



## ATELIER SUR L'ÉCOFISCALITÉ

Quelles options pour la transition  
énergétique et la décarbonisation  
de l'économie québécoise ?

20 février 2020

Chaire de gestion  
du secteur de l'énergie  
**HEC MONTRÉAL**

Québec 

AVEC LA COLLABORATION DE :





# Acceptabilité politique et sociale de la tarification routière

Leçons à tirer des expériences étrangères

**Jean-Philippe Meloche**

École d'urbanisme et d'architecture de paysage

Université de Montréal

**Atelier sur l'écofiscalité**

Quelles options pour la transition énergétique et la décarbonisation de l'économie québécoise ?

HEC Montréal

20 février 2020

# La tarification routière



Péages d'ouvrages  
(ponts, tunnels, etc.)



Péages urbains  
(cordons, zones...)



Péages sur tronçons  
(autoroutes...)



Tarification des réseaux  
routiers (taxe kilométrique...)

## Paramètres de configuration des tarifs

- 1) La couverture du réseau  
Partielle, complète, supérieur, par zone...
- 2) Les véhicules  
Voitures, camions lourds, motos...
- 3) Les coûts refilés aux usagers  
Infrastructures, pollution, congestion...

# Le défis de la mise en oeuvre

## Les bénéfices

### Bénéfices directs

- Signal de prix
- Financement des routes

### Bénéfices indirects

- Environnement
- Congestion
- Sécurité

Notion de double dividende

## L'acceptabilité

### Mesure redistributive

- Aucun service
- Bénéfices non escomptés

### Coûts de gestion élevés

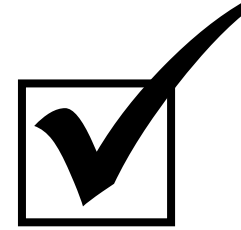
- Taxes sur carburants 1 %
- Tarification 10 % et +

### Complexité

- Enjeu de communication

# La question de l'acceptabilité

## Sondages et référendums



### **CMM (2019)**

- Taux d'approbation des modes de financement du transport en commun :
  - Taxe de vente provinciale (74 %), taxe sur les stationnements (70 %), tarification routière (40 %), taxe sur les carburants (31 %)

### **États-Unis** (Duncan et al. 2017)

- Une proportion de 21 % de la population sondée appuie l'idée de remplacer la taxe sur les carburants par une taxe kilométrique
- Ceux qui s'y opposent sont aussi plus susceptibles d'entreprendre des actions politiques de contestation

### **Édimbourg (2005)** (Gaunt et al. 2007)

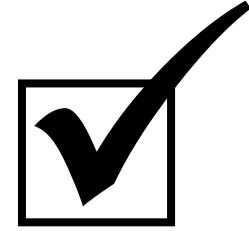
- Rejet du projet de péage de congestion par 74,4 % en référendum

### **Stockholm (2006)** (Albalade et Bel 2009)

- Appui au projet par referendum dans la ville de Stockholm : 51 %
- Appui au projet dans la périphérie de Stockholm : 39 %

# La question de l'acceptabilité

## Sondages et référendums



### Quelques constats :

- Les personnes les plus susceptibles d'être affectées par la tarification sont également celles qui s'y opposent le plus
- L'appui à la tarification routière est plus élevé lorsqu'elle vise des objectifs environnementaux ou de gestion de la demande
- L'opinion publique est aussi plus favorable lorsque les recettes des tarifs sont réinvesties dans le transport en commun

# La solidité du consensus politique

## Le cas des Pays-Bas (Ardiç et al 2015)

- 2001 – Une coalition de pouvoir appui le principe de taxe kilométrique
- 2005-2009 – Plusieurs études sont menées sur la question
- 2009 – Le projet est envoyé au parlement
- 2010 – *De telegraph* publie un sondage d'opinion, la coalition au pouvoir se dissout et le projet est abandonné.

