



Chaire en
fiscalité et en
finances publiques

ANALYSE DE L'ABOLITION DU CRÉDIT D'IMPÔT FÉDÉRAL POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Cahier de recherche 2017/07

ANTOINE GENEST-GRÉGOIRE
AVEC LA COLLABORATION DE LUC GODBOUT

JUIN 2017

REMERCIEMENTS

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke tient à remercier de son appui renouvelé le ministère des Finances du Québec et désire lui exprimer sa reconnaissance pour le financement dont elle bénéficie afin de poursuivre ses activités de recherche.

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://cftp.recherche.usherbrooke.ca>.

Antoine Genest-Grégoire est professionnel de recherche à la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke.

Luc Godbout est professeur titulaire à l'Université de Sherbrooke et chercheur principal en finances publiques à la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques.

Les auteurs collaborent aux travaux de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, qu'ils remercient pour l'appui financier qui a rendu possible la réalisation de cette étude. Ils tiennent également à remercier Fanny Panneton pour sa contribution à la revue de littérature.

Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques

École de gestion, Université de Sherbrooke

2500, boul. de l'Université

Sherbrooke (Québec) J1K 2R1

Téléphone : 819 821-8000, poste 67133

Courriel : cftp.eg@USherbrooke.ca

1. MISE EN CONTEXTE

Mis en place en juillet 2006, le crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun sera aboli le 1^{er} juillet 2017.

Lors de son instauration en 2006, le gouvernement conservateur indiquait alors qu'il voulait

[...] inciter les particuliers à utiliser les transports en commun. Le recours accru à ces modes de transport allégera la congestion routière en milieu urbain et protégera l'environnement¹.

Le gouvernement soulignait au même moment que, pour l'efficacité de cette mesure,

[...] les responsables des transports en commun devront continuer de favoriser l'utilisation de ces modes de transport en offrant des services de qualité et des tarifs peu élevés.²

En 2017, le coût projeté par ce crédit d'impôt était estimé par le ministère des Finances du Canada à 200 millions \$³. Le ministère indiquait également qu'environ 1,8 million de Canadiens avaient bénéficié de ce crédit d'impôt en 2014⁴.

Depuis son adoption, les débats entourant les mesures fiscales ciblées ont pris énormément d'ampleur partout en Occident. Associé au gouvernement conservateur de Stephen Harper, la mesure a été abolie par le gouvernement de son successeur libéral Justin Trudeau.

Le débat portant sur de telles mesures reste toutefois d'actualité, les libéraux fédéraux ayant eux aussi procédé à la mise en place de mesures fiscales ciblées, par exemple, le crédit d'impôt pour fournitures scolaires des enseignants et éducateurs de la petite enfance, que certains qualifient d'électorales. Cependant, le gouvernement fédéral a également annoncé une démarche de simplification et d'abolition de mesures fiscales. Outre le crédit pour transport en commun, au cours de ses deux premiers budgets, le gouvernement libéral a aboli une série de mesures fiscales destinées aux particuliers :

- crédit d'impôt pour la condition physique et les activités artistiques des enfants;
- crédit d'impôt pour études et pour manuels;

¹ Ministère des Finances du Canada (2006). *Le Plan budgétaire de 2006 : Cibler les priorités*, p. 123.

² Ibid.

³ Ministère des Finances du Canada (2017). *Dépenses fiscales 2017*, p. 41.

⁴ Agence du revenu du Canada (2016). *Statistiques sur le revenu, Statistiques finales de la T1, édition de 2016 (année d'imposition 2014), Tableau final 5 – Toutes les déclarations selon la province et le territoire de résidence*.

- déduction pour prêts à la réinstallation d'employés;
- méthode de comptabilité fondée sur la facturation (report des travaux en cours) pour certains professionnels désignés;
- non-imposition des allocations des députés des assemblées législatives et de certains élus municipaux;
- super crédit pour premier don de bienfaisance.

Des mesures analogues au crédit pour transport en commun existent aussi dans certaines provinces; l'Ontario offrira à compter du 1^{er} juillet 2017 un crédit similaire tout en le limitant aux personnes de 65 ans et plus.

