

Analyse économique des différentes options fiscales visant à financer le développement du transport en commun dans la région du Bas-Saint-Laurent

Rapport final

Remis à :

Mélodie Mondor, directrice générale

Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent

Par :

Philippe Gougeon, directeur et économiste

Cassandra Lauzon, économiste

13 janvier 2025



L'économie au service de votre réussite. Depuis plus de 10 ans !

Table des matières

Introduction.....	3
1. Financement du transport en commun.....	3
2. Portrait démographique du Bas-Saint-Laurent.....	4
3. Utilisation de voitures.....	7
4. Impact du transport en commun en région.....	9
5. Comparaison des scénarios de financement.....	11
6. Conclusion.....	14
Références.....	15

Introduction

La presque totalité des MRC de la région du Bas-Saint-Laurent ont convenu de mettre en place une Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (« Régie ») afin de développer un réseau de transport collectif pour les résidents de la région. Seule la MRC de Kamouraska a indiqué ne pas désirer faire partie de la Régie.

Ce mémo vise à faire le portrait de la situation du financement annuel du transport en commun dans la région. Tout d'abord, une brève présentation des scénarios de financement envisagés est faite. Ensuite, nous examinons la démographie du Bas-Saint-Laurent (« BStL ») ainsi que l'importance du parc automobile de la région et sa consommation d'essence. Une brève revue de littérature relative à l'impact du transport en commun dans les régions est ensuite présentée. Finalement, ces informations sont combinées afin d'examiner en quoi les alternatives de financement affectent la population résidente de la région.

1. Financement du transport en commun

Afin de financer ses activités, la Régie a déterminé qu'elle devait obtenir un financement supplémentaire de près de 5,3 millions de dollars, dont environ 600 k \$ qui seraient versés à la ville de Rimouski pour tenir compte des revenus provenant des citoyens de la municipalité. Pour obtenir cette somme, la Régie désire mettre en place une taxe sur l'essence de 0,02 \$/litre sur son territoire, comme ce qui est en vigueur en Gaspésie¹. De son côté, le gouvernement invite la région à utiliser la taxe sur l'immatriculation, un nouveau pouvoir fiscal donné aux MRC en 2023² pour financer le transport en commun.

Une des particularités de la taxe sur l'immatriculation est que les résidents non permanents³ de la région, ainsi que ceux résidant dans la ville de Rimouski, n'auraient pas à payer cette taxe. Si le fait que les résidents non permanents ne paient pas cette taxe n'a pas besoin d'explication, l'absence des résidents de la ville de Rimouski s'explique, elle, par le fait que la loi ne lui permet pas de collecter les revenus d'une taxe sur l'immatriculation sur son territoire. En effet, seules les MRC ou les agences de transport ont ce pouvoir, pas les municipalités. Ainsi, ce sont tous les résidents du BStL sauf ceux de la ville de Rimouski et la MRC de Kamouraska qui auraient à assumer la taxe sur l'immatriculation. Par contre, advenant que ce scénario se concrétise, la Régie devrait plutôt obtenir des revenus de 4,6 M \$.

¹ Une taxe sur l'essence 0,01 \$/litre finançant le transport en commun est en vigueur en Gaspésie depuis 2012
² (Assemblée Nationale du Québec, 2023)

³ Réfère aux personnes qui habitent le Bas-Saint-Laurent, mais dont la résidence permanente se situe dans une autre région administrative.

Pour ce qui est de la taxe sur l'essence, celle-ci serait prélevée lorsque de l'achat d'essence sur le territoire du BStL, excluant la MRC Kamouraska. Ainsi, dans ce cas, les résidents permanents et non permanents, les touristes et les entreprises assumeraient le coût de cette mesure fiscale.

