 cents par litre et devrait s'accroître substantiellement dans les années à venir. La Colombie-Britannique est passée de 12,4 cents par litre en 2022 à 17,6 cents en 2024, devrait atteindre 41,6 cents en 2030 et s'ajoute à la

¹⁵ Mesures écofiscales appliquées au Québec. Diversité, importance et enjeux. Présentation de Lyne Latulippe, p.12. (2023)

¹⁶ Rapport annuel de gestion 2023-2024, p.38 et 80. Ministères des Transports et de la Mobilité durable (2024).

¹⁷ (2,06 % sur 32 ans = +91 %) Taux tiré de la banque du Canada. La taxe sur l'immatriculation (contribution au transport commun) de 30 \$ serait alors de 57 \$

¹⁸ (2,52 % sur 11 ans = +31,5 %) Taux tiré de la banque du Canada. La taxe sur l'essence de 19,2 cents serait alors de 25,2 cents par litre.

taxe régionale de Vancouver de 18,5 cents, entièrement dédiée à Translink¹⁹. Cette mesure est complémentaire à la recommandation précédente de faciliter et encourager l'instauration de majorations régionales.

Si la contribution sur l'immatriculation avait été indexée depuis 1992 et la taxe sur les carburants depuis 2013, **ce seraient 758 M\$ additionnels qui auraient pu être récoltés pour le seul exercice 2023–2024**, simplement en indexant ces revenus en fonction de l'inflation. Si la taxe sur les carburants avait été indexée dès 2013, 2,6 G\$ auraient pu être cumulés dans le FORT.

6 — Des revenus du marché du carbone confisqués au transport collectif

Les transports collectifs sont une stratégie efficace et structurante de réduction des émissions de GES et d'économie d'énergie puisqu'ils induisent la densification urbaine et la mobilité active.²⁰ Pourtant, la part minimale des recettes de la bourse carbone dédiée à la mobilité durable, a été réduite de 66 % à 25 % lors d'un **décret du gouvernement du Québec** en 2022.

La fin progressive du rabais à l'achat d'un véhicule électrique (programme Roulez vert) est une opportunité pour rectifier la situation. Ce programme représentait 471 M\$ dans la seule année 2024–2025.

Plutôt que de rediriger ces fonds vers la mobilité durable, le gouvernement prévoit réduire significativement la contribution prévue pour l'opération du transport collectif en faveur de l'électrification des autobus. Cette approche est contraire à l'approche réduire-transférer-améliorer (RTA) prônée par le Plan pour une économie verte et la Politique de mobilité durable. L'électrification des autobus est certes souhaitable, mais pas au coût de l'offre de service.

¹⁹ [Carbon Tax Act](#), Gouvernement de la Colombie-Britannique, 2022.

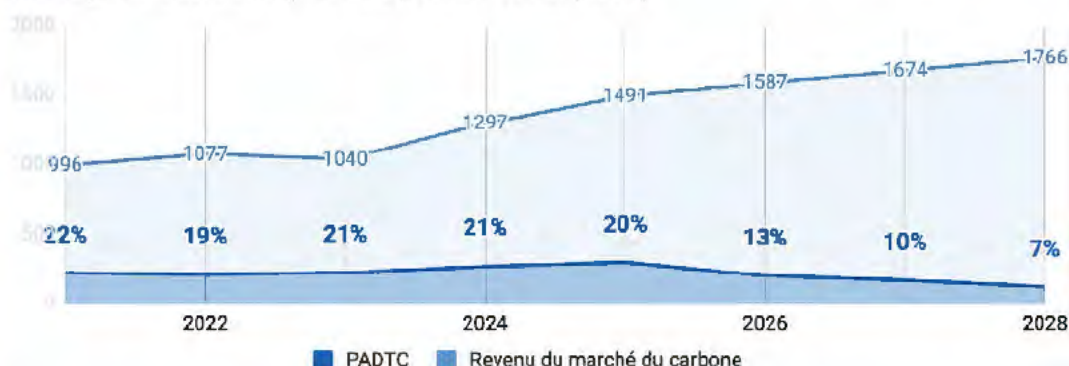
²⁰ [Quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans les régions métropolitaines des villes de Gatineau et de Québec-Lévis](#), 37p. Golder (2022)

Dans le Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte, les recettes totales anticipées de la bourse carbone sont de 8,0 G\$ sur cinq ans.

