

**CONSULTATION SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE
AUX ÉNERGIES FOSSILES DE MONTRÉAL**

**Compte-rendu de la rencontre d'experts
sur la fiscalité**

Date : mercredi 10 février 2016

Heure : 7 h 30 à 9 h

Endroit : OCPM, 1550, rue Metcalfe, 14^e étage, Montréal

Étaient présents :

Experts invités

- M. Joël Bélanger, conseiller aux politiques – fiscalité et finances publiques, Union des municipalités du Québec (UMQ)
- M. Jean-François Lefebvre, chargé de cours au département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal (UQAM)
- M. Jean-Philippe Meloche, professeur adjoint, École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal
- Mme Brigitte Milord, économiste, Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO)
- M. Jonathan Théorêt, directeur, Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

De l'Office de consultation publique (OCPM)

- M. Jean Burton, président de commission
- Mme Isabelle Beaulieu, commissaire
- M. Alain Duhamel, commissaire
- Mme Stéfanie Wells, analyste
- Mme Estelle Beaudry, analyste

Ceci est un compte-rendu non-exhaustif et ne reflète que l'opinion des participants et non celle de la commission.

Défis et problèmes

- De façon générale, les décisions publiques ne tiendraient pas compte des externalités négatives associées à l'utilisation des énergies fossiles et au transport automobile, telles

que la pollution atmosphérique, l'occupation de l'espace et la congestion. On ne serait donc pas conscient du coût réel des choix que l'on fait.

- Le système de marché du carbone Québec-Canada ne permettrait pas, à lui seul, de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et nos émissions de gaz à effet de serre, de favoriser notre adaptation aux conséquences des changements climatiques et d'accélérer le virage vers une économie plus sobre en carbone.
- La dépendance des municipalités du Québec à la taxation sur les valeurs foncières des propriétés comme principale source de financement les pousserait à considérer le territoire comme une ressource à exploiter et encouragerait l'étalement urbain.
- La majorité des outils économiques et fiscaux susceptibles de favoriser la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles ne seraient présentement pas à la portée de la Ville de Montréal, mais plutôt à celle des paliers supérieurs de gouvernement.
- L'utilisation d'outils de taxation fixes, comme les droits d'immatriculation ou la taxe sur l'essence, ne serait pas à privilégier, car les coûts qui leur sont associés seraient internalisés par les ménages et ne décourageraient donc pas l'achat d'une automobile.
- L'achat et l'utilisation de véhicules électriques ne devraient pas être encouragés, car ils ne contribueraient pas à résoudre le problème de la mobilité individuelle (autosolo) ni celui de la congestion routière.
- Les élus municipaux seraient réticents à recourir à des outils fiscaux pour financer, par exemple, le transport collectif ou l'habitation durable pour des raisons d'acceptabilité sociale.
- Le recours à l'écofiscalité, cette forme de fiscalité écologique visant à réduire les atteintes à l'environnement, poserait certains défis de conception, d'application et d'acceptabilité sociale.

Opportunités

- La réduction de notre dépendance aux énergies fossiles pourrait contribuer à créer un climat économique favorable au développement d'innovations et de savoir-faire locaux, notamment dans les domaines des énergies renouvelables et de l'électrification des transports. Ainsi, nos importations d'énergies fossiles seraient amenées à diminuer au profit de la production locale.
- La réduction de notre consommation d'hydroélectricité pourrait être un levier de notre transition énergétique, car les revenus engendrés par la vente des surplus énergétiques pourraient être utilisés pour le financement des énergies renouvelables, du transport collectif, etc.

