



La Trousse de budget
intelligent :
La réforme environnementale des
prix à l'intention des pouvoirs
publics locaux

Mai 2010

La Trousse de budget intelligent : La réforme environnementale des prix à l'intention des pouvoirs locaux

La présente Trousse complète le document « Budget intelligent : Document d'information sur la réforme environnementale des prix à l'intention des pouvoirs publics locaux », préparé par David Thompson et Andrew Bevan, et publié par La Prospérité durable en janvier 2010.

© 2010, Université d'Ottawa

La Prospérité durable
555, avenue King-Edward
Ottawa (Ontario), Canada
K1N 6N5
Courriel : info@sustainableprosperity.ca
Site web : www.sustainableprosperity.ca

La Prospérité durable est un réseau national de politiques et de recherche qui vise à favoriser à la fois un environnement sain et une économie performante en faisant fonctionner les marchés *pour* l'environnement. Établie à l'Université d'Ottawa, La Prospérité durable est un organisme sans but lucratif non partisan qui rassemble de nombreux intervenants pour mener des recherches et formuler des politiques visant à bâtir une économie plus prospère et plus favorable à l'environnement pour tous les Canadiens. Pour en savoir plus, consultez le site web www.sustainableprosperity.ca.

Table des matières

Résumé	iv
Présentation du rapport	1
Partie 1 : À propos de la réforme environnementale des prix	1
1.1 Survol	1
1.2 Les avantages de la réforme environnementale des prix (REP)	2
1.2.1 Relever les défis	2
1.2.2 Des revenus plus justes provenant d'autres sources	3
1.2.3 L'équité pour les contribuables locaux	4
Partie 2 : Options de REP pour les administrations locales	6
2.1 Choisir le bon outil pour le projet	6
2.1.1 Difficultés liées à l'utilisation des terrains	6
2.1.2 Difficultés liées au transport	9
2.1.3 Difficultés liées à la gestion des déchets	12
2.1.4 Difficultés liées à la qualité de l'air	15
2.1.5 Difficultés liées à la consommation d'électricité	15
2.1.6 Difficultés liées aux immeubles verts	15
2.1.7 Difficultés liées à l'équité sociale	16
2.1.8 Difficultés liées au financement des pouvoirs publics locaux	17
2.2 Comprendre les outils de la REP	18
2.2.1 Subventions	19
2.2.2 Outils de mise en valeur des propriétés et des terrains	19
2.2.3 Outils liés aux véhicules	23
2.2.4 Autres outils financiers	28
2.2.5 Pouvoirs des administrations locales	30
2.3 Établir des partenariats axés sur la REP	34
2.3.1 Des stratégies de communication proactives	34
2.3.2 Stratégies visant l'engagement des parties intéressées	35
2.3.3 Créer des coalitions régionales	36
2.3.4 Commencer par le début	37
Partie 3 : Autres ressources (en anglais, pour la plupart)	39
3.1 Documents généraux	39
3.2 Santé	39
3.3 Coûts et financement	40
3.4 Outils financiers	40
3.5 Croissance intelligente	41

3.6 Transport _____	42
3.7 Outils axés sur les véhicules _____	42
3.8 Coût du stationnement _____	42
3.9 Coût des routes _____	43
3.10 Coût des déchets _____	44
3.11 Immeubles verts et industrie _____	44
3.12 Districts en voie d'organisation _____	44
3.13 Coût du développement et primes de densité _____	45
3.14 Pouvoirs des administrations locales _____	45
3.15 Communication et engagement des parties intéressées _____	46
Partie 4 : Notes _____	48

Résumé

De plus en plus, les administrations municipales partout au pays font face à deux grands défis :

- le désir de réduire leur impact sur l'environnement;
- le besoin de trouver de nouvelles sources de revenus.

L'ensemble d'outils formant ce qu'on a appelé la réforme environnementale des prix (REP) constitue une importante innovation politique qui répond à ces deux défis. La REP est une combinaison d'outils politiques et fiscaux éprouvés (taxation et investissements) dont les administrations municipales peuvent se servir pour relever ces deux défis. En fait, la REP, c'est faire en sorte d'établir le bon prix pour les biens et services (l'eau potable, par exemple), afin d'encourager les comportements favorables à l'environnement tout en améliorant l'équité pour les contribuables et en permettant l'atteinte d'importants objectifs de la politique économique.

La REP peut s'appliquer à tous les paliers de pouvoirs publics, mais convient particulièrement à la résolution de problèmes et enjeux locaux, tels que :

- l'utilisation inappropriée ou indésirée des terrains;
- la gestion des déchets, de l'eau et des eaux usées;
- la consommation d'électricité;
- le transport;
- les sources locales de pollution de l'air;
- les émissions de gaz à effet de serre;
- l'efficacité énergétique;
- le besoin d'accroître la souplesse des finances publiques locales.