1059 M\$ y sont actuellement prévus pour l'opération du transport collectif (PADTC) en plus de 573 M\$ pour l'électrification des autobus, représentant avec le 188 M\$ pour la mobilité active (TAPU) **une part totale pour la mobilité durable de 23 %**. Cette part représente un net recul face à 2023-2028 (29 %) et n'est pas conforme au décret de 2022.

À titre d'exemple, part de 50 % du marché carbone représenterait une somme additionnelle de 2172 M\$ sur cinq ans, ou approximativement 434 M\$ par année.²¹

Part des revenus du marché carbone pour le développement du transport collectif (PADTC, 2021-2029, M\$)



²¹ 1059 M\$ PADTC + 573 M\$ électrification des autobus urbains + 188 M\$ TAPU = 1820 M\$ (23 % de 7984 M\$)
50 % de 7984 M\$ = 3992 M\$. Différence : 3992 M\$ – 1820 M\$ = 2172 M\$

À moyen terme : Diversifier les sources de financement

7 — Élaborer un projet-pilote de tarification kilométrique en continuation de la taxe sur les carburants

Si les péages sont aujourd'hui rares au Québec, les automobilistes visitant les États-Unis ou l'Europe sont tout à fait habitués à payer pour l'utilisation du réseau routier supérieur et **bénéficient souvent d'une route en meilleur état, d'une meilleure signalétique et d'une fluidité accrue**. La tarification de la congestion, récemment appliquée dans le centre de la Ville de New York, résulte déjà des trajets beaucoup plus rapides, des rues plus sécuritaires et un achalandage du transport collectif accru. Que ce soit un péage, un tarif de la congestion, une tarification kilométrique complète, les formes sont nombreuses, ne sont pas mutuellement exclusives, répondent à des enjeux différents, ont des besoins technologiques variés, mais surtout prennent plusieurs années à mettre en œuvre.

Un projet pilote doit ainsi être élaboré au plus vite afin de tester les modalités d'une alternative écofiscale ciblée et facilement modulable en fonction de l'heure, du gabarit de véhicule et de l'emplacement. Même à petite échelle, une tarification kilométrique ou un système de péage favoriserait des comportements durables et permettrait de financer un plan de mobilité suffisant pour offrir une alternative, en plus d'améliorer la compétitivité du transport collectif, déjà tarifé à l'utilisation.

La tarification kilométrique, à l'échelle métropolitaine ou nationale, est une demande partagée avec la Commission des finances et l'administration de la Ville de Montréal. La Communauté métropolitaine de Montréal a d'ailleurs identifié la tarification kilométrique comme étant « la plus performante du point de vue de l'efficacité et de l'efficience, de l'équité fiscale et de la capacité de financement du transport collectif sur le territoire de l'Autorité de transport régional métropolitain. » Son rapport chiffre des revenus de 1176 M\$ à 3110 M\$, seulement pour le Grand Montréal.²² Un rapport de l'Alliance TRANSIT, réalisé pour le compte de l'ARTM et de la CMM, insiste également sur l'importance de l'acceptabilité sociale et offre plusieurs pistes pour fédérer les parties prenantes.