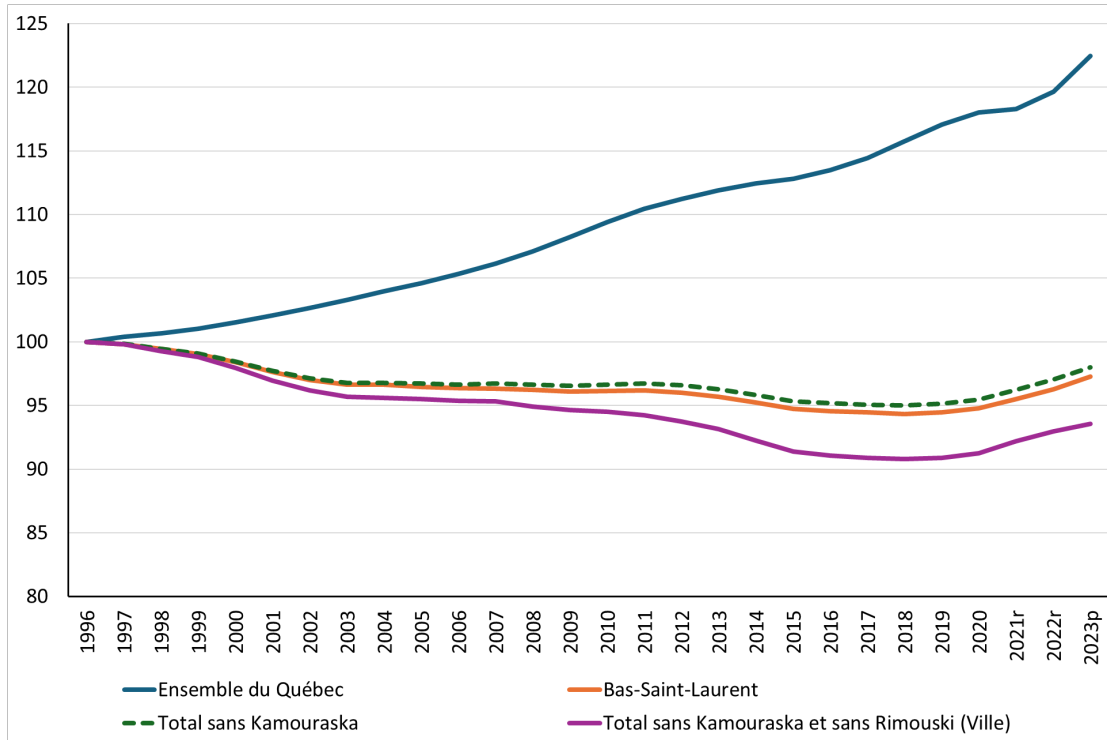
2. Portrait démographique du Bas-Saint-Laurent

Afin d'établir clairement l'impact des mesures fiscales envisagées sur la population, il est nécessaire de faire le portrait des résidents de la région du BStL.

Tout d'abord, la Figure 1 montre clairement que la population de la région a diminué depuis 1996, malgré un rebond dans les dernières années. Pendant ce temps, la population du Québec a cru continuellement et est maintenant près de 23 % plus élevée.

À noter, le déclin de la population du BStL sans la MRC de Kamouraska et sans la ville de Rimouski est clairement plus prononcé, soit -6,4 % plutôt que -2,8 % pour le Bas-Saint-Laurent. Cette différence n'est pas négligeable considérant que ce sont ces résidents qui auront à financer les 4,6 M\$ pour le transport en commun si une taxe sur l'immatriculation était imposée.