Options de REP

La composition et la densité d'une collectivité jouent un rôle important pour déterminer la portée de ses impacts environnementaux – des impacts allant de la destruction des habitats naturels aux émissions engendrées par le transport. Les outils de la REP ne conviennent pas tous à chaque défi local. Il est toutefois possible de choisir les outils clés de la REP les plus appropriés à des types particuliers d'enjeux, notamment :

1. L'utilisation des terrains (voir liste des options de REP à la page 8)
2. Le transport (voir page 9)
3. La gestion des déchets (voir page 12)
4. La qualité de l'air (voir page 15)
5. La consommation d'électricité (voir page 15)
6. Les immeubles verts (voir page 15)
7. L'équité sociale (voir page 16)
8. Le financement des pouvoirs publics locaux (voir page 17)

Les outils de la REP les plus communs peuvent être classés dans cinq grandes catégories :

1. Élimination ou changement des subventions
2. Outils de développement des propriétés et des terrains
3. Outils axés sur les véhicules
4. Autres outils financiers
5. Pouvoir accru des administrations locales

De nombreux outils et stratégies ciblés correspondent à chacune de ces catégories :

Tableau A : Stratégies et outils ciblés de la REP

A. Subventions	B. Outils de développement des propriétés/terrains	C. Outils axés sur les véhicules	D. Autres outils financiers	E. Pouvoir accru des administrations locales
1. Éliminer les subventions nuisibles	1. Taxation des biens fonciers	1. Taxes sur l'essence	1. Prix unitaire des services	1. Étendre les pouvoirs des administrations locales
2. Utiliser des subventions constructives	2. Taxes foncières basées sur la densité	2. Prix du stationnement	2. Financement, fonds et bourses	2. Capacité des administrations locales
	3. Districts en voie d'organisation	3. Routes payantes	3. Frais, taxes et prélèvements spéciaux	3. Législation provinciale et territoriale
	4. Financement par de nouvelles taxes foncières	4. Facturation selon la distance	4. Amendes	
	5. Primes de densité			

Chaque stratégie ou outil a ses propres forces et faiblesses qui valent la peine d'être étudiées lorsqu'une municipalité examine ses options en matière de REP.

Établir des partenariats axés sur la REP

Chaque fois qu'une municipalité apporte un changement important, certains en bénéficient plus que d'autres. Plus le changement est profond, plus il y a de possibilités de réaction défavorable de la part de la population et d'interférence de personnes ayant un intérêt direct. Grâce à une communication et à une sensibilisation dès le départ au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique, le changement peut être bien accueilli par les contribuables.

Un des éléments clés d'une bonne mise en œuvre des politiques de REP est d'exprimer clairement les grands objectifs d'intérêt public visés. Un thème important est la capacité inhérente de la REP de créer une meilleure équité pour les contribuables.

Commencer par le début

La planification du passage à un modèle de financement plus juste et plus durable du point de vue de l'environnement pour les services locaux peut se faire rapidement en dressant la liste des outils appropriés pour la collectivité et l'ordre dans lequel ces outils seront mis en œuvre. La liste suivante présente des outils « de départ » pour la REP qui constituent un bon début pour les pouvoirs publics locaux. Vient ensuite un ensemble d'outils plus poussés pouvant être appropriés lorsque le soutien local en faveur de la REP a été obtenu.

A. Trousse de départ de la REP

- Une réduction ou une exemption d'impôt peut être accordée pour une période donnée aux propriétaires de certaines friches industrielles pour encourager la décontamination et la revitalisation.
- La mise en œuvre d'une taxe locale sur l'immatriculation des véhicules basée sur la distance parcourue, le poids du véhicule, la taille du moteur ou d'autres caractéristiques aiderait à s'assurer que les conducteurs paient pour les services de transport qu'ils utilisent.
- Différentes mesures incitatives peuvent être offertes, comme des exemptions, des rabais ou des taux préférentiels pour les exploitations ou les immeubles qui utilisent des technologies alternatives, comme des véhicules électriques ou à hydrogène.
- Adopter le minutage et instaurer un système d'établissement des coûts pour l'eau et les débordements d'eaux usées, pour les utilisateurs industriels et résidentiels, afin d'inciter les utilisateurs à économiser l'eau.
- Faire passer les redevances associées à la gestion de l'eau des impôts fonciers à des frais sur les débordements d'eaux usées afin d'encourager les citoyens et les entreprises à réduire leur quantité d'eaux usées.
- Offrir des subventions pour les systèmes de compostage qui réduisent les besoins en collecte d'ordures.
- Verser des subventions ou autres incitatifs aux entreprises et aux ménages qui investissent dans des rénovations visant à réduire la consommation de mazout et d'électricité.
- Élaborer des outils de REP visant à offrir des taux minimaux ou progressifs, par exemple, des bas prix pour une faible utilisation de biens et services essentiels (comme l'adduction en eau) et des taux élevés pour les grands utilisateurs.