À terme, une nouvelle tarification serait l'opportunité de revoir le financement des réseaux terrestres supérieurs, qui incitent actuellement les municipalités à dépendre des routes supérieures

²² (Aviso Conseil, 2023) Financement de la mobilité durable : étude préliminaire pour une contribution kilométrique.

plutôt que les artères municipales et le transport collectif. À l'inverse, la situation actuelle d'un réseau routier supérieur assumé à 100 % par le palier provincial est un incitatif contre-productif et coûteux à l'étalement urbain et la dépendance automobile²³.

8 – Mettre à contribution les employeurs

La mobilité est déjà partiellement payée par les employeurs. Ces coûts servent toutefois principalement au transport automobile. Certaines mesures permettraient de rediriger des sommes vers la mobilité durable plutôt que le stationnement, un remboursement du kilométrage ou certains avantages sociaux.

8.1 Fournir plutôt que rembourser l'abonnement

Mettre un abonnement de transport collectif dans la poche de son personnel est une excellente façon d'augmenter et pérenniser l'achalandage, assurant un revenu stable pour les opérateurs. De nombreux employeurs le font déjà, ou remboursent le coût de l'abonnement. Des crédits d'impôt sont également déjà associés, mais **des incitatifs gouvernementaux permettraient de généraliser les meilleures initiatives.**

Dans le Grand Montréal, le programme Opus & cie offre un rabais minimum de 8 % lors de l'achat d'abonnements annuels par les employeurs, 300 entreprises y participaient en 2022.

8.2 Multiplier les lignes desservant les pôles d'emplois avec les employeurs

Tel que noté dans un [projet pilote annoncé en décembre](#), le transport collectif est un outil fondamental pour attirer et retenir la main-d'œuvre, assurant la compétitivité de l'employeur. Pour l'opérateur, **une contribution volontaire de l'employeur peut permettre de viabiliser des lignes qui ne le seraient pas autrement** et desservir des lieux d'emplois inaccessibles sans voiture.

8.3 Promouvoir la mobilité durable du plus grand employeur : le gouvernement

Des dizaines de milliers d'employés gouvernementaux pourraient effectuer un transfert modal en présence d'incitatifs à la mobilité durable. Ces incitatifs peuvent même représenter une économie en remplaçant une part des stationnements offerts ou du remboursement de la distance, sans compter une amélioration de l'assiduité et du bien-être.²⁴

²³ [Deux poids deux mesures – Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Vivre en Ville \(2013\)](#)

²⁴ [Chatterjee, K., Clark, B., Martin, A. & Davis, A. \(2017\). The Commuting and Wellbeing Study: Understanding the Impact of Commuting on People's Lives. UWE Bristol, UK.](#)

En continu : Rationaliser les investissements en mobilité

9 – Des actifs en bon état sont des actifs efficaces

L'enveloppe dédiée au maintien des actifs n'a pas cessé de fondre depuis la création du PQI, alors que **les infrastructures largement construites dans les années 60 et 70 sont victimes des mêmes enjeux de détérioration rapide que le réseau routier**. Ce dernier bénéficie d'une enveloppe qui a doublé en 10 ans, alors que l'enveloppe pour le maintien du transport collectif a fondu du tiers sur la même période.

Comme rapporté dans la note d'analyse préparée par l'Alliance suite à la fermeture d'urgence de la station de métro Saint-Michel, jamais dans l'histoire du PQI l'enveloppe pour le maintien des actifs du transport collectif n'a été aussi faible.

Sommes au maintien des actifs en transport collectif PQI (G\$)



Ratio des investissements en maintien des actifs au PQI

- 2024-2034 : 2,4 G\$ transport collectif vs 28 G\$ réseau routier (ratio de 1 : 12 ou 7,9 %)
- 2013-2023 : 3,6 G\$ transport collectif vs 14 G\$ réseau routier (ratio de 1 : 4 ou 20 %)

