

# **Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques**

---

**La tarification des services publics :  
financement différent ou taxe supplémentaire?**

**Fascicule 4 : Les infrastructures routières  
aux États-Unis**

---

Document de travail 2008/04

Gilles N. LARIN  
Daniel BOUDREAU

1<sup>er</sup> février 2008

---

## La mission de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques

La **Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques** (CFFP) a été mise sur pied le 15 avril 2003. Au Québec, les lieux communs et officiels où praticiens, cadres de l'État et chercheurs peuvent échanger sur les nouveaux défis touchant la fiscalité et les finances publiques sont rares. De plus, la recherche dans ces domaines est généralement de nature unidisciplinaire et néglige parfois l'aspect multidisciplinaire des relations entre l'État et ses contribuables. La **Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques** tire sa raison d'être de ces deux réalités. La mission principale de la Chaire est de stimuler la recherche et la formation interdisciplinaires par le regroupement de professeurs et de chercheurs intéressés par la politique économique de la fiscalité. Pour plus de détails sur la **Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques**, vous pouvez consulter son site officiel à l'adresse suivante : <<http://www.usherbrooke.ca/adm/recherche/chairefiscalite/>>.

Gilles Larin est titulaire de la CFFP. Daniel Boudreau est professionnel de recherche à la CFFP.

Nous voulons exprimer notre reconnaissance à des lecteurs anonymes pour leurs observations et suggestions. Bien entendu, les opinions exprimées n'engagent que les auteurs, ces derniers assument l'entière responsabilité des commentaires et des interprétations figurant dans la présente étude.

Les droits d'auteurs appartiennent à la CFFP.

### **Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques**

Faculté d'administration, Université de Sherbrooke

2500, boul. de l'Université

Sherbrooke (Québec) J1K 2R1

Téléphone : (819) 821-8000, poste 61353

Télécopieur : (819) 821-7396

Courriel : [cffp.adm@usherbrooke.ca](mailto:cffp.adm@usherbrooke.ca)

## Précis

### **La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire**

#### **Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis**

Voici le quatrième d'une série de fascicules produits par la *Chaire en fiscalité et en finances publiques* relativement à la tarification des finances publiques au Québec. Il traite du financement des infrastructures routières aux États-Unis et discute de l'application de certaines dispositions américaines au Québec.

L'actualité récente a créé un intérêt particulier pour tout le domaine des infrastructures et de manière plus spécifique pour celles du domaine routier. Le gouvernement a déjà lancé un programme d'investissements majeurs pour la rénovation des infrastructures, mais sans fournir le détail de son financement. L'expérience américaine pourrait apporter un éclairage intéressant à cet égard.

L'objectif de cette analyse consiste d'abord à présenter une vue d'ensemble du financement des infrastructures routières aux États-Unis. Reposant essentiellement sur les frais d'utilisation et les taxes dédiées, principalement la taxe sur le carburant, le financement s'effectue dans la majorité des États via des fonds à des fins particulières. Mais, l'arrivée de véhicules moins énergivores et le développement de nouvelles formes d'énergie pèsent lourd sur ce mode de financement et obligent les différents gouvernements à rechercher de nouvelles sources de revenus, à court et à long terme. Par ailleurs, le développement de la technologie permet d'évaluer de nouvelles sources de revenus basées sur la distance parcourue et d'introduire des péages variables selon le moment, les secteurs et le flux de circulation.

La deuxième partie de l'étude porte sur l'application de certains de ces éléments au Québec. Sans vouloir prétendre que les États-Unis représentent un modèle à suivre, leur expérience en matière de financement des infrastructures routières peut apporter un éclairage fort valable à la réflexion qui débute au Québec.

Au moment où le gouvernement du Québec s'interroge sur les moyens à privilégier pour financer les investissements majeurs dans ses infrastructures et qu'il crée un comité d'analyse sur la tarification des services publics, la *Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques* tient à participer activement à cette réflexion d'ensemble qui interpelle autant le gouvernement que la population et les utilisateurs de services publics.

---

## Table des matières

<b>La mission de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques .....</b>	<b>i</b>
<b>Précis .....</b>	<b>ii</b>
<b>Liste des tableaux.....</b>	<b>v</b>
<b>Mise en contexte .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 1 : Le financement des infrastructures routières aux États-Unis.....</b>	<b>3</b>
1.1 Statistiques sur le financement .....	3
1.1.1 Financement fédéral .....	3
1.1.2 Financement des États .....	6
1.1.3 Financement local.....	12
1.1.4 Financement global.....	14
1.2 Problèmes reliés au financement.....	15
1.2.1 Inadéquation de la croissance des dépenses et des revenus .....	15
1.2.2 Intégrité des fonds routiers .....	21
1.2.3 Coûts élevés occasionnées par les camions lourds .....	24
1.3 Autres problèmes à l'horizon.....	26
1.3.1 Congestion routière.....	26
1.3.2 Désuétude de la taxe sur le carburant .....	29
1.4 Conclusion sur l'expérience américaine.....	32
<b>Chapitre 2 : L'application au Québec.....</b>	<b>34</b>
2.1 Ampleur des montants en cause.....	35
2.2 Implication des paliers de gouvernement.....	37
2.3 Organisation administrative.....	38
2.4 Utilisation de taxes dédiées .....	39
2.5 Fonds à des fins particulières .....	40
2.6 Sources de revenus .....	42
2.6.1 Sources à privilégier .....	42
2.6.2 Sources à considérer .....	44
2.6.3 Sources à écarter.....	46
2.6.4 Montants pour le Québec.....	47
2.7 Congestion routière.....	48

2.8	Taxe selon la distance parcourue .....	49
2.9	Conclusion sur cette section .....	50
	<b>Conclusion .....</b>	<b>51</b>
	<b>Annexe 1 Sources légales des fonds à des fins déterminées et des revenus dédiés à la construction, à l'entretien et au fonctionnement du réseau routier, selon l'État..</b>	<b>54</b>
	<b>Annexe 2 Répartition schématique des revenus perçus et redistribués à l'égard du réseau routier du Minnesota, 2006.....</b>	<b>57</b>
	<b>Annexe 3 Étude sur les péages de l'État de Washington .....</b>	<b>58</b>
	<b>Annexe 4 Analyse du projet-pilote de l'Oregon relativement au Concept des frais selon la distance (<i>Oregon's Mileage Fee Concept</i>).....</b>	<b>61</b>
	<b>Annexe 5 Grille d'analyse des revenus utilisés aux États-Unis pour financer les infrastructures routières .....</b>	<b>64</b>
	<b>Annexe 5 : Grille d'analyse des revenus utilisés aux États-Unis pour financer les infrastructures routières (Balises) .....</b>	<b>66</b>
	<b>Bibliographie .....</b>	<b>67</b>

---

## Liste des tableaux

Tableau 1 :	Principaux revenus du <i>Highway Trust Fund</i> selon leur source et leur affectation, 2005 .....	6
Tableau 2 :	Sommaire des États utilisant des fonds à des fins particulières ou ayant dédié des sources de revenus spécifiques pour la construction et l'entretien des infrastructures routières, selon l'assise légale .....	7
Tableau 3 :	Revenus à la disposition des États pour la construction et l'entretien du réseau routier autre que local, selon la source, 2005 .....	9
Tableau 4 :	Sommaire des principales sources de revenus utilisées par les États américains pour financer les infrastructures routières .....	11
Tableau 5 :	Revenus à la disposition des gouvernements locaux pour le réseau routier, selon la source, 2004 .....	13
Tableau 6 :	Financement du réseau routier, selon la source et le palier de gouvernement, 2005 .....	14
Tableau 7 :	Évolution du taux effectif moyen de la taxe sur l'essence ordinaire au Québec, 2003 - 2007 .....	45
Tableau 8 :	Revenus pouvant servir au financement des infrastructures routières au Québec, évaluations pour 2007-08 .....	48

## Mise en contexte

Les premiers fascicules produits par la *Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques* à l'égard de la tarification des services publics ont démontré l'urgence de modifier le mode actuel de financement des services publics au Québec pour y intégrer davantage la notion de coût. Le financement selon la capacité contributive procure aux utilisateurs de ces services une illusion de gratuité que les défis des prochaines années ne permettront plus.

Les prochains fascicules porteront sur des volets plus spécifiques de la tarification. Compte tenu de son importance et de son intérêt actuellement au Québec, c'est le secteur des infrastructures routières qui retiendra d'abord notre attention.

Le transport routier est au cœur de l'économie. Il permet notamment le déplacement des personnes, la livraison des matières premières aux entreprises, la distribution des marchandises aux consommateurs et l'expédition des exportations à l'étranger. Avec la gestion des inventaires selon le principe « juste à temps », les produits ne peuvent souffrir de retard à cause de routes en mauvais état ou trop encombrées sans encourir de coûts supplémentaires.

Il existe une littérature abondante à l'égard du financement des infrastructures routières dans le monde. L'objectif poursuivi pour notre analyse consiste à présenter un sommaire des expériences étrangères, à en souligner les forces et les faiblesses et à tracer les grandes lignes de leur vision des prochaines années.

Ce quatrième fascicule décrit le financement des infrastructures routières aux États-Unis. Souvent considérés comme un endroit de référence par les usagers de la route au Québec, les États-Unis ont su développer un réseau routier performant à travers un pays vaste et doté d'une population dont la densité est très variable selon les régions.

Le financement du réseau routier américain vit toutefois une période difficile. Les revenus provenant des frais d'utilisation et des taxes dédiées, principalement la taxe sur le carburant, deviennent insuffisants pour répondre aux besoins d'entretien dont les coûts grimpent en flèche. De plus, les routes sont de plus en plus encombrées et les problèmes de congestion gagnent peu à peu toutes les régions du pays, même les régions rurales.

L'arrivée de nouvelles technologies permet d'envisager le prélèvement de nouvelles formes de frais d'utilisation qui pourraient bientôt remplacer des sources traditionnelles comme la taxe sur le carburant dont les revenus souffrent beaucoup de l'introduction de véhicules utilisant des matériaux moins lourds (tels l'aluminium ou les composites), moins énergivores en carburant ou mus par de nouvelles sources d'énergie.

L'analyse se termine par une réflexion sur les éléments du système américain qui pourraient apporter une contribution favorable au financement des infrastructures au Québec et ceux qui le seraient moins. Avec les besoins financiers majeurs à court terme qu'exige le financement du programme d'infrastructures annoncé en octobre dernier par le gouvernement du Québec, il va de soi que l'arrivée de nouvelles sources de revenus est vue comme une bouffée d'air frais. Mais, un regard plus approfondi devient nécessaire pour être en mesure de mieux juger de ses impacts.

À notre avis, cette étude permet d'enrichir la réflexion sur le financement des infrastructures routières du Québec en intégrant l'expérience étrangère. Les différences fondamentales observées entre le financement aux États-Unis et au Québec apportent une contribution constructive au débat et dépassent la simple analyse des sources de revenus.



## Chapitre 1 : Le financement des infrastructures routières aux États-Unis

### 1.1 Statistiques sur le financement

Aux États-Unis, le financement des infrastructures routières concerne tous les paliers de gouvernement. Il provient du gouvernement fédéral puis s'étend aux États et aux gouvernements locaux formés des comtés et des municipalités.

#### 1.1.1 Financement fédéral

C'est véritablement en 1956 que la structure actuelle de financement a vu le jour. Suite à une volonté ferme et maintes fois répétée du président Eisenhower, le gouvernement américain adopte alors le *Federal-Aid Highway Act of 1956*<sup>1</sup> par lequel il autorise des dépenses de 25 milliards \$ entre 1956 et 1969 pour le développement de 66 000 km d'autoroutes à travers l'ensemble des États-Unis (*Interstate Highway System*). La part de financement provenant du gouvernement fédéral dans ce projet devrait être de 90 %.

Par la même occasion, le gouvernement fédéral a adopté le *Highway Revenue Act of 1956*<sup>2</sup> qui créait le *Highway Trust Fund* (HTF) afin d'assurer l'autofinancement de ce vaste projet à partir de sources de revenus fiables. Avant la mise sur pied de ce fonds, le gouvernement fédéral percevait des taxes sur le carburant et finançait la construction de routes sans qu'il n'y ait de relation entre les deux éléments. La nouvelle législation dédiait désormais le produit de certaines taxes fédérales, dont principalement la taxe sur le carburant, payées par les utilisateurs des infrastructures routières, à la construction routière.

---

<sup>1</sup> *Federal-Aid Highway and Highway Revenue Act of 1956*, Public Law 627, 84th Congress, approuvé le 29 juin 1956.

<sup>2</sup> Le *Highway Revenue Act of 1956* a été incorporé au *Federal-Aid Highway Act of 1956* sous l'appellation Title II.

---

L'approche retenue par le gouvernement en est une de paiement selon le rythme de réalisation des dépenses (*Pay-as-you-go approach*). « In other words, there must be enough money in the HTF to make reimbursements<sup>3</sup>. » Il n'y a aucun mécanisme d'accumulation des revenus au sein du fonds pour pallier d'éventuelles situations difficiles. Le financement provient entièrement des sources de revenus dédiées et aucune émission d'obligations ne peut venir augmenter le capital disponible.

Initialement limité au financement de la construction de routes, le *Surface Transportation Assistance Act of 1982*<sup>4</sup> a augmenté le taux de la taxe sur le carburant de 5 cents le gallon et élargi le champ d'application du HTF au transport en commun en créant 2 comptes distincts, l'un pour le réseau routier, l'autre pour le transport en commun. « The Act provided that the equivalent of one cent per gallon of the motor-fuel taxes would be deposited in the Mass Transit Account for transit system capital expenditures<sup>5</sup>. »

Lorsqu'il a été créé, le HTF visait à répondre à un besoin ponctuel et devait durer 16 ans soit jusqu'en 1972. Mais, depuis, il a été reconduit en plusieurs occasions. En 2005, le *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users* (SAFETEA-LU) est venu étendre son existence jusqu'en 2009 et son financement jusqu'en 2011<sup>6</sup>.

Actuellement, le HTF est financé par les taxes d'accise sur le carburant utilisé sur les routes et par des taxes diverses appliquées aux camions. Le produit de ces dernières est entièrement versé au compte du réseau routier alors que la taxe sur l'essence et le gasohol au taux de 18,4 cents le gallon et celle sur le diesel de 24,4 cents le gallon sont distribuées de la manière suivante<sup>7</sup> :

- Essence et gasohol :

---

<sup>3</sup> US Department of Transportation, *Financing Federal-Aid Highways, The Highway Trust Fund*, (1999), p. 1. <<http://www.fhwa.dot.gov/reports/fifahiw/fifah05.htm>>.

<sup>4</sup> *Surface Transportation Assistance Act of 1982*, Public Law 424, 97th Congress, approuvé le 6 janvier 1983 et intégré au *Federal-Aid Highway Act* sous: Title 26, Subtitle I, Chapter 98, Subchapter A, Sec. 9503(e).

<sup>5</sup> US Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Section IV, p. 2. <[http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/finance\\_info.htm](http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/finance_info.htm)>.

<sup>6</sup> *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users*, Public Law 59, 109th Congress, approuvé le 10 août 2005, Title I.

<sup>7</sup> SAFETEA-LU, Title XI, Section 4121. <<http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/htft.htm>>.

- 15,44 cents le gallon au compte du réseau routier;
- 2,86 cents le gallon au compte du transport en commun; et
- 0,1 cent le gallon au *Leaking Underground Trust Fund*.
- Diesel :
  - 21,44 cents le gallon au compte du réseau routier;
  - 2,86 cents le gallon au compte du transport en commun; et
  - 0,1 cent le gallon au *Leaking Underground Trust Fund*.

Le tableau 1 présente les revenus perçus par le HTF en 2005. À l'exception de la taxe sur la vente de camions et de remorques (7,9 % de l'ensemble), toutes les autres sources de revenus du HTF et plus particulièrement la taxe sur le carburant qui représente 89,1 % du total des revenus, sont en lien avec l'utilisation du réseau routier.

Les États peuvent bénéficier de ces sommes en présentant des projets qui rencontrent des critères déterminés et pour lesquels chacun d'eux apporte une contribution monétaire. Le financement fédéral puisé dans le HTF peut atteindre 90 % dans le cas des projets de route entre les États. En conséquence, l'importance relative du financement fédéral varie d'un État à l'autre et aussi d'une année à l'autre pour un même État.

**Tableau 1 : Principaux revenus du *Highway Trust Fund* selon leur source et leur affectation, 2005**

Source	Taux*	Revenus (millions \$)			Part du total (%)
		Réseau routier	Transport en commun	Total	
<b>Taxe d'accise</b>		<b>28 726,4</b>	<b>5 036,7</b>	<b>33 763,1</b>	<b>89,1</b>
Essence et gasohol	18,3 cents / gallon	21 180,9	4 037,6	25 218,5	66,6
Diesel**	24,3 cents / gallon	8 425,9	1 125,5	9 551,4	25,2
Remboursements		(880,4)	(126,4)	(1 006,8)	(2,7)
<b>Taxes reliées aux camions</b>		<b>4 549,7</b>	<b>0,0</b>	<b>4 549,7</b>	<b>12,0</b>
Pneus	9,45 cents par 10 livres de charge***	467,1	0,0	467,1	1,2
Vente de camions et remorques	12 % du prix de vente au détail****	2 992,7	0,0	2 992,7	7,9
Utilisation de véhicules lourds	100 \$ plus 22 \$ par 1 000 livres *****	1 089,9	0	1 089,9	2,9
<b>Transferts et autres revenus divers</b>		<b>(367,5)</b>	<b>(52,6)</b>	<b>(420,1)</b>	<b>(1,1)</b>
<b>Total des revenus</b>		<b>32 909,6</b>	<b>4 984,1</b>	<b>37 892,7</b>	<b>100,0</b>

\* : Les taux de la taxe d'accise excluent la partie attribuable au *Leaking Underground Trust Fund* soit 0,01 cent/gallon.

\*\* : Les revenus incluent d'autres formes de carburant comme le gaz naturel liquéfié et le gaz de pétrole liquéfié.

\*\*\* : La taxe s'applique lorsque la capacité de charge maximale du pneu excède 3 500 livres.

\*\*\*\* : Pour les camions et les tracteurs excédant 33 000 livres GVW et les remorques de plus de 26 000 livres GVW.

\*\*\*\*\* : Taxe annuelle pour les camions de plus de 55 000 livres GVW. La taxe maximale est de 550 \$.

Sources : SAFETEA-LU, Title XI, Section 4121, <<http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/hfft.htm>>; US Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Tableau FE-10, Octobre 2006. <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/pdf/fe10.pdf>>.

### 1.1.2 Financement des États

Aux États-Unis, la responsabilité de la construction et de l'entretien du réseau routier autre que local incombe au gouvernement des États. La majorité d'entre eux recourent à des fonds à des fins particulières pour le financement. Selon le tableau 2, 41 des 50 États disposaient d'au moins un fonds affecté à cette fin. Cinq de ces 41 États ont même inscrit l'assise légale de ces fonds au sein de leur Constitution. Seuls l'Alaska et le Rhode Island n'utilisent pas ce

mécanisme pour financer leurs infrastructures routières. L'annexe 1 présente l'assise légale de ces fonds selon l'État.

**Tableau 2 : Sommaire des États utilisant des fonds à des fins particulières ou ayant dédié des sources de revenus spécifiques pour la construction et l'entretien des infrastructures routières, selon l'assise légale**

	Fonds à des fins particulières	Revenus dédiés
Constitution	5	29
Législation	36	19
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>48</b>

Source : Voir annexe 1.