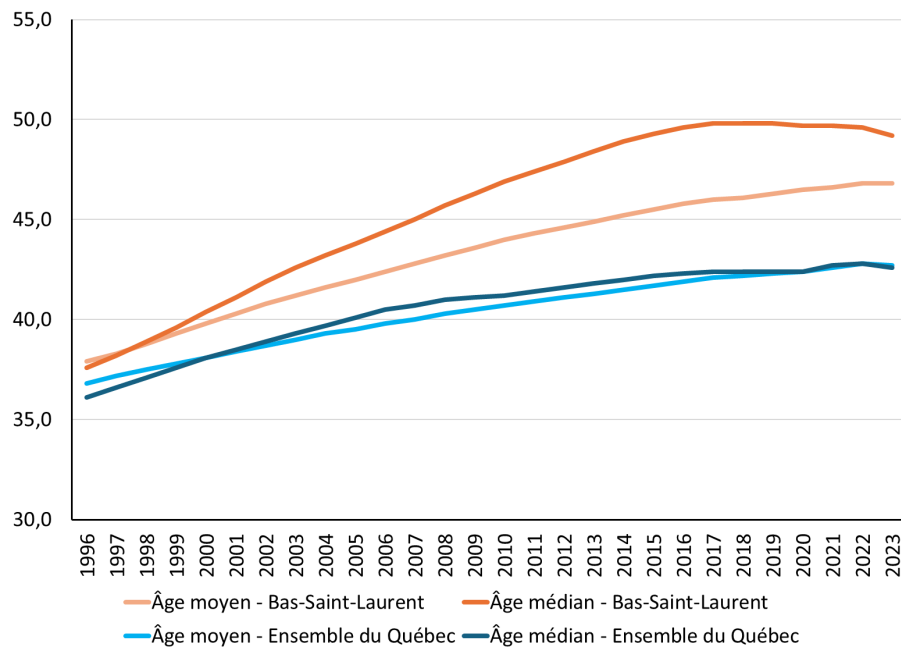
Figure 1. Estimations démographiques annuelles et évolution pour la région administrative du Bas-Saint-Laurent et pour l'ensemble du Québec (Indice 100=1996)



Source : Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, mai 2024). Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

En plus de voir sa population diminuer, le BStL est aussi une des régions les plus âgées du Québec, avec un âge médian de 49 ans, comparativement à 42 ans pour l'ensemble du Québec (Figure 2). L'écart est moins prononcé pour l'âge moyen, mais il s'est creusé dans les dernières années. Cet aspect est important notamment parce qu'une population vieillissante a une plus faible capacité à générer des revenus supplémentaires afin de compenser des hausses de tarif.

Figure 2. Âge moyen et médian de la population du Bas-Saint-Laurent et de l'ensemble du Québec



Source : Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, mai 2024). Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.

D'ailleurs, les ménages de la région disposent d'un revenu disponible inférieur à toutes les régions présentées dans le Tableau 1. Dans les faits, seules 2 régions administratives sur les 17 ont un revenu disponible inférieur à celui des ménages du BStL.

La Capitale-Nationale, Montréal et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (« GIM ») sont présentés dans ce tableau parce qu'ils ont tous aussi une taxe sur l'immatriculation⁴ et/ou une taxe sur l'essence⁵ qui financent le transport en commun.

Malgré que les statistiques de l'emploi soient meilleures dans le BStL qu'en GIM, elles sont nettement inférieures à celles des autres régions examinées et que dans l'ensemble du Québec.

Bref, le BStL est une région où la situation économique des résidents est notablement plus précaire qu'ailleurs au Québec.

Tableau 1. Données statistiques sur les régions administratives et sur l'ensemble du Québec en 2022

	Bas-Saint-Laurent	Capitale-Nationale	Montréal	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Ensemble du Québec
Âge moyen	46,6	43,7	41,0	49,0	42,8
Âge médian	49,7	43,6	39,6	54,4	43,2
Revenu d'emploi médian des 25-64 ans (\$)	44 718 \$	54 043 \$	46 969 \$	40 062 \$	54 328 \$
Revenu disponible par ménages (\$) *	70 245 \$	79 718 \$	83 747 \$	72 030 \$	81 017 \$
Taux d'activité (%)	56,8	64,2	67,6	49,7	64,3
Taux d'emploi (%)	54,1	61,9	63,7	44,6	61,5
Taux de chômage (%)	4,8	3,6	5,7	10,3	4,3

Note : * revenu disponible par habitant multiplié par la taille moyenne des ménages du recensement de 2021 de Statistique Canada.