B. Trousse d'outils avancés

- Des impôts fonciers passant d'une taxe d'amélioration à une taxe sur la valeur du terrain pour encourager le remplissage des terrains, la revitalisation des friches industrielles et la transformation de parcs de stationnement afin de mieux utiliser l'espace dans les zones centrales.
- Des primes peuvent être octroyées pour la revitalisation de sites à proximité de stations de transport en commun.
- (Dans les grandes villes,) instaurer des péages de congestion pour les déplacements dans les zones de grande circulation de la ville.
- Facturer à l'unité la consommation d'énergie afin d'inciter le développement de systèmes éco-industriels.
- Accorder des primes de densité, des réductions de droits d'aménagement ou autres mesures incitatives financières aux propriétaires d'immeubles qui atteignent un certain niveau de rendement sur une échelle d'efficacité énergétique donnée.

Présentation du rapport

De plus en plus, les administrations municipales partout au pays font face à deux grands défis :

- le désir de réduire leurs impacts sur l'environnement;
- le besoin de trouver de nouvelles sources de revenus afin de financer leurs responsabilités grandissantes.

Un ensemble d'outils formant ce qu'on a appelé la réforme environnementale des prix (REP) constitue une importante innovation politique qui répond à ces deux défis. La REP est une combinaison d'outils politiques fiscaux éprouvés (taxation et investissements) dont les administrations municipales peuvent se servir pour faire des progrès pour relever ces deux défis.

Cette trousse, de même que d'autres publications de La Prospérité durable¹, a été créée afin de vous aider à mettre en place les avantages pratiques de la REP dans la transition vers des collectivités durables sur les plans économique et environnemental.

Partie 1 : À propos de la réforme environnementale des prix

1.1 Survol

La réforme environnementale des prix (REP) est un concept remarquablement simple et ciblé. La REP, c'est faire en sorte d'établir le bon prix pour les biens et services (l'eau potable, par exemple), afin d'encourager les comportements favorables à l'environnement tout en améliorant la valeur nette pour les contribuables et en permettant l'atteinte d'importants objectifs de la politique économique. Les stratégies en matière de REP portent différents noms, dont les outils reposant sur les mécanismes du marché, la réforme fiscale environnementale (RFE) et les répercussions de l'impôt.

Mais qu'est-ce que ça signifie vraiment? L'objectif premier de la REP est d'assigner honnêtement et exactement un prix aux « mauvaises » activités environnementales. Plus un membre d'une collectivité modifie son comportement d'une manière favorable et durable pour l'environnement, plus il en retire des avantages ou plus il économise de l'argent.

Par exemple, le coût réel du transport routier inclut tous les frais de construction et d'entretien de la route, de même qu'un éventail d'autres frais, comme ceux liés à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂, aux bouchons de circulation ou aux accidents de voiture. On appelle ces frais non payés des coûts externes. Parce que la totalité des frais d'utilisation des routes n'est pas payée directement par les conducteurs lorsqu'ils empruntent celles-ci, les gens ont tendance, dans la plupart des collectivités, à conduire

leur voiture plus qu'ils ne le devraient, ce qui entraîne des coûts externes encore plus élevés.

Pourquoi la REP?

La REP fait partie d'un ensemble de stratégies pouvant être utilisées pour améliorer notre durabilité environnementale, notamment les plafonds d'émissions, les interdictions, les exigences relatives aux « meilleures technologies disponibles » et les normes de production. La REP présente un éventail d'outils pratiques pouvant être mis en œuvre dans les collectivités partout au Canada, et qui l'ont été.

Bien que les outils de la REP semblent moins vigoureux, donc moins controversés que les interdictions et plafonds d'émissions, ils peuvent tout de même faire face à une opposition publique ou privée. Souvent, les politiques de REP sont plus efficaces lorsque combinées à des efforts de sensibilisation. Comme c'est le cas pour tout changement, il est essentiel de communiquer clairement les raisons qui se cachent derrière les nouvelles politiques et d'y sensibiliser la population.

Dans certains cas, la REP ne représentera pas la meilleure stratégie pour atteindre vos objectifs de durabilité. Par exemple, si votre collectivité veut éliminer l'utilisation des pesticides ou d'autres toxines, une interdiction complète sera probablement préférable, puisqu'elle permettra d'en cesser entièrement l'utilisation.

