

## **FICHE SYNTHÈSE**

### **Financement de la mobilité durable : Étude préliminaire pour une contribution kilométrique**

#### **Nouvelle**

- La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) rend publique l'étude d'opportunité d'implantation d'un système de tarification kilométrique, qui offre un éclairage complet de cette mesure d'écofiscalité visant à financer la mobilité durable.
- La production de l'étude été encadrée par un comité d'experts du domaine des transports, de l'économie, de la gestion, de l'aménagement du territoire et de l'informatique.

#### **Contexte**

- Le gouvernement du Québec a créé le Chantier sur le financement de la Politique de mobilité durable afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants en raison de l'électrification des transports d'ici 2035.
- Pour s'adapter à la nouvelle réalité de l'électrification des transports, la contribution kilométrique est identifiée par le gouvernement comme un des deux outils de remplacement intéressants, tout en soulignant les nombreux enjeux qu'elle soulève.

#### **Contributions de la CMM**

- En 2019, dans le cadre des consultations sur ce chantier, la CMM a transmis [un rapport](#) présentant une série de mesures afin de répondre à la diminution des revenus issus de la taxe sur les carburants et sur la nécessité de diversifier les sources de revenus municipaux pour financer la mobilité.
- La CMM octroyait en janvier 2023 un mandat d'étude d'opportunité sur la tarification kilométrique. Elle s'ajoute aux autres mandats que le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec réalise sur des outils de financement de la mobilité.
- Constats de l'étude préliminaire :
  - La tarification kilométrique est une mesure d'écofiscalité envisageable à moyen et long termes.
  - Elle nécessite de développer les meilleurs outils technologiques, de procéder à des modifications législatives et d'instaurer des structures de gouvernance appropriées.
  - Sa mise en œuvre s'échelonne sur 8 ans.
  - Après des investissements de départ importants, elle pourrait générer les revenus nets pouvant atteindre près de 2 G\$ en 2031.

#### **Prochaines étapes**

- Ces analyses contribuent à la réflexion sur le financement de la mobilité durable. Elles permettent aux élus du gouvernement et de la CMM d'évaluer des scénarios et leurs impacts socioéconomiques. Au cours de la prochaine année, des discussions auront lieu afin d'alimenter le futur plan d'action 2024-2029 de la Politique de mobilité durable qui permettra d'identifier les sources de diversification qui seront priorisées. C'est dans cet esprit que l'étude préliminaire est transmise au gouvernement du Québec et aux 82 municipalités du Grand Montréal.

## Annexe. Performance des sources de financement

- Le tableau suivant présente l'évaluation sommaire des sources de financement (actuelles et potentielles). Cette évaluation sommaire prend en considération :
  - L'efficacité et l'efficience de la source selon sa contribution à réduire les GES et à augmenter l'achalandage du transport en commun;
  - L'équité fiscale de la source selon le principe bénéficiaire-payeur;
  - Le niveau de financement provenant de la source.

	Efficacité et efficience	Équité fiscale	Financement
<b>SOURCES ACTUELLES</b>			
<b>Grand Montréal</b>			
Taxe sur l'essence (3¢/litre)	2	1	2
Droits sur l'immatriculation (30 \$ par véhicule de promenade/commerciaux)	3	2	2
Redevances en transport sauf REM (3 à 10 % du coût d'un projet)	1	1	1
Revenus tarifaires	1	1	1
Revenus commerciaux	3	3	2
<b>SOURCES POTENTIELLES</b>			
<b>Grand Montréal</b>			
Taxes sur l'immatriculation (45 \$ par véhicule de promenade)	3	2	2
Péage cordon			
- Centre-ville de Montréal	1	1	2
- Île-de-Montréal (Ponts)	1	1	1
Quadrilatère A-15 A-25 A-40 et fleuve	1	1	2
Péage kilométrique sur le réseau supérieur	1	2	1
Taxe kilométrique sur l'utilisation des véhicules	1	1	1
Taxe sur le stationnement (automobilistes)*	1	1	2
<b>Québec/Canada</b>			
Taxe sur la masse salariale	3	2	2
Taxe de vente sur la consommation	3	3	2

\*Selon les estimations présentées aux fiches précédentes.

1. Excellente 2. Moyenne 3. Faible