Sources : Institut de la statistique du Québec, exploitation des données fiscales des particuliers de Revenu Québec. Statistique Canada, Enquête sur la population active. Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

⁴ Capitale-Nationale : « Une taxe sur l'immatriculation sera appliquée sur le territoire de la Ville de Québec à partir du 1^{er} janvier 2025. Le montant établi est de 60 \$ par véhicule immatriculé. Cette taxe est versée à la municipalité. Elle s'ajoute à la contribution au transport en commun de 30 \$ » (Ville de Québec, 2024).

Montréal : « Dès le 1^{er} janvier 2025, la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sera indexée de 59\$ à 150\$ et s'appliquera à l'ensemble du territoire de l'ARTM » (ARTM, 2024).

⁵ Montréal : « En 2010, à la demande de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la majoration de la taxe sur les carburants applicable à l'essence a augmenté de 1,5 cent pour atteindre 3 cents le litre » (Ministère des Finances, 2024).

Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine : Application d'une taxe « [...] de 0,01 \$ le litre lorsque l'essence est livrée sur le territoire de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine » (LégisQuébec, 2024).

3. Utilisation de voitures

Dans cette section, nous tentons notamment d'établir la consommation d'essence des résidents permanents de la région du BStL afin de pouvoir établir ensuite dans quelle mesure la taxation proposée par la Régie les touchera.

La première étape consiste justement de définir quelle est la population permanente du BStL qui serait ciblée par les différentes sources de revenus évaluées. Pour la taxe sur l'immatriculation, c'est la deuxième colonne du Tableau 2 qu'il faut regarder. Ainsi, ce sont 60 423 ménages⁶ qui devraient assumer le financement de 4,6 M\$, ou 128 797 personnes.

En incluant la ville de Rimouski, ce sont près de 84 000 ménages qui habitent la région de façon permanente. Par contre, ce sont l'ensemble des 94 018 ménages privés qui pourraient payer la taxe sur l'essence, ou 177 732 personnes. En effet, comme cette taxe est prélevée à la consommation, le lieu de résidence permanente n'a pas de conséquence sur la capacité à prélever des revenus. Cela représente 54 000 personnes de plus que pour la taxe sur l'immatriculation.

Cette grande différence met en évidence le fait que plusieurs résidents de la région n'y sont pas de façon permanente et ne paieraient donc pas de taxe sur l'immatriculation. Il est intéressant de noter que le pourcentage des logements occupés de façon permanente au BStL est plus bas que dans les autres régions examinées.

⁶ Un ménage privé est formé d'un groupe de personnes qui occupent un même logement privé ou d'une personne seule qui occupe un logement privé (Institut de la statistique du Québec, 2023).

Tableau 2. Nombre de ménages totaux et permanents, nombre de véhicules et véhicules par ménages

2021	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska et Rimouski (Ville)	Québec (ville)	Montréal	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Population	177 732	128 797	549 459	2 004 265	89 342
Nombre de ménages privés	94 018	69 169	283 219	976 966	46 701
Nombre de ménages privés occupés de façon permanente	83 893	60 423	265 711	910 359	42 073
Part de logement occupés de façon permanente (en %)	89,2%	87,4%	93,8%	93,2%	90,1%
Véhicules de promenade	123 813	92 069	300 045	793 712	70 439
Véhicules corporatifs	9 666	-	-	-	4 078
Véhicules total	133 479	-	-	-	74 517
Véhicules de promenade taxables par ménages	1,32	1,33	1,06	0,81	1,51
Véhicules de promenade permanents taxables par ménages	1,48	1,52	1,13	0,87	1,67
Total véhicules taxables par ménages	1,42	-	-	0,81	1,60
Total véhicules par ménages permanents	1,59	-	-	0,87	1,77

Note : Les véhicules corporatifs ne sont pas inclus dans l'application d'une taxe sur immatriculation.

Ensuite, pour ceux qui paieraient pour une taxe sur l'immatriculation, il est établi qu'il y a 1,52 véhicule de promenades taxables par ménage permanent. En incluant les véhicules corporatifs, le nombre de véhicules taxables par ménages permanents serait de 1,59. Il faut prendre ce chiffre avec précaution, car plusieurs des véhicules corporatifs pourraient ne pas être en possession des ménages. Ces chiffres sont nettement plus élevés qu'à Québec (1,13) et à Montréal (0,87), mais similaires à GIM (1,67).