Le Québec offre, quant à lui, un incitatif fiscal pour le transport en commun moins connu et moins utilisé. En effet, son coût ne dépassait pas 8 millions \$ en 2016⁵. Il s'agit de deux mesures interreliées où l'employeur bénéficie d'une double déduction dans le calcul de son revenu du montant payé ou remboursé à un employé pour l'achat d'un titre de transport en commun admissible alors que, pour le particulier, cet avantage offert par son employeur ne constitue pas un avantage imposable. Le gouvernement justifie ces mesures en indiquant qu'elles s'inscrivent dans la voie du développement durable, qu'elles ont pour but d'inciter les employés à participer aux programmes mis en place par leurs employeurs pour encourager l'utilisation, sur une base régulière, des transports collectifs pour se rendre au travail⁶.

La présente note vise donc à faire un bilan des quelque dix années d'existence du crédit d'impôt pour le transport en commun en décrivant son fonctionnement, en présentant sommairement les analyses et évaluations qui en ont été faites et en posant finalement un regard sur l'avenir en ce qui concerne les mesures d'appui au transport en commun et à la réduction des gaz à effet de serre au Canada.

⁵ Ministère des Finances du Québec (2017). *Dépenses fiscales 2016*, p. A.39.

⁶ Ibid. p. B.99-B.100.

2. FONCTIONNEMENT DU CRÉDIT

Le crédit d'impôt pour le transport en commun permet à un particulier de voir son impôt sur le revenu réduit d'un montant égal au coût total d'achats de titres de transport en commun multiplié par le taux d'imposition le plus bas du barème de l'impôt sur le revenu, soit de 15 %. Notons que, pour les résidents du Québec, étant donné l'abattement du Québec, l'économie d'impôt équivaut à 12,5 % du coût.

Les titres de transport en commun admissibles doivent offrir un accès illimité à un service de transport en commun pour une période d'un mois ou permettre au moins 32 allers simples sur une période maximale de 31 jours. Le budget de 2007 a étendu le crédit aux cartes de passage électroniques et aux laissez-passer hebdomadaires utilisés de façon continue⁷.

Le crédit peut être demandé par un particulier pour un titre admissible utilisé par son enfant, son époux ou conjoint de fait ou l'enfant de son époux ou conjoint de fait de moins de 19 ans⁸.

Par exemple, un québécois qui s'abonnerait annuellement à un service de transport en commun dont le coût mensuel est de 100 \$ aurait droit à un crédit annuel de 150 \$ (100 \$ x 12 mois x 12,5 %).

Il importe de noter que le crédit n'est versé qu'une fois la déclaration de revenus du contribuable traitée. Ainsi, un titre acheté en janvier 2017 sera inclus dans la déclaration de revenus 2017 et l'économie d'impôt ne sera matérialisée qu'entre mars et mai 2018, donc entre 15 et 18 mois plus tard.

Enfin, comme il s'agit d'un crédit d'impôt non remboursable, seul un contribuable imposable peut en bénéficier alors qu'il ne procure aucune économie si le contribuable ne paie pas d'impôt sur son revenu.

⁷ Cette mesure vise les personnes dont les revenus sont très faibles et qui ne disposent pas des liquidités nécessaires pour se procurer des laissez-passer mensuels et optent donc plutôt pour une suite de laissez-passer hebdomadaires.

⁸ Agence du revenu du Canada (2017). <http://www.cra-arc.gc.ca/gncy/bdgt/2017/qa06-fra.html>. [page consultée le 30 mai 2017]

3. STATISTIQUES FISCALES D'UTILISATION DU CRÉDIT

Depuis son introduction, le coût du crédit pour transport en commun est passé de 45 millions en 2006 pour une demi-année à une estimation de 200 millions pour l'année 2017 si le crédit n'avait pas été éliminé.

Tableau 1 : **Évolution du coût du crédit d'impôt pour transport en commun**
(en millions \$)⁹

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
45	110	135	140	150	160	170	180	180	190	190	200

Près de 1,8 million des 27,5 millions de contribuables ayant produit une déclaration fédérale de revenu en 2014 ont réclamé le crédit d'impôt pour le transport en commun. Si la répartition géographique des utilisateurs excède la répartition géographique des contribuables dans quatre provinces sur dix : Québec, Ontario, Alberta et Colombie-Britannique, seuls le Québec et l'Ontario réclament une proportion du crédit supérieure aux poids de leurs contribuables.