Non seulement le bon état des infrastructures est essentiel pour assurer la sécurité des déplacements, mais est crucial dans la fiabilité des services et peut même augmenter la capacité. Par exemple, remplacer les rames de métro MR-73, parmi les plus âgées au monde, permettrait de réduire les interruptions de service liées au matériel roulant et les coûts d'entretien, puisque **les véhicules Azur tombent en panne au moins dix fois moins souvent que leurs prédécesseurs**. Ces véhicules peuvent également transporter 8 % plus de personnes et réaliser des embarquements plus rapides, résultant une offre de service bonifiée et plus confortable.²⁵

Le métro de Montréal n'est pas le seul réseau ayant des besoins en maintien des actifs — mais le remplacement des rames de métro (3,5 G\$) excède à lui seul l'entièreté de l'enveloppe pour le bon état du transport collectif des dix prochaines années pour l'entièreté du Québec (2,4 G\$). L'attractivité d'une infrastructure transportant 800 000 personnes par jour ne peut pas être compromise sans causer des conséquences majeures pour la mobilité et la compétitivité du Grand Montréal.

10 — Restreindre les investissements du réseau routier au maintien des actifs

Si un programme d'investissement en infrastructure découle des menaces tarifaires américaines, comme suggéré par le premier ministre Legault, les choix devront être cohérents avec la mobilité durable. Similairement, un scénario où des projets sont accélérés ne doit surtout pas utiliser les projets de transport collectif comme stratégie d'écoblanchiment pour mieux favoriser les projets routiers, tel qu'observé en 2020.

Le Québec accumule un déficit croissant de maintien de ses routes et autoroutes, en raison notamment d'un réseau supérieur en piètre état et trop étendu. Le réseau routier provincial québécois comporte 31 091 km, soit 3,6 m par habitant, 33 % davantage que sa contrepartie ontarienne moyen, qui en comporte 2,7 pour un total de 40 000 km²⁶.

Sur les 37 G\$ (PQI 2024–2034) du déficit du maintien d'actif total, 20,4 G\$ sont attribuables au réseau routier. Ces investissements permettront selon les projections de faire passer la proportion des infrastructures en mauvais état de 44 % à 31 % sur la même période de 10 ans.

²⁵ Programme des immobilisations 2025–2034 (Société de transport de Montréal, 2024)

²⁶ Michaud, P.-C., Lévesque, L., Joanis, M., Brasseur, J., & Winstel, Q. (2023). *Plan québécois des infrastructures : comparaison interprovinciale et soutenabilité* (2023RP–28, Rapports de projets, CIRANO.) <https://doi.org/10.54932/LXOU3345>

Plutôt que de creuser le fardeau financier du réseau routier déjà substantiel en allouant 6,2 G\$ aux élargissements et aux prolongements (PQI 2024–2034), le gouvernement devrait accélérer la résorption du déficit du maintien des actifs ou l'investir en mobilité durable.

L'élargissement à des fins de voies réservées est également déconseillé puisque celles-ci peuvent la plupart du temps se faire sur l'emprise existante et sont rarement exclusives au transport collectif en tout temps — constituant souvent un ajout coûteux de capacité routière favorisant l'étalement urbain.

Dans les bonifications au réseau routier, 1,4 G\$ sont attribués et confirmés aux voies réservées et mesures préférentielles pour autobus au PQI 2024–2034, 6,2 G\$ identifiés aux PQI ultérieurs ou hors PQI, pour un total de 7,6 G\$.

11 — Respecter les engagements pris en mobilité durable

Il ne faut pas sacrifier des investissements nécessaires et souvent rentables à long terme au profit du budget à court terme. **Le meilleur moment pour investir en mobilité durable est le plus tôt possible.**