## Le cas de la France (Rigot-Muller 2018)

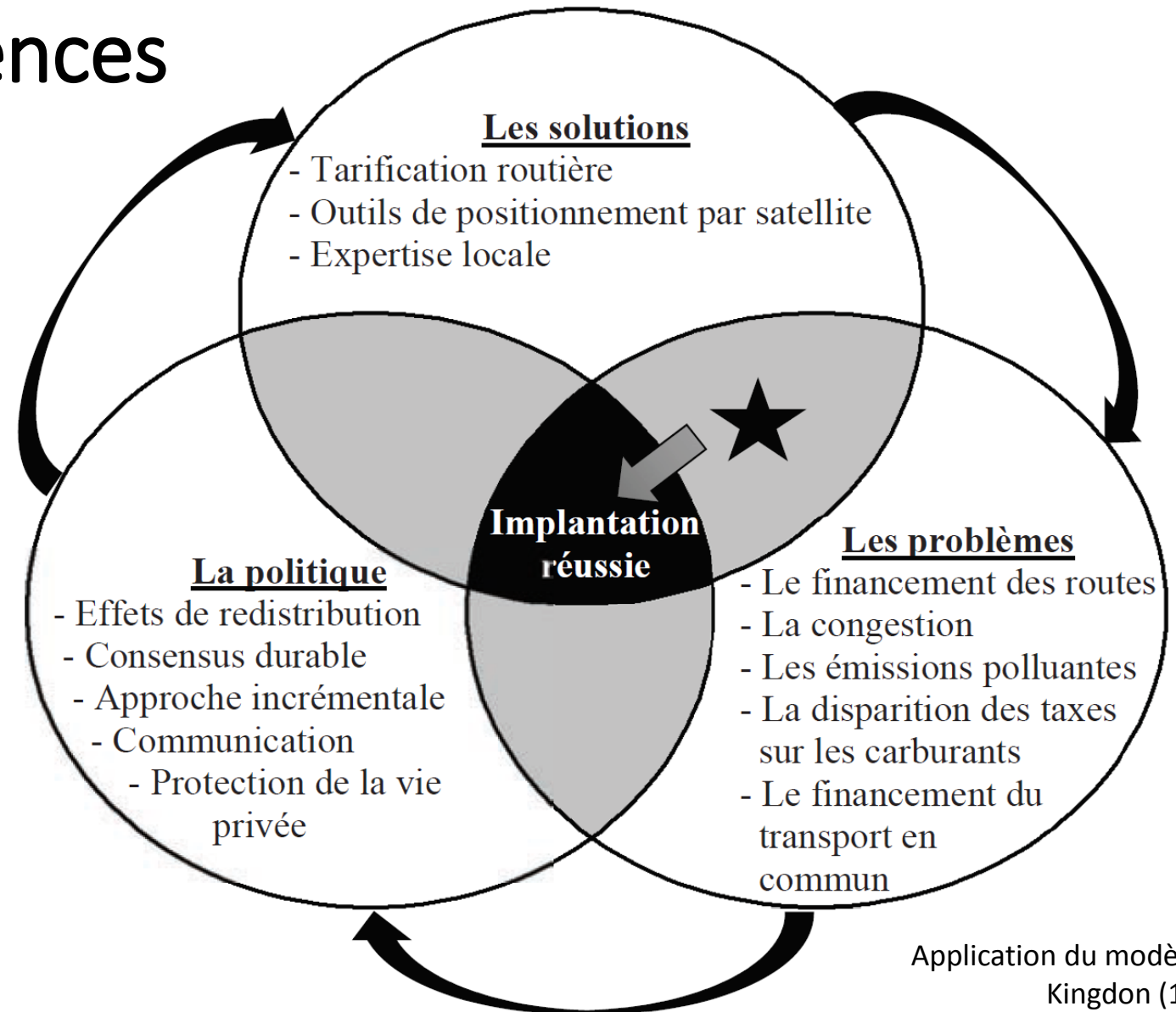
- 2007 – Le Grenelle de l'environnement et le principe de l'écotaxe qui s'applique sur les véhicules lourds
- 2010-2012 – Report de la mise en œuvre pour des raisons techniques
- 2013 – Mise à l'essai progressive de la taxe, révolte en Bretagne et moratoire
- 2014 – Changement de gouvernement et retrait du projet de tarification



# Apprendre des expériences étrangères

## Étude sur les précurseurs

- Singapour
- Oregon (USA)
- Allemagne
- Norvège





# Quelles leçons tirer ?

**Les fenêtres d'opportunité s'ouvrent et se referment**

**La fin de la taxe sur l'essence force la réflexion**

**Les délais d'implantation sont relativement longs**

**L'implantation nécessite des compensations pour les effets redistributifs**



# MERCI

Jean-philippe.meloche@umontreal.ca