1.2 Les avantages de la réforme environnementale des prix (REP)

1.2.1 Relever les défis

La réforme environnementale des prix (REP) peut s'appliquer à tous les paliers de pouvoirs publics, mais elle convient particulièrement aux défis et enjeux locaux tels que :

- l'utilisation inappropriée ou indésirée des terrains;
- la gestion des déchets, de l'eau et des eaux usées;
- la consommation d'électricité;
- le transport;
- les sources locales de pollution de l'air;
- les émissions de gaz à effet de serre;
- l'efficacité énergétique;
- le besoin d'accroître la souplesse des finances des pouvoirs publics locaux.

La REP offre un ensemble d'outils pratiques visant à aider les pouvoirs publics locaux à atteindre leurs objectifs environnementaux tout en leur donnant une importante souplesse financière.

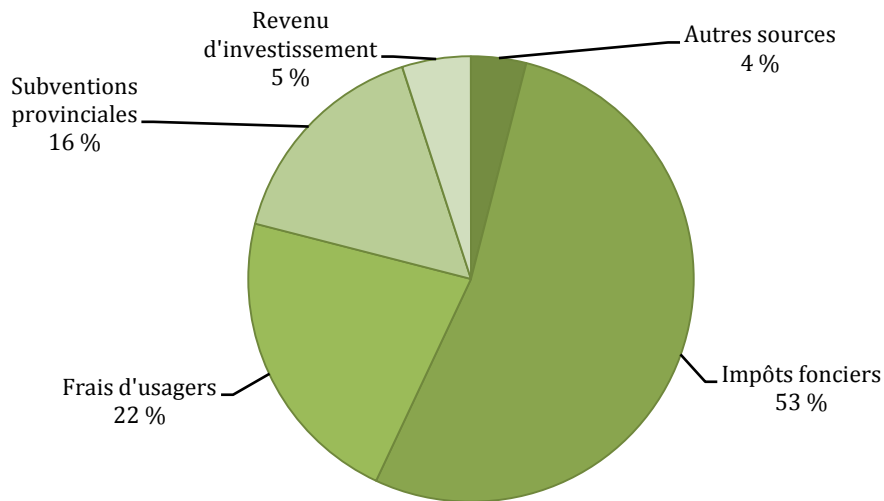
1.2.2 Des revenus plus justes provenant d'autres sources

L'un des plus grands avantages de la REP pour les pouvoirs publics locaux est que cette initiative peut aider à diversifier les sources de recettes publiques.

Les autres pouvoirs publics (provinciaux, fédéraux) ont à leur disposition tout un éventail de sources de revenus (par exemple, l'impôt sur le revenu des particuliers, l'impôt sur le revenu des sociétés, les redevances pétrolières, les taxes sur le tabac et les alcools, la péréquation et autres paiements de transfert) qui permettent d'équilibrer les recettes, mais les pouvoirs publics locaux dépendent grandement des impôts fonciers. Les impôts fonciers constituent la majorité des revenus des pouvoirs publics locaux au Canada (voir figure 1 ci-dessous), et font partie des quelques sources de revenus que ces derniers peuvent augmenter ou diminuer à leur convenance.

Cette dépendance aux impôts fonciers pose certains défis importants. Premièrement, contrairement à l'impôt sur le revenu, les recettes tirées des impôts fonciers n'augmentent pas automatiquement avec une hausse de l'économie locale et un accroissement de la masse salariale. Par conséquent, lorsque la demande pour des infrastructures et autres services continue de croître, les recettes des impôts fonciers ne suivent pas nécessairement.

Figure 1 : Sources de revenu des pouvoirs publics locaux au Canada



Source : E. Slack, « What Roles, Responsibilities, and Financial Tools for Local Governments? », 2008.

Deuxièmement, la perception des impôts fonciers se fait de manière très visible : un état de compte qui est payé directement par les contribuables, au lieu d'une perception à la source sur les salaires ou d'une dissimulation dans le prix des biens et services. Si les pouvoirs publics locaux ont besoin de plus de revenus, ils doivent augmenter les impôts fonciers de la manière la plus visible pour la population, ce qui risque de soulever des objections.

Troisièmement, les gens ayant un faible revenu sont touchés de manière disproportionnée par les impôts fonciers. Parce que cette taxe est calculée à partir de la valeur d'une propriété, peu importe le salaire de son propriétaire, elle peut entraîner des problèmes financiers pour ceux qui ont un taux faible ou fixe (les personnes âgées, par exemple).