Certains États possèdent plus d'un fonds selon que l'on veuille distinguer des facettes particulières comme la construction ou l'entretien, des activités connexes comme la sécurité sur les autoroutes, ou une redistribution aux gouvernements locaux qui bénéficient aussi de sources de revenus dédiées. À titre d'exemple, l'annexe 2 présente sous forme schématique la répartition relativement complexe de l'ensemble des revenus dédiés au réseau routier du Minnesota. Les dispositions législatives qui gouvernent tous ces fonds et l'attribution des revenus se retrouvent essentiellement au sein même de la Constitution de l'État du Minnesota.

Par ailleurs, presque tous les États, qu'ils disposent ou non de fonds à des fins particulières, ont prévu des sources de revenus dédiés (*earmarked*) afin d'assurer un financement adéquat et prévisible. Seul l'Alaska a expressément interdit dans sa Constitution de dédier des fonds à une utilisation quelconque à moins de circonstances exceptionnelles. Toutefois, malgré cet interdit, l'Alaska s'inspire quand même de cette notion de revenus dédiés dans sa gestion courante :

In general, revenues from taxes and most local taxes in Alaska cannot be earmarked for any specific purpose. Despite this tradition, political understandings often ensure that certain tax revenues are used for particular purposes, such as the vehicle registration taxes that are usually used for roads<sup>8</sup>.

Comme l'indique le tableau 2, 29 États ont inscrit dans leur Constitution l'obligation d'affecter le produit de certains revenus, généralement la taxe sur l'essence et les frais d'immatriculation, au

---

<sup>8</sup> Goldman, Todd, Sam Corbett et Martin Wachs, *Local Option Transportation Taxes in the United States – Alaska*, (2001), p. 1.

financement des infrastructures routières. Les autres États ont plutôt préféré utiliser la législation régulière pour parvenir à cette fin.

Pour 2005, le montant à la disposition des États pour le financement des infrastructures routières relevant de leur responsabilité atteignait 110,8 milliards (tableau 3). De cette somme, 59,7 % provenaient de sources de revenus relevant de l'État alors que 27,9 % découlaient d'un transfert du gouvernement fédéral.

Parmi les revenus provenant de l'État, signalons l'importance qu'occupe dans l'ensemble la taxe sur le carburant soit près de la moitié du total (31,0 M\$/66,1 M\$). Cette proportion est moins grande qu'elle ne l'est pour le HTF du gouvernement fédéral, mais elle témoigne néanmoins de la grande dépendance du financement des infrastructures routières aux États-Unis sur cette source de revenus. À l'opposé, les péages représentent moins de 6 % de l'ensemble des revenus (moins de 10 % des revenus relevant des États) constituant ainsi une source de revenus secondaire pour le financement des routes.

Globalement, le financement relevant des États est en lien avec l'utilisation du réseau routier à raison de 83,9 %<sup>9</sup>. Si nous ne retenons que la taxe sur le carburant et les péages, soit deux sources de revenus directement liées à l'usage fait, la proportion demeure relativement élevée à 56,6 % des revenus relevant des États. Ce lien entre les sources de revenus et le service permet d'assurer une meilleure responsabilisation des usagers.

---

<sup>9</sup> Les taxes liées à l'utilisation des routes et les péages totalisent 55 531,9 millions \$ par rapport à l'ensemble des revenus relevant des États soit 66 102,5 millions \$. Le ratio est de 84,0 %.

**Tableau 3 : Revenus à la disposition des États pour la construction et l'entretien du réseau routier autre que local, selon la source, 2005**

Sources de revenus	Montant (millions \$)	Proportion (%)
Taxes reliées à l'utilisation des routes	49 176,2	44,4
Taxe sur le carburant	31 032,2	28,0
Véhicule (immatriculation)	18 144,0	16,4
Péages	6 355,7	5,7
Fonds général des revenus*	7 674,3	6,9
Autres revenus	2 896,3	2,6
<b>Sous-total provenant de l'État</b>	<b>66 102,5</b>	<b>59,7</b>
Émission d'obligations	11 621,9	10,5
Transferts de	33 078,0	29,9
Gouvernement fédéral	30 926,9	27,9
Gouvernements locaux	2 151,1	2,0
<b>Total des revenus à la disposition des États</b>	<b>110 802,5</b>	<b>100,0</b>

\* : Le montant représente le solde net des revenus provenant du fonds général des revenus moins les versements des fonds spécifiques au fonds général.

Note : Le total des proportions peut différer de 100,0 % compte tenu des arrondissements.

Sources : US Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Tableaux SF-21 <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/htm/sf21.htm#ftn2>> et SDF <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/htm/sdf.htm>>.

Le tableau 4 présente une liste des différentes sources de revenus utilisées ainsi que les États qui recourent à cette forme de financement. Alors que certaines taxes sont bien connues et leur utilisation répandue au sein des États, d'autres le sont beaucoup moins.

C'est le cas notamment le cas pour la taxe sur les compagnies pétrolières que seuls les États de New York et de la Pennsylvanie prélèvent :

- Pennsylvanie : l'État impose une taxe sur les revenus pétroliers de chaque compagnie pour le

Privilege of exercising its corporate franchise, or of doing business, or of employing capital, or of owning or leasing property in this Commonwealth in a Corporate or organized capacity, or of maintaining an office in this Commonwealth, or of having employees in this Commonwealth, for all or any part of any calendar year<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Pennsylvania Consolidated Statutes, Title 75, Chapter 95, Subsection 9502(a)1.

Pour des fins de simplification, cette taxe est convertie en cents par gallon<sup>11</sup> et est perçue en même temps que la taxe sur le carburant. Pour 2008, le taux est de 19,2 cents par gallon pour l'essence et de 26,1 cents par gallon pour le diesel<sup>12</sup>.

- New York : les dispositions de la *New York Petroleum Business Tax*<sup>13</sup> sont similaires à celle du *Pennsylvania Oil Company Franchise Tax*. Pour 2008, le taux est de 16,4 cents par gallon pour l'essence et de 14,65 cents par gallon pour le diesel.

En ce qui a trait aux frais d'utilisation, il importe de distinguer les péages sur les nouvelles infrastructures de ceux qui pourraient venir s'appliquer sur les routes ne faisant pas déjà l'objet d'une tarification. L'approche américaine en matière de péages routiers a toujours ciblé les nouvelles infrastructures pour imposer des frais d'utilisation. Seule la Virginie a présenté en 2003 un projet au gouvernement fédéral pour appliquer des frais sur une autoroute inter-États déjà existante, mais aucune décision officielle n'a encore été rendue.

Tolling existing facilities [...] is prohibited on the Interstate System with a few exceptions. [...] The Interstate reconstruction toll pilot provision was extended in SAFETEA-LU, with changes intended to make it easier for states to take advantage of them, [...] Several states are now looking seriously at these provisions of SEFETEA-LU<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Pennsylvania Consolidated Statutes, Title 75, Chapter 90, Section 9002.

<sup>12</sup> Pennsylvania Bulletin, Rates of Tax on Aviation Gasoline and Jet Fuel for 2008; Oil Company Franchise Tax Rate for 2008; Alternative Fuels Tax Rates for 2008, p. 2.

<sup>13</sup> New York Consolidated Laws, Chap. 60, Art. 13A

<sup>14</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), p. 3-12.



**Tableau 4 : Sommaire des principales sources de revenus utilisées par les États américains pour financer les infrastructures routières**

Source	Rendement	Endroits d'utilisation
<b>Taxes dédiées</b>		
Taxe sur le carburant	Élevé	Tous les États
Indexation de la taxe sur le carburant	Élevé	Floride, Iowa, Kentucky, Maine, Nebraska, Caroline du Nord, Pennsylvanie, Virginie occidentale
Taxe de vente sur le carburant	Élevé	Californie, Géorgie, Hawaï, Illinois, Indiana, Minnesota, New York
Taxe sur les compagnies pétrolières	Élevé	New York, Pennsylvanie
Taxe sur la vente de véhicules servant au transport	Élevé	Connecticut, Iowa, Kansas, Maryland, Mississippi, Minnesota, Montana, Caroline du Nord, Nebraska, Oklahoma, Dakota du Sud, Virginie
<b>Frais d'utilisation</b>		
Immatriculation et permis de conduire	Élevé	Tous les États
Péages sur les ponts, routes et tunnels	Faible - Moyen	Environ la moitié des États
Voies express, voies réservées aux camions	Moyen	Californie, Colorado, Géorgie, Minnesota, Texas
Portion dédiée de la taxe de vente	Élevé	Arizona, Californie, Indiana, Kansas, Massachusetts, Missouri, New York, Pennsylvanie, Utah, Virginie
<b>Autres revenus</b>		
Fonds général du revenu	Élevé	La plupart des États

Source : National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, p. 3-2.

Les revenus provenant des péages ne représentent pas une proportion importante des revenus affectés au réseau routier actuellement, mais les projets en cours d'étude pourraient bien modifier cette tendance à moyen et à long terme :

Tolls are currently collected on roads in 25 states and one U.S. territory on 4,630 miles of the 162,000 miles National Highway System. [...] Only Florida and New Jersey receive over 15 percent of their total highway revenue from toll roads, and a few « toll states » (Texas, Pennsylvania, New York, and Illinois) receive from 5 to 10 percent of their total highway revenues from toll receipts<sup>15</sup>.

À l'égard de l'organisation administrative, le ministère des transports des États est généralement encadré par une Commission sur les transports dont la mission varie d'un simple

<sup>15</sup> Perez, Benjamin et Steve Lockwood, *Current Toll Road Activity in the U.S., A Survey and Analysis*, p. 2.

volet-conseil sur les projets d'investissement jusqu'à la planification et la ratification des contrats de construction. Bien que les membres des comités de direction de ces Commissions soient nommés par le gouvernement, leur objectif consiste à réduire la mainmise directe de l'État sur les volets contenus dans leur mission afin d'assurer davantage un caractère d'affaires à ces décisions.

Les ministères des transports sont généralement financés soit partiellement ou totalement selon l'État, à partir des revenus dédiés au réseau routier ou au transport en général. De plus, certains États comme New York et le New Jersey, par exemple, ont créé des organismes indépendants chargés d'administrer un volet spécifique du transport :

The Thruway Authority is a public corporation organized and existing pursuant to Article 2, Title 9 of the New York State Public Authorities Law for the purpose of financing, constructing, reconstructing, improving, developing, maintaining and operating a highway system known as the Governor Thomas E. Dewey Thruway. The Powers of the corporation are vested in and exercised by a seven member Board appointed by the Governor and confirmed by the State Senate<sup>16</sup>.

### **1.1.3 Financement local**

Au niveau des gouvernements locaux, la partie des revenus provenant de ce palier de gouvernements par rapport à l'ensemble des revenus à leur disposition (tableau 5) est similaire à celle des États (tableau 3) soit 64,8 % contre 59,7 %, mais ce qui est plus marquant c'est la contribution importante provenant du fonds général des revenus qui atteint 29,2 % de l'ensemble des revenus à leur disposition.

---

<sup>16</sup> New York State Thruway Authority / Canal Corporation, 2006 *Annual Report*, p. 1.

**Tableau 5 Revenus à la disposition des gouvernements locaux pour le réseau routier, selon la source, 2004**

Sources de revenus	Montant (millions \$)	Proportion (%)
Taxes reliées à l'utilisation des routes locales	2 128,2	3,7
Péages	1 326,9	2,3
Taxes foncières	7 496,5	13,1
Autres taxes locales	4 468,4	7,8
Fonds général des revenus	16 719,5	29,2
Autres revenus	4 937,9	8,6
<b>Sous-total provenant des gouvernements locaux</b>	<b>37 075,4</b>	<b>64,8</b>
Émission d'obligations	5 174,8	9,1
Transferts de	14 933,2	26,1
Gouvernement fédéral	858,1	1,5
Gouvernements des États	14 075,1	24,6
<b>Total des revenus à la disposition des gouvernements locaux</b>	<b>57 185,4</b>	<b>100,0</b>

Source : US Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Tableaux LGF-21 <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/hm/lgf21.htm>>.

Les sources de revenus en lien avec l'utilisation du réseau routier (taxes reliées à l'utilisation des routes locales et péages) ne représentent que 9,3 % des revenus relevant du palier local<sup>17</sup>.

Ce taux peut apparaître relativement faible à première vue, toutefois il pourrait bien être l'objet d'une illusion statistique. En effet, la législation varie d'un État à l'autre quant à l'application de la taxe sur le carburant. Dans certains cas, les gouvernements locaux peuvent demander à l'État d'appliquer sur leur territoire un taux de taxe sur les ventes de carburant pour leur propre compte. Les revenus sont alors comptabilisés au niveau des gouvernements locaux aux titres des taxes reliées à l'utilisation des routes locales. D'autres États préfèrent prélever des taxes uniformes sur le carburant pour l'ensemble du territoire de l'État puis verser une partie de celles-ci dans des fonds spécifiques au profit des gouvernements locaux. Dans ce dernier cas, les montants sont considérés comme un transfert d'un palier de gouvernement à l'autre, la taxe étant comptabilisée au niveau de l'État. Ne disposant pas des statistiques nécessaires pour évaluer la partie relative à la taxe sur le carburant à l'intérieur de ces transferts, l'interprétation des résultats devient plus hasardeuse.

<sup>17</sup>  $(2\,128,2 + 1\,326,9) / 37\,075,4$

### 1.1.4 Financement global

Le tableau 6 présente un portrait d'ensemble du financement des infrastructures routières aux États-Unis. Pour l'année 2005, les revenus de 154,7 milliards de dollars représentent une proportion de 1,25 % du PIB<sup>18</sup>. Ce taux se situe dans la fourchette inférieure de « 1 % to 2 % of GDP generally considered necessary to adequately maintain highway networks and to carry out a modest amount of construction<sup>19</sup> ».

Les fonds fédéraux représentent un peu plus du cinquième des revenus totaux alors que les États disposent de la moitié. En ce qui a trait aux sources de revenus, les taxes reliées à l'utilisation des routes (taxe sur les carburants et immatriculation principalement) constituent plus de la moitié des revenus totaux.

**Tableau 6 : Financement du réseau routier, selon la source et le palier de gouvernement, 2005**

Sources de revenus	Gouvernements				Proportion (%)
	Fédéral	États	Locaux	Ensemble	
	(millions \$)	(millions \$)	(millions \$)	(millions \$)	
Taxes reliées à l'utilisation des routes	31 179	49 176	2 234	82 589	53,4
Péages	n.a.	6 356	1 398	7 754	5,0
Taxes foncières	n.a.	n.a.	7 811	7 811	5,0
Fonds général des revenus*	1 488	3 384	17 233	22 105	14,3
Autres revenus de taxes	388	4 291	4 620	9 299	6,0
Revenus de placement	15	2 897	5 199	8 111	5,2
Émission d'obligations	n.a.	11 622	5 400	17 022	11,0
<b>Total des revenus</b>	<b>33 070</b>	<b>77 725</b>	<b>43 895</b>	<b>154 690</b>	<b>100,0</b>
<b>Proportion (%)</b>	<b>21,4</b>	<b>50,2</b>	<b>28,4</b>	<b>100,0</b>	

\* : Le montant représente le solde net des revenus provenant du fonds général des revenus moins les versements des fonds spécifiques au fonds général.

n.a. : Non applicable.

Note : Le total des proportions peut différer de 100,0 % compte tenu des arrondissements.

Source : US Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Tableau HF-10 <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/htm/hf10.htm>>, octobre 2006.

<sup>18</sup> Le PIB américain en 2005 atteignait 12 397,9 milliards \$. <<http://unstats.un.org/unsd/snaama/dnltransfer.asp?fid=2>> .

<sup>19</sup> Queiroz, Cesar, *A Review of Alternative Road Financing Methods*, (2003), p. 2.

Globalement, le financement des infrastructures routières aux États-Unis repose sur l'utilisation de fonds spécifiques alimentés par des sources de revenus fiables qui lui sont dévolues soit par la Constitution même des États ou par la législation régulière. Il y a peu de revenus qui proviennent de versements discrétionnaires de l'État. La source de revenus principale est de loin la taxe sur le carburant alors que les péages représentent une source mineure de revenus.

## 1.2 Problèmes reliés au financement

Un demi-siècle après la création du *Highway Revenue Act*, le fonctionnement adopté par les Américains apparaît comme satisfaisant dans son ensemble. La qualité du réseau routier et son développement dans toutes les régions du pays peuvent servir de référence à maints égards. Toutefois, la littérature fait état de problèmes de financement de plus en plus aigus.

### 1.2.1 Inadéquation de la croissance des dépenses et des revenus

De tous les problèmes mentionnés, l'inadéquation entre le rythme de croissance des revenus et des dépenses ressort comme celui qui suscite les plus vives inquiétudes à court terme et le plus d'analyses de toutes sortes.

#### 1.2.1.1 Description du problème

Dans son rapport final, la *Commission on Transportation Investment* mise sur pied par le Maryland estimait qu'entre 2000 et 2020, sa population croîtrait de 20 % pour atteindre 6 millions d'habitants. Pendant la même période, la Commission estimait que le nombre de véhicules-miles voyagés dans l'État passerait de 48 à 68 milliards soit un taux de croissance un peu plus de deux fois supérieur à celui de la population<sup>20</sup>. Le cas du Maryland n'est pas unique.

L'utilisation toujours plus intensive du réseau routier, année après année, entraîne une dégradation plus rapide des infrastructures et crée des problèmes dont les impacts au niveau de l'entretien et de la congestion se font de plus en plus sentir. Non seulement faut-il accorder plus d'importance à la réparation des routes, mais les coûts unitaires d'entretien montent en flèche. La *Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission* évaluait que : « What

---

<sup>20</sup> Commission on Transportation Investment, *Final Report*, (1999), p. 1.

originally cost \$1,00 in 1996, now (2006) costs \$2,00 due to inflation and cost increases such as fuel, concrete and steel<sup>21</sup>. »

Alors que les dépenses croissent plus rapidement que l'inflation, les revenus augmentent à un taux inférieur. En effet, bien que la proportion puisse varier d'un État à l'autre, globalement, les revenus de la taxe sur le carburant prélevée par les États représentent près de la moitié des revenus des fonds dédiés au réseau routier par ces mêmes États : occupant moins de 10 % en Georgie, le taux atteint près de 70 % pour le Montana<sup>22</sup>. Du côté du HTF, c'est près de 90 % des revenus de ce fonds qui proviennent de la taxe sur le carburant.

Or, la taxe sur les carburants consiste en une taxe spécifique qui ne croît pas selon la valeur de l'essence, mais selon la quantité consommée. Seuls le Maine et la Floride<sup>23</sup> ont des mécanismes d'ajustement annuel basés sur l'indice des prix alors que le Kentucky, la Virginie-Occidentale, le Nebraska, la Caroline du Nord et la Pennsylvanie ont des mécanismes d'ajustement variables basés sur le prix du carburant.

Ainsi, non seulement le taux de la taxe ne suit pas l'inflation, mais l'arrivée sur le marché de véhicules plus performants du côté énergétique jumelée à la popularité croissante des automobiles hybrides limitent fortement la consommation. Épargnée jusqu'ici d'une diminution réelle de la demande par la popularité des véhicules utilitaires, la hausse fulgurante du prix du carburant occasionne depuis quelque temps un réalignement à l'égard du type de véhicules possédés ainsi que du nombre et de la longueur des déplacements. Ces modifications structurelles accentueront les pressions sur le mode de financement actuel des fonds.

For all states combined, funding sources other than fuel taxes have increased at a greater rate than motor fuel taxes. State general funds increased by 221 percent, tolls by 83 percent, other by 89 percent, and motor fuel taxes by 75 percent from 1982 to 2001 in real terms<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission, *Commission's Initial Findings and Request for Public Input*, (2006), p. 14.

<sup>22</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), p. D-3.

<sup>23</sup> Maine Statutes, Title 36, Part 5, Chapter 465, Paragr. 3321. Florida Statutes, Title XIV, Chapter 206, Paragr. 206.41.

<sup>24</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), p. 2-13.