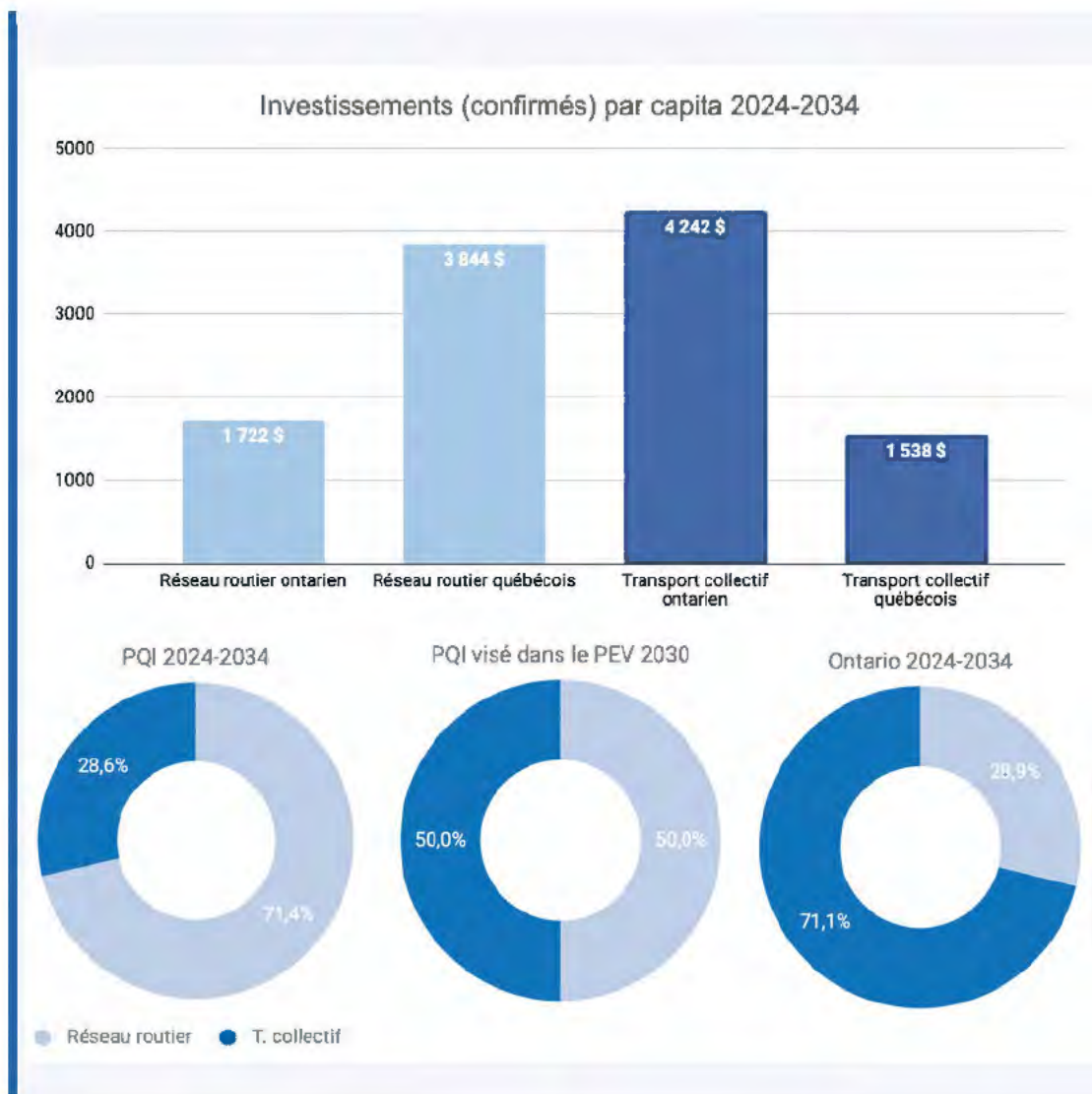
Une répartition 50–50 entre le réseau routier et du transport collectif au Plan québécois des infrastructures serait conforme au Plan pour une économie verte²⁷, aurait plus de chances d'atteindre les cibles de la Politique de mobilité durable et ferait preuve de cohérence économique.