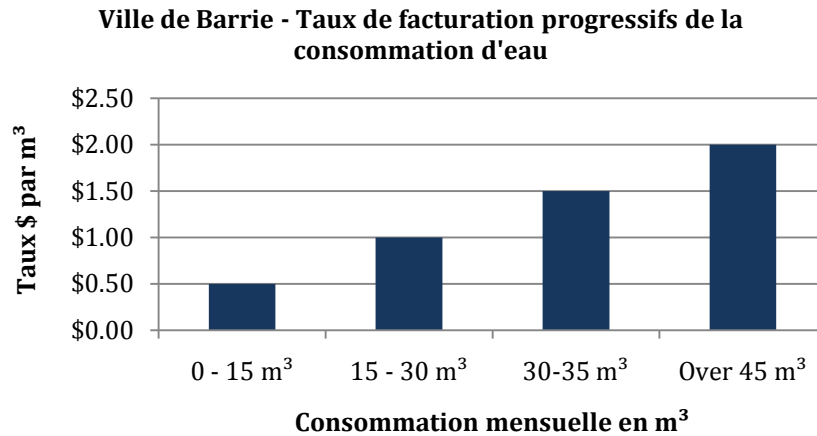
Enfin, les impôts fonciers peuvent s'avérer inefficaces. Normalement, la demande pour un bien ou un service est déterminée, ou du moins influencée, par son coût. Par exemple, la demande pour la Corolla de Toyota (qui est relativement bon marché) est beaucoup plus grande que celle pour la Porsche 911 (qui est relativement dispendieuse). Parce que les impôts fonciers servent à payer les infrastructures, comme les routes, elles passent outre les restrictions habituelles de la demande pour l'utilisation de ces infrastructures. Les particuliers et les entreprises de l'extérieur d'une collectivité peuvent utiliser ces infrastructures gratuitement. C'est pourquoi le coût des routes et d'autres services municipaux n'ont aucune influence sur le montant des impôts fonciers, donc des coûts plus élevés ne réduisent pas la demande.

1.2.3 L'équité pour les contribuables locaux

- En avoir pour son argent et payer pour ce qu'on obtient

Il semble raisonnable de s'attendre à ce que les maisons dispendieuses sur de grands terrains utilisent plus d'électricité et d'eau, et qu'elles génèrent plus de déchets et d'eaux usées. En bout de ligne, les gens bien nantis qui habitent ces maisons utilisent donc davantage les services publics, et paient souvent le même tarif de base que les gens ayant un faible revenu et vivant dans des maisons plus modestes. L'une des manières de résoudre ce problème est de lier le tarif payé au niveau d'utilisation d'un service donné. Par exemple, le prix facturé pour l'eau peut être basé sur la quantité d'eau consommée. C'est la façon habituelle de faire des achats, c'est de cette manière qu'est calculée notre facture d'épicerie. Le recours à ce genre de système d'établissement des coûts pour l'eau est de plus en plus populaire au Canada.

Figure 2 : Exemple d'une structure progressive d'utilisateur-payeur



Source : Ville de Barrie (Ontario).

Même une tarification progressive pour les services peut être considérée injuste si elle incite les personnes ayant un faible revenu à réduire leur consommation et n'encourage que très peu les grands consommateurs d'eau à modifier leur comportement. Si l'objectif est la conservation d'une ressource précieuse, le prix de cette ressource devrait être établi à un niveau qui encourage le changement de comportement de chacun, et non pas seulement celui des personnes ayant un faible revenu. Ainsi, on assure une meilleure conservation de la ressource, on réduit l'impact environnemental, et on rend le système plus juste et acceptable du point de vue politique.

Partie 2 : Options de REP pour les administrations locales

Le présent chapitre de la Trousse commence par la détermination de certains des principaux défis auxquels font face les municipalités et présente un survol de certains outils de la REP les plus communs pouvant être utilisés pour relever ces défis. La deuxième partie du chapitre présente un exposé en profondeur sur les outils ciblés dans la première partie.

2.1 Choisir le bon outil pour le projet

Les collectivités et les pouvoirs publics locaux font face à un large éventail de défis environnementaux et fiscaux. Tous les outils de la REP ne sont pas appropriés à tous les défis locaux. Comment une municipalité ou un dirigeant local peut-il cibler les meilleurs outils de la REP pour relever ses défis particuliers?

La section suivante vise à résoudre cette question en associant les outils de la REP aux types de défis pour lesquels ils sont le plus appropriés, notamment :

1. L'utilisation des terrains
2. Le transport
3. La gestion des déchets
4. La qualité de l'air
5. La consommation d'électricité
6. Les immeubles durables
7. L'équité sociale

2.1.1 Difficultés liées à l'utilisation des terrains

« Bon nombre d'enjeux environnementaux auxquels nous faisons face aujourd'hui [...] émanent, en grande partie, de la manière dont nous avons planifié et bâti nos villes par le passé » [traduction]². La composition et la densité d'une collectivité jouent un rôle important pour déterminer la portée des impacts environnementaux de cette collectivité – des impacts variant de la destruction des habitats naturels aux émissions engendrées par le transport.