Ces écarts dans les taux d'accroissement diminuent l'importance relative des revenus provenant de la taxe sur le carburant au profit du fonds général des revenus réduisant d'autant la contribution directe des utilisateurs dans le financement des infrastructures routières. Cette situation est très préoccupante, car il y a beaucoup de réticence à augmenter le taux de la taxe sur le carburant. En Californie, par exemple, le taux est fixe depuis l'année financière 1989-90 où il est passé de 9 à 18 cents par gallon. Malgré cette hausse importante, les estimations réalisées démontrent que « in 2000 inflation-adjusted dollars (Real), California fuel tax revenues per vehicle mile traveled is approximately 36 percent of what drivers paid in 1970<sup>25</sup> »!

En conséquence, autant les États que les gouvernements locaux et le gouvernement fédéral éprouvent des difficultés financières croissantes. Les projections pour le *HTF* indiquent que le rythme de croissance des dépenses est de 4 % annuellement depuis 1998 alors que les revenus ne croissent que de 2 % pour la même période. Les dépenses excèdent déjà les revenus depuis 2001 et selon les projections réalisées, le fonds ne pourrait plus supporter le niveau autorisé des dépenses dès 2009<sup>26</sup> si des correctifs ne sont pas apportés rapidement. « The Federal Highway Administration estimates that by 2009 the tax receipts that make up most of the federal highway trust fund will be \$21 billion shy of what's needed just to maintain existing roads, much less build new roads or add capacity<sup>27</sup>. »

Si rien n'est fait par l'ensemble des paliers de gouvernement relativement au financement du réseau routier américain, « the cumulative gap over the entire 2007-2017 period is projected at \$634,7 billion for the need to maintain, and \$1,3 trillion for the need to improve<sup>28</sup> ».

#### 1.2.1.2 Avenues de solution

Devant ce problème de l'inadéquation du rythme de croissance des sources de revenus et de dépenses, il n'est pas étonnant d'assister depuis le début de la décennie à la multiplication des commissions ou des comités d'analyse et d'étude ayant pour but d'examiner ce problème et de proposer de nouvelles avenues de financement.

---

<sup>25</sup> California Department of Transportation *California Transportation Plan 2025*, (2006), p. 27.

<sup>26</sup> Congressional Budget Office, CBO Testimony - Status of the *Highway Trust Fund* : 2007, p. 3.

<sup>27</sup> Matthews, Robert Guy, *Fuel-Efficient Cars Dent States' Road Budget*, (2007), p. 1.

<sup>28</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), p. 2-15.

En voici quelques exemples :

- L'État de Washington a réalisé une étude exhaustive sur l'utilisation des péages comme mesure de rationalisation des infrastructures routières (*Comprehensive Tolling Study*<sup>29</sup>). Longtemps considérés comme étant uniquement une façon de financer les infrastructures (*Tolling*), les péages sont maintenant vus comme un moyen d'accroître l'efficacité des infrastructures actuelles et de lutter contre la congestion (*Pricing*). L'annexe 2 présente plus de détails sur cette étude;
- La Pennsylvanie, devant la crise financière qui affecte son transport en commun et son réseau routier, a choisi de former la *Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission* pour analyser la situation et apporter des solutions<sup>30</sup>. Celle-ci favorise l'utilisation de frais orientés vers l'utilisateur pour apporter un financement éprouvé à long terme. Ainsi, la taxation du carburant et les frais d'immatriculation sont considérés comme des sources de financement fiables pour plusieurs années en attendant le développement de frais basés sur la distance parcourue;
- Le *National Cooperative Highway Research Program*, financé par l'*American Association of State Highway and Transportation Officials* et le *Federal Highway Administration*, a réalisé une étude approfondie portant sur les besoins financiers et les revenus des fonds dédiés relatifs au réseau routier et au transport en commun aux États-Unis. L'étude menée en trois phases a conclu<sup>31</sup> :
  - à l'existence généralisée d'un trou financier important entre les besoins en investissement des prochaines années et les revenus projetés (phase 1);
  - à la possibilité de corriger en partie ce manque à gagner par une augmentation des taux de taxe applicables actuellement et par l'émergence de nouvelles formes de revenus. Bien que la taxe sur le carburant continuera d'être la principale source de revenus des fonds, pour les prochaines années, celle-ci

---

<sup>29</sup> Cambridge Systematics, *Washington State Comprehensive Tolling Study*, (2006).

<sup>30</sup> Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission, *Commission's Final Report, Investing in Our Future: Addressing Pennsylvania's Transportation Funding Crisis*, (2006).

<sup>31</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), pp. ES-2-ES-6.



devra inexorablement être retirée à moyen et à long terme pour être remplacée par une taxation basée sur la distance parcourue compte tenu de la baisse de la consommation des carburants fossiles (phase 2);

- à la nécessité d'un effort concerté de tous les paliers de gouvernement (phase 3).

L'analyse présente également une stratégie en 7 points pour réussir à combler le manque à gagner<sup>32</sup> :

- établir un consensus sur les besoins en investissement pour les prochaines années et démontrer leur nécessité;
- établir un plan stratégique présentant les besoins pour lesquels de nouveaux revenus sont nécessaires et démontrer les bénéfices attendus;
- établir clairement les rôles et responsabilités de chaque intervenant;
- décrire de manière détaillée la source des nouveaux revenus et présenter clairement les raisons de leur utilisation;
- élaborer une campagne d'éducation populaire faisant la promotion de cette stratégie;
- développer un leadership soutenu et un appui à cette initiative;
- préparer un échéancier clair des actions à réaliser.

Cette stratégie fait une grande place à l'information de la population. Elle s'intègre particulièrement bien dans les objectifs décrits lors de l'élaboration d'une politique incitative de la tarification<sup>33</sup>.

Toutes les analyses présentées conduisent à une conclusion très semblable : le besoin de revenus additionnels provenant de frais d'utilisation ou de taxes étroitement liés à l'utilisation des véhicules.

Soucieux de corriger la situation à court terme avant qu'elle ne se détériore irrémédiablement, certains États ont plutôt choisi de passer rapidement à l'action et ont déjà déposé, ou

---

<sup>32</sup> *Ibid.*, pp. ES-2 et ES-3.

<sup>33</sup> À cet égard, le lecteur peut référer au fascicule 3 de notre étude, *Vers une politique de la tarification plus incitative*.

s'apprêtent à le faire, des projets de loi visant à augmenter les revenus dédiés à ces fonds.

Voici quelques exemples :

- l'Ohio, après quelques années de travail, a réussi à faire adopter un ensemble de mesures dont une augmentation de la taxe sur le carburant, la première en une décennie, à raison de 2 cents par gallon par année pendant 3 ans à compter de 2003 ainsi que des hausses des frais d'immatriculation et divers autres frais. Une réorganisation administrative du ministère des Transports et une orientation axée sur l'efficacité ont joué un rôle prépondérant pour convaincre le législateur du bien-fondé des hausses<sup>34</sup>;
- le Delaware a adopté une législation en juillet 2007 augmentant les péages sur l'autoroute 95 (1<sup>er</sup> octobre 2007) ainsi que divers autres droits liés à l'utilisation de l'automobile comme les frais d'immatriculation (1<sup>er</sup> octobre 2007) et les permis de conduire (9 juillet 2007)<sup>35</sup>;
- le Maine a présenté en février 2007 un projet de loi visant à attribuer 20 % de la taxe de vente perçue sur la vente de véhicule et de véhicules récréatifs au *General Highway Fund*. Le projet de loi est encore à l'étude<sup>36</sup>;
- en septembre 2007, le gouverneur du Maryland a annoncé un *Plan sur le transport* visant à accroître les revenus du *Transportation Trust Fund* (TTF) de 392 millions \$ annuellement. Pour y parvenir, il propose de lier le taux de la taxe sur le carburant à l'indice des coûts de construction (une hausse annuelle d'environ 0,7 à 0,8 cent le gallon), de majorer l'impôt des sociétés de 1 point de pourcentage (cette hausse serait partagée à parts égales avec le financement de l'éducation post secondaire) et de

---

<sup>34</sup> National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, (2006), p. 3-4.

<sup>35</sup> Delaware Department of Transportation, *Tolls, Motor Vehicle Fees Increase Oct. 1*, (2007), p. 1.

<sup>36</sup> Projet de loi LD 788 déposé le 15 février 2007. En juin 2007, l'analyse est reportée à une prochaine session de la 123<sup>e</sup> législature conformément à l'ordre HP 1369.  
<<http://janus.state.me.us/legis/LawMakerWeb/dockets.asp?ID=280023360>>.

hausser la taxe sur la possession d'automobile (*Titling tax on vehicles*) de 1 point de pourcentage. Il s'agirait de la première hausse de taxe sur le carburant depuis 1992<sup>37</sup>.

Le *Transportation and State Investment Act* et le *Tax Reform Act* ont permis de donner suite à certaines recommandations : en ce qui a trait à l'indexation de la taxe sur le carburant, la proposition n'a pas été retenue<sup>38</sup> alors que pour la partie de l'impôt des sociétés qui devait être versée au TTF<sup>39</sup>, la mesure n'a été que partiellement acceptée.

Règle générale, les hausses de taux pour les taxes dédiées et les frais d'utilisation ont été très difficiles à obtenir. Comme les politiciens ont démontré beaucoup de réticence, la plupart des États ont choisi de présenter un « forfait » incluant l'augmentation de plusieurs sources plutôt que d'y aller à la pièce et de solliciter plus souvent le pouvoir législatif.

### **1.2.2 Intégrité des fonds routiers**

Un deuxième problème auquel les Américains sont confrontés est celui de l'intégrité des fonds routiers. Devant des situations budgétaires parfois difficiles, les gouvernements peuvent trouver ces fonds très alléchants au point de vouloir y puiser certaines sommes ou leur refiler diverses dépenses non prévues initialement dans leurs statuts.

Bien que ces fonds possèdent une assise légale solide et, pour certains États, au sein même de leur Constitution, divers cas de violation de l'intégrité ont été relevés. Leur nombre serait certes beaucoup plus élevé sans l'approche selon le rythme de réalisation des dépenses puisque la présence d'une réserve pour éventualité pourrait accroître l'appétit des dirigeants.

Le Maryland reconnaît ce problème et a déjà entrepris des actions pour le corriger. En 2004, une proposition d'amendement à la Constitution de l'État a été présentée, mais ne fut pas retenue<sup>40</sup>. Il s'agissait du troisième projet de loi visant à introduire le TTF dans la Constitution et

---

<sup>37</sup> Wagner, John, *Plan Falls Short, Some Officials Say*, (2007), pp. 1-6.

<sup>38</sup> Maryland General Assembly, *Transportation and State Investment Act*, sanctionné le 19 novembre 2007, (Chap. 6), p. 14.

<sup>39</sup> Maryland General Assembly, *Tax Reform Act*, sanctionné le 19 novembre 2007, (Chap. 3), p. 33-34.

<sup>40</sup> Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, House Bill 19, (2004), p. 1.

à l'encadrer de règles concernant ses activités. Les deux premières tentatives présentées à la session 2003<sup>41</sup> avaient déjà échoué. La nouvelle proposition ajoutait des restrictions sur les transferts de revenus à partir du TTF, mais le législateur a préféré conserver plus de contrôle sur l'ensemble des fonds.

Cette volonté d'inscrire les règles de fonctionnement du TTF à l'intérieur de la Constitution fait suite à plusieurs transferts effectués du TTF au *Fonds général*. Entre 1984 et 1992, 200 millions \$ sont ainsi passés d'un fonds à l'autre. Cependant, la totalité de ces montants ont été remboursés au TTF par la suite. En 2003 et 2004, une somme additionnelle de 315 millions \$ a été transférée du TTF au *Fonds général*<sup>42</sup>.

Dans son *Plan sur le transport* de l'automne 2007, le gouverneur du Maryland prévoyait expressément une disposition pour mettre fin aux transferts du *Transportation Trust Fund* au fonds général des revenus. Ces transferts, évalués à 63 millions \$ annuellement, visent le financement de divers programmes non reliés au transport.

De son côté, le New Hampshire vit un problème similaire en s'appropriant des fonds initialement dévolus, selon la Constitution de l'État, à la construction et à l'entretien des routes ainsi qu'au contrôle de la circulation. « For decades, state budget writers have used highway funds to cover other highway-related costs. But pace picked up over the past 10 years. Total transfers of highway funds went from 33 percent in 1999 to 46 percent in 2007<sup>43</sup>. »

Alors que certains prétendent que les fonds versés aux corps policiers pour patrouiller les routes s'inscrivent à l'intérieur du mandat du contrôle de la circulation, il n'en demeure pas moins qu'une somme d'environ 15 % du fonds routier est transférée pour le financement d'autres activités soit un peu plus de 35 millions \$ annuellement.

Déjà en 2002, le *New Hampshire Motor Transport Association* avait intenté une poursuite contre

---

<sup>41</sup> Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, House Bill 1157, (2003), p. 1; Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, Senate Bill 757, (2003), p. 1.

<sup>42</sup> Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, Fiscal and Policy Note, House Bill 19, 2004 Session, p. 2.

<sup>43</sup> Fahey, Tom, *Highway funding: robbing Peter to pay Paul*, p. 1.

l'État du New Hampshire indiquant que ce dernier violait les termes de la Constitution du New Hampshire en dépensant des fonds dédiés au réseau routier pour financer un projet de train de banlieue.

Dans sa décision, la Cour suprême du New Hampshire signale que plusieurs tentatives d'amendement constitutionnel (1971, 1973, 1975, 1992, 1993 et 1995) visant à étendre la portée de l'article 6-a à l'ensemble du transport ont toujours été rejetées. Cela confirme que l'article 6-a « was designed to insure that highway funds would be used exclusively for highway purposes and that such purposes do not include railroads. [...] The use of highway funds on the Rail Project falls outside this mandate<sup>44</sup> ».

Certains États permettent au fonds général d'emprunter des sommes auprès de fonds routiers, mais ces situations font alors l'objet de règles strictes. Ainsi, la Constitution de la Californie prévoit expressément que les revenus du *Transportation Investment Fund*

may be loaned to the General Fund only if one of the following conditions is imposed:

(a) That any amount loaned is to be repaid in full to the fund from which it was borrowed during the same fiscal year in which the loan was made, except that repayment may be delayed until a date not more than 30 days after the date of enactment of the budget bill for the subsequent fiscal year.

(b) That any amount loaned is to be repaid in full to the fund from which it was borrowed within three fiscal years from the date on which the loan was made and one of the following has occurred:

(1) The Governor has proclaimed a state of emergency and declares that the emergency will result in a significant negative fiscal impact to the General Fund.

(2) The aggregate amount of General Fund revenues for the current fiscal year, as projected by the Governor in a report to the Legislature in May of the current fiscal year, is less than the aggregate amount of General Fund revenues for the previous fiscal year, adjusted for the change in the cost of living and the change in population, as specified in the budget submitted by the Governor pursuant to Section 12 of Article IV in the current fiscal year.<sup>45</sup>

Parmi les facteurs spécifiques à rencontrer, mentionnons la proclamation de l'état d'urgence ou la baisse des revenus budgétaires par rapport à l'année précédente.

---

<sup>44</sup> The Supreme Court of New Hampshire, *New Hampshire Motor Transport Association v. The State of New Hampshire*, 19 avril 2004, p. 5.

<sup>45</sup> Constitution de la Californie, article 19, section 6.

L'expérience américaine démontre que malgré un encadrement législatif rigoureux les fonds à des fins particulières ne procurent pas des garanties absolues quant à l'affectation des montants aux fins desquelles ils ont été créés. Toutefois, les cas de violation de l'intégrité ne sont pas légion et dans l'ensemble, les fonds jouent le rôle qui leur est attribué.

### ***1.2.3 Coûts élevés occasionnés par les camions lourds***

Un autre problème sur lequel les gouvernements des États-Unis doivent réfléchir est celui d'exiger une juste contribution de la part des diverses clientèles qui utilisent les routes.

A truck loaded to the maximum federal limit of 80,000 pounds causes up to three times as much damage to the road as a 50,000-pound truck, and more than 16 times as much damage as a standard automobile (Brady 1984). Federal and state user fee relying on gasoline, registration, and excise fees are unable to account for these differences<sup>46</sup>.

Puisque les camions lourds nécessitent la construction de routes plus solides et occasionnent des coûts d'entretien supplémentaires, il est juste et équitable que ces coûts additionnels soient répartis entre ceux qui les occasionnent; sinon, ce groupe est subventionné par les autres. Ce besoin que chacun paie sa juste part est important et a même fait l'objet d'un amendement à la Constitution de l'Oregon :

Revenues described in subsection (1) of this section that are generated by taxes or excises imposed by the state shall be generated in a manner that ensures that the share of revenues paid for the use of light vehicles, including cars, and the share of revenues paid for the use of heavy vehicles, including trucks, is fair and proportionate to the costs incurred for the highway system because of each class of vehicle. The Legislative Assembly shall provide for a biennial review and, if necessary, adjustment, of revenue sources to ensure fairness and proportionality<sup>47</sup>.

Une étude du ministère fédéral des Transports américain a évalué les frais d'utilisation perçus dans le domaine des transports routiers par rapport aux coûts de divers groupes d'utilisateurs pour l'ensemble des gouvernements, fédéral et des États, pour l'an 2000. En utilisant un indice moyen de 1,0, les camionnettes et fourgonnettes ont un indice de 1,2 indiquant qu'elles contribuent à 20 % de plus qu'elles ne coûtent en frais de construction et d'entretien. À l'opposé, les camions de plus de 50 000 livres ont un indice de 0,5. Les automobiles ont un indice de 1,0.

---

<sup>46</sup> Schwieterman, Joseph and Yale Brozen, *Pricing Solutions to Highway Infrastructure Problems*, (1989), p. 22.

<sup>47</sup> Oregon Constitution, Art. IX, Section 3a(3).

Afin de rétablir l'équilibre entre les montants payés par les camions lourds et les autres véhicules, des États ont implanté une taxe basée sur le poids et la distance parcourue (*weight-mile tax*).

En Oregon, par exemple, un camion avec 5 essieux et ayant un poids de 80 000 livres devra payer 13,59 cents par mille parcouru pour circuler dans l'État. Le taux augmente à 18,51 cents par mille si le poids atteint 96 000 livres. Comparativement aux autres États qui perçoivent cette forme de taxe, l'Oregon rembourse aux transporteurs, la taxe payée sur le diesel.

En 1989, 13 États avaient implanté une telle taxe<sup>48</sup>. En 2007, il n'en reste plus que 4 (Oregon, New York, Kentucky et New Mexico). Parmi les raisons les plus souvent invoquées pour abolir cette source de revenus, mentionnons la complexité administrative et la possibilité élevée d'évasion fiscale. En mars 2007, le Nevada a présenté un projet de loi<sup>49</sup> visant entre autres à introduire une taxe sur le poids et la distance de 15 cents par mille pour les camions de plus de 50 000 livres. Cette partie du projet de loi fut rejetée à cause de sa complexité à administrer et du fait que le Nevada ne peut se permettre d'attendre 8 ou 10 ans pour percevoir cette forme de taxe<sup>50</sup>.

Sur le plan théorique, la taxe selon la distance et le poids représente l'une des façons les plus équitables et efficaces pour la tarification des transporteurs routiers. Les méthodes actuelles de perception de cette taxe aux États-Unis ne permettent pas encore d'en maximiser les retombées économiques et administratives. En Europe, cette taxe est utilisée avec succès en Allemagne, en Suisse et en Autriche, mais ces pays font beaucoup plus appel à la technologie pour en réduire les coûts administratifs.

---

<sup>48</sup> Schwieterman, Joseph and Yale Brozen, *Pricing Solutions to Highway Infrastructure Problems*, (1989), p. 23.

<sup>49</sup> Nevada Legislature, *Assembly Bill 595*, déposé le 26 mars 2007.