Pour ce qui est de la consommation d'essence par habitant, les données provenant de la Régie de l'énergie du Québec établissent à 6,37 millions de litres par année pour 5 000 habitants, soit 1 274 litres par habitant en 2022. Cela représente 259 millions de litres au total⁷.

Par contre, les ventes sur le territoire ne sont pas uniquement dues aux véhicules des résidents permanents de la région. Les véhicules corporatifs, les véhicules des résidents non permanents et, surtout, les touristes qui viennent visiter le BStL, ajoutent à la consommation locale. De plus, il est raisonnable d'ajouter aux consommateurs d'essence du BStL les touristes visitant la Gaspésie et qui transitent par la région. Pour ceux-ci, ce sont 70% des visiteurs de la Gaspésie qui sont inclus, soit la part des visiteurs de cette

⁷ (Régie de l'énergie du Québec, 2023)

région qui viennent du Québec⁸. Considérant que ce ne sont pas nécessairement tous les touristes québécois qui arrêteront au BStL en route vers la Gaspésie, ce nombre pourrait sembler surestimé. Par contre, il exclut les visiteurs venant de l'Ontario (10 % des touristes de la Gaspésie) et ceux venant notamment de France (5 %) qui pourraient louer une voiture pour se rendre à destination. De plus, il est présumé qu'un seul plein d'essence est fait par ces voyageurs, ce qui est très probablement une sous-estimation. Ainsi, le 70 % apparaît conservateur.

En retirant la consommation des voyageurs du total, soit près de 77 millions de litres en 2023, et en le divisant par le nombre de ménages privés du BStL, on obtient une moyenne de 1 933 litres par année. Cette quantité d'essence inclut évidemment la consommation des véhicules corporatifs et ceux des résidents non permanents.

Tableau 3. Consommation d'essence ménages du Bas-Saint-Laurent pour l'année 2023 en excluant la consommation des voyageurs

	Valeurs	Unités
Nombre de ménages privés Bas-Saint-Laurent	94 018	Individus
Nombre de visiteurs Bas-Saint-Laurent	792 000	Individus
Nombre de visiteurs Gaspésie	604 800	Individus
Nombre total de visiteurs passant par le Bas-Saint-Laurent	1 396 800	Individus
Capacité du réservoir d'une voiture moyenne	55	Litres / véhicules
Consommation totale des voyageurs	76 824 000	Litres / année
Consommation totale du Bas-Saint-Laurent	258 564 670	Litres / année
Consommation moyenne par ménages privés	1 933	Litres / année

Notes : Calculs AppEco

4. Impact du transport en commun en région

Mettre en place un système de transport en commun peut avoir plusieurs impacts sur les régions concernées dont une diminution du recours à l'automobile pour se déplacer et une diminution des gaz à effet de serre émis. Cela dit, il y a d'autres bénéfices non négligeables qui sont engendrés par le transport en commun, particulièrement en régions.

Le principal avantage d'une offre de transport en commun est d'augmenter la capacité de la population de se déplacer. De cela découlent des avantages importants notamment pour les populations qui sont plus limitées en matière de capacités de déplacement, comme les jeunes, les aînés et les personnes avec des incapacités.

Pour ceux-ci, le transport en commun vient augmenter leur inclusion sociale, l'accessibilité générale et leur mobilité (Velaga, Nelson, Wright, & Farrington, 2012).

⁸ (Tourisme Gaspésie, 2024)

Ayant peu de capacité de transport, les aînés et les personnes avec des incapacités peuvent être davantage isolés et donc moins aptes à participer à la vie collective, ce qui peut notamment affecter leur état santé.

De plus, l'absence de transport en commun peut nuire à la capacité des personnes à plus faible mobilité à accéder aux différents services de santé (Del Rio, Hargrove, Tomaka, & Korc, 2017). Cela peut avoir des conséquences importantes pour ces populations déjà plus vulnérables.

