

La place de l'écofiscalité dans le budget municipal

Présentation à la Commission des
finances et de l'administration – 25 avril 2023
Regroupement citoyens **Montréal Pour Tous**

Ordre du jour

- Présentations des mesures
 1. Stationnement dynamique
 2. Aménagement du territoire
 3. Le développement du logement
 4. Revue des activités
 5. Programme d'accès au logement
 6. Aide au logement social
 7. Financement du transport métropolitain : la taxe kilométrique
- Conclusion

1 - le stationnement dynamique

solution pas payante à court terme : **Non**

- **Il n'y a pas de démonstration que c'est très payant**
- Augmenter simplement la tarification actuelle
- Aucun développement informatique
- Adopter une tarification plus élevée en après-midi
- Des revenus additionnels sans dépenses additionnelles

2 – Aménagement du territoire

surface imperméable: oui, enfouissement ciblé lignes HQ : oui

- Taxe sur les surfaces imperméables
- Principe de Pareto 80 % de la solution/pour 20% d'efforts
 - Secteur non résidentiel (80% des surfaces imperméables pour 10% d'efforts)
 - Secteur résidentiel (20% des surfaces imperméables pour 90% d'efforts)
 - 5000 PC ou 465 MC
- Enfouissement ciblé des lignes électriques HQ
 - En collaboration avec HQ et Québec
 - Selon la planification et la réalisation de la mise à jour des infrastructures souterraines de l'agglomération.
 - Choisir les zones densément peuplées en priorité

3 – Le développement du logement

taxe des logements vacants et redevance développement : oui

- Taxe sur les logements vacants : oui
- Trois paliers : régional, supra local et local et zones problématiques
- Taux variés : résidents et non-résidents
 - Taux régional : ,5% résidents et 1 à 2% pour les non résident
 - Taux supra-local : 1% résidents et 2 à 4% non-résidents
 - Taux local: 1,5% résidents et de 3,5 à 6% non-résidents
 - Zones problématiques : 2% et 4 à 8% non-résidents
- Redevance de développement : oui
 - Couvrir l'ensemble des coûts des infrastructures sauf la route,
 - Etre précis dans les objectifs de son utilisation

4 – Revue des activités

Réduire la proportion des impôts fonciers

- Réduction de 2018 à 2023 de 68,4 à 63% -- > BRAVO
- Objectif de réduction de 2024 à 2029 de 63 à 51% (-2% par an)
- Augmenter tarification services rendus (+ 1 % par an)
 - Gestion de eau (+100 à 200 M\$), des matières résiduelles (+100 à 200 M\$)
 - Redevance règlementaire pour le transport collectif
 - Redevance développement pour le logement social (+,5% par an)
- Quotes parts des villes : stable
- Augmenter les transferts gouvernementaux
 - Pacte fiscal municipal (2025-2029) (+,75% par an)

5 - Programme d'accès à la propriété

- Programme de report des impôts fonciers (PRIF)
- Système de prêts avec un collatéral (le logement),
- Remboursement des prêts lors de la vente
- Aide pour familles (ville de Québec prêts +/- 10% max 400 K\$)
- Aide pour les aînés (55 ans et +), aide pour la famille
- Critères de revenus pour être admis au programme
- Financement du programme
 - Crédit d'impôt du Québec <= crédit de solidarité (volet logement)
 - Subvention taux d'intérêts des villes <= subventions pour la hausse de taxe municipales (+impôts sur logements vacants)

6 - Aide au logement social

- Réduction du taux d'imposition foncier pour le 6 logements+ social
- Modification de la LFM pour permettre cette réduction (art 244.44)
- Principe vase communicants : grands propriétaires aident le secteur du logement social (redistribution richesse)
- Pour compenser effet de nuisance, de l'aide pour la densification
- Ajouter d'une subvention à la densité financée avec la taxe sur logements vacants et taxe sur la plus value réalisée sur la vente des propriétés non-résidents

7 - Financement du transport métropolitain

La taxe kilométrique -- État des lieux

- Il n'y a pas de système de taxe kilométrique en fonction au Canada
- La région de Montréal sera donc une pionnière dans le domaine
- Projet de loi d'infrastructures américaines voté 2021
- Projet pilote taxe kilométrique 2022-2026 aux É.U.

<https://www.metromile.com/blog/what-is-the-pay-per-mile-tax-and-how-does-it-work/>

7 - Financement du transport métropolitain

Remplacer taxe essence par taxe kilométrique

- Réduire la congestion, financer le transport collectif
- Parc de véhicules du Québec : +/- 5 M, aggro Mtl = 1 M
- Véhicule de promenade
 - 793 712 automobiles et camions légers
 - 17 702 moto et 5 562 cyclomoteur
- Utilisation commerciale, institutionnelle, industrielle
 - 141 146 Automobiles et camions légers
 - Taxis, autobus, camions tracteurs, véhicules outils, etc

https://https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERJA6WV6166536384148d06kR&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3372#tri_age=1&tri_tertr=6

2023-04-20

7 - Financement du transport métropolitain

Stratégie d'implantation de la taxe kilométrique en Belgique

- Modèle d'affaires : abonnements avec dispositifs de mesures (On Bord Unit - OBU)
- Pourquoi une implantation dans le transport lourd, industriel, commercial et institutionnel (ICI) en premier?
- Le parc ICI représente de 10 à 15 % de l'ensemble du parc de véhicules
- Projet pilote en 2014 et 2016
- Problème avec OBU au début, masse de données importante

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/765915/vers-une-etude-sur-la-tarification-kilometrique-dans-la-region-de-montreal>