<sup>50</sup> Nevada Assembly Transportation, *Minutes of the Meeting of the Assembly Committee on Transportation*, Seventy-Fourth Session April 12, 2007, pp. 8-25.

## 1.3 Autres problèmes à l'horizon

En plus des problèmes liés au financement des infrastructures à court terme, les États-Unis doivent également composer avec deux autres problèmes importants : la congestion routière et le remplacement à moyen ou à long terme, de la taxe sur le carburant. Ces deux problèmes ne sont pas uniques aux États-Unis, mais il est pertinent de présenter leur vision de ce problème et leur façon d'aborder le problème. Dans les deux cas, la tarification peut jouer un rôle important.

### 1.3.1 Congestion routière

Une partie importante du réseau routier américain a été construite il y a 30 ou 40 ans alors que le nombre de véhicules sur les routes était de beaucoup inférieur à ce qu'il est aujourd'hui. Comme les routes sont généralement construites avec un horizon d'utilisation de 25 ans, il en résulte que plusieurs d'entre elles ne possèdent plus une capacité suffisante pour supporter la densité actuelle de circulation.

Congestion is a problem in America's 437 urban areas and it is getting worse in regions of all sizes. Congestion caused urban Americans to travel 4.2 billion hours more and to purchase an extra 2.9 billion gallons of fuel for a congestion cost of \$78 billion<sup>51</sup>.

À titre comparatif, les pertes financières pour 1982 n'atteignaient que 14,9 milliards \$ en dollars de 2005<sup>52</sup>. Et ces pertes n'incluent pas les coûts indirects liés à la santé, à l'environnement et aux pertes économiques découlant des retards dans la livraison des marchandises ou autres.

Des parcours plus longs par les utilisateurs et un nombre de véhicules qui a augmenté plus rapidement que l'extension du réseau routier sont à l'origine de l'insuffisance de la capacité physique des infrastructures routières. Il s'agit là de la première cause des sources de congestion qui est responsable de 40 % des embouteillages. Suivent dans l'ordre les incidents routiers (accidents, débris) avec 25 %, le mauvais temps avec 15 % et les travaux routiers avec 10 %<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> Schrank, David et Tim Lomax, *The 2007 Urban Mobility Report*, p. 1.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> Cambridge Systematics, *Traffic Congestion and Reliability Final Report*, (2005), p. 3-2.



Pour contrer cette croissance et même réduire la congestion, il faut considérer une approche multiple axée sur quatre aspects fondamentaux :

- la responsabilisation des personnes et des entreprises : l'instauration d'horaires variables et l'implantation des lieux de travail près des circuits de transport en commun par les entreprises ainsi que le report ou le devancement de certains déplacements en dehors des heures de pointe lorsque cela est possible ne sont que quelques exemples d'actions qui peuvent être réalisées pour réduire les problèmes de congestion sans nécessiter la mise en place de vastes et coûteux programmes publics;
- le développement du transport en commun : la forte concentration des emplois dans le centre-ville des grandes agglomérations urbaines combinée à la difficulté et aux coûts faramineux d'y construire de nouvelles infrastructures routières constituent des facteurs fondamentaux en faveur du développement du transport en commun. D'ailleurs,

Households who use public transportation save a significant amount of money. A two-adult "public transportation household" saves an average **\$6,251** every year, compared to an equivalent household with two cars and no access to public transportation service. We define "public transportation household" as a household located within 3/4 mile of public transportation, with two adults and one car<sup>54</sup>.

- une meilleure utilisation des infrastructures en place : les installations disponibles peuvent généralement être utilisées avec plus d'efficacité. Que ce soit par la synchronisation des feux de circulation, l'instauration de péages variables selon l'heure et le lieu ou d'autres méthodes, il est possible d'accroître le flot de circulation sur les routes actuelles. « When we jam too many cars onto a highway at one time, lanes that should be able to handle 2,000 vehicles per hour break down, and handle only 500 or 600<sup>55</sup>. »
- l'augmentation de la capacité actuelle du réseau routier : lorsque les moyens mentionnés précédemment ne sont pas suffisants pour améliorer la situation, il faut alors envisager de construire de nouvelles installations. Il peut s'agir de voies additionnelles pour se rendre vers le centre-ville ou des voies de contournement pour éviter que les personnes qui

---

<sup>54</sup> Baily, Linda, *Public Transportation and Petroleum Savings in the U.S.: Reducing Dependence on Oil*, (2007), p. 1.

<sup>55</sup> Cambridge Systematics, *Washington State Comprehensive Tolling Study*, Volume 1, (2006), p. 4.

doivent traverser l'agglomération ne soient obligées de traverser le centre-ville.

Dans tous les cas, la tarification peut jouer un rôle significatif. Aux fins de la présente étude, nous porterons notre attention sur les impacts qu'elle peut engendrer sur l'optimisation du réseau actuel et la construction de nouvelles installations routières. Cette approche, connue sous le nom de *Value Pricing Strategy*, consiste à gérer de manière proactive la demande et la capacité disponible des routes en ajustant de manière dynamique les péages pour les utilisateurs.

À cet égard, le gouvernement fédéral américain finance divers projets pilotes dans le cadre de son programme *Value-Pricing Pilot Program*. Créé par le Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century (TEA-21)<sup>56</sup>, ce programme a été reconduit et même bonifié par le SAFETEA-LU<sup>57</sup> en 2005 « with several other pilot and demonstration programs to encourage congestion strategies aimed at air quality, energy conservation and efficiency<sup>58</sup> ».

En vertu de TEA-21, 15 projets ont été réalisés et le même nombre est prévu par le SAFETEA-LU entre 2005 et 2009. Des projets pilotes ont notamment eu lieu :

- sur deux ponts à péages de Lee County en Floride où un rabais de 50 % a été accordé aux usagers qui utilisaient le péage électronique et traversaient le pont 30 minutes avant ou 2 heures après l'heure de pointe du matin (7:00 – 9:00) ou les 2 heures précédant ou les 30 minutes suivant l'heure de pointe du soir (4:00-6:30).

The program has been successful in inducing significant shifts in traffic out of the peak congestion period. Surveys indicate that over 71 percent of eligible motorists (i.e., those with vehicle transponders) shifted their time of travel at least once a week to obtain a toll discount amounting to just 25 cents<sup>59</sup>.

- à San Diego où les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (High Occupancy Vehicle) étaient sous-utilisées. Alors que ces voies sont gratuites pour les

---

<sup>56</sup> Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21), Section 1216(a).

<sup>57</sup> SAFETEA-LU, Sec 1604.

<sup>58</sup> American Public Transportation Association, *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users: A Guide to Transit-related Provisions*, (2005), p. 17.

<sup>59</sup> U.S. Department of Transportation, *Value Pricing Pilot Program*, (2007), p. 1.

automobiles avec 2 occupants ou plus, les conducteurs solitaires ont été autorisés à les utiliser en défrayant un coût variable selon le niveau de congestion. Le projet s'est déroulé de 1996 à 1999.

Overall, results show a general support for the view that the use of congestion pricing to better utilize the I-15 Express Lanes is a policy that has the support and acceptance of the FasTrak customers and the public at large. Most importantly, issues such as the elitist character of the project and price concerns appeared only during the first year of the project and rarely during the second year. Many involved in the project implementation perceived the project matched or exceeded their expectations and that it was a success on all levels of implementation, including operations, technology and finance. The program proved pricing was technically and politically viable<sup>60</sup>.

En plus de réduire la congestion, les revenus additionnels perçus en appliquant des frais supplémentaires aux heures de pointe, peuvent venir financer d'autres projets dont les usagers de la route bénéficient également. C'est le cas par exemple à San Diego où les revenus supplémentaires du projet pilote ont permis de financer un nouveau trajet d'autobus express.

Longtemps considérés comme une source de financement permettant uniquement de récupérer les coûts de construction et parfois aussi de fonctionnement, les péages deviennent maintenant des outils visant à orienter le comportement des usagers. En appliquant un prix plus élevé aux heures de pointe ou dans certaines zones plus sujettes à des congestions, il est possible d'exercer une influence sur le comportement des utilisateurs qui peuvent alors choisir de reporter leur voyage, de le devancer ou d'utiliser des routes alternatives selon le prix des péages. Il s'agit là d'un atout majeur en faveur des frais d'utilisation puisque nulle taxe ou nul impôt ne peut parvenir à une telle fin.

### ***1.3.2 Désuétude de la taxe sur le carburant***

La diminution appréhendée de la consommation de carburants fossiles au cours des prochaines années dépasse le simple problème de financement mentionné dans la partie précédente. Elle remet en cause l'existence même de cette forme de taxe pour financer les infrastructures routières.

---

<sup>60</sup> San Diego State University Foundation, *I-15 Congestion Pricing Project Monitoring and Evaluation Services*, (2001), p. 28.

En 1997, le Minnesota a produit une étude sur la tarification selon la distance parcourue comme moyen de remplacer la taxe sur le carburant<sup>61</sup>. Il en est arrivé à la conclusion que même si cette source de revenus est techniquement réalisable, son application est encore trop dispendieuse pour être économiquement rentable surtout si son application se limite à un seul État.

De son côté, l'Oregon qui a été le premier État américain à introduire une taxe sur le carburant (1919) a bien saisi les conséquences d'une baisse structurelle de la consommation de carburant et a préféré aller au-delà des études traditionnelles à court terme afin d'adopter une vision à beaucoup plus long terme. C'est dans cette optique que l'Assemblée législative de cet État, a créé, en 2001, le *Road User Fee Task Force*<sup>62</sup>.

The gas tax has the inherent flaw, however, of lacking a direct nexus to road use. As a consequence of this flaw, it will become obvious in 10-15 years, if not earlier, that the gas tax has failed its originally intended purpose as a reliable source of revenue for the state's road system<sup>63</sup>.

Le mandat de ce groupe de travail était de développer « a design for revenue collection for Oregon's roads and highways that will replace the current system for revenue collection<sup>64</sup> ». Après avoir analysé 28 sources potentielles de revenus, le Comité a recommandé de ne retenir que celles qui sont orientées vers l'utilisateur payeur et reliées à l'infrastructure routière et aux services adjacents. Son choix, fondé sur le fait qu'il s'agissait de la seule méthode permettant d'obtenir une source de revenus étendue, s'est arrêté sur le *Concept des frais selon la distance (Mileage Fee Concept)*.

Celui-ci consiste à imposer des frais pour chaque mille parcouru sur les voies publiques de l'Oregon. La distance est obtenue à l'aide d'un odomètre électronique et les données nécessaires pour évaluer le montant de frais à payer sont téléchargées à un ordinateur au moment de faire le plein. L'utilisateur doit alors s'acquitter de ces frais en lieu et place de la taxe sur l'essence. Des frais additionnels pourraient s'appliquer lorsque le véhicule circule dans certaines zones ou aux heures de pointe dans des endroits où il y a un problème de congestion

---

<sup>61</sup> Minnesota Department of Transportation and the Metropolitan Council, *Road Pricing Study: Final Report*, (1997).

<sup>62</sup> Oregon Legislative Assembly, House Bill 3946.

<sup>63</sup> Oregon Department of Transportation, *Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program - Final Report*, p. 4.

<sup>64</sup> Road User Fee Task Force, Report to the 72<sup>nd</sup> Oregon Legislative Assembly, p. 1.

selon le principe du *Value Pricing*. Les tarifs applicables pourraient également varier selon le type de véhicule utilisé ce qui permettrait d'inclure un paramètre additionnel relié à l'usure des routes.

Actuellement, la taxe sur le carburant représente l'un des meilleurs moyens de financement des infrastructures routières dans leur ensemble puisque plus un utilisateur parcourt de distance sur le réseau routier, plus il consomme de carburant. Le montant de taxe à payer est ainsi relié à l'utilisation faite. Cette relation est cependant de moins en moins adéquate depuis que l'écart de consommation entre les véhicules s'est agrandi. Ainsi, deux autos similaires peuvent produire des montants de taxe très différents lorsque l'une de celles-ci est mue par un moteur à essence alors que l'autre est hybride. La méthode de tarification proposée par l'Oregon est directement reliée à l'utilisation du réseau routier, peu importe la nature et la quantité de carburant consommé par les véhicules.

Afin de vérifier la faisabilité technique et administrative d'une telle approche, l'Oregon a réalisé un projet-pilote (*Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program*) d'une durée d'un an. L'annexe 4 en présente le détail ainsi que les principales conclusions qu'il a permis d'établir.

Cette nouvelle méthode de prélever des frais d'utilisation apparaît comme un développement majeur en matière de tarification. Elle revêt une grande importance et pourrait bien paver la voie à une nouvelle source de revenus qui remplacerait dans un avenir plus ou moins lointain la taxe sur le carburant. D'ailleurs, l'expérience de l'Oregon intéresse plusieurs États ainsi que le gouvernement fédéral, mais chacun attend d'analyser les résultats du projet-pilote avant d'investir dans cette voie.

Bien que le projet-pilote ait démontré la faisabilité technique et administrative de réaliser une telle application à petite échelle, il demeure encore plusieurs obstacles à franchir avant la généralisation de cette méthode. Parmi celles-ci, mentionnons entre autres la rédaction d'une législation spécifique pour encadrer son application, son contrôle et l'utilisation des données personnelles des automobilistes, la négociation de l'installation des odomètres électroniques avec les fabricants d'automobiles et l'implantation des bornes de lecture à différents endroits.

Selon les prévisions faites par cet État, l'horizon pour une implantation complète couvre une période pouvant atteindre de 10 à 20 ans. Les obstacles majeurs pour raccourcir ce délai proviennent du coût et de la difficulté de pouvoir installer l'équipement nécessaire sur le parc existant de véhicules. L'implantation qui pourrait être envisagée présentement serait de fonctionner, pendant une période transitoire, avec deux systèmes, soit un premier qui conserverait la taxe sur le carburant pour les véhicules existants et ceux provenant de l'extérieur de l'État et un second qui utiliserait le *Concept des frais selon la distance* pour les nouveaux véhicules.

En septembre 2007, la *Massachusetts Transport Finance Commission* produisait son rapport sur la capacité de l'État à financer les transports de surface. Sans attendre les conclusions du projet-pilote de l'Oregon,

The Commission recommends that motorists using all major state highways should be charged a user fee because these highways provide a level of convenience above and beyond that of local roads. [...] Building the consensus around changing that system may take time, but we should begin now. [...] Massachusetts should [...] start planning for a transition to a new system. [...] If a broad-based road user fee of 5 cents per mile were in place just on our interstate road system, the Commonwealth could net approximately \$550 million per year, or \$5.5 billion over 10 years<sup>65</sup>.

L'urgence de trouver de nouvelles sources de financement pour le réseau routier aux États-Unis est susceptible de créer de fortes pressions pour accélérer la mise en place de telles propositions et la recherche de nouvelles solutions. L'Oregon fait office de pionnier à cet égard.

## 1.4 Conclusion sur l'expérience américaine

Le financement des infrastructures routières aux États-Unis repose sur des sources de revenus spécifiques généralement en lien avec l'utilisation du réseau routier. Que ce soit par la taxe sur le carburant, les péages routiers ou les frais d'immatriculation, les revenus perçus sont pour la presque totalité des États américains déposés au sein de fonds ou de comptes dédiés exclusivement à la construction et à l'entretien du réseau routier.

---

<sup>65</sup> Massachusetts Transportation Finance Commission, *Transportation Finance in Massachusetts: Volume 2 Building a Sustainable Transportation Financing System*, p. 34.

Toutefois, les coûts d'entretien montent en flèche et l'arrivée de véhicules moins énergivores en carburant jumelée à l'avènement de nouvelles formes d'énergie limitent fortement la croissance des revenus provenant de la taxe sur le carburant. Le manque à gagner crée des pressions énormes pour trouver de nouvelles sources de revenus.

Par ailleurs, le réseau américain devient surchargé et la congestion s'étend graduellement aux agglomérations moins peuplées et même aux régions rurales. L'introduction de péages selon la période et l'endroit commence à se développer et les résultats sont très prometteurs.

À long terme, la taxe sur le carburant devra être remplacée et l'Oregon a déjà mené un projet-pilote visant à utiliser plutôt une tarification des véhicules selon la distance parcourue. Les nouvelles technologies permettent déjà son utilisation, mais l'équipement nécessaire pour les utilisateurs de même que diverses considérations légales et opérationnelles ne permettent pas d'envisager son application sur une base régulière avant une décennie.

---

## Chapitre 2 : L'application au Québec

Le réseau routier québécois est caractérisé par un territoire vaste, une densité de population relativement faible sur la majeure partie de celui-ci, un climat rigoureux et quelques grandes agglomérations où le réseau est fortement sollicité. Avec des infrastructures qui ont atteint et même dépassé leur vie utile dans bien des cas, un parc de véhicules en croissance de 2,2 % annuellement, en moyenne, depuis 1978<sup>66</sup> sans que le réseau routier ne suive le même rythme<sup>67</sup> et un sous-financement qui a limité son entretien au strict minimum et même moins au cours des dernières décennies, le réseau routier nécessite des injections importantes de capitaux.

La Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde (communément appelée « Commission Johnson ») a mis en lumière ce besoin urgent et capital d'investir massivement sur une longue période pour simplement remettre dans un état sécuritaire les ponts et viaducs du Québec. Elle recommande de consacrer « un budget protégé qui reste à préciser, mais qui soit d'au moins un demi-milliard de dollars par année, pour une période de dix ans, dédié exclusivement à la remise en état des structures<sup>68</sup> ».

De son côté, le gouvernement du Québec a reconnu la nécessité d'investir davantage et a annoncé en octobre dernier un premier plan quinquennal d'investissements de près de 30 milliards de dollars supplémentaires pour remettre en état ses infrastructures dont 9,8 milliards uniquement pour le réseau routier.

---

<sup>66</sup> Société de l'assurance automobile du Québec, *Données et statistiques 2006*, p. 8.

<sup>67</sup> Entre 1996 et 2005, le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec n'a crû qu'à un rythme annuel de 0,25 %; André Légaré et associés, *L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables*, (2005), p. 21.

<sup>68</sup> Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde, *Rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde*, Québec, (2007), p. 16.



Le réseau routier constitue un domaine sensible pour les Québécois puisque leur perception à son égard n'est pas des plus favorables. Compte tenu du niveau élevé de taxation de ce secteur (taxes sur le carburant, frais d'immatriculation, permis de conduire, taxe de vente sur l'achat d'un véhicule, sur son entretien, sur les primes d'assurance), les automobilistes ont l'impression de contribuer passablement plus que ce dont ils bénéficient en retour particulièrement lorsqu'ils comparent le réseau routier québécois avec celui des États-Unis.

La population est consciente de l'importance de disposer d'infrastructures sécuritaires et est présentement dans une phase réceptive et prête à écouter des propositions de financement susceptibles de répondre à ses besoins<sup>69</sup>. Les conditions semblent donc réunies pour innover et mettre en place un mécanisme original assurant à court et à long terme un financement adéquat des infrastructures.

Dans les prochaines sections, nous passerons en revue les principales caractéristiques du financement des infrastructures routières aux États-Unis et nous discuterons des avantages et des inconvénients de les importer dans le régime québécois en tenant compte de ses particularités.

Le vaste territoire sur lequel s'étendent les 30 000 kilomètres de routes qui composent le réseau routier sous la responsabilité de Transports Québec, ainsi que la faible population du Québec qui assume ses frais d'entretien (7,5 millions d'habitants) représente un autre élément non négligeable. Par comparaison, dans l'État de New York, plus de 19 millions d'habitants financent l'entretien d'un réseau routier de taille comparable à celui du Québec, mais concentré sur un espace beaucoup plus restreint et qui subit des conditions climatiques moins extrêmes<sup>70</sup>.

## 2.1 Ampleur des montants en cause

Avant d'analyser les modes de financement, il convient d'abord de comparer l'ampleur des montants consacrés au réseau routier aux États-Unis et au Québec.