Les investissements confirmés²⁸ au PQI 2024–2034 incluent 13,8 G\$ pour le transport collectif contre 34,5 G\$ pour le réseau routier — soit une division 71–29 en faveur du réseau routier.

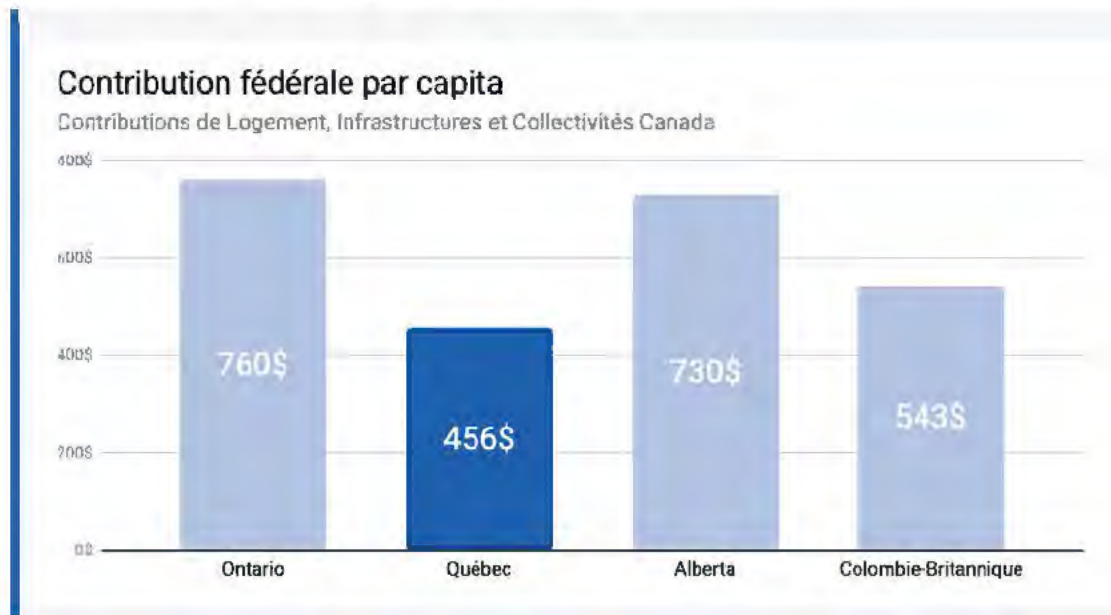
En Ontario, cette répartition est inversée, à 28–72, en faveur du transport collectif. En ajustant les investissements en fonction de la taille de population, la différence observée avec l'Ontario est substantielle, avec **un effort deux fois plus grand pour les routes du Québec, mais seulement le tiers des investissements en transport collectif.**

²⁷ Gouvernement du Québec (2022) Plan pour une économie verte 2030 : Plan de mise en œuvre 2022–2027 (p. 48).

²⁸ Dans son rapport [Analyse budgétaire du financement des réseaux de transports au Québec depuis 2013](#), l'Alliance TRANSIT soulignait que les montants des investissements en transport collectif reposent « [...] en bonne partie sur des projets d'investissements non confirmés, dont des investissements du PQI ultérieurs et hors PQI (p. ex. les projets sous la responsabilité de CDPQ Infra » (page 11).



Cet écart en initiatives de transport collectif signifie aussi que le Québec reçoit moins de financement fédéral face à l'Ontario, la Colombie-Britannique et l'Alberta — qui multiplient les projets pour utiliser l'enveloppe canadienne pendant qu'elle dure. Le Québec n'aura pas ce financement si ses projets n'atteignent pas la première pelletée de terre.



12 — Poursuivre un chantier sur les coûts du transport collectif

La création de Mobilité Infra Québec à l'automne a démontré la volonté du gouvernement de réduire les coûts et les échéanciers des grands projets d'infrastructures. Mais peu importe le « top gun » choisi, **MIQ ne développera aucune expertise sans projet à réaliser**, encore moins une efficacité suffisante pour réduire le coût des projets.