Solutions

Les participants ont proposé diverses avenues à explorer pour réduire la consommation d'énergies fossiles. Parmi elles, notons :

- Encourager la Ville de Montréal à utiliser son influence politique pour inciter le gouvernement du Québec à adopter une politique d'écofiscalité et à revoir sa façon d'aborder le transport (qui favorise la construction ou la rénovation de grandes infrastructures routières destinées à l'automobile, l'extension continue du réseau routier, etc.).
- Demander au gouvernement du Québec un meilleur accès au Fonds vert, de même que plus de rigueur et de transparence dans sa gestion.
- Adopter des mesures fiscales au niveau municipal qui soient complémentaires à celles du gouvernement du Québec.
- Réformer le mode de financement des municipalités au Québec pour leur permettre un meilleur contrôle de leurs dépenses et une diversification de leurs sources de revenus.
- Harmoniser les mesures fiscales à l'échelle de la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM) pour prévenir le déplacement des activités urbaines en banlieue.
- Explorer la possibilité d'utiliser les redevances de développement et de redéveloppement, la taxe de lotissement ou la contribution pour fins de parcs pour financer le transport collectif et le transport actif.
- Prendre en compte les externalités environnementales et sociales dans la prise de décisions collectives entourant des projets de transport ou d'aménagement.
- Considérer les coûts environnementaux et sociaux du statu quo.
- Taxer davantage les activités et les projets générateurs d'externalités négatives.
- Prioriser des mesures de tarification dynamique, qui permettent d'ajuster les prix en fonction de la demande, comme le péage cordon, plutôt qu'un système de taxation fixe, comme l'impôt foncier.
- Tenir compte des coûts d'implantation et d'opération d'une nouvelle mesure fiscale dans l'analyse coûts-bénéfices.
- Lors de leur adoption, accompagner les mesures restrictives de mesures incitatives. Par exemple, dans une optique de réduction de la dépendance aux énergies fossiles, le succès de la mise en place d'un péage routier dépendra également de l'amélioration de l'offre de transport collectif et des conditions de transport actif.

- Créer l'offre de transport collectif avant que la demande ne se manifeste. Il vaudrait mieux construire un train qui soit vide aujourd'hui que de ne pas pouvoir fournir à la demande lorsque nécessaire.
- Optimiser l'utilisation des outils économiques déjà en place, notamment les droits d'immatriculation et la taxe sur l'essence, pour financer le transport collectif, puisqu'ils sont déjà connus et acceptés des citoyens.
- Augmenter et indexer les droits d'immatriculation pour financer le transport collectif.
- Uniformiser la tarification du stationnement à l'échelle de la communauté métropolitaine de Montréal.
- Adopter une politique de parking cash-out, notamment pour les zones industrielles.
- Évaluer les coûts et bénéfices économiques, environnementaux et comportementaux de la tarification incitative des matières résiduelles (au poids ou au volume).
- Dans le cas où une tarification incitative pour la gestion des matières résiduelles serait adoptée, privilégier une perception de la taxe auprès des générateurs de déchets plutôt qu'auprès des propriétaires d'immeubles.
- Pour concourir à contrôler l'étalement, continuer à encourager à Montréal la construction résidentielle, à favoriser l'augmentation des seuils de hauteurs et la mixité des milieux de vie, sans quoi les promoteurs choisiraient de construire à l'extérieur de l'île.
- Encourager, d'un point de vue fiscal, l'autopartage sur l'ensemble du territoire montréalais, car il contribuerait à réduire l'empreinte carbone de l'automobile.

Documents cités ou partagés par les invités

- Livre blanc municipal « L'avenir a un lieu » de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) : <http://www.livreblancmunicipal.ca/>,
- Rapport de recherche sur les « Modalités et avantages d'une réforme fiscale écologique pour le Québec : Mythes, réalités, scénarios et obstacles » du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) : http://www.grame.org/ECOFISCALITE_2014_modalites_et_avantages_reforme_fiscale_ecologique.pdf
- « Transports et écotaxation : impacts et acceptabilité des écotaxes appliquées aux transports urbains de passagers », thèse de doctorat de M. Jean-François Lefebvre : <http://www.archipel.ugam.ca/7233/>