Aux États-Unis, le tableau 6 indique un montant de revenus disponible à cette fin de 154,7 MM\$ soit environ 1,25 % du PIB. Ce montant inclut l'émission d'obligations. Selon les États, ce

---

<sup>69</sup> À cet égard, le lecteur peut référer au chapitre 2 du premier fascicule pour prendre connaissance des sondages réalisés au Québec sur le sujet.

<sup>70</sup> André Légaré et associés, *L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables*, (2005), p. 6.

montant peut également prendre en considération, totalement ou partiellement, le budget des ministères des Transports.

Au Québec, l'établissement de ce montant est plus complexe à déterminer puisqu'il n'y a pas de revenus dédiés. Il faut donc procéder par les dépenses.

- Au niveau municipal : les dépenses de fonctionnement et les frais financiers pour la voirie municipale (routes, ponts et tunnels) et l'éclairage des rues atteignaient 702,5 M\$ en 2006 (680,4 M\$ en 2005). Pour leur part, les investissements pour ces deux postes ont représenté 799,5 M\$ en 2006 (811,4 M\$ en 2005). En soustrayant les subventions obtenues, c'est donc une somme globale de 1 564,9 M\$ en 2006 (1 567,6 M\$ en 2005) qui sont affectés au réseau routier par les municipalités<sup>71</sup>.
- Au niveau provincial : selon les comptes publics 2006-07<sup>72</sup>, les dépenses du ministère des Transports affectées au Programme 01 – Infrastructures de transport, ont été de 1 302,3 millions \$, si nous faisons abstraction de l'aide financière au réseau routier local. Un montant de 778,3 millions \$ provenant du programme 01 est affecté au *Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier* (FCARR) dont le budget total était de 1 300 millions \$<sup>73</sup>. Au total, la partie relevant du gouvernement du Québec atteignait donc 1 824,0 M\$. Le nouveau programme pour les infrastructures fera augmenter ce montant à 2 724 M\$ au cours des prochaines années.

Pour l'ensemble du Québec, les dépenses reliées aux infrastructures routières étaient donc de 3 389 M\$ en 2006-07 soit 1,2 % du PIB<sup>74</sup>, un taux très semblable à celui des États-Unis. L'ajout d'une somme d'environ 900 millions \$ pour les prochaines années fera augmenter le taux québécois aux environs de 1,5 %.

---

<sup>71</sup> Données préliminaires non encore publiées pour 2006 et obtenues du ministère des Affaires municipales et des Régions. Données révisées et non encore publiées pour 2005. Les données publiées pour 2005 se retrouvent sur le site INTERNET du ministère des Affaires municipales et des Régions : Ministère des Affaires municipales et des Régions. *Activités financières et d'investissement 2005*, <[http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/finances/org\\_muni\\_2005/5b\\_Donnees\\_detaillees\\_selon\\_codes\\_bruts\\_actfin\\_et\\_actinv.xls](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/finances/org_muni_2005/5b_Donnees_detaillees_selon_codes_bruts_actfin_et_actinv.xls)> ; Ministère des Affaires municipales et des Régions, *Activités financières - Dépenses de fonctionnement - Transport 2005* <[http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/finances/org\\_muni\\_2005/38\\_Actfin\\_Dep\\_de\\_fonct\\_Transport\\_detail.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/finances/org_muni_2005/38_Actfin_Dep_de_fonct_Transport_detail.pdf)>.

<sup>72</sup> Ministère des Finances du Québec, *Comptes publics 2006-07*, Vol. 2, pp. 2-206 et 2-207.

<sup>73</sup> Ministère des Transports du Québec, *Composition du budget 2006-2007*, p. 3.

<sup>74</sup> Le PIB du Québec pour 2006 est de 282 841 M\$ selon l'Institut de la Statistique du Québec, <[http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm\\_finnc/conjn\\_econm/TSC/pdf/chap4.pdf](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/conjn_econm/TSC/pdf/chap4.pdf)>.

## 2.2 Implication des paliers de gouvernement

Le tableau 6 a présenté la répartition du financement attribuable à chaque palier de gouvernement aux États-Unis. Les gouvernements des États avec 50,2 % du financement total assument la plus grande part, suivis par les municipalités avec 28,4 % et le gouvernement fédéral avec 21,4 % du financement.

Contrairement à l'approche américaine qui prévoit des revenus stables et prévisibles à long terme du gouvernement fédéral, les provinces canadiennes doivent plutôt composer avec un financement fédéral imprévisible et basé sur une multitude de programmes à durée limitée et à plus court terme.

Depuis les lois sur l'assistance-chômage des années 1930 jusqu'à l'actuel Programme stratégique d'infrastructures routières, les programmes fédéraux de participation à la construction routière ont toujours été limités en durée et réservés à des types particuliers de projets. Cela fait contraste avec les États-Unis et, plus récemment, l'Australie, où l'on privilégie le financement à long terme d'une vaste gamme d'activités de construction routière dans le pays<sup>75</sup>.

Les statistiques indiquent que le gouvernement fédéral a effectué des dépenses importantes en matière de routes et de transport depuis plusieurs années: le Fonds canadien sur l'infrastructure frontalière (4 milliards \$), le programme stratégique d'infrastructures routières (600 millions \$), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (600 millions \$)<sup>76</sup>, [...]. Le gouvernement fédéral versera aux municipalités 5 milliards \$ sur 5 ans provenant de la taxe d'accise sur les carburants dont 1,15 milliard \$ iront au Québec.

Toutefois, il apparaîtrait préférable que ces dépenses soient effectuées dans un cadre qui assurerait aux provinces et aux municipalités un financement continu et prévisible plutôt qu'à l'intérieur de programmes spécifiques associés de délais prédéterminés. Les investissements en matière d'infrastructures routières sont vitaux pour la productivité et la compétitivité du Québec. L'importance des sommes en cause et la nécessité d'une planification à long terme militent en faveur d'un financement stable et prévisible basé sur les revenus du gouvernement fédéral provenant de la vente de carburant.

---

<sup>75</sup> Bibliothèque du Parlement, Participation fédérale à la construction et à la politique routières au Canada, (2006), p. 10.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 8.

Le gouvernement fédéral perçoit environ 875 millions \$ au titre de la taxe d'accise au Québec, auquel montant il faut ajouter environ 400 millions \$ provenant de la TPS applicable sur la vente de carburants<sup>77</sup>. Globalement, c'est donc un montant de 1,34 milliard \$ que le gouvernement fédéral perçoit au Québec.

## 2.3 Organisation administrative

Dans la plupart des États américains, les ministères des Transports disposent d'un budget d'opération qui provient des revenus dédiés. Dans certains cas, c'est la totalité des activités de ces ministères qui doivent être assumées par ces revenus, dans d'autres, une partie seulement comme l'entretien des routes ou le déneigement.

Ce mode d'attribution des budgets assure une certaine indépendance envers les organismes centraux et responsabilise les dirigeants. De plus, une Commission sur les Transports est souvent rattachée à ces ministères et vient jouer un rôle-conseil auprès d'eux en vue d'assurer que les sommes seront investies de la meilleure façon possible. La création d'organismes autonomes comme les « Authority » dans l'État de New York ajoute un caractère d'affaires dans la gestion du réseau routier américain.

L'approche américaine permet une meilleure responsabilisation des dirigeants et une réduction de l'influence politique. À maints égards, les ministères des Transports sont moins influencés par l'ensemble des contraintes budgétaires que peuvent vivre les États. Toutefois, la multiplication des organismes impliqués est susceptible d'alourdir les processus de décision et d'intervention et exige plus de coordination pour éviter les doublons.

---

<sup>77</sup> André Légaré et associés, *L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables*, (2005), p. 80. Selon cette étude, la taxe d'accise perçue sur le territoire du Québec aurait rapporté 874,7 millions \$ au gouvernement fédéral en 2004-05. Compte tenu de la stabilité du taux de la taxe et de la consommation depuis ce temps, nous conservons le montant de 875 millions \$ pour 2007-08. Un montant additionnel de 754,6 millions \$ s'ajoute pour la même année à l'égard de la TPS perçue sur la vente de carburant. Depuis 2004-05, le prix de l'essence a augmenté de 22,9 % (tableau 7). Par contre le taux de la taxe est passé de 7 % à l'époque à 5 % aujourd'hui. La TPS serait aujourd'hui de l'ordre de 618 millions \$. De plus, le calcul ne tient pas compte des remboursements de taxe sur intrants pour lesquels, nous attribuerons une valeur de 35 % des montants perçus soit 216 millions \$.

Le Québec est bien loin de cette forme d'organisation. La totalité du budget attribué au ministère des Transports provient des sommes votées par le Parlement alors que les montants injectés dans l'entretien et la construction du réseau routier par le FCARR sont entièrement à la discrétion du gouvernement.

*La Loi favorisant la gestion rigoureuse des infrastructures publiques et des grands projets<sup>78</sup> et la nouvelle Agence des ponts et des viaducs devraient permettre de réduire l'influence politique et assurer que les infrastructures routières seront désormais financées adéquatement. Cette nouvelle loi encadre de manière très serrée l'entretien des infrastructures notamment celles du réseau routier et prévoit également un cadre de gouvernance des grands projets pour s'assurer de la qualité du travail effectué et de la réalisation des travaux à l'intérieur des délais et des coûts alloués.*

Cependant, il apparaît qu'une plus grande responsabilisation des dirigeants du ministère des Transports par un élargissement de son autonomie pourrait améliorer davantage l'efficacité de cet organisme. L'ajout d'un Conseil d'administration regroupant des représentants gouvernementaux, des spécialistes du domaine de l'entretien et de la construction routière, des représentants des régions et des utilisateurs pourrait réduire l'influence politique et accroître davantage le concept d'affaires.

## **2.4 Utilisation de taxes dédiées**

Le financement des infrastructures routières américaines repose très fortement sur les revenus provenant de taxes dédiées, principalement la taxe sur le carburant, et les frais d'utilisation.

Au Québec, seuls quelques programmes ou fonds spécifiques disposent de revenus dédiés : taxe sur les salaires pour le Régime québécois d'assurance parentale, taxe sur le carburant pour l'Agence métropolitaine de transport, taxe sur l'hébergement pour le fonds de partenariat touristique.

---

<sup>78</sup> Loi 32, sanctionnée le 21 décembre 2007.

L'introduction de taxes dédiées pour le financement des infrastructures routières leur assurerait des fonds fiables et prévisibles dans le temps. Elles permettraient alors aux gestionnaires de réaliser des planifications et des investissements à long terme sans dépendre de contributions discrétionnaires du gouvernement. De plus, l'autonomie que ces taxes dédiées procureraient aux gestionnaires de ces infrastructures les mettrait davantage à l'abri d'éventuelles coupures que pourrait décréter le gouvernement dans les budgets de dépenses des différents programmes assurant ainsi la continuité des activités d'entretien et de construction.

L'affectation de revenus dédiés au réseau routier permettrait à la population de mieux saisir l'ampleur des sommes devant être investies pour assurer des infrastructures sécuritaires et respectant des normes minimales de qualité facilitant ainsi l'acceptation d'éventuelles hausses de taxes ou de frais pour financer les coûts croissants des infrastructures.

À plus long terme, les grands défis que devra affronter le Québec notamment à l'égard du vieillissement de la population et du niveau élevé d'endettement du gouvernement, risquent de forcer le gouvernement à faire des choix difficiles en matière budgétaire particulièrement si les secteurs de la santé et de l'éducation sont en jeu. Le fait de bénéficier de sources de revenus qui lui sont spécifiquement affectées pourrait permettre de mettre davantage à l'abri le financement des infrastructures routières et leur assurer un minimum de financement en périodes difficiles<sup>79</sup>.

## 2.5 Fonds à des fins particulières

En plus du gouvernement fédéral américain, 41 États utilisent des fonds à des fins particulières pour le financement des infrastructures routières. Malgré quelques problèmes d'intégrité, ces fonds permettent d'assurer l'affectation d'un minimum de revenus à certaines activités précises comme l'entretien de routes secondaires, la construction de ponts dans des secteurs délimités ou simplement la redistribution à des gouvernements locaux. Ils facilitent aussi la reddition de compte auprès de la population.

---

<sup>79</sup> Pour plus de détails, le lecteur peut référer au premier chapitre du fascicule 1 de cette étude.

L'utilisation des fonds à des fins spécifiques est bien connue et utilisée au Québec notamment le FCARR qui finance les investissements majeurs du réseau routier au Québec. Toutefois, pour les activités courantes, toutes les dépenses sont payées à partir du budget du ministère des Transports.

Les sondages réalisés au Québec dernièrement ont démontré d'une part la réticence des répondants à ce que le gouvernement prélève des impôts et des taxes qu'il pourrait dépenser selon ses priorités et d'autre part l'intérêt de la population à l'utilisation de frais d'utilisation pour autant qu'ils sont réinjectés dans l'activité pour laquelle ils ont été prélevés.

En conséquence, et compte tenu du besoin de diriger des fonds aux seules fins de l'entretien, de la réparation et de la construction des infrastructures routières, le recours aux fonds à des fins déterminées apparaît comme une solution tout à fait adaptée à la situation actuelle qui, pour plusieurs, revêt l'apparence d'une crise. Dans le sillage du HTF américain, le Fonds pourrait être d'une durée prédéterminée au départ et être renouvelable si l'expérience s'avérait concluante. Puisque les investissements dans les infrastructures routières ont une portée à long terme, une durée minimale de 10 ou 15 ans devrait être envisagée. Pour des fins de simplification, il pourrait s'agir simplement d'une modification aux statuts du FCARR qui existe déjà.

Pour bien des Québécois, l'utilisation d'un tel fonds routier risque de raviver le souvenir des prélèvements de deux milliards de dollars effectués par le gouvernement du Québec dans le fonds de la Société de l'assurance automobile du Québec entre 1987 et 1995. Cependant, il existe une différence majeure entre les deux fonds puisque dans le fonds de l'assurance automobile, les revenus étaient élevés et croissants au fil des années pour rencontrer des objectifs à long terme alors que le fonds routier serait dépensé entièrement à la fin de chaque année. Toutefois, pour accroître la confiance de la population et fournir l'assurance que le gouvernement ne refilera pas de dépenses additionnelles à celles qui sont prévues initialement au Fonds ou qu'il ne réduira pas les revenus qui lui sont affectés, il est fondamental que le gouvernement fournisse, par voie législative, les garanties nécessaires.

Finalement, une reddition de compte détaillée doit également être produite afin de rassurer la population sur l'utilisation des fonds tout en la responsabilisant sur les coûts à supporter pour obtenir un réseau sécuritaire et en bon état. Le suivi régulier des revenus et des dépenses de ce fonds jumelé à l'observation des améliorations sur les routes par la population permettraient de s'allier cette dernière et faciliteraient d'éventuelles augmentations de taxes et de tarifs qui deviendront inévitables au fil des années. Ce fonds pourrait aussi être surveillé par les travaux du vérificateur général.

## 2.6 Sources de revenus

Le tableau 4 nous a présenté les sources de revenus utilisées par les États américains pour financer les infrastructures routières. À cela, nous pourrions ajouter les sources de revenus du HTF présentées au tableau 2 afin d'obtenir un portrait plus global. Il s'agit pour la grande majorité de revenus liés à l'utilisation des infrastructures.

La grille d'analyse à l'annexe 5 reprend chacune de ces sources de revenus et les cote selon différents critères comme l'importance des revenus générés, l'efficacité économique ou l'acceptation politique<sup>80</sup>. La grille comprend également une source de revenus qui sera détaillée à la section 2.7 soit la taxe selon la distance parcourue que la discussion qui suit ne prendra pas en considération. Nous pouvons regrouper les différentes sources de revenus en 3 catégories.

### 2.6.1 Sources à privilégier

Le premier groupe comprend les sources qui obtiennent une cote supérieure à 37,0 (positions 1 à 5) dans la section 3 de l'annexe 5. En plus des péages, toutes les formes de taxes applicables sur le carburant à l'exception de l'indexation de cette taxe se retrouvent dans cette catégorie qui se caractérise par un lien étroit avec l'utilisation des infrastructures routières et des revenus d'au moins 100 millions \$ annuellement.

---

<sup>80</sup> Le lecteur peut obtenir plus d'information sur le fonctionnement de cette grille en référant au fascicule 3 de notre étude, section 2.3.2 et annexe 2.



Le Québec applique déjà une taxe sur le carburant au taux de 15,2 cents le litre sur l'essence et de 16,2 cents le litre sur le diesel<sup>81</sup>. La TVQ, au taux de 7,5 %, s'ajoute au prix de vente incluant la TPS et les entreprises admissibles peuvent réclamer le montant de la TVQ payée à titre de crédit de taxe sur intrant. Compte tenu des taux relativement élevés de la taxe sur le carburant au Québec, il n'apparaît pas pertinent d'ajouter une taxe sur les sociétés pétrolières comme cela se fait en Pennsylvanie et dans l'État de New York où les taux globaux de taxe incluant la taxe d'accise et la taxe des sociétés pétrolières n'atteignaient respectivement que 31,2 cents le gallon américain (8,25 cents le litre) et 24,6 cents le gallon (6,5 cents le litre) en 2007. D'ailleurs, la nouvelle *Loi concernant la mise en oeuvre de la stratégie énergétique du Québec*<sup>82</sup>, même si elle a une portée plus vaste, s'apparente à cette forme de taxation, mais à des taux de beaucoup inférieurs.

La taxe selon le poids et la distance parcourue par les camions lourds n'existe pas au Québec. Son intérêt réside principalement dans sa capacité de tenir compte de l'utilisation faite des infrastructures ainsi que du coût additionnel que ces mastodontes de la route occasionnent aux infrastructures routières. Comme les dommages causés au réseau routier par le poids des véhicules augmentent de manière exponentielle alors que la consommation de carburant s'accroît généralement de manière linéaire, la taxe sur le carburant ne suffit pas pour compenser le dégât causé aux routes. En utilisant des taux variables selon le poids, il est possible d'ajuster de manière précise le prix de la taxe aux dommages causés.

Cette forme de taxe répond exactement aux critères régissant la tarification et en ce sens, elle constitue une source de revenus très pertinente à utiliser et de beaucoup supérieure à la taxe sur le carburant. Toutefois, son utilisation requiert un minimum d'informatisation notamment en ce qui a trait à la distance parcourue comme cela se fait déjà dans certains pays européens. Les problèmes rencontrés aux États-Unis avec l'application de cette taxe proviennent de la lourdeur administrative reliée à l'application de cette taxe par les camionneurs et du niveau élevé d'évasion fiscale dont elle peut faire l'objet. Ce sont d'ailleurs les principales raisons pour lesquelles cette source obtient le cinquième rang.

---

<sup>81</sup> Dans la région de Montréal, une taxe additionnelle de 1,5 cent le litre s'ajoute pour le financement de l'Agence métropolitaine de transport.

<sup>82</sup> Loi 52, adoptée le 13 décembre 2006.

Les péages se classent à égalité avec la taxe selon le poids et la distance parcourue des camions lourds. Bien que les revenus attendus des péages soient relativement faibles comparativement aux autres sources de ce groupe, la force du lien avec l'utilisation des infrastructures routières et l'acceptation par la population en sont les points forts.

Cependant, les revenus tirés des péages ne peuvent représenter une source suffisante de revenus pour devenir le pilier sur lequel reposera tout le financement des infrastructures. Aux États-Unis, seulement 2 États (la Floride et le New Jersey) tirent des péages plus de 15 % de leurs revenus affectés au réseau routier. Pour financer de nouveaux projets, il s'agit d'une source de revenus tout indiquée, mais il est difficile d'expliquer à la population l'introduction de péages sur des routes existantes, spécialement pour les infrastructures pour lesquelles il n'y a aucune alternative pour les utilisateurs comme sur les ponts qui ceignent l'île de Montréal, alors que la perception en est que leur coût a déjà été payé par l'ensemble des impôts et des taxes. Il s'agirait alors dans l'esprit de tous d'une double taxation.