7 - Financement du transport métropolitain

Besoin: remplacer taxe essence par taxe kilométrique

- Parc de véhicules de l'agglomération de Montréal:
 - 1 000 000 vé. à essence et 100 000 vé. électrique
- Problèmes :
 - véhicules électriques assèchera une partie des revenus de la taxe essence (composée de 3 taxes: fédéral, provincial, ARTM)
 - congestion automobile = perte de productivité pour l'économie de la région
 - Implantation complexe, besoin d'une capacité de traitement importante et protection données personnelles
 - Acceptation sociale de la mesure

<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2019.pdf>

7 - Financement du transport métropolitain

Défi technologique : exemple # 1 – la SAAQ

- **Données statistiques SAAQ : Véhicules en circulation en 2019 au Québec**
 - Promenade = 4 836 554, commerciaux = 1 861 275, Total = 6 697 819
- **Données sur les transactions pour une année**
 - Transaction relatives aux paiement des droits = 6 000 683
 - Transactions relatives aux immatriculations = 2 685 717
 - Transactions autres : = 2 350 486
 - Total 6 310 542 véhicules, total transactions = 11 037 086

7 - Financement du transport métropolitain

Défi technologique : traitement du volume d'information

- Donnée Enquête origine destination (EOD) : **Déplacements**
 - Région de Montréal pour une semaine (47,3 M pour 5 jrs + 20 M 2jrs)
 - + –70 millions de transactions par semaine (vs 11M par an SAAQ)
- Déplacements quotidiens journée ouvrable : 9 461 977
- Déplacement quotidiens le matin : 2,5 millions
- Hypothèse no 1: heure de pointe dure 4 heures le matin ou soir
- Hypothèse no 2: heure de pointe dure 3 heures le matin ou soir

7 - Financement du transport métropolitain

Hypothèse 1 : heure de pointe 4h

- Hypothèse du volume de transaction taxe kilométrique = 1 250 000 par heure de pointe (4h. matin ou soir)
 - Déplacement le matin : 2,5 millions de déplacements (4 heures)
 - 625 000 parcours à l'heure * 2 (départ + arrivée) = 1 250 000 transactions à l'heure
- Capacité de traitement d'une banque canadienne =
 - 500 transaction par seconde = 30 000 transactions * 60 minutes = 1,800,000 transactions à l'heure pendant 4 heures.
 - 69,4% de la capacité utilisée

7 - Financement du transport métropolitain

Hypothèse 2 : heure de pointe 3h

- Hypothèse du volume de transaction taxe kilométrique = 1,250,000 par heure de pointe (3h. matin ou soir)
 - Déplacement le matin : 2,5 millions de déplacements (3 heures)
 - 833 333 parcours à l'heure * 2 (départ + arrivée) = 1 666 666 transactions à l'heure
- Capacité de traitement d'une banque canadienne =
 - 600 transactions par sec. = 36 000 transactions * 60 minutes = 2,160,000 transactions à l'heure pendant 3 heures.
 - 73% de la capacité utilisée

7 - Financement du transport métropolitain

solutions : à court, moyen et long terme

- Solutions (facile à difficile)
 - 1 an : taxe essence et droit immatriculation + facile et sans coûts
 - 5 ans : projet pilote abonnement et soutien fiscal au co-voiturage
 - 10 ans : implantation de la taxe kilométrique véhicules à 100% du parc de véhicules
- Territoire d'application = CMM < agglomérations < villes
- Dispositif de mesure inclus dans le véhicule
 - avec un abonnement sans transpondeur (OBU)
 - avec un abonnement avec transpondeur (OBU).
 - Transition de l'adhésion volontaire à l'adhésion obligatoire
- Modèles abonnements : liberté (sans OBU), de base, écono, écono+ , etc. Associé par type de véhicules (promenade, ICI).

7 - Financement transport métropolitain

solutions : à court, moyen et long terme

- **Avantages de l'abonnement sans transpondeur**
 - réduction du volume de données à traiter,
 - simplicité de la solution,
 - élimine problème données personnelles,
 - rapidité implantation de la solution.
- **Avantage de l'abonnement avec transpondeur**
 - Plus précis au niveau du calcul de la distance,
 - Facturation détaillée,
 - Analyse statistique possible,
 - Contrôle de la congestion amélioré.

Conclusion

1. Mesures pour le développement du logement (2024-2029)

- a) MPT demande au comité exécutif et à la CFA de faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec au sujet du taux imposition plus bas pour le logement social (Log. 6 +)
- b) Permettre la réalisation d'une étude de faisabilité sur la mise en place du programme de report des impôts fonciers (PRIF) avec un projet de loi
- c) Implanter la redevance développement immobilière [de ,5% à 3,5% du budget]
- d) Mettre en place taxe logements vacants avec taux variés et lieux de résidence

2. Mesures fiscales pour le budget (2024-2029)

- a) Réduire la proportion des impôts fonciers dans le budget de la ville de 63 à 51% en augmentant les revenus d'autres sources.
- b) Utiliser la prochaine période des négociations du pacte fiscal municipal à venir (2025-2029) pour avoir + de transferts \$. [500 M\$ à 1 G\$]

Conclusion

3. Ajout de mesures écofiscales

- a) Augmenter la tarification de l'eau en fonction de l'inflation afin de réduire le déficit d'entretien [+100 ~ 200 millions \$/an],
- b) Tarifier la collecte des matières résiduelles [+100 ~ 200 millions],
- c) Augmenter taxe sur l'essence (IPC), droits d'immatriculation (1 an),
- d) Implanter progressivement (pilote) la taxe kilo. des véhicules lourds (5 ans),
- e) Mettre en place une mesure compensatoire sur le co-voiturage (5 ans),
- f) Augmenter l'offre de transport collectif (5 à 10 ans),
- g) Déployer la taxe kilométrique à l'ensemble du parc automobile (10 ans).