Partout au monde, les collectivités s'étendent de manière anarchique, empiétant sur les terres agricoles et d'autres importantes ressources environnementales. Ce problème est encore plus marqué en Amérique du Nord et de nombreux problèmes sont liés avec l'expansion anarchique des villes, notamment :

- la perte de terres agricoles;

- la dépendance à l'automobile;
- le gaspillage d'énergie;
- les effets sur la santé;
- la désertion des centres-villes;
- les coûts élevés de l'élargissement des services aux banlieues.

Ces problèmes se forment depuis des dizaines d'années et les administrations locales commencent à établir des objectifs visant à éviter l'expansion anarchique et à accroître la densification de la collectivité. Toutefois, une étude menée pour la Société canadienne d'hypothèques et de logement portant sur six grandes régions métropolitaines du Canada a permis de découvrir un manque visible de progrès dans la limite de l'expansion anarchique. Il ne fait aucun doute que cela est causé en partie par l'économie de développement actuelle, car « les outils utilisés par les villes pour recueillir des fonds affectent la nature et l'emplacement du développement »³.

La croissance intelligente des collectivités se voit dans les régions qui ajoutent de la vitalité aux communautés et qui coûtent moins cher aux pouvoirs publics locaux. Les centres-villes des collectivités sont déjà desservis par les routes, les services publics, les zones commerciales, les parcs, les centres communautaires et bien d'autres. Certains sites intercalaires sont prêts à être exploités, il ne reste qu'à obtenir les approbations et les investissements pour réaliser le projet. D'autres sites nécessitent un nettoyage ou autre opération de revitalisation. Dans un cas comme dans l'autre, un ensemble diversifié de politiques peuvent remodeler l'économie d'une croissance urbaine afin d'encourager le développement des friches industrielles et des terrains intercalaires.

Chacun des outils peut être utilisé individuellement pour changer les modèles d'utilisation des sols. Toutefois, la stratégie la plus fructueuse est souvent de recourir à plusieurs outils en même temps dans le cadre d'un changement de politique délibéré, ce qui envoie un message clair quant à la direction que la collectivité souhaite prendre. Par exemple, la Ville de Kitchener, en Ontario, favorise une renaissance urbaine grâce à un « programme d'incitatifs financiers pour les propriétaires d'immeubles du centre-ville afin de stimuler la revitalisation, la rénovation et les améliorations à ces immeubles ». La Ville établit des objectifs de programme dont le recyclage « d'immeubles industriels, commerciaux, résidentiels ou institutionnels qui sont désuets ou sous-utilisés, de même que les terrains vacants pour en faire des entreprises essentielles ». Parmi les mesures incitatives de la Ville, citons :

- le programme « *Façade/Interior Improvement Loan* » (prêt pour l'amélioration des façades et des intérieurs);
- les réductions de frais de permis pour la planification et la construction;
- l'élimination de frais d'aménagement de la ville et de la région;
- le programme d'allègements fiscaux de la Ville de Kitchener.

D'autres villes ontariennes, dont Cambridge, London, Thunder Bay, Hamilton et la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, ont aussi adopté un ensemble de mesures dans le même but.

Tableau 1 : Outils de la REP visant à relever les défis liés à l'utilisation des terrains

