

Intervention dans le cadre du volet : a) l'écofiscalité et la fiscalité

Avant d'accepter un poste de direction générale auprès d'un OBNL montréalais, je travaillais en urbanisme (j'ai obtenu une maîtrise en études urbaines en 2018). Mon mémoire traitait des politiques municipales sur le stationnement et portait sur les contradictions entre celles-ci et les plans stratégiques ambitieux des municipalités.

Dans cette démarche de réflexion collective, n'écoutez pas les voix qui diront que Montréal doit, coûte que coûte, rester « compétitif » et ne doit donc pas adopter une fiscalité écoresponsable. Montréal est et restera populaire, voire trop populaire (au détriment du coût de la vie), même si la Ville met en place des mesures révolutionnaires pour encadrer la circulation automobile ou pour protéger l'environnement. Au contraire, plus Montréal innove et améliore la qualité de vie, plus il sera une ville prisée. Que Montréal soit visionnaire.

1. La taxe kilométrique

Sommaire :

- Oui à la taxe kilométrique
- Une zone à péage, comme au centre de Londres, serait plus réaliste et plus rapide à mettre en place
- Évitez le risque de contestations constitutionnelles prétendant une atteinte à la vie privée : ne misez pas sur un système à base de GPS.

Le gouvernement peut et doit faire plus pour mettre en place des mécanismes financiers pour inciter une utilisation réduite de l'automobile. Rien que du point de vue des assurances : les primes d'assurance-automobile qui ne sont aucunement calculées en fonction de l'usage dont on en fait est une folie, et une injustice. La personne qui conduit mal mais peu (deux fois par mois) habitant en région et n'ayant aucun accès à un réseau d'autobus, court moins de risque de causer un accident routier que la personne qui conduit bien mais pendant de nombreuses heures tous les jours de sa vie.

La taxe sur l'essence, première tentative à faire un système d'utilisateur-payeur, a ses défauts. On sait bien que de nombreux automobilistes vont loin pour acheter de l'essence à un prix réduit. On fait le plein en Ontario si on peut, et puis on use des routes québécoises.

La taxe kilométrique viendrait combler en partie cette injustice en envoyant à la population un message plus compréhensif de leurs réalités : oui, beaucoup d'entre vous ne peuvent pas vendre votre voiture du jour au lendemain, mais vous pouvez sûrement conduire moins, alors voici un incitatif pour le faire. Moins les gens empruntent les routes, moins les dépenses d'entretien de celles-ci. Et le système de santé et l'État-providence bénéficieront de moins de blessures dues aux accidents.

D'un point de vue de mise en vigueur, faut-il dire, la taxe kilométrique serait idéalement à l'échelle du Québec, et ce, pour toutes les raisons soulevées par la Ville à la page 21 du document sur ces consultations prébudgétaires. Cependant, du point de vue politique et de l'acceptabilité sociale, il serait très difficile de vendre cette mesure à l'ensemble du Québec.

L'agglomération montréalaise veut-elle vraiment attendre des années, voire des décennies ? N'importe qui pourra imaginer le risque électoral que ce serait de « pénaliser » les gens en région qui n'ont pas d'alternative à la voiture.

Plus réaliste est un système à échelle métropolitaine. Moins réaliste est la proposition de se servir du GPS des cellulaires de tout un chacun. Pourquoi ouvrir la voie à des contestations constitutionnelles liées au respect de la vie privée ? Il est évident qu'un groupe quelconque investira beaucoup pour freiner un suivi géographique des personnes par l'État ! Et qui saura dire à qui appartient quel cellulaire ? Et si les gens « oublient » leur cellulaire à la maison ?

La technologie ne sera pas en mesure de satisfaire les besoins de la taxe et les lois et soucis de vie privée. Les gouvernements ont aussi tendance à réinventer la roue en cherchant à créer de nouvelles technologies, mais les scandales qui en découlent se multiplient (pensons à la SAAQ). Montréal n'a pas à chercher à supplanter les autres, et on n'a surtout pas besoin d'une grosse facture d'une firme informatique. Le péage urbain de Londres (*London congestion charge*) fonctionne très bien depuis 20 ans. Il est d'ailleurs très rentable, la technologie étant relativement simple.

Une zone tarifaire limitée au centre de l'agglomération servirait non seulement comme projet-pilote, mais jouirait forcément d'une plus grande acceptabilité sociale. Ce serait plus simple aussi pour faire payer les véhicules immatriculés hors du Québec, comme dans tout système de péage.

Un péage urbain serait aussi l'occasion de réduire la circulation des poids lourds en ville en journée.

Autrement, un autre outil à l'abri des caprices de la technologie serait (mais seulement pour les véhicules immatriculés ici) serait une taxe kilométrique calculée au moment du renouvellement de l'immatriculation. Chaque année, les propriétaires de véhicule auraient à déclarer le kilométrage de leur compteur kilométrique. La taxe serait calculée en fonction, et des contrôles seraient faits pour décourager la fraude. Pareil que la vérification des déclarations d'impôt.

2. Tarification dynamique du stationnement sur rue

Sommaire :

- Oui à la tarification dynamique.
- Misez sur une implémentation géographique graduelle : l'objectif devrait être de rendre toute place payante selon un tarif variable, mais n'attendez pas la capacité pour tout faire d'un coup. Ce moment ne viendra jamais.

Le logement étant un droit beaucoup plus fondamental que le stationnement, il est désolant que les prix immobiliers et les loyers continuent à grimper, alors que le loyer d'une superficie foncière servant à loger une voiture jouit d'un loyer pas mal plus stable et certainement plus abordable. Le logement abordable, presque l'entièreté (des voitures) de Montréal y a droit !