Le transport en commun dans des régions plus rurales peut aussi favoriser l'emploi, la scolarité et réduire les coûts de transport en général. Une étude de la Direction de la santé publique du Bas-St-Laurent rapporte aussi que la disponibilité de transport en commun affecte l'exposition aux véhicules motorisés de la population et donc les risques d'accidents de la route (Direction de la santé publique du Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent, 2024).

Une étude de 2014 sur les avantages-coûts de mettre en place un système de transport en commun a démontré qu'en région rurale et dans des petits centres urbains aux États-Unis, les avantages dépassent notablement les coûts. Pour les régions rurales, le ratio avantages-coûts trouvé était de 1,2, soit 1,2 \$ d'avantages par dollars de coûts. Pour les petits centres urbains, ce ratio était plutôt de 2,16. L'étude identifiait que les principaux gains provenaient des déplacements pour des raisons médicales et pour le travail qui n'auraient pas été faits autrement, car les personnes n'auraient pas été en mesure de les réaliser (Godavarthy, Mattson, & Ndembe, 2014).

Bref, cela vient démontrer qu'un service de transport en commun en région a des avantages importants pour sa population, particulièrement pour les personnes pour qui il peut être plus compliqué de se déplacer.

5. Comparaison des scénarios de financement

Les 2 scénarios de financement du transport en commun ont des impacts différents sur la population. Tout d'abord, comme mentionné précédemment, il y aurait nettement moins de personnes qui devraient assurer le financement lorsqu'il est question de la taxe sur l'immatriculation.

Ainsi, comme le montre le Tableau 4, la taxe sur l'immatriculation imposerait une charge de près de 90 \$ par année aux ménages taxables du BStL, soit ceux de la région administrative sans la ville de Rimouski et sans la MRC de Kamouraska. La taxe sur l'essence, elle, augmenterait les coûts des ménages de 39 \$.

Tableau 4. Comparaison entre une taxe sur l'essence et une taxe sur l'immatriculation pour le Bas-Saint-Laurent

Paramètres (2021)	Taxe essence	Taxe immatriculation	Unités
Montant recherché	5,26	5,26	millions de \$
Véhicules visés sur le territoire	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska 133 479	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska et Rimouski (Ville) 92 069	Véhicules
Consommation moyenne par habitant annuelle BSL (2022)	1 274	-	Litres annuels
Consommation moyenne par ménages privés	1 933	-	Litres annuels
Distance moyenne véhicules personnel (2021)	13 880	-	Distance moyenne parcourue, km (2021) - Véhicule personnel
Taux, avant frais administratifs	0,020 \$	57,13 \$	
Taxe moyenne par habitant	25,48 \$	-	
Taxe moyenne par ménage permanent	38,66 \$		
Frais d'administration - départ	-	202 000	
Amortis 10 ans	-	20 200	
Frais d'administration - annuels, 2% Pour 7 MRC	-	105 200	
Taxe moyenne par véhicules, avec frais amortis 10 ans	-	58,71 \$	
Taxe moyenne par ménage permanent, avec frais amortis 10 ans		89,46 \$	
Ratio des frais de gestion	-	2,8%	

Note : Calculs AppEco

Lorsque l'on compare la charge fiscale imposée par les deux différents scénarios (Tableau 5), on remarque que la taxe sur l'immatriculation représente 0,11 % du revenu disponible des ménages taxables de la région, comparativement à 0,06% pour la taxe sur l'essence. Comme décrit précédemment, cet écart est d'abord dû au fait que la taxe sur l'essence

inclut l'ensemble des résidents de la région⁹, permanents ou non, incluant la ville de Rimouski, mais aussi les personnes qui transitent par la région, notamment les touristes.