Le directeur parlementaire du budget estime quant à lui que l'abolition du crédit touchera environ 1,2 million de personnes en 2018, en se basant cette fois sur la Base de données et Modèle de simulation de politiques sociales de Statistique Canada¹⁰.

⁹ Ministère des Finances du Canada. *Dépenses fiscales 2011, 2016 et 2017*.

¹⁰ Directeur parlementaire du budget (2017). *Une introduction analytique au crédit d'impôt pour le transport en commun*, p. 1.

Tableau 2 : Répartition régionale de l'utilisation du crédit d'impôt pour le transport en commun (2014)¹¹

Provinces	Répartition du montant du crédit réclamé	Répartition des utilisateurs	Répartition de l'ensemble des contribuables
Terre-Neuve et Labrador	0,1 %	0,1 %	1,6 %
Île-du-Prince-Édouard	0,0 %	0,0 %	0,4 %
Nouvelle-Écosse	0,6 %	1,0 %	2,7 %
Nouveau-Brunswick	0,1 %	0,3 %	2,2 %
Québec	25,9 %	28,9 %	23,6 %
Ontario	51,3 %	39,8 %	37,7 %
Manitoba	1,8 %	2,7 %	3,5 %
Saskatchewan	0,4 %	1,1 %	3,0 %
Alberta	8,7 %	12,6 %	11,2 %
Colombie-Britannique	11,0 %	13,4 %	13,3 %

Il est par ailleurs à noter que le nombre de bénéficiaires, d'entreprises ou de particuliers de l'incitatif fiscal québécois pour le transport en commun présenté plus tôt n'est pas disponible parce que considéré comme trop faible par le ministère des Finances du Québec.

¹¹ Agence du revenu du Canada (2016). *Statistiques sur le revenu, Statistiques finales de la T1, édition de 2016 (année d'imposition 2014), Tableau final 5 – Toutes les déclarations selon la province et le territoire de résidence.*

4. ÉVALUATIONS DU CRÉDIT

Le crédit pour le transport en commun vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada en augmentant l'usage du transport en commun au détriment du transport automobile.

Dans un premier temps, on doit donc d'abord évaluer s'il augmente réellement l'usage du transport en commun. Si ce n'est pas le cas, son impact sur les émissions de gaz à effet de serre ne peut logiquement être significatif.

Dans un deuxième temps, au-delà de son efficacité et de savoir si le crédit fait ce pour quoi il a été mis en place, on peut également se questionner sur son efficience. Il existe en effet de nombreuses autres mesures de réduction des gaz à effet de serre. Le crédit, s'il réduit les émissions, doit donc également être comparé avec d'autres politiques qui pourraient les réduire à moindre coût.