Un dernier point à signaler sur les péages représente les coûts relativement élevés de perception étant donné que les péages électroniques ne peuvent être étendus à l'ensemble des utilisateurs (touristes, utilisateurs occasionnels). À titre d'exemple, le *New York Thruway Authority* a perçu 554,4 M\$ en 2006 des péages. Les coûts de perception se sont élevés à 83,8M\$ pour cette année représentant ainsi un taux de 15,1 %<sup>83</sup>. À titre comparatif, Revenu Québec disposait en 2006-07 d'un budget de 1,2 MM\$ pour percevoir 73,4 MM\$ soit un taux de 1,6 % sans prendre en considération qu'une partie de ce budget a servi à administrer certains programmes sociaux (pensions alimentaires, crédit TVQ)<sup>84</sup>.

### **2.6.2 Sources à considérer**

Le deuxième groupe est formé des sources ayant obtenu une cote entre 34,0 et 37,0 (positions 7 à 10) dans la section 3 de l'annexe 5. Comparativement aux sources du premier groupe, celles-ci ont un lien moins étroit avec l'utilisation de la route, produisent moins de revenus ou sont plus difficilement acceptables par la population.

---

<sup>83</sup> New York State Thruway Authority/Canal Corporation, *2006 Annual Report*, p. 26.

<sup>84</sup> Revenu Québec, *Rapport annuel de gestion 2006-2007*, pp. 19 et 37.

L'indexation de la taxe sur le carburant s'inscrit dans ce groupe. Ce mécanisme n'existe pas au Québec, mais il pourrait rapporter des revenus très élevés dans le temps. Du 26 mars 1980 au 30 juin 1986, la taxe sur le carburant au Québec était en proportion du prix de vente de l'essence et du diesel (taux entre 20 et 40 % selon les années). À ce moment, la vente de carburant bénéficiait d'une exemption de la taxe de vente. Depuis, cette forme de taxation appelée « taxe ascenseur » a été abolie et, suite à l'introduction de la TVQ, celle-ci s'applique désormais à la vente de carburant.

Selon la législation actuelle, au prix de 1,10 cent, le litre, le gouvernement du Québec perçoit 7,7 cents en TVQ et 15,2 cents pour la taxe sur les carburants. Le total de 22,9 cents représente 20,8 % du prix payé par l'automobiliste. À titre comparatif, l'automobiliste payait un taux effectif de 26,8 % en 2003 lorsque l'essence se vendait en moyenne 76,6 cents le litre au Québec<sup>85</sup>. Cette situation résulte du fait que la taxe spécifique n'évolue pas en fonction du prix du carburant et que la partie relative à la TVQ n'est pas suffisante pour conserver un taux effectif stable à la composante « taxe totale ». Le tableau 7 indique l'évolution de cet écart depuis 2003.

**Tableau 7 : Évolution du taux effectif moyen de la taxe sur l'essence ordinaire au Québec, 2003 - 2007**

<b>Années</b>	<b>Prix moyen</b>	<b>TVQ</b>	<b>Taxe sur les carburants</b>	<b>Total des taxes</b>	<b>Taux effectif</b>
	<b>(cents/litre)</b>	<b>(cents/litre)</b>	<b>(cents/litre)</b>	<b>(cents/litre)</b>	<b>(%)</b>
2003	76,6	5,3	15,2	20,5	26,8
2004	85,7	6,0	15,2	21,2	24,7
2005	96,7	6,7	15,2	21,9	22,6
2006	101,6	7,1	15,2	22,3	21,9
2007	105,3	7,3	15,2	22,5	21,4

Source : Régie de l'énergie du Québec, Évolution des prix de détail de l'essence ordinaire en 2007, Ensemble du Québec, (2007), p. 2.

Une simple indexation du taux de la taxe sur les carburants entre 2003 et 2007 selon l'accroissement des prix à la consommation aurait rapporté quelque 130 millions \$ de plus en

<sup>85</sup> Régie de l'énergie du Québec, Évolution des prix de détail de l'essence ordinaire en 2007, Ensemble du Québec, (2007), p. 2.

2007 et 337 millions \$ de plus au cours de la période. Quant au taux, il serait alors de 16,4 cents du litre<sup>86</sup>. Une indexation selon un indice de prix plus relié à la construction routière permettrait un meilleur alignement de cette taxe aux coûts d'entretien et de réparation des infrastructures.

En ce qui a trait aux autres sources de revenus de ce groupe, soulignons que la taxe de vente sur les autos et les camions n'a qu'un faible lien avec l'utilisation étant donné que ces taxes s'appliquent sur le prix des véhicules. Il est donc préférable de conserver les revenus de ces taxes au sein du fonds général des revenus. À l'égard des frais chargés sur les pneus de camions lourds, l'approche apparaît intéressante pour tenir compte des frais additionnels occasionnés au réseau routier par les camions lourds, mais ils ne sauraient produire des revenus très élevés<sup>87</sup>.

Finalement, l'immatriculation constitue une composante importante à considérer dans le financement bien qu'il ne s'agisse pas de frais qui varient selon l'utilisation de la route. En fait, c'est comme un droit d'entrée pour accéder au réseau routier. Toutefois, en utilisant une structure de frais basée sur le poids du véhicule, l'immatriculation permet néanmoins de prendre en considération, jusqu'à un certain point, l'usure qu'ils peuvent provoquer sur les routes. Malheureusement, comme ces frais ne sont pas liés à la distance parcourue, ils ne créent pas un lien très étroit avec l'utilisation faite des infrastructures.

### **2.6.3 Sources à écarter**

Le dernier groupe comprend les sources qui ont obtenu un pointage inférieur à 34,0 dans la section 3 de l'annexe 5 (positions 12 et suivantes). Seuls les frais reliés au permis de conduire ont un lien, bien que faible, avec les infrastructures routières. Comme c'était le cas pour

---

<sup>86</sup> L'indice des prix à la consommation pour le Québec est passé de 102,5 en 2003 (2002=100) à 110,4 en 2007, soit une hausse de 7,7 % au cours de la période. En majorant de 7,7 % les revenus prévus pour 2007-08, nous obtenons un montant supérieur de 131 millions \$. Ce montant inclut une hausse similaire pour tous les autres produits assujettis à la taxe sur les carburants comme le carburant pour avions et locomotives. Compte tenu que la part de ces produits est marginale (moins de 2 % de l'ensemble), un arrondissement à 130 million \$ est apporté. Sources : Institut de la statistique du Québec, *Indice d'ensemble des prix à la consommation, 2002=100 – Moyenne annuelle et variation annuelle en %, (2008)*; Ministère des Finances, *Plan budgétaire – Budget 2007-08*, p. J.4; Ministère des Finances, *Discours sur le budget 2007-08*, p. 29.

<sup>87</sup> En se basant sur les revenus produits pour le HTF américain (tableau 1) et en supposant des ventes similaires de pneus au Québec (ce qui apparaît comme étant une borne maximale), les revenus seraient d'environ 10 millions \$ annuellement.

l'immatriculation, mais à un degré moindre, les frais pour le permis de conduire peuvent être considérés comme un droit d'entrée. Mais étant donné que le permis n'est pas relié à la possession d'une auto ou à l'intensité de son utilisation ou au lieu où l'auto est utilisée, il devient alors préférable de relier ces frais à d'autres coûts qu'à ceux des infrastructures.

À l'égard de l'attribution d'une part de la TVQ ou du fonds général des revenus, ceux-ci n'ont aucun lien avec l'utilisation des infrastructures routières et de ce fait, ne devraient pas être utilisés à moins qu'ils ne servent à compenser des externalités positives dont pourrait bénéficier l'ensemble de la population. Advenant que cela soit le cas, il faut que ces montants soient bien balisés et versés non pas à la discrétion du gouvernement, mais selon des règles strictes inscrites dans la législation afin d'assurer un financement fiable et prévisible des infrastructures routières.

#### ***2.6.4 Montants pour le Québec***

À la lumière des commentaires présentés, le financement des infrastructures au Québec devrait s'appuyer sur des sources de revenus liées à leur utilisation. Le tableau 8 présente la liste de ces revenus ainsi qu'une évaluation des montants qu'ils représentent pour le Québec.

**Tableau 8 Revenus pouvant servir au financement des infrastructures routières au Québec, évaluations pour 2007-08**

Source de revenus	Revenus (000 \$)	Proportion (%)
<b>Taxes et frais existants</b>		
Taxe sur le carburant	1 700	53,4
Taxe de vente sur le carburant	500	15,7
Immatriculation	654	20,5
Sous-total	2 854	89,6
<b>Taxes additionnelles</b>		
Indexation de la taxe sur le carburant (base de 2003)	130	4,1
Taxe selon le poids et la distance	200	6,3
<b>Total</b>	<b>3 184</b>	<b>100,0</b>

Sources : Ministère des Finances, *Discours sur le budget 2007-08*, p. 29; Ministère des Finances, *Comptes publics, Vol 2*, p. 2-204; André Légaré et associés, *L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables*, (2005), p. 76. Étude réalisée par Revenu Québec et mise à jour sur la base des nouveaux prix du carburant pour 2007. Une proportion de 30 % du montant a été enlevée pour tenir compte des Remboursements de taxe sur intrants.

Calculs effectués par les auteurs.

L'affectation complète de ces montants au financement des infrastructures apporterait suffisamment de revenus pour payer les dépenses actuelles ainsi que les sommes annoncées par le gouvernement dans son plan de mise à niveau des infrastructures soit environ 2,7 milliards \$ (point 2.1). Cependant, le manque à gagner dans le fonds général des revenus obligerait alors le gouvernement à réduire ses autres dépenses, augmenter ses autres revenus ou faire appel à la dette. C'est pourquoi il est peu probable que tous ces revenus puissent être affectés aux infrastructures et qu'en conséquence, d'autres sources devront être trouvées. Toutefois, un financement fiable et prévisible, basé sur des fondements solides est de loin préférable au versement de sommes discrétionnaires selon les priorités du gouvernement.

## 2.7 Congestion routière

Les Américains ont abordé le problème de la congestion routière de diverses manières, mais pour la partie reliée aux infrastructures routières, c'est principalement sous l'angle du *Value-Pricing Strategy*. Ainsi, des frais d'utilisation variables selon le moment de la journée, le secteur ou le niveau de congestion, devraient permettre une meilleure répartition de la circulation et ainsi accroître l'efficacité des structures en place.

Au Canada, la congestion routière n'atteint pas les niveaux observés aux États-Unis. Elle était estimée entre 2,3 milliards \$ et 3,7 milliards \$ en 2002. Simplement pour les villes de Québec et Montréal, les coûts pourraient varier entre 739 millions et 1,1 milliard \$<sup>88</sup>.

Étant donné qu'aucune route ou aucun pont au Québec ne fait présentement l'objet de péages et que les voies réservées pour les automobiles à occupation multiple n'existent pas, l'approche américaine est difficilement applicable à court terme. Il faudra d'abord décider de l'opportunité d'appliquer des péages sur les routes et les ponts déjà existants puis, par la suite, des modalités de la tarification applicable.

## 2.8 Taxe selon la distance parcourue

Les Américains commencent déjà à réfléchir au remplacement de la taxe sur le carburant dont les revenus stagnent et qui représente une source de revenus de moins en moins liée à l'utilisation des infrastructures routières compte tenu de la grande variabilité dans la consommation de carburants fossiles des véhicules. C'est la taxe selon la distance parcourue qui apparaît présentement comme la meilleure alternative. Le projet-pilote mené en Oregon est venu confirmer la faisabilité technique de cette source de revenus, mais les coûts élevés pour adapter les automobiles à sa perception ne permettent pas une implantation à très court terme.

Le Québec doit suivre l'évolution de cette nouvelle source de revenus qui risque de devenir dans quelques années une méthode largement répandue pour tarifier les infrastructures routières. La pression des Américains sur les fabricants automobiles pour munir les véhicules de l'équipement technique nécessaire permettra au Québec de bénéficier de cette technologie et de pouvoir implanter cette nouvelle forme de taxation sur son territoire.

En considérant une consommation moyenne des automobiles de 10 litres aux 100 kilomètres<sup>89</sup>, cette taxe devrait être d'environ 1,5 cent du kilomètre parcouru. Cette nouvelle source permettrait également aux municipalités d'imposer des frais pour l'utilisation du réseau routier municipal leur assurant ainsi une nouvelle source de revenus.

---

<sup>88</sup> Transports Canada, *Le coût de la congestion urbaine au Canada*, (2007), p. 18.

<sup>89</sup> Société Radio-Canada, *La voiture hybride*, (2004), p. 2. Selon ce reportage, la consommation moyenne au Québec était de 10,5 litres. aux 100 km en 2004.

## 2.9 Conclusion sur cette section

L'application de l'expérience américaine au Québec permet d'élargir la réflexion du financement des infrastructures routières et d'inclure dans la discussion des éléments nouveaux. Que ce soit par l'organisation administrative, l'affectation de revenus dédiés, l'utilisation de fonds à des fins particulières ou de nouvelles sources de revenus, les États-Unis disposent d'un mode de financement fort différent de celui du Québec.

Si le Québec dédiait les frais d'immatriculation et les taxes qu'il perçoit déjà à l'égard du carburant à l'entretien, la réparation et la construction des infrastructures routières, il disposerait de revenus suffisants pour financer l'ensemble de ses dépenses à cet égard incluant le coût du nouveau programme annoncé en octobre dernier. Toutefois, le manque à gagner dans le fonds général des revenus obligerait alors le gouvernement à trouver de nouvelles sources de financement ou à réduire ses autres dépenses.

L'ajout de péages sur de nouvelles routes ou l'introduction de voies réservées permettrait d'accélérer le développement de la capacité et d'éviter que ne s'aggravent les problèmes de congestion.

L'approche américaine ouvre donc de nouvelles perspectives qui méritent l'attention des dirigeants.



## Conclusion

La situation actuelle dans le domaine des infrastructures routières au Québec a, pour certains, les allures d'une crise qui nécessite une réaction rapide et musclée du gouvernement. Ce dernier a déjà annoncé, en octobre 2007, un programme à volets multiples qui injectera 4,2 milliards \$ supplémentaires dans le réseau routier sur une période de 5 ans. Malheureusement, les modalités de financement de cette somme ne sont que vaguement abordées, se limitant à dire que les revenus proviendront à la fois d'emprunts et de la taxation.

Afin de trouver les meilleures façons de financer de tels investissements, il est fondamental d'inclure à notre réflexion, une analyse de l'expérience étrangère afin d'en souligner les forces et les faiblesses et d'évaluer ce qui pourrait être le plus profitable à retenir pour une éventuelle application au Québec. Compte tenu de son ampleur et de sa proximité, le réseau routier américain représente un incontournable.

L'approche américaine est enrichissante puisqu'elle permet d'aborder le problème sous un angle très différent de celui auquel nous sommes habitués. Elle se caractérise par une grande responsabilisation des utilisateurs du réseau et des responsables de son entretien et de sa construction.

L'utilisation de taxes dédiées et de frais d'utilisation très souvent versés dans des fonds spécifiques permet à la population de connaître de manière plus précise le coût de la construction et de l'entretien des infrastructures routières. De plus, en cas de situations budgétaires difficiles pour le gouvernement, cette séparation des fonds assure une continuité plus uniforme dans les services afférents au réseau routier.

Par ailleurs, le développement technologique permet d'améliorer et de raffiner l'application des péages et facilite la conception de nouvelles sources de revenus basées directement sur l'utilisation faite des infrastructures routières en tenant compte de la distance parcourue et du

poinds des véhicules. Les Américains sont à l'affût de ces possibilités et se préparent déjà à remplacer la taxe sur le carburant qui deviendra désuète dans un avenir plus ou moins lointain.

Dans le contexte québécois actuel, l'approche américaine basée sur la responsabilisation de l'utilisateur apparaît pertinente pour rassurer la population quant à l'utilisation des sommes importantes qui devront être affectées aux infrastructures routières. Il n'est jamais intéressant pour un gouvernement de devoir augmenter les taxes et les impôts. Toutefois, l'ampleur des fonds que nécessite la remise en état du réseau routier et même des autres formes d'infrastructures au Québec l'obligera à le faire. Devant l'appui quasi inexistant que la population du Québec accorde à l'augmentation des taxes et des impôts que le gouvernement peut dépenser selon ses priorités, l'affectation d'une partie de ceux-ci à l'amélioration du réseau routier bénéficierait d'un support plus élevé et limiterait la contribution de fonds discrétionnaires par le gouvernement.

De plus, en considérant les défis majeurs qui s'annoncent au cours des prochaines décennies pour le Québec notamment à l'égard du vieillissement de la population et du niveau élevé d'endettement du gouvernement, l'affectation de taxes dédiées à des fonds spécifiques permettrait de placer le financement des infrastructures routières à l'abri de choix difficiles que devra éventuellement effectuer le gouvernement si des restrictions budgétaires l'obligent à réduire ses dépenses ou à les réorienter afin d'investir davantage dans des secteurs essentiels comme la santé et l'éducation.

Dans le cadre de sa réflexion, le Québec doit mettre en place des éléments à court terme permettant un financement adéquat qui assurera une contribution juste et équitable pour chaque type d'utilisateur en fonction des coûts qu'il occasionne et qui ne reportera pas sur les générations futures le coût supplémentaire découlant d'un sous-financement des infrastructures pendant de nombreuses années.

À plus long terme, le Québec doit aussi suivre l'évolution des différentes sources de revenus pour adapter son financement aux nouvelles réalités du marché. La désuétude de la taxe sur le carburant l'obligera tôt ou tard à adopter une nouvelle source de revenus. L'approche selon la distance parcourue apparaît comme une alternative de premier plan qui mérite un intérêt particulier et une évaluation technique sérieuse.

Indépendamment des choix qu'effectuera le gouvernement du Québec, il est important que celui-ci adopte une approche basée sur la transparence et qu'il explique clairement ses décisions afin que la population soit bien informée et qu'elle accepte la direction prise. L'adhésion de la population et des utilisateurs en particulier est essentielle et fondamentale pour prélever de nouveaux revenus et assurer un financement fiable à long terme.