Au-delà de l'agence, il est impératif de mieux comprendre la source des écarts dramatiques de coûts lors des comparaisons, en particulier avec l'Europe, afin de pouvoir l'adresser adéquatement. Une analyse rigoureuse, transparente et objective est incontournable pour apprendre de ses erreurs et ultimement réduire les coûts.

Chose certaine, **la prévisibilité à long terme et la gestion rigoureuse des projets sont incontournables pour réduire les coûts et maximiser les bénéfices des investissements.**

Consulter le mémoire de l'Alliance TRANSIT présenté dans le cadre des consultations particulières et publiques sur le projet de loi 61.

La majorité de l'enveloppe dédiée aux dépassements de coûts et imprévus

Une étude récente montrait que les écarts de coûts ne proviennent pas nécessairement des infrastructures en soi, mais d'abord des services professionnels, des fonds de réserve et des révisions de budget à la hausse pré-construction. Le Projet structurant de l'est (PSE) de Montréal constitue l'exemple étudié avec la plus grande part du budget dédié aux dépassements de coûts, avec 61 % de l'enveloppe totale, soit environ une dizaine de milliards de dollars – ne laissant **que 27 % de la facture dédié aux coûts fixes initiaux des stations, du matériel et de la voirie**. Les cas exemplaires, notamment en Italie, inversaient cette proportion, avec 76 % en coût fixe et seulement 24 % pour l'expertise et les dépassements de coûts.²⁹

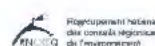
²⁹ [Understanding the Drivers of Transit Construction Costs in Canada: A Comparative Study \(Mok et al., 2024\)](#)

À propos de TRANSIT

La mission de TRANSIT est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens et de citoyennes d'en bénéficier. Depuis sa création en août 2011, TRANSIT publie des rapports d'analyse et fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici à 2030. L'Alliance TRANSIT regroupe une cinquantaine d'organisations de divers domaines.

[@AllianceTRANSIT](#) | [LinkedIn](#) | [@alliancetransit bsky](#)

Membres du comité directeur



et Florence Junca-Adenot, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM

Source

Francis Garnier

514.649.5396 | info@transitquebec.org



chapitre A-2.1

LOI SUR L'ACCÈS AUX DOCUMENTS DES ORGANISMES PUBLICS ET SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

- 1.** La présente loi s'applique aux documents détenus par un organisme public dans l'exercice de ses fonctions, que leur conservation soit assurée par l'organisme public ou par un tiers.
Elle s'applique quelle que soit la forme de ces documents: écrite, graphique, sonore, visuelle, informatisée ou autre.
- 9.** Toute personne qui en fait la demande a droit d'accès aux documents d'un organisme public.
Ce droit ne s'étend pas aux notes personnelles inscrites sur un document, ni aux esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature.
- 14.** Un organisme public ne peut refuser l'accès à un document pour le seul motif que ce document comporte certains renseignements qu'il doit ou peut refuser de communiquer en vertu de la présente loi.
Si une demande porte sur un document comportant de tels renseignements, l'organisme public peut en refuser l'accès si ces renseignements en forment la substance. Dans les autres cas, l'organisme public doit donner accès au document demandé après en avoir extrait uniquement les renseignements auxquels l'accès n'est pas autorisé.
- 22.** Un organisme public peut refuser de communiquer un secret industriel qui lui appartient. Il peut également refuser de communiquer un autre renseignement industriel ou un renseignement financier, commercial, scientifique ou technique lui appartenant et dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver une négociation en vue de la conclusion d'un contrat, de causer une perte à l'organisme ou de procurer un avantage appréciable à une autre personne.
Un organisme public constitué à des fins industrielles, commerciales ou de gestion financière peut aussi refuser de communiquer un tel renseignement lorsque sa divulgation risquerait vraisemblablement de nuire de façon substantielle à sa compétitivité ou de révéler un projet d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds ou une stratégie d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds.
- 27.** Un organisme public peut refuser de communiquer un renseignement dont la divulgation aurait vraisemblablement pour effet de révéler un mandat ou une stratégie de négociation de convention collective ou de contrat, pendant huit ans à compter du début de la négociation.
Il peut également refuser de communiquer, pendant dix ans à compter de sa date, une étude préparée

en vue de l'imposition d'une taxe, d'un tarif ou d'une redevance.