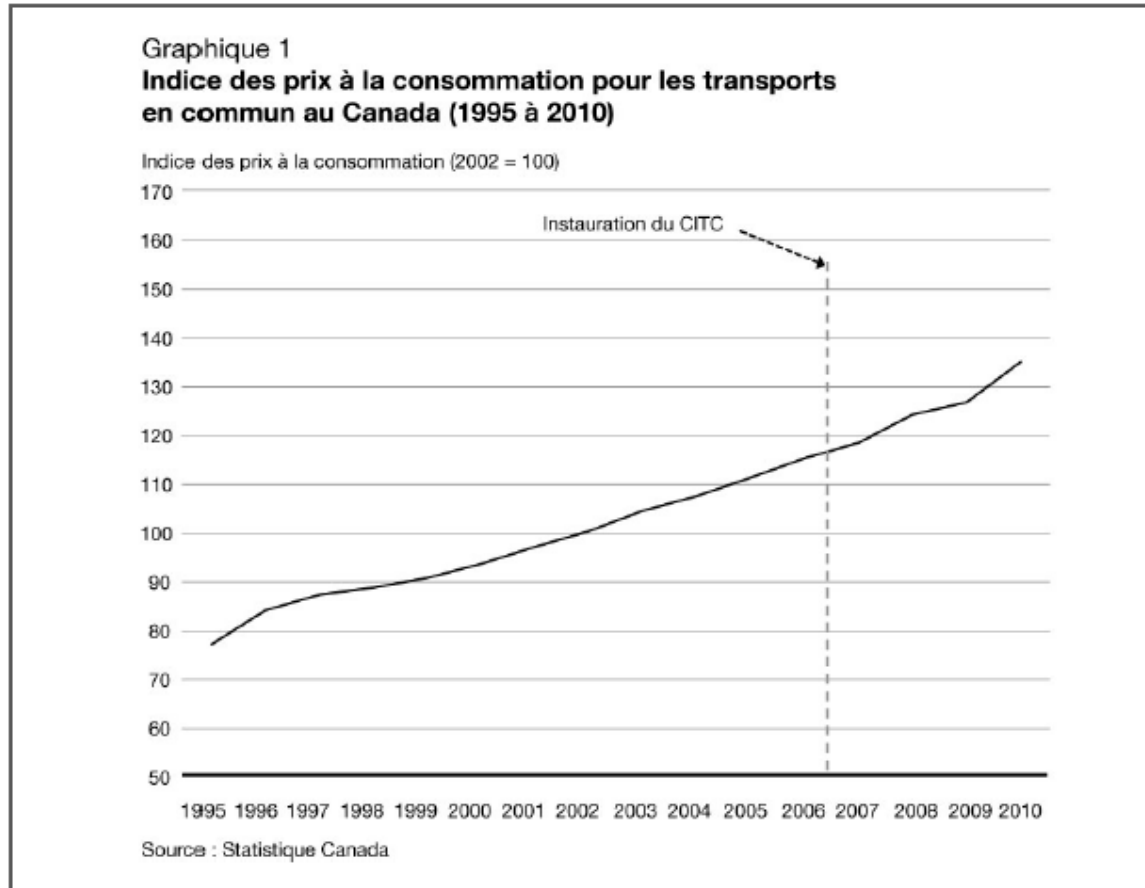
Par ailleurs, il importe d'observer la distribution parmi les citoyens de l'effet du crédit pour le transport en commun. Encore une fois, même si le crédit était jugé comme efficace pour réduire les émissions, il pourrait être jugé durement s'il bénéficiait à un groupe de la population en particulier.

Trois évaluations du crédit ont été effectuées : une par le ministère des Finances du Canada en 2011, une par Vincent Chandler de Saint Mary's University en 2014 et une par Nicholas Rivers et Bora Plumptre de l'Université d'Ottawa en 2016.

4.1 Ministère des Finances 2011

L'analyse du ministère des Finances¹² peut être considérée comme une préévaluation et une analyse préliminaire des extrants. Les auteurs identifient les conditions théoriques de succès du crédit d'impôt et présentent des données en appui à la présence de ces conditions. Ils stipulent que, pour que le crédit ait un impact sur l'usage des transports en commun, il faut que les consommateurs de ces services soient sensibles aux prix et que l'effet du crédit ne soit pas capté par les fournisseurs de service. Le crédit vise effectivement à réduire le coût de l'utilisation du transport en commun pour les usagers visés. Cette réduction, de l'ordre de 15 %, ne peut avoir un impact sur le comportement des usagers que si les sociétés de transport en commun ne haussent pas leurs tarifs d'un montant équivalent, ce qui aurait pour effet de placer les usagers dans la même situation qu'avant l'instauration. Les données sur la hausse des prix du transport en commun ne semblent pas indiquer que ceux-ci aient cru de façon significativement plus importante après l'instauration du crédit.

¹² Ministère des Finances du Canada (2012). *Dépenses fiscales et évaluations 2011*, Ottawa, 75 p.



Source : Ministère des Finances du Canada (2012). Dépenses fiscales et évaluations 2011. Ottawa, p. 66.

Quant à l'effet des prix sur la demande de services de transport en commun, l'analyse présente une recension de la littérature internationale sur le sujet qui indique que l'effet attendu d'une baisse de prix est de près de 40 % à court terme et de 75 % à long terme. Selon ces données, une baisse de 15 % du prix devrait donc se traduire par une hausse des achats de titres de l'ordre de 6 % à court terme et de 10 % à plus long terme.

L'analyse expose également des données sur l'utilisation du crédit au fil du temps et selon les caractéristiques socioéconomiques des demandeurs du crédit. Cette partie de l'analyse constitue une évaluation des extrants : elle permet de savoir que le crédit est effectivement utilisé, mais pas quel est son effet. Les simples données sur les demandes du crédit ou l'achalandage total des sociétés de transport en commun ne sont pas suffisantes pour évaluer l'effet de la mesure en raison de la présence d'autres facteurs qui pourraient expliquer les changements dans ces données. L'analyse fait par exemple mention des conditions macroéconomiques, du coût d'utilisation de l'automobile, de la qualité du service ainsi que des changements à la démographie et à la densité urbaine.