Lorsque les mesures fiscales envisagées sont comparées avec celles de Québec et de Montréal, il est intéressant de noter que les ménages du BStL auraient une charge similaire à celle de Québec et légèrement inférieure à celle de Montréal s'ils avaient une taxe sur l'immatriculation. Par contre, pour ces deux régions, l'étendue du service de transport en commun, sa fréquence et sa maturité sont plus importantes que le projet du BStL. Notons toutefois que la région de Montréal a aussi une taxe sur l'essence pour financer le transport en commun.

Il ne faut aussi pas négliger l'aspect inéquitable de la taxe sur l'immatriculation, à savoir qu'une partie de la population qui bénéficierait de la nouvelle offre de transport, soit les résidents de la ville de Rimouski, ne participerait pas à son financement avec ce moyen fiscal. Dans les autres régions où une telle mesure est en place, toutes les voitures immatriculées sur le territoire visé se voient imposer la taxe. De plus, plusieurs des personnes qui assumeront la taxe sur l'immatriculation auront un service de transport en commun à faible fréquence, des trajets envisagés n'étant offerts que quelques jours par semaine en raison, notamment, de la taille de la population des localités.

Mentionnons que pour la taxe sur l'essence de Montréal, ce sont tous les ménages qui ont été retenus, autant les permanents que les temporaires. En effet, la part des ménages de la ville qui sont permanents est somme toute élevée, ce qui signifie qu'ils ont probablement peu d'impact sur la consommation moyenne. Par contre, pour Montréal, de nombreux habitants de la couronne de Montréal s'y déplacent régulièrement, ce qui peut potentiellement augmenter la consommation totale d'essence sur le territoire de la ville, et donc diminuer la consommation moyenne des résidents. Par contre, l'impact peut s'avérer faible si ces travailleurs consomment leur essence près de chez eux. Ainsi, considérant ces différents aspects, il apparaissait préférable de s'en tenir aux informations disponibles. Cela dit, il y a davantage de probabilités que la donnée présentée dans le Tableau 5 soit surestimée que l'inverse.

⁹ Excluant la MRC de Kamouraska

Tableau 5. Comparaison d'une taxe sur essence et d'une taxe sur l'immatriculation en fonction du revenu disponible

	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska	Bas-Saint-Laurent sans Kamouraska et Rimouski (Ville)	Québec (ville)	Montréal	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Taxe sur immatriculation par véhicules	-	51,84 \$	90,00 \$	150,00 \$	-
Coût par ménage permanent	-	79,00 \$	101,63 \$	130,78 \$	-
Ratio coût sur revenu disponible des ménages	-	0,11%	0,13%	0,16%	-
Taxes sur essence	0,02 \$	-	0,03 \$	0,03 \$	0,01 \$
Taxe sur essence par habitant	25,48 \$	-	-	14,82 \$	14,22 \$
Taxe sur essence par ménage permanent	38,66 \$	-	-	32,60\$ *	20,92 \$
Ratio coût sur revenu disponible des ménages	0,06%	-	-	0,04%	0,03%

Notes : * Selon la consommation d'essence totale divisée par l'ensemble des résidents de la ville

Enfin, il est important de discuter de l'impact sur les comportements des différents moyens de taxation. Dans les deux cas, les personnes qui possèdent une voiture voient leurs coûts augmenter s'ils ne modifient pas leur utilisation. L'augmentation subie dans le cas de la taxe sur l'immatriculation n'est évitable que si une personne se départit de sa voiture. Considérant le haut taux de possession de voitures dans le BStL et le caractère rural de plusieurs municipalités, il n'est pas déraisonnable d'affirmer que ce changement pourrait être marginal et, surtout, prendre du temps. Cela dépendra notamment de la qualité de l'offre de transport en commun et de la façon dont cette offre pourrait changer les comportements de transport de la population.

Donc, à court terme et probablement aussi moyen terme, au moins, la taxe sur l'immatriculation serait une charge fiscale inévitable pour les résidents qui doivent l'assumer. De par son caractère inévitable, cette taxe, par elle-même, aura peu d'impact sur les comportements de transport.