## Annexe 1

### Sources légales des fonds à des fins déterminées et des revenus dédiés à la construction, à l'entretien et au fonctionnement du réseau routier, selon l'État

État	Fond spécifique			Revenus dédiés		
	Existence	Fondement	Source	Existence	Fondement	Source
Alabama	Oui	Législation	Title 23, Art. 2, Sec. 1-62	Oui	Législation	Title 40, Chap. 17, Sec. 72
Alaska	Non	n.a.	n.a.	Non	Constitution <sup>1</sup>	Article 7
Arizona	Oui	Législation	Title 28, Chap. 20, Art. 4, Sec. 6991	Oui	Constitution	Art. 9, Sec. 14
Arkansas	Oui	Législation	Title 19, Chap. 6, Subchap. 4, Sec. 405	Oui	Législation <sup>2</sup>	Title 26, Subtitle 5, Chap. 55, Subchap. 2, Sec. 206.
Californie	Oui	Constitution	Art.19B, sect. 1	Oui	Constitution	Art. 19, Sec. 1
Caroline du Nord	Oui	Législation	Chap. 136, art. 14, Sec. 176	Oui	Législation	Chap. 105, Art 36C, Sec 449.125
Caroline du Sud	Oui	Législation	Title 57, Chap. 11, art.1, Sec. 20	Oui	Législation	Title 12, Chap. 28, Art. 27, Sec. 2750
Colorado	Oui	Législation	Title 43, Art. 4, Part 2, Sec. 201	Oui	Constitution	Art. X, Sec. 18
Connecticut	Oui	Législation	Title 13b, Chap. 243, Sec. 68	Oui	Législation	Title 13b, Chap. 243, Sec. 61
Dakota du Nord	Oui	Législation	Title 24, Chap. 2, Sec. 37	Oui	Constitution	Art. X. Sec. 11
Dakota du Sud	Oui	Législation	Title 31, Chap. 2, Sec. 13.2	Oui	Constitution	Art. 9, Sec. 8
Delaware	Oui	Législation	Title 2, Chap. 14, Sec. 1404	Oui	Législation	Title 30, Chap. 51, Subchap. I, Sec. 5119
Floride	Oui	Législation	Title XIV, Chap. 206, Sec. 206.46	Oui	Constitution	Art. 9, Sec. 16

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

État	Fond spécifique			Revenus dédiés		
	Existence	Fondement	Source	Existence	Fondement	Source
Géorgie	*	*	*	Oui	*	*
Hawaï	Oui	Législation	Chap. 248, Sec. 248-8	Oui	Législation	Chap. 248, Sec. 248-8
Idaho	Oui	Législation	Title 40, Chap. 7, Sec. 40-701	Oui	Constitution	Art. 17, Sec. 17
Illinois	Oui	Législation	Chap. 30, ILCS 105, Sec. 5.42	Oui	Législation	Chap. 120, ILCS 505, Sec. 8
Indiana	Oui	Législation	Title 6, Art. 6, Chap. 1.1, Sec. 801.5	Oui	Législation	Title 8, Art. 23, Chap. 9, Sec. 54
Iowa	Oui	Législation	Title VIII, Subtitle 1, Chap. 312, Sec. 312.1	Oui	Constitution	Art. VII, Sec. 8
Kansas	Oui	Législation	Chap. 79, Art. 34, Sec. 3425	Oui	Constitution	Art. 11, Sec. 10
Kentucky	Oui	Législation	Title VI, Chap. 45, Sec. 305	Oui	Constitution	Part 2, Sec. 230
Louisiane	Oui	Constitution	Art.VII, Part IV, Sec. 27	Oui	Constitution	Art.VII, Part IV, Sec. 27
Maine	Oui	Législation	Title 23, Part 1, Chap. 19, Subchap. 4, Sec. 1651	Oui	Constitution	Art. IX, Sec. 19
Maryland	Oui	Législation	Title 3, Subtitle 2, Sec. 3-216	Oui	Législation	Title 3, Subtitle 2, Sec. 3-216
Massachusetts	Oui	Législation	Part I, Title III, Chap. 29 Sec. 20	Oui	Constitution	Art. CIV
Michigan	Non	n.a.	n.a.	Oui	Constitution	Part VII, Art. 9, Sec. 9
Minnesota	Oui	Constitution	Art. XIV, Sec. 5 à 8	Oui	Constitution	Art. XIV, Sec. 9 et 10
Mississippi	Non	n.a.	n.a.	Oui	Législation	
Missouri	Oui	Constitution	Art. 4 Sec. 30(a)	Oui	Constitution	Art. 4, Sec. 30(a)
Montana	Non	n.a.	n.a.	Oui	Constitution	Art. VIII, Sec. 6
Nebraska	Oui	Législation	Chap. 39, Sec. 2215	Oui	Législation	Chap. 39, Sec. 2215
Nevada	Oui	Législation	Chap. 408, Sec. 235	Oui	Constitution	Art. 9, Sec. 5
Nouveau-Mexique	Oui	Législation	Chap. 67, Art. 3, Sec. 65	Oui	Législation	Chap. 7, Art. 1, Sec. 6.10
New Hampshire	Non	n.a.	n.a.	Oui	Constitution	Part second, Art. 6-a
New Jersey	Oui	Législation	Art. VIII, Sec. II, Par. 4	Oui	Constitution	Art. 8, Sec. 2, Subsec. 4
New York	Oui	Législation	Art. 6, Sec. 89-B	Oui	Législation	Art. 12-A, Sec. 289-E
Ohio	Oui	Législation		Oui	Constitution	Art. 12, Sec. 05a
Oklahoma	Oui	Législation	Title 69, Sec. 1501.1	Oui	Législation	Title 68, Sec. 500.6
Oregon	Oui	Législation	Chap. 366, Sec. 505	Oui	Constitution	Art. 9, Sec. 3a

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

État	Fond spécifique			Revenus dédiés		
	Existence	Fondement	Source	Existence	Fondement	Source
Pennsylvanie	Non	n.a.	n.a.	Oui	Constitution	Art. 8, Sec. 11
Rhode Island	Non	n.a.	n.a.	Non	n.a.	n.a.
Tennessee	Non	n.a.	n.a.	Oui	Législation	Title 67, Chap. 3, Part 9, Sec. 01
Texas	Oui	Législation	Chap. 222, Subchap. A Sec. 1	Oui	Constitution	Art. 8, Sec. 7-a
Utah	Oui	Législation		Oui	Constitution	Title 59, Chap. 13, Sec. 402
Vermont	Oui	Législation	Title 19, Chap. 1, Sec. 11	Oui	Législation	Title 19, Chap. 1, Sec. 11
Virginie	Oui	Législation	Title 33.1, Chap. 1, Sec. 23.03:1	Oui	Législation	Title 58.1, Chap. 22, Sec. 2289
Virginie-Occidentale	Oui	Législation	Chap. 17, Art. 3, Sec. 1	Oui	Constitution	Art. 6, Sec. 52
Washington	Oui	Constitution	Art II, Sec. 40	Oui	Constitution	Art II, Sec. 40
Wisconsin	Oui	Législation	Chap. 25, Sec. 40	Oui	Législation	Chap. 84, Sec. 59(2)(b)
Wyoming	Oui	Législation	Title 9, Chap.4, Art. 2, Sec. 204	Oui	Constitution	Art. 15, Sec. 16

Notes : La mention législation signifie que le fondement se retrouve dans les statuts refondus de l'État. La mention Constitution signifie que la source se retrouve dans la Constitution de l'État.

La non-existence de revenus dédiés ou de fonds spécifiques a été constatée après une mention à cet effet dans la loi ou après consultation avec d'autres sources de renseignements.

\* L'information disponible ne permet pas de préciser davantage l'information pour cet État.

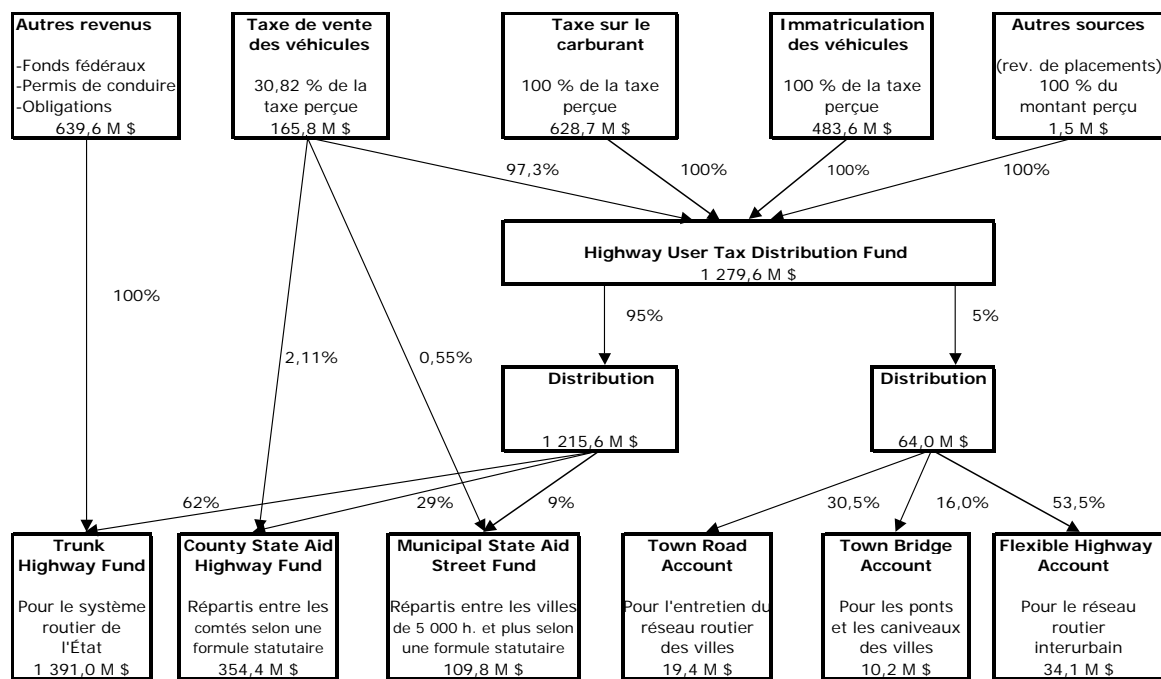
<sup>1</sup> La constitution de l'Alaska défend expressément, à moins de circonstances très spéciales, de dédier des revenus à des fins particulières (art. 7).

<sup>2</sup> Sauf à l'égard des taxes perçues pour les routes de comtés (Constitution).

n.a. Non applicable.

## Annexe 2

### Répartition schématique des revenus perçus et redistribués à l'égard du réseau routier du Minnesota, 2006



Source : Minnesota House of Representatives, *Sources and Disposition of Highway Funds*, Fiscal Year 2006, p. 1. Tableau traduit et adapté par les auteurs.  
<http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/issinfo/hwyfund.htm>

---

## **Annexe 3**

### **Étude sur les péages de l'État de Washington<sup>90</sup>**

L'État de Washington a déjà eu recours aux péages dans le passé, mais à l'exception des traversiers, ils ont tous été retirés. L'introduction de péages sur le nouveau pont Tacoma Narrows et sur une nouvelle voie à occupation multiple (High Occupancy Toll Lane) a créé certaines controverses qui obligent l'État de Washington à établir une politique générale des péages s'il désire poursuivre dans cette voie. C'est l'objectif de cette étude.

L'application de péages permet d'accroître l'efficacité du réseau routier et procure des revenus supplémentaires hâtant ainsi la réalisation de projets qui ne pourraient être financés par les modes traditionnels. Cependant, les péages ne doivent pas produire d'impacts significatifs en détournant un flot important de la circulation vers d'autres routes.

Partout où cela est possible, l'installation de péages électroniques doit être favorisée pour accélérer la perception et faciliter l'interopérabilité. De plus, le recours à la technologie offre non seulement la possibilité d'imposer un frais pour compenser les coûts mais aussi d'appliquer un prix selon l'utilisation de la ressource. Cela permet alors :

- de régulariser le flot de circulation de manière plus efficace et certaine;
- d'épargner du temps et ultimement de l'argent aux usagers dont la valeur excédera le coût du péage;
- de générer des revenus supplémentaires qui vont au-delà des coûts de construction et d'entretien.

---

<sup>90</sup> Cambridge Systematics, *Washington State Comprehensive Tolling Study, Vol. 1, Final Report*. Étude réalisée pour le compte de Washington State Transportation Commission.



Les développements technologiques ont donné un second souffle aux péages en ouvrant de nouvelles possibilités comme la tarification de voies réservées aux camions ou aux véhicules avec passagers, des voies express. Mais, bien que les péages soient aujourd'hui plus répandus, ils sont encore concentrés dans quelques États ayant des flots de circulation intense.

Cambridge Systematics est bien consciente que les revenus de la taxe sur les carburants, à moins de hausses substantielles des taux, ne sont plus suffisants pour financer de nouvelles constructions. Or, « when asked, we found that people prefer a “user pays” scenario to a tax increase<sup>91</sup> ». Pour remplacer la taxe sur les carburants, la tendance se porte actuellement vers des modes de financement selon la distance parcourue.

Un avantage des péages sur les taxes est leur faculté d'ajuster la demande à l'offre : ainsi, un frais plus élevé en période de pointe permet de décourager certains automobilistes qui choisiront plutôt de voyager à une autre période, d'opter pour un autre mode de transport ou simplement de changer de destination. L'apport des péages ne se situe donc pas tellement au niveau des revenus générés (ils ne remplaceront pas la taxe sur les carburants) mais dans la possibilité d'influer sur la demande pour optimiser l'offre actuelle et réduire les besoins de devoir l'augmenter.

Pricing Highway [...] is not « business as usual » - it is a significant change from the current system. It will cause people to rethink the way they do business and the way they organize their lives, and such rethinking may be uncomfortable<sup>92</sup>.

Les péages devraient s'appliquer sur de nouvelles constructions ou, dans le cas des infrastructures existantes, pour gérer des problèmes particuliers comme des endroits sujets à congestion ou pour accélérer la circulation par des voies express. Ils doivent contribuer de manière significative à des projets qui ne pourraient être réalisés autrement. Il est évident que les péages doivent être implantés de manière juste et

---

<sup>91</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 16.

équitable à travers l'État et se limiter aux endroits où ils sont susceptibles de recueillir des sommes minimales. Si des personnes ne peuvent supporter le coût des péages, l'utilisation des revenus générés pourrait être envisagée pour aider ces personnes particulièrement lorsqu'ils ne peuvent bénéficier d'alternatives.

Les fonds recueillis ne devraient servir qu'à préserver, améliorer et opérer le système de transport. Comme les bénéfices des infrastructures perdurent bien après que leur construction originale ait été payée, les péages doivent demeurer en place par la suite pour couvrir l'entretien, les frais d'opération et optimiser la performance du système.

Si le péage ne vise pas qu'à récupérer les coûts, il doit alors augmenter jusqu'à ce qu'il permette de maintenir le niveau de circulation désiré. Mais la maximisation des revenus ne permet pas nécessairement de maximiser l'efficacité du système.

Les péages doivent être simples et relativement uniformes quant à leurs modalités de fonctionnement à travers l'État. Ils doivent être de préférence électroniques et permettre un mode de paiement unique pour tout l'État. L'implication des régions est importante pour obtenir le support de la population, déterminer les besoins de péages et aussi permettre une répartition des revenus.

---

## **Annexe 4**

### **Analyse du projet–pilote de l’Oregon relativement au Concept des frais selon la distance (*Oregon’s Mileage Fee Concept*)**

Afin de vérifier la faisabilité technique et administrative du *Concept des frais selon la distance*, l’Oregon a réalisé un projet-pilote (Oregon’s Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program) dans la région de Portland. Ce projet a débuté en avril 2006 et s’est terminé le 25 mars 2007<sup>93</sup>.

Il devait permettre de vérifier la faisabilité :

- de remplacer la taxe sur le carburant par un frais basé sur la distance parcourue en Oregon et de percevoir le montant aux stations-service; et
- d’utiliser ce mécanisme pour percevoir des frais de congestion.

Le projet a été réalisé grâce à 299 automobilistes qui se sont portés volontaires au volant de 285 véhicules. Pour pouvoir être retenues, les personnes devaient répondre à certains critères relativement au type d’auto qu’ils possédaient, accepter diverses conditions comme permettre l’installation d’un appareil de mesure électronique dans leur véhicule, effectuer au moins deux pleins par mois, passer une entrevue avec les responsables du projet et assister à une formation d’une heure. Une compensation financière était versée à différentes étapes du projet pour un montant total de 300 \$ par participant. Deux stations-service munies de bornes de lecture ont également participé à l’expérimentation.

Le fonctionnement du projet-pilote est simple. Chaque véhicule est muni d’un module électronique permettant d’enregistrer la distance parcourue et de cumuler l’information

---

<sup>93</sup> Le lecteur peut obtenir plus de détails sur le projet pilote en consultant : Oregon Department of Transportation, *Oregon’s Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program - Final Report*. (2007), <[http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/RUFPP/docs/RUFPP\\_finalreport.pdf](http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/RUFPP/docs/RUFPP_finalreport.pdf)>.

selon la zone dans laquelle le véhicule a circulé. Les automobilistes du projet circulent normalement. Au moment de faire le plein, ils doivent se présenter à l'une des deux stations-service participantes. L'information contenue dans les modules est alors transmise électroniquement à la console du préposé qui accède automatiquement à la base de données, calcule les frais applicables (1,2 cent du mille parcouru dans l'État soit le taux de la taxe divisé par le nombre moyen de milles effectué par un gallon), l'ajoute à la facture puis déduit la taxe sur le carburant qui aurait normalement dû s'appliquer.

Bien que les automobilistes puissent faire de l'évasion fiscale, celle-ci sera quand même limitée puisqu'au minimum, la taxe sur le carburant sera chargée. Selon les évaluations du ministère des Transports de l'Oregon, le propriétaire d'une Toyota Prius roulant 20 000 kilomètres par année verrait sa charge fiscale augmenter de 7 \$ par mois s'il payait des frais de 1,2 cent du mille plutôt que la taxe sur le carburant. L'Oregon se dit en mesure d'effectuer un minimum de contrôle lors de la transmission des données pour vérifier que l'enregistreur de données n'a pas été modifié ou altéré.

Pour les fins du projet-pilote, le groupe a été divisé en 3 groupes pour évaluer les changements de comportement selon diverses situations : un groupe témoin a continué de payer la taxe sur l'essence comme précédemment, un autre a payé un taux fixe selon la distance parcourue (1,2 cent par mille) et un troisième a payé des frais variables (0,43 cent par mille normalement et 10 cents par mille durant les heures de pointe).

Le projet a permis de conclure que :

- le concept est viable sur le plan technologique et les participants se sont montrés satisfaits puisque « 91 percent of pilot program participants said that they would agree to continue paying the mileage fee in lieu of the gas tax if the program were extended statewide<sup>94</sup> »;

---

<sup>94</sup> Oregon Department of Transportation, *Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program - Final Report*, p. vi.

- le paiement à la pompe fonctionne et peut être intégré facilement au fonctionnement général de l'industrie incluant le mode actuel de prélèvement de la taxe auprès des distributeurs. Le fardeau administratif est donc minimisé;
- la méthode peut être introduite graduellement permettant ainsi de conserver la formule actuelle de la taxe pour les autos ne disposant pas du nouveau module;
- l'imposition de frais supplémentaires pour circuler dans certaines zones ou à des heures précises de la journée est réalisable ainsi que la perception de revenus pour des gouvernements locaux. « The area pricing strategy applied in the pilot program produced a 22 percent decline in driving during peak period<sup>95</sup> »;
- la confidentialité de l'information est préservée. Ainsi, les données transmises se limitent à l'identification du véhicule, le kilométrage total parcouru par zone et la quantité d'essence achetée. Aucune information relative à un trajet en particulier ou pour localiser le véhicule n'est transmise ou emmagasinée. Finalement le transmetteur ne peut émettre qu'à courte distance limitant ainsi la possibilité d'intercepter la transmission;
- l'évasion fiscale est minimisée puisque la modification du module pour éviter le paiement des frais entraînerait alors le paiement de la taxe sur le carburant. Comme l'écart entre les frais à payer est relativement minime, il est peu probable que le risque vaille la peine;
- Les coûts de mise en œuvre et d'opération sont faibles puisqu'ils sont en grande partie informatisés. La partie dispendieuse touche l'achat et l'installation du module dans le véhicule.
- Le groupe qui payait 1,2 cent par mille a réduit de 12 % la distance qu'il parcourait normalement. Pour le groupe avec des taux variables, la réduction fut encore plus marquée (14 %) et une diminution similaire de la distance parcourue durant les heures de pointe a été observée.