Il est étrange comment que les adeptes des principes du marché capitalistes deviennent vite des socialistes en matière de stationnement. Mon ancien superviseur externe au deuxième cycle, le professeur Donald Shoup, souligne l'existence de ce syndrome psychologique répandu : « l'apparition aiguë d'une paranoïa extrême en réaction à la perspective de payer pour se stationner, amenant les affligés à parler en langage hyperbolique et à perdre contact avec la réalité » (ma traduction). Le prix d'achat d'une voiture, les primes d'assurance, le coût de l'essence sont tous des dépenses considérées normales (à la différence de l'obligation de payer son stationnement), et il sont normaux, car ils suivent le principe du marché, soit la tarification dynamique en fonction de la demande.

Une tarification écoresponsable cherche à décourager l'achat d'un véhicule tout en *encourageant* le stationnement des véhicules déjà existants dans les zones résidentielles (quel paradoxe ce serait s'il revenait à moins cher de prendre sa voiture que de la laisser à la maison) et de réduire la durée qu'une voiture reste stationnée dans les rues commerçantes (pour encourager l'achalandage des commerces locaux). Une voiture stationnée pollue moins qu'une voiture en mouvement.

Montréal fait bien de se laisser inspirer par l'expérience de San Francisco en matière de tarification dynamique, où la tarification dynamique a mené à une réduction importante (43 %) du temps et de l'essence gaspillés à chercher une place de stationnement.

Ce principe doit aussi s'appliquer aux zones résidentielles. L'outil pour le faire accepté par les quartiers est proposé par le professeur Shoup : le *parking benefit district*, ou bien des zones où un pourcentage des revenus des vignettes est réinvesti dans la zone même. Puisque Montréal délimite déjà des zones, une grande partie du travail est déjà faite. Ce modèle contribue grandement à l'acceptabilité sociale de la tarification, car les résidents voient les améliorations qui résultent du paiement de leurs vignettes. Normalement, les revenus sont attribués par une démarche de budget participatif, rendant l'exercice encore plus démocratique. Ainsi, les riverains décideront eux-mêmes si les fonds serviront à améliorer la propreté de leur rue, installer des bancs, verdir les trottoirs, installer des saillies de trottoir, investir dans leur ruelle verte, etc.

3. Taxe sur les surfaces imperméables

- Oui, la Ville devrait étudier cette possibilité. La déminéralisation est un enjeu de grande importance dans l'adaptation d'une ville aux changements climatiques.
- La réponse à la question deux (à savoir à qui s'appliquera cette mesure) devrait découler de l'étude proposée à la question un. Il faut des données techniques et scientifiques pour pouvoir répondre à la question. Cette consultation n'est pas le forum approprié.

4. Taxe sur les logements vacants

- Une telle taxe serait grandement appréciée par ceux et celles qui habitent réellement Montréal.
- L'étendue devrait viser les secteurs les plus concernés, car il faut le reconnaître : le gouvernement a une capacité limitée pour faire la police (l'expérience des Airbnbs en est la preuve). Mieux vaut bien desservir un petit territoire que mal faire les choses à grande échelle.

- Oui, l'exemple britanno-colombien devrait être le nôtre : beaucoup d'analyse et de réflexions ont mené aux paramètres contenus dans leur loi. Nous n'avons pas à réinventer la roue. La loi du progrès est de reprendre les meilleures idées des autres, et non pas de gaspiller ses ressources à tout refaire.

5. Proposition d'une mesure écofiscale : radars photo

La vitesse tue et pollue. Elle tue directement, et elle contribue à la pollution aérienne et sonore qui endommage la santé publique plus subtilement.

C'est clair qu'il n'y a ni les ressources financières, ni les ressources humaines pour employer davantage de policiers de circulation. La police a d'autres priorités, et non à tort. Les radars photo restent une solution sous-exploitée à Montréal.

Pourquoi ne pas doubler, voire tripler le nombre de radars photo ? Qui en serait la « victime », exactement, de cet outil qui s'autofinance et ne veut que faire respecter la loi ?

La Ville pourrait bonifier ses revenus tout en améliorant la sécurité routière et piétonne, sans pour autant nuire aux gens qui respectent le code routier. Selon La Presse, le radar photo de l'autoroute 25 a permis de récolter près de 400 000 \$ durant son premier mois de service.

Ce ne prendrait pas longtemps pour payer les radars. Si les automobilistes apprennent par la suite à conduire plus respectueusement, tant mieux. Mais sinon, imaginez les millions de dollars que la Ville pourrait amasser pour réduire sa dépendance des taxes foncières.

5. Proposition d'une mesure écofiscale : amendes de stationnement progressives

Le vol d'une case de stationnement (en effet, une occupation non réglementaire n'est rien d'autre qu'un vol) demeure encore aujourd'hui un crime noble dans les yeux de la majorité, jouissant d'une forte acceptabilité sociale. On se sent plus justifié à se stationner sans payer que dans le vol d'une pomme, par exemple, même si cette pomme vaut beaucoup moins cher que 15 minutes de stationnement.

De nombreuses municipalités imposent des amendes plus sévères quand il s'agit d'une deuxième ou troisième infraction. Ainsi, elles reconnaissent qu'il ne faut pas se montrer trop sévère devant un.e automobiliste qui ignorait simplement des règlements en vigueur, tout en faisant payer les récidivistes.

Merci d'avoir mené cette consultation. En espérant avoir contribué à vos délibérations.

Meilleures salutations,

Alex Jürgen Thumm
Résident du Plateau-Mont-Royal