Les auteurs justifient leur choix de se restreindre à une analyse préévaluative et des extraits en arguant qu'à cause de la relative jeunesse de la mesure et surtout de la difficulté à obtenir des données précises et complètes sur l'utilisation des transports en commun, il n'était pas possible, en 2011, d'effectuer une évaluation de l'effet du crédit.

4.2 Chandler 2014

L'étude de Vincent Chandler¹³ vise à mesurer l'effet du crédit sur l'utilisation du transport en commun et à illustrer sa progressivité. L'auteur utilise des données sur les passages et les ventes de titres mensuels obtenues auprès des sociétés de transport en commun des grandes villes canadiennes.

La logique de Chandler est la suivante : si les travailleurs délaissent leur voiture pour le transport en commun à cause du crédit, le nombre de passages augmentera grandement et le nombre de titres mensuels augmentera légèrement. Si, plutôt, le crédit ne fait que favoriser l'achat de titres mensuels par des usagers du transport en commun qui privilégiaient l'achat d'autres titres, le nombre de titres mensuels vendus devrait augmenter et le nombre de passages rester stable. Afin de contrôler pour les facteurs confondants et les tendances annuelles et saisonnières, Chandler utilise les données en variation annuelle pour chacun des mois de l'année 2007 par rapport aux autres années et utilise des variables de retard pour tenir compte du temps d'adaptation des consommateurs aux nouvelles mesures. Il contrôle également, pour le prix de l'essence, celui des titres de transport en commun et la présence d'événements exceptionnels tels que des grèves du transport en commun.

Son analyse statistique montre que la mise en place du crédit pendant sa première année n'a eu aucun effet sur la croissance du nombre de passages vendus dans les villes de Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver. Il semble avoir eu un effet sur la croissance du nombre de titres mensuels vendus, mais seulement pour Toronto, Winnipeg et Edmonton. Ces résultats semblent indiquer que la politique n'a pas eu pour effet, du moins à court terme, de favoriser le transport en commun au détriment de l'automobile.

Par contre, les résultats de l'analyse montrent que le crédit a potentiellement contribué à faire passer certains usagers d'une tarification à l'usage ou hebdomadaire à une tarification mensuelle, ce qui leur a peut-être fait réaliser des économies. Il importe toutefois de noter que la politique ne favorise pas les titres mensuels par dessein, mais par design : il s'agit de titres pour lesquels des reçus peuvent être aisément émis et vérifiés par l'administration fiscale.

¹³ Chandler, Vincent (2014). « The Effectiveness and Distributional Effects of the Tax Credit for Public Transit », *Canadian Public Policy*, vol. 40(3), p. 259-269.

Chandler analyse également les statistiques fiscales des particuliers pour observer la répartition dans l'emploi du crédit selon le niveau de revenus des contribuables, un peu comme le fait le ministère des Finances. Il note que le crédit, dans sa répartition brute, est employé plus fréquemment et offre des montants plus importants aux contribuables à revenus élevés qu'à revenus faibles. Ce résultat tient, même en soustrayant les contribuables ne payant pas d'impôt qui ne sont pas éligibles au crédit et qui sont évidemment bien plus nombreux parmi les contribuables à revenus faibles qu'à revenus élevés. Il note toutefois que le crédit peut être considéré comme progressif lorsque comparé avec la part de l'impôt sur le revenu payé par les différentes classes de contribuables. En effet, les contribuables à revenus élevés bénéficient plus du crédit que les ménages plus modestes, mais ils paient beaucoup plus d'impôt sur le revenu que ceux-ci. Le crédit est donc, proportionnellement à leur contribution fiscale, moins important pour eux.