À contrario, une taxe sur l'essence vise directement le comportement quotidien de la population parce que l'augmentation des coûts peut être évitée au moins partiellement, notamment grâce à la nouvelle offre de transport en commun. Une personne qui désire réduire l'impact de la taxe sur l'essence pourrait réduire ses déplacements en voiture en utilisant le transport en commun. Même sans transport en commun, même si l'augmentation de coût n'est pas énorme, cela envoie un signal de prix qui peut inciter à la réduction de la consommation d'essence.

Bref, parce qu'elle réduit l'impact sur le budget des citoyens du BStL ainsi que les GES, la taxe sur l'essence est une meilleure solution pour financer le transport en commun que la taxe sur l'immatriculation.

6. Conclusion

Comme la section 5 l'a démontré, pour financer la mise en place d'un service de transport en commun dans la région du Bas-Saint-Laurent, une taxe sur l'immatriculation imposerait une charge supérieure aux ménages qu'une taxe sur l'essence. Lorsque comparé au revenu disponible des ménages, le poids de la taxe sur l'immatriculation serait égal à celle de la Capitale-Nationale et un peu moins élevé que celle à Montréal.

Considérant que la région est une des plus âgées et des plus pauvres du Québec, que ses résidents doivent assumer une charge équivalente à ces deux régions nanties n'est pas négligeable.

Par contre, si une taxe sur l'essence était mise en œuvre, la pression financière pour les résidents de la région serait beaucoup plus faible, notamment parce que la région profiterait des personnes qui ne résident pas de façon permanente sur les lieux, soit près de 11 % des ménages (Tableau 2). Elle pourrait même s'avérer inférieure, car nos estimations du nombre de touristes et de résidents temporaires qui passent dans la région sont conservatrices.

Par contre, nos estimations ne tiennent pas compte de l'évolution de la consommation d'essence dans les prochaines années. Cela dit, étant donné que le poids de la taxe sur l'essence est la moitié de la taxe sur l'immatriculation, la Régie aurait la capacité d'augmenter la taxation sans que la charge fiscale de la taxe sur l'essence dépasse celle sur l'immatriculation.

Considérant que la charge fiscale imposée par une taxe sur l'essence a davantage de possibilités d'inciter à un changement de comportement, qu'elle impose une charge budgétaire plus faible aux résidents et qu'elle est plus équitable entre les personnes qui bénéficieront du service, cette avenue apparaît être la meilleure pour financer le transport en commun dans la région du Bas-Saint-Laurent.

AppEco est un cabinet de conseil spécialisé en analyse économique et stratégique. Notre approche consiste à appliquer les principes et les méthodes de l'économie et de l'analyse stratégique à une variété de contextes d'affaires et de types de mandats nous procurant une perspective générale et variée qui enrichit l'ensemble de nos services-conseils. AppEco est reconnu pour son travail de première qualité, son emphase sur la communication, son respect des clients et des normes établies, ses valeurs environnementales, sa collaboration fréquente avec d'autres experts et ses justes prix.

Pierre Emmanuel Paradis

Président & Économiste
(peparadis@appeco.ca)
C : 514 742-6348

Richard Fahey

Vice-président & Avocat
(rfahey@appeco.ca)
C : 514 910-7030

Philippe Gougeon

Directeur & Économiste
(pgougeon@appeco.ca)
C : 418 454-8969

Julien Mc Donald-Guimond

Directeur & Économiste
(jmcdonaldguimond@appeco.ca)
C : 514 618-0061

Guyllaume Faucher

Économiste
(gfaucher@appeco.ca)
C : 514 714-0626

Jean-Charles Denis

Économiste
(jcdenis@appeco.ca)
C : 438 495-9787

Oumaima Zaki

Analyste politique
(ozaki@appeco.ca)
C : 438 404-9303

Maude Martin

Analyste politique
(mmartin@appeco.ca)
C : 514 293-6892

Cassandre Lauzon

Économiste
(clauzon@appeco.ca)
C : 514 503-6545

Annie Gaudreau

Stagiaire
(agaudreau@appeco.ca)
C : 514 441-6280