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Favoriser un milieu urbain compact, à densité élevée, et encourager le développement des friches industrielles et des terrains intercalaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacement des taxes d'amélioration par une taxe sur la valeur du terrain dans les impôts fonciers pourrait encourager la revitalisation des friches industrielles et des terrains intercalaires. • Les droits d'aménagement peuvent être moins élevés pour un terrain du centre-ville : il ne nécessite pas de nouvelles infrastructures, celles déjà en place étant utilisées de manière plus efficace, et les coûts environnementaux sont moins élevés lorsqu'on évite de mettre en valeur de nouveaux sites. • Le financement par de nouvelles taxes foncières ou les subventions équivalant aux taxes d'amélioration peuvent servir à cibler l'augmentation des recettes à un secteur précis (par exemple, le centre-ville) pour les réinvestir dans ce même secteur. • Une réduction ou une exemption d'impôts peut être accordée pour une période donnée aux propriétaires de certaines friches industrielles pour en encourager la décontamination et la revitalisation. • Des primes de densité et des mesures incitatives fiscales peuvent être employées pour financer une partie de la décontamination des friches industrielles situées dans des endroits stratégiques. • Un fonds de restauration des friches industrielles peut être créé afin de faciliter la décontamination d'immeubles abandonnés. • Un taux d'imposition des biens fonciers plus élevé ou des frais spéciaux peuvent être prélevés sur la mise en valeur de « nouveaux » sites (terres agricoles ou terrains vagues). Les recettes peuvent compenser les exemptions d'impôts fonciers ou être versées dans le fonds de restauration des friches industrielles. • Une taxe spéciale peut être perçue sur les terrains servant au stationnement, les terrains vacants et les propriétés abandonnées afin d'encourager le développement des terrains intercalaires. • Des changements aux catégories de propriété et aux taux d'imposition permettraient de réduire les taxes pour les zones de haute densité par rapport aux zones de faible densité (la densité des friches industrielles revitalisées au centre-ville est habituellement plus élevée que celle des nouveaux sites). • L'élimination des subventions aux spéculations foncières et à la mise en valeur de nouveaux sites (comme un taux d'imposition moins élevé pour les terres agricoles ou forestières) permettrait de favoriser le développement dans les secteurs déjà établis. • Une taxe spéciale sur la conversion des terres agricoles ou des terrains vagues à d'autres usages donnerait le même résultat, même sans relever les taxes annuelles payées par les agriculteurs et les propriétaires de terrains boisés.
<p>2. Accroître la densité près des grandes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des primes de densité peuvent être offertes pour la mise en valeur de sites près des stations de transport en commun.

<p>stations et le long des circuits de transport en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des frais spéciaux d'amélioration de secteur permettraient de tirer profit des hausses vertigineuses de la valeur des terrains, sans dissuader les améliorations. Financer les améliorations locales grâce à cette source de recettes.
<p>3. Protéger les terres agricoles et les réserves d'espèces sauvages</p>	<ul style="list-style-type: none"> Passer des impôts fonciers à une taxe sur la valeur des terrains – incitant ainsi la (re)mise en valeur des centres-villes et évitant la mise en valeur de nouveaux sites. Améliorer les droits d'aménagement afin de permettre le recouvrement total des coûts de tous les éléments d'infrastructure et d'inclure les coûts environnementaux. Différencier les taux d'imposition sur les biens fonciers pour relever les taxes sur les terrains éloignés du centre-ville.
<p>4. Maintenir les parcs, les corridors verts et les aires libres pour les loisirs, et en augmenter le nombre</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des primes de densité ou des réductions fiscales peuvent être offertes à ceux qui aménagent des parcs, des espaces verts et des installations récréatives.

2.1.2 Difficultés liées au transport

Le transport représente un double défi pour les pouvoirs publics locaux : les impacts environnementaux et économiques de l'utilisation excessive des véhicules à moteur et le coût pour ces pouvoirs publics des routes et autres infrastructures de transport.

Incidences du transport

Plus de 70 % des navetteurs au Canada conduisent pour se rendre au travail. En plus des coûts liés à la possession et à l'utilisation d'un véhicule, la conduite d'une voiture entraîne un large éventail de coûts externes dont les retards en raison des bouchons de circulation, la pollution de l'air, la pollution par le bruit, les blessures causées par les accidents, les émissions de gaz à effet de serre, l'incitation à l'expansion anarchique, et les maladies chroniques comme l'obésité, le diabète et les problèmes cardiaques.

Certains conducteurs croient que les taxes sur l'essence couvrent les coûts d'infrastructure de la conduite d'une voiture. Ce n'est pas le cas. Les taxes sur l'essence ne parviennent généralement pas même à couvrir le coût de la construction et de l'entretien des routes, et encore moins à couvrir les coûts liés à l'environnement et à la santé humaine découlant de l'utilisation du réseau routier.

Les gouvernements et autres organisations tentent depuis des années d'augmenter la « diversification » des formes de transport durables, comme le transport en commun (11 % des gens disent l'utiliser), le covoiturage (8 %), la marche (6 %) et le vélo (1 %)⁴. Toutefois, en dépit des grands efforts en ce sens, le recours aux modes de transport durables n'a pas vraiment augmenté.

De toute évidence, les principaux outils politiques utilisés à cette fin jusqu'à présent – soit la sensibilisation et la publicité – n'ont pas entraîné de changement important à eux seuls.

Une étude menée par l'Organisation de coopération et de développement économiques démontre que les mesures prises volontairement sont inefficaces pour atteindre des objectifs environnementaux. L'ajout des outils de la REP à ces mesures permettrait de réussir à modifier les habitudes de transport.