4.3 Rivers et Plumptre 2016

L'analyse de Rivers et Plumptre¹⁴ vise à répondre à une lacune de l'étude de Chandler en utilisant une méthodologie et des données différentes. En effet, l'étude de Chandler s'appuie sur un volume de données relativement faible, des données mensuelles agrégées pour six sociétés de transport, et se limite à l'effet à court terme du crédit, soit juste après son adoption. Ces auteurs utilisent quant à eux des données individuelles tirées du recensement de 2006 et de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011¹⁵ (ENM). Ces deux sources de données sont croisées avec des données fiscales et incluent une question portant sur le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail. Les auteurs disposent donc des deux principales variables d'importance pour étudier l'effet du crédit.

Afin de s'assurer de bien mesurer l'effet du crédit, les auteurs comparent la progression entre 2006 et 2011 dans l'utilisation des transports en commun par les personnes éligibles et non éligibles au crédit, parce qu'elles ne paient pas d'impôt et ne peuvent donc pas bénéficier du crédit non remboursable. Ils ajoutent également de fins contrôles pour la zone géographique de résidence des répondants afin de ne pas capter l'effet de changements dans l'offre régionale de transport en commun, mais seulement les

¹⁴ Rivers, Nicholas et Bora Plumptre (2016). *The effectiveness of public transit subsidies on ridership and the environment: Evidence from Canada*. Disponible en ligne sur SSRN [<https://ssrn.com/abstract=2724768>].

¹⁵ L'Enquête nationale auprès des ménages a remplacé le recensement en 2011 et celui-ci a été remis en place en 2016. La principale différence entre ces deux types de collectes de données est qu'il est obligatoire de répondre à la portion longue du questionnaire du recensement, mais pas à celle de l'ENM. Cette différence rend les réponses aux questions contenues dans cette portion du questionnaire potentiellement biaisées en fonction de la plus forte propension à la non-réponse des individus à revenus faibles ou élevés ainsi que ceux appartenant à certaines minorités. Les auteurs ont cherché à atténuer ce problème en réalisant des analyses sur des groupes de population à revenu moyen.

changements dans la demande de ses services. Les auteurs utilisent également des variables de contrôle pour l'âge, le genre, le statut d'immigration et la distance au lieu de travail, toujours dans le but d'isoler l'effet du seul crédit d'impôt pour le transport en commun.

Les auteurs estiment au final que l'effet du crédit d'impôt sur la proportion d'utilisateurs du transport en commun est de l'ordre de 0,25 à 1 point de pourcentage. Cette variation est cohérente avec les élasticité-prix du transport en commun recensés par le ministère des Finances. Les auteurs prennent néanmoins soin de préciser que leurs résultats sont les plus solides lorsque l'échantillon est restreint pour éviter l'effet de facteurs confondants tels que l'âge ou le fait d'être un étudiant, ce qui les rend plus difficilement généralisables à l'ensemble de la population.

Rivers et Plumptre poussent également plus loin la logique évaluative en estimant les effets sur les émissions de GES du crédit qui découlent de leur analyse de son effet sur l'usage du transport en commun. Les auteurs calculent le nombre d'utilisateurs additionnels du transport en commun attribuables au crédit et le combine avec la différence d'émissions de gaz à effet de serre entre l'usage d'une voiture individuelle et l'utilisation du transport en commun urbain. En considérant les limites inférieures et supérieures de l'estimation de l'effet du crédit sur l'usage du transport en commun, les auteurs considèrent que la politique réduit les émissions de 55 à 167 kilotonnes par année et de 11 à 34 kilotonnes si ces nouveaux utilisateurs ne peuvent être accommodés sans l'ajout de nouveaux véhicules de transport en commun.

Les auteurs procèdent finalement à une évaluation de l'efficacité du crédit d'impôt en calculant les coûts par tonne de CO₂ implicites en combinant leurs estimations quant à la réduction de GES avec les coûts du crédit mesurés par l'Agence du revenu du Canada. Le crédit d'impôt entraîne des réductions de GES à un coût allant de 1 000 \$ à 15 000 \$ par tonne de CO₂. Il s'agit d'un coût astronomique si on le compare au prix implicite du carbone imposé par les systèmes de plafonnement d'émissions ou de taxes sur le carbone de différentes juridictions qui oscillent de 5 à 50 \$ par tonne de CO₂.