- 34.** Un document du bureau d'un membre de l'Assemblée nationale ou un document produit pour le compte de ce membre par les services de l'Assemblée n'est pas accessible à moins que le membre ne le juge opportun.
Il en est de même d'un document du cabinet du président de l'Assemblée, d'un membre de celle-ci visé dans le premier alinéa de l'article 124.1 de la Loi sur l'Assemblée nationale (chapitre A-23.1) ou d'un ministre visé dans l'article 11.5 de la Loi sur l'exécutif (chapitre E-18), ainsi que d'un document du cabinet ou du bureau d'un membre d'un organisme municipal ou scolaire.
- 37.** Un organisme public peut refuser de communiquer un avis ou une recommandation faits depuis moins de dix ans, par un de ses membres, un membre de son personnel, un membre d'un autre organisme public ou un membre du personnel de cet autre organisme, dans l'exercice de leurs fonctions.
Il peut également refuser de communiquer un avis ou une recommandation qui lui ont été faits, à sa demande, depuis moins de dix ans, par un consultant ou par un conseiller sur une matière de sa compétence.
- 39.** Un organisme public peut refuser de communiquer une analyse produite à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision ou, en l'absence de décision, qu'une période de cinq ans se soit écoulée depuis la date où l'analyse a été faite.
- 48.** Lorsqu'il est saisi d'une demande qui, à son avis, relève davantage de la compétence d'un autre organisme public ou qui est relative à un document produit par un autre organisme public ou pour son compte, le responsable doit, dans le délai prévu par le premier alinéa de l'article 47, indiquer au requérant le nom de l'organisme compétent et celui du responsable de l'accès aux documents de cet organisme, et lui donner les renseignements prévus par l'article 45 ou par le deuxième alinéa de l'article 46, selon le cas.
Lorsque la demande est écrite, ces indications doivent être communiquées par écrit.

RÉVISION**a) Pouvoir**

L'article 135 de la Loi prévoit qu'une personne peut, lorsque sa demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels ou dans le cas où le délai prévu pour répondre est expiré, demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision.

La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante :

QUÉBEC

Commission d'accès à l'information
Bureau 2.36
525, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5S9

Tél. : 418 528-7741
Téléc. : 418 529-3102

MONTRÉAL

Commission d'accès à l'information
Bureau 900
2045, rue Stanley
Montréal (Québec) H3A 2V4

Tél. : 514 873-4196
Téléc. : 514 844-6170

b) Motifs

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

c) Délais

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).

APPEL DEVANT LA COUR DU QUÉBEC

a) Pouvoir

L'article 147 de la loi stipule qu'une personne directement intéressée peut porter la décision finale de la Commission d'accès à l'information en appel devant un juge de la Cour du Québec sur toute question de droit ou de compétence.

L'appel d'une décision interlocutoire ne peut être interjeté qu'avec la permission d'un juge de la Cour du Québec s'il s'agit d'une décision interlocutoire à laquelle la décision finale ne pourra remédier.

b) Délais

L'article 149 prévoit que l'avis d'appel d'une décision finale doit être déposé au greffe de la Cour du Québec, dans les 30 jours qui suivent la date de réception de la décision de la Commission par les parties.

c) Procédure

Selon l'article 151 de la loi, l'avis d'appel doit être signifié aux parties et à la Commission dans les dix jours de son dépôt au greffe de la Cour du Québec.