---

<sup>95</sup> *Ibid.*

## Annexe 5

### Grille d'analyse des revenus utilisés aux États-Unis pour financer les infrastructures routières

Sources de revenus	Volets											Total	Rang
	monétaire			économique		administratif				acceptabilité			
	Revenus générés	Croissance dans le temps	Stabilité/prévisibilité	Lien	Efficacité économique	Coûts de conformité	Coûts administratifs	Faisabilité technique	Évasion fiscale	Équité	Acceptation politique		
<b>Section1 : Liste des sources de revenus</b>													
Taxe sur la distance parcourue	5	4	4	5	5	3	3	3	4	4	4	44,0	2
Taxe de vente sur le carburant	4	5	4	4	3	4	5	5	4	3	4	45,0	1
Taxe sur le carburant	5	1	5	4	4	4	5	5	4	3	4	44,0	2
Taxe des sociétés pétrolières	4	1	5	4	4	4	5	5	4	3	4	43,0	4
Taxe poids-distance des camions	4	4	4	5	5	2	2	3	2	4	4	39,0	9
Péages	2	2	5	5	5	3	2	4	5	3	5	41,0	6
Taxe de vente sur les autos	4	4	4	3	2	4	5	5	4	4	3	42,0	5
Taxe sur le carburant (indexation)	2	3	4	4	4	4	5	5	4	3	2	40,0	7
Pneus pour camions lourds	1	1	5	4	4	3	3	5	3	4	4	37,0	11
Immatriculation	4	2	5	3	2	3	4	5	5	3	4	40,0	7
Taxe de vente (camions lourds)	1	4	4	2	2	4	5	5	4	3	5	39,0	9
Fonds général des revenus	5	4	1	0	0	5	4	5	4	5	4	37,0	11
Permis de conduire	1	2	5	2	2	3	4	5	5	3	4	36,0	13
Portion dédiée de la taxe de vente	3	4	3	1	1	5	4	5	4	3	3	36,0	13

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

Sources de revenus	Volets											Total	Rang
	monétaire			économique		administratif				acceptabilité			
	Revenus générés	Croissance dans le temps	Stabilité/prévisibilité	Lien	Efficacité économique	Coûts de conformité	Coûts administratifs	Faisabilité technique	Évasion fiscale	Équité	Acceptation politique		
<b>Section 2 : Pondération</b>													
Poids du volet (%)	20			25		25				30		100,0	
Poids de la sous-catégorie (%)	7	8	5	15	10	5	10	5	5	15	15	100,0	
<b>Section 3 : sources de revenus pondérées</b>													
Taxe sur la distance parcourue	3,5	3,2	2,0	7,5	5,0	1,5	3,0	1,5	2,0	6,0	6,0	41,2	1
Taxe de vente sur le carburant	2,8	4,0	2,0	6,0	3,0	2,0	5,0	2,5	2,0	4,5	6,0	39,8	2
Taxe sur le carburant	3,5	0,8	2,5	6,0	4,0	2,0	5,0	2,5	2,0	4,5	6,0	38,8	3
Taxe des sociétés pétrolières	2,8	0,8	2,5	6,0	4,0	2,0	5,0	2,5	2,0	4,5	6,0	38,1	4
Taxe poids-distance des camions	2,8	3,2	2,0	7,5	5,0	1,0	2,0	1,5	1,0	6,0	6,0	38,0	5
Péages	1,4	1,6	2,5	7,5	5,0	1,5	2,0	2,0	2,5	4,5	7,5	38,0	5
Taxe de vente sur les autos	2,8	3,2	2,0	4,5	2,0	2,0	5,0	2,5	2,0	6,0	4,5	36,5	7
Taxe sur le carburant (indexation)	1,4	2,4	2,0	6,0	4,0	2,0	5,0	2,5	2,0	4,5	3,0	34,8	8
Pneus pour camions lourds	0,7	0,8	2,5	6,0	4,0	1,5	3,0	2,5	1,5	6,0	6,0	34,5	9
Immatriculation	2,8	1,6	2,5	4,5	2,0	1,5	4,0	2,5	2,5	4,5	6,0	34,4	10
Taxe de vente (camions lourds)	0,7	3,2	2,0	3,0	2,0	2,0	5,0	2,5	2,0	4,5	7,5	34,4	10
Fonds général des revenus	3,5	3,2	0,5	0,0	0,0	2,5	4,0	2,5	2,0	7,5	6,0	31,7	12
Permis de conduire	0,7	1,6	2,5	3,0	2,0	1,5	4,0	2,5	2,5	4,5	6,0	30,8	13
Portion dédiée de la taxe de vente	2,1	3,2	1,5	1,5	1,0	2,5	4,0	2,5	2,0	4,5	4,5	29,3	14

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

## Annexe 5 : Grille d'analyse des revenus utilisés aux États-Unis pour financer les infrastructures routières (Balises)

Sources de revenus	Volets										
	monétaire			économique		administratif				acceptabilité	
	Revenus générés	Croissance dans le temps	Stabilité/prévisibilité	Lien	Efficacité économique	Coûts de perception	Coûts administratifs	Faisabilité technique	Évasion fiscale	Équité	Acceptation politique
<b>Balises</b>											
5	plus de 1 MM	excède largement	fixe	extrême	très élevée	minimes	minimes	faisable à court terme	nulle	très élevée	très facile
4	500 M à 1MM		peu fluctuante								
3	250 à 500 M	suit l'inflation		moyen	moyenne						
2	100 à 250 M										
1	moins de 100 M	nettement moins	très fluctuante	très faible	très faible			difficile à court terme		très faible	très difficile
0	aucun	nulle ou négative	imprévisible	nul	nulle	très élevés	très élevés	impossible	très élevée	aucune	impossible

Note : Les cases vides dans le tableau représentent des niveaux intermédiaires. Ainsi, dans la colonne intitulée *Équité*, les cases vides comprises entre *très élevée* et *très faible* peuvent varier entre *élevée*, *peu élevée* et *faible*.



---

## Bibliographie

American Public Transportation Association, *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users: A Guide to Transit-related Provisions*, septembre 2005. 19 p.

<[http://www.apta.com/government\\_affairs/safetea\\_lu/documents/brochure.pdf](http://www.apta.com/government_affairs/safetea_lu/documents/brochure.pdf)>

Baily, Linda, *Public Transportation and Petroleum Savings in the U.S.: Reducing Dependence on Oil*, étude réalisée par ICF International pour le compte de l'American Public Transportation Association, janvier 2007. 33 p.

<[http://www.apta.com/research/info/online/documents/apta\\_public\\_transportation\\_fuel\\_savings\\_final\\_010807.pdf](http://www.apta.com/research/info/online/documents/apta_public_transportation_fuel_savings_final_010807.pdf)>

California Department of Transportation, *California Transportation Plan 2025*, avril 2006, 155 p.

<[http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/osp/ctp2025\\_files/CTP\\_2006.pdf](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/osp/ctp2025_files/CTP_2006.pdf)>

Cambridge Systematics, *Washington State Comprehensive Tolling Study, Volume 1*, Étude réalisée pour la Washington State Transportation Commission, septembre 2006. 35 p.

<[http://www.wstc.wa.gov/Tolling/WS\\_TollStudy\\_FinalReport\\_V1.pdf](http://www.wstc.wa.gov/Tolling/WS_TollStudy_FinalReport_V1.pdf)>

Cambridge Systematics, *Traffic Congestion and Reliability Final Report*, préparé en collaboration avec le Texas Transportation Institute, pour le compte du Federal Highway Administration, 2005. 140 p.

<[http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion\\_report/congestion\\_report\\_05.pdf](http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report/congestion_report_05.pdf)>

Commission on Transportation Investment, *Final Report*, Maryland, December 1999. 12 p.

<[www.msa.md.gov/megafile/msa/speccol/sc5300/sc5339/000113/000000/000014/unrestricted/20030012e.doc](http://www.msa.md.gov/megafile/msa/speccol/sc5300/sc5339/000113/000000/000014/unrestricted/20030012e.doc)>

Commonwealth of Pennsylvania, Pennsylvania Consolidated Statutes.

<<http://members.aol.com/StatutesPA/75.html>>

Congressional Budget Office, *CBO Testimony - Status of the Highway Trust Fund : 2007*, 27 mars 2007, Washington. 14 p.

<[http://www.cbo.gov/ftpdocs/79xx/doc7909/03-27-Highway\\_Testimony.pdf](http://www.cbo.gov/ftpdocs/79xx/doc7909/03-27-Highway_Testimony.pdf)>

Delaware Department of Transportation, *Tolls, Motor Vehicle Fees Increase Oct.1*, Delaware Media Gallery, Dover, 2007, 3 p.

<[http://www.deldot.gov/information/media\\_gallery/2007/deldot\\_budget/index.shtml](http://www.deldot.gov/information/media_gallery/2007/deldot_budget/index.shtml)>

Fahey, Tom, *Highway funding: robbing Peter to pay Paul*, New Hampshire Union Leader, electronic edition, 22 août 2007, 6 p.

<<http://www.unionleader.com/article.aspx?headline=Highway+funding%3a+Robbing+Peter+to+pay+Paul%3f&articleId=15b3e62c-dbfc-4b2e-8f01-40e5e8b01b2c>>

Goldman, Todd, Sam Corbett et Martin Wachs, *Local Option Transportation Taxes in the United States – Alaska*, University of California Berkeley, Institute of transportation studies, mars 2001. 4 p.

<[www.its.berkeley.edu/research/localoptiontax/alaska.pdf](http://www.its.berkeley.edu/research/localoptiontax/alaska.pdf)>

Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, Senate Bill 757, 2003 Session. 2 p.

<<http://mlis.state.md.us/pdf-documents/2003rs/bills/sb/sb0757f.pdf>>

<<http://mlis.state.md.us/2003rs/billfile/sb0757.htm>>

Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, House Bill 1157, 2003 Session. 3 p.

<<http://mlis.state.md.us/pdf-documents/2003rs/bills/hb/hb1157f.pdf>>

<<http://mlis.state.md.us/2003rs/billfile/hb1157.htm>>

Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, Fiscal and Policy Note, House Bill 19, 2004 Session. 4 p.

<[http://mlis.state.md.us/pdf-documents/2004rs/fnotes/bil\\_0009/hb0019.pdf](http://mlis.state.md.us/pdf-documents/2004rs/fnotes/bil_0009/hb0019.pdf)>

Maryland General Assembly, *Constitutional Amendment – Transportation Trust Fund*, House Bill 19, 2004 Session. 3 p.

<<http://mlis.state.md.us/pdf-documents/2004rs/bills/hb/hb0019f.pdf>>

<<http://mlis.state.md.us/2004rs/billfile/hb0019.htm>>

Maryland General Assembly, *Tax Reform Act*, Senate Bill 2, sanctionné le 19 novembre 2007, (Chap. 3)

<[http://mlis.state.md.us/2007s1/chapters\\_noln/Ch\\_3\\_sb0002E.pdf](http://mlis.state.md.us/2007s1/chapters_noln/Ch_3_sb0002E.pdf)>

<<http://mlis.state.md.us/2007s1/billfile/sb0002.htm>>

Maryland General Assembly, *Transportation and State Investment Act*, House Bill 5, sanctionné le 19 novembre 2007, (Chap. 6).

<[http://mlis.state.md.us/2007s1/chapters\\_noln/Ch\\_6\\_hb0005E.pdf](http://mlis.state.md.us/2007s1/chapters_noln/Ch_6_hb0005E.pdf)>

<<http://mlis.state.md.us/2007s1/billfile/hb0005.htm>>

Maryland Office of the Governor, *Governor O'Malley Announces Plan to Invest in Higher Education and Transportation*, Press Release, 24 septembre 2007. 3 p.

<<http://www.gov.state.md.us/pressreleases/070924.html>>

Massachusetts Transportation Finance Commission, *Transportation Finance in Massachusetts: Volume 2 Building a Sustainable Transportation Financing System*,

<[http://www.eot.state.ma.us/downloads/tfc/TFC\\_Recommendations.pdf](http://www.eot.state.ma.us/downloads/tfc/TFC_Recommendations.pdf)>

Matthews, Robert Guy, *Fuel-Efficient Cars Dent States' Road Budget*, The Wall Street Journal, 25 avril 2007. 3 p.

<[http://online.wsj.com/public/article/SB117745992219081291-vYEQYsbq2E59MFFiJABUaFBleY\\_20070524.html?mod=tff\\_main\\_tff\\_top](http://online.wsj.com/public/article/SB117745992219081291-vYEQYsbq2E59MFFiJABUaFBleY_20070524.html?mod=tff_main_tff_top)>

Ministère de la Justice du Canada, *Loi concernant les frais d'utilisation*, 2004- chap. 6.

<[http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/U-3.7/bo-ga:s\\_1/fr#anchorbo-ga:s\\_1](http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/U-3.7/bo-ga:s_1/fr#anchorbo-ga:s_1)>

Ministère des Finances du Québec, *Cadre de référence en matière de tarification au gouvernement du Québec*, Québec, avril 1999. 67 p.

Minnesota Department of Transportation and the Metropolitan Council, *Road Pricing Study: Final Report*, (1997).

Minnesota House of Representatives, *Sources and Disposition of Highway Funds*, Fiscal Year 2006. 1 p.

<<http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/issinfo/hwyfund.htm>>

National Cooperative Highway Research Program, *Future Financing Options to Meet Highway and Transit Needs*, Transportation Research Board of the National Academies, décembre 2006. 197 p.

<[http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp\\_w102.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_w102.pdf)>

Nevada Assembly Transportation, *Minutes of the Meeting of the Assembly Committee on Transportation, Seventy-Fourth Session April 12, 2007, Assembly Bill 595*. 33 p.

<<http://www.leg.state.nv.us/74th/Minutes/Assembly/TRN/Final/903.pdf>>

New York Consolidated Laws.

<<http://public.leginfo.state.ny.us/menugetf.cgi?COMMONQUERY=LAWS>>

New York State Department of Taxation and Finance, *Fuel Tax Rates*, PUB-908, janvier 2008. 2 p.

<[http://www.tax.state.ny.us/pdf/publications/multi/pub908\\_108.pdf](http://www.tax.state.ny.us/pdf/publications/multi/pub908_108.pdf)>

New York State Thruway Authority / Canal Corporation, *2006 Annual Report*, Albany, N.Y. 69 p.

<<http://www.nysthruway.gov/about/ar2006.pdf>>

Oregon Department of Transportation, *Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program - Final Report*, novembre 2007. 101 p.

<[http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/RUFPP/docs/RUFPP\\_finalreport.pdf](http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/RUFPP/docs/RUFPP_finalreport.pdf)>

Oregon Legislative Assembly, House Bill 3946.

<<http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/OIPP/docs/FinalReportA2003march.pdf>>

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

Pennsylvania Bulletin, *Rates of Tax on Aviation Gasoline and Jet Fuel for 2008; Oil Company Franchise Tax Rate for 2008; Alternative Fuels Tax Rates for 2008*, décembre 2007. 4 p.

<<http://www.pabulletin.com/secure/data/vol37/37-50/2320.html>>

Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission, *Commission's Initial Findings and Request for Public Input*, Investing in Our Future: Addressing Pennsylvania's Transportation Funding Crisis, août 2006. 28 p.

<<ftp://ftp.dot.state.pa.us/public/pdf/TransFunding8-06.pdf>>

Pennsylvania Transportation Funding and Reform Commission, *Commission's Final Report*, Investing in Our Future: Addressing Pennsylvania's Transportation Funding Crisis, novembre 2006. 150 p.

<<ftp://ftp.dot.state.pa.us/public/pdf/TFRCFinalReport.pdf>>

Perez, Benjamin et Steve Lockwood, *Current Toll Road Activity in the U.S., a Survey and Analysis*, étude réalisé par pbConsult pour le compte du U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, août 2006. 14 p.

<[http://www.fhwa.dot.gov/ppp/toll\\_survey\\_0906.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/ppp/toll_survey_0906.pdf)>

Queiroz, Cesar, *A Review of Alternative Road Financing Methods*, Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Seminar, Paris, novembre 2003. 17 p.

<<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/UNTC/UNPAN013148.pdf>>

Revenu Québec, *Rapport annuel de gestion 200620-07*, Québec, 2007, 148 p.

<[http://www.revenu.gouv.qc.ca/documents/fr/publications/adm/ADM-500\(2007-10\).pdf](http://www.revenu.gouv.qc.ca/documents/fr/publications/adm/ADM-500(2007-10).pdf)>

Road User Fee Task Force, *Report to the 72<sup>nd</sup> Oregon Legislative Assembly*, mars 2003, 51 p.

<<http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/OIPP/docs/FinalReport2003march.pdf>>

SAFETEA-LU, Title XI, Section 4121.

San Diego State University Foundation, *I-15 Congestion Pricing Project Monitoring and Evaluation Services*, préparé pour San Diego Association of Governments, septembre 2001. 32 p.

<[http://knowledge.fhwa.dot.gov/cops/hcx.nsf/All+Documents/28F4A458AC0B537B85256DBF006155E1/\\$FILE/yr3\\_overall.pdf](http://knowledge.fhwa.dot.gov/cops/hcx.nsf/All+Documents/28F4A458AC0B537B85256DBF006155E1/$FILE/yr3_overall.pdf)>

Schwieterman, Joseph and Yale Brozen, *Pricing Solutions to Highway Infrastructure Problems*, The Mid-Atlantic Journal of Business, Vol. 25, No. 4, Seton Hall University, février 1989. Pp. 21-27.

<<http://proquest.umi.com.ezproxy.usherbrooke.ca/pgdweb?index=2&did=575330&SrchMode=3&sid=1&Fmt=6&VInst=PROD&VType=PQD&RQT=309&VName=PQD&TS=1201093769&clientId=14435&aid=1>>

La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire?

Fascicule 4 : Les infrastructures routières aux États-Unis

Schrank, David et Tim Lomax, *The 2007 Urban Mobility Report*, Texas Transportation Institute, The Texas A&M University System, septembre 2007. 133 p.

<[http://tti.tamu.edu/documents/ums/mobility\\_report\\_2005\\_wappx.pdf](http://tti.tamu.edu/documents/ums/mobility_report_2005_wappx.pdf)>

State of Maine Legislature, *Summary of LD 788*, janvier 2007.

<<http://janus.state.me.us/legis/LawMakerWeb/summary.asp?ID=280023360>>

State of Oregon, Oregon Constitution.

<<http://www.leg.state.or.us/orcons/orcons.html>>

The Supreme Court of New Hampshire, *New Hampshire Motor Transport Association v. The State of New Hampshire*, 19 avril 2004. 6 p.

<<http://www.nh.gov/judiciary/supreme/opinions/2004/motor050.htm>>

US Department of Transportation, *Financing Federal-Aid Highways, The Highway Trust Fund*, 1999. 5 p.

<<http://www.fhwa.dot.gov/reports/fifahiwy/fifahi05.htm>>

U.S. Department of Transportation, *Highway Statistics 2005*, Federal Highway Administration, Section IV, Finances, novembre 2006. 14 p.

<<http://www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs05/finance.htm>>

U.S. Department of Transportation, *Value Pricing Pilot Program*, Federal Highway Administration, 2007. 4 p.

<[http://ops.fhwa.dot.gov/tolling\\_pricing/value\\_pricing/projtypes/pricingtollfacil.htm](http://ops.fhwa.dot.gov/tolling_pricing/value_pricing/projtypes/pricingtollfacil.htm)>

U.S. House of Representatives, *Federal-Aid Highway and Highway Revenue Act of 1956*, Public Law 627, 84th Congress, approuvé le 29 juin 1956.

U.S. House of Representatives, *Safe, Accountable, Flexible, Efficient, Transportation, Equity Act: a Legacy for Users*, Public Law 59, 109<sup>th</sup> Congress, approuvé le 10 août 2005.

<[http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=109\\_cong\\_public\\_laws&docid=f:publ059.109.pdf](http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=109_cong_public_laws&docid=f:publ059.109.pdf)>

U.S. House of Representatives, *Surface Transportation Assistance Act of 1982*, Public Law 424, 97th Congress, approuvé le 6 janvier 1983 et intégré au Federal-Aid Highway Act sous : Title 26, Subtitle I, Chapter 98, Subchapter A, Section 9503(e).

U.S. House of Representatives, *Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)*, Public Law 105-178, approuvé le 9 juin 1998.

<<http://www.fhwa.dot.gov/tea21/pl105178.pdf>>

Wagner, John, *Plan Falls Short, Some Officials Say*, Washington Post, 25 septembre 2007. 6 p.

<<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/09/24/AR2007092401551.html?sid=ST2007092401583>>