5. QUELLE DIRECTION POUR LE SOUTIEN PUBLIC AU TRANSPORT EN COMMUN?

Les analyses effectuées sur le crédit d'impôt pour le transport en commun tendent à indiquer que son effet sur l'utilisation du transport en commun est limité, voire nul. Cette faible efficacité s'explique bien en considérant les autres facteurs qui affectent les décisions des citoyens en matière de transport, notamment la disponibilité et la qualité de l'offre de ces services et surtout la qualité et la disponibilité du transport automobile individuel. Si l'effet du crédit sur les habitudes de transport est limité, il en découle nécessairement qu'il s'agit d'une mesure inefficace de réduction des GES, ce que confirment Rivers et Plumpton. Finalement, le crédit d'impôt est proportionnellement réparti par rapport aux impôts payés par les contribuables, mais il n'est par design pas accessible aux contribuables qui ne paient pas d'impôt, qui sont en forte proportion issus des classes moins favorisées de la société canadienne. Ces motifs semblent avoir appuyé la décision du gouvernement fédéral d'abolir la mesure.

De son côté, le gouvernement de l'Ontario a pris la direction contraire en annonçant dans son budget 2017 la mise en place d'un crédit analogue au crédit fédéral, mais réservé aux personnes de plus de 65 ans. Dans ce cas, l'objectif n'est pas d'accroître le recours au transport en commun en vue d'alléger la congestion routière, mais plutôt d'aider les personnes âgées de l'Ontario à prendre part à la vie de leur communauté en réduisant leur coût du transport en commun. Ce nouveau crédit sera remboursable et entrera en vigueur au moment de l'abolition du crédit fédéral. Le fait que ce nouveau crédit soit remboursable devrait le rendre plus certainement progressif que le crédit fédéral, qu'il vise sans doute à remplacer auprès des personnes âgées. On peut toutefois douter qu'il ait des effets incitatifs pour les mêmes raisons que le crédit fédéral, d'autant plus qu'il cible un groupe qui est déjà un fort utilisateur des transports en commun, entre autres à cause de tarifs souvent moins élevés pour les aînés.

Quant au gouvernement du Québec, tant dans la foulée de l'abolition du crédit d'impôt fédéral que dans les suites au rapport de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, il n'a fait aucune annonce concernant l'avenir de la double déduction par l'employeur des paiements de titres de transport en commun pour ses employés et quant au fait que cet avantage ne constitue pas un avantage imposable pour le bénéficiaire. Les données fiscales quant aux nombres de demandeurs n'étant pas disponibles, il n'est pas possible de savoir si la mesure est juste, efficace ou efficiente, mais il est permis de penser que son effet est marginal par rapport aux autres politiques qui touchent au transport en commun et aux changements climatiques en général. À titre illustratif, dans son mémoire présenté à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise en 2014, la Société de

transport de Montréal ne faisait aucune référence au crédit d'impôt fédéral pour le transport en commun, ni aux initiatives fiscales du gouvernement du Québec¹⁶.

Le gouvernement fédéral a annoncé l'abolition du crédit pour le transport en commun dans son budget 2017, où il présente également des investissements importants pour les infrastructures de transport en commun. Il semblerait donc qu'il mise plus sur l'amélioration de la qualité et de la disponibilité des services de transport en commun que sur leur coût pour les usagers dans sa volonté d'en favoriser l'usage. Il est intéressant de noter que l'approche fondée sur la réduction de l'accessibilité et de la disponibilité du transport automobile ne figure pas de façon marquée dans les plans des gouvernements canadiens. Ce choix va à l'encontre des conclusions de Rivers et Plumptre, qui font remarquer que leurs résultats concernant le crédit d'impôt pour le transport en commun s'inscrivent dans la continuité d'autres études qui démontrent la supériorité des moyens coercitifs antiautomobile sur les mesures incitatives à l'usage du transport en commun.

Il y a donc lieu de penser que, bien que la réorientation des outils fiscaux vers le financement des infrastructures puisse être vue comme un progrès, au vu de la faible efficacité des crédits d'impôt pour faire évoluer les comportements en transport, les méthodes plus radicales en faveur du transport en commun ne sont pas encore considérées avec beaucoup d'intérêt par les décideurs publics. Par conséquent, les chances des politiques actuelles de réussir à faire progresser l'usage du transport en commun au-delà de leur faible popularité actuelle au Canada restent marginales.

¹⁶ Société de transport de Montréal (2014). *Optimiser le financement du transport collectif : Mémoire présenté par la STM à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise*, 19 p.