Coûts pour les pouvoirs publics locaux

Les pouvoirs publics locaux sont les principaux fournisseurs de routes et d'autres infrastructures et services de transport sur leur territoire. Partout au Canada, les plus importantes dépenses des municipalités se font au titre du transport, avant les services d'urgence, les services publics et les services de santé et sociaux.⁵

Les usagers du transport en commun paient chaque fois qu'ils utilisent le réseau⁶, mais il n'existe aucun frais équivalents pour l'utilisation des routes.⁷ En outre, ce ne sont pas seulement les résidents et les entreprises qui utilisent les routes, mais aussi les gens provenant de l'extérieur du territoire des pouvoirs publics et de son assiette fiscale. Il existe de nombreuses mesures incitatives inéquitables en matière de transport routier qui empêchent le passage à des modes de transport durables :

- parce que l'utilisation des routes est gratuite pour les véhicules à moteur, on emprunte celles-ci excessivement et il y a beaucoup trop de circulation, d'émissions, de collisions, etc; il y a aussi une demande politique excessive pour des routes en meilleur état et plus nombreuses, ce qui coûte cher aux pouvoirs publics locaux et s'ajoute au problème;
- les frais directs liés à l'utilisation du transport en commun tendent à dissuader les gens de les emprunter;
- parce que les gens qui proviennent de l'extérieur de l'assiette fiscale des pouvoirs locaux ne sont pas facturés pour l'utilisation des routes, ils imposent des frais aux contribuables et surutilisent les routes.

Il serait difficile de concevoir pire agencement de mesures incitatives financières pour encourager des solutions de transport durables et diminuer l'utilisation excessive des véhicules à moteur. Le gros bon sens environnemental et économique suggère de renverser chacune de ces mesures :

- faire payer l'accès aux routes afin de réduire les bouchons de circulation, les émissions, les accidents et les coûts pour les pouvoirs publics locaux;
- réduire ou éliminer les frais d'utilisation du transport en commun afin d'encourager le recours aux modes de transport durables;
- faire payer les usagers des routes provenant de l'extérieur de la région afin de permettre aux contribuables locaux de recouvrer les coûts.

Tableau 2 : Outils de la REP visant à résoudre les problèmes liés au transport

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Passer de l'utilisation excessive de l'automobile à une utilisation accrue du transport en commun durable</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des frais d'accès peuvent être perçus sur les routes, particulièrement sur les artères principales : <ul style="list-style-type: none"> ○ menant dans un centre urbain (comme un péage de cordon); ○ menant d'une banlieue à une autre. • Les frais peuvent varier selon l'heure afin de réduire les bouchons de l'heure de pointe. De nouvelles technologies intelligentes peuvent faciliter le paiement sans affecter le mouvement ou la vitesse de la circulation. • Les taxes sur l'essence peuvent être augmentées, réparties entre les pouvoirs publics locaux et transformées en taxes sur la valeur (% du prix plutôt que \$ du litre), ou indexées à l'inflation afin d'éviter qu'elles ne soient absorbées par l'inflation. • Les recettes provenant des droits d'accès aux routes peuvent être consacrées à la mise en place d'un réseau de transport en commun fiable, rapide, pratique et simple dans une collectivité ou une région. Il s'agit d'un exemple de frais d'utilisateur ou de « taxe d'utilisateur », compte tenu du lien entre la taxe et le résultat (un autobus urbain rempli permet de retirer jusqu'à 40 véhicules des routes). • Les recettes provenant des droits d'accès aux routes peuvent être consacrées à l'élimination des frais de transport en commun dans les centres-villes, afin d'en accroître l'usage (produit d'attraction) et ainsi réduire l'utilisation de l'automobile et la demande d'espace de stationnement au centre-ville. • Des districts de transport en commun en voie d'amélioration peuvent être créés pour soutenir l'établissement d'infrastructures de transport en commun ciblé. • Il existe de nombreux autres frais et taxes liés aux véhicules, dont une taxe locale sur l'immatriculation des véhicules et les voitures de location, une taxe pour les propriétaires de véhicules, une taxe spéciale sur les ventes de véhicules, une taxe sur le permis de conduire, les primes d'assurance et la possession d'un véhicule.⁸ Ces frais et taxes peuvent être calculés selon le kilométrage parcouru, le poids du véhicule, la taille du moteur ou autres caractéristiques.
<p>2. Offrir un vaste réseau pour les piétons et les cyclistes (sur les routes et hors route) dans une collectivité ou une région</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les recettes provenant des frais d'utilisateurs peuvent être partiellement allouées aux subventions pour la création d'infrastructures de transport actif (marche et cyclisme). • Créer un fonds de financement pour établir des corridors verts, dans lequel on peut verser une partie des surplus lorsque les finances de la Ville sont bonnes, de même que des dons de particuliers, d'entreprises et de fondations. • Créer des districts en voie d'organisation afin de financer des installations pour les piétons et les cyclistes.
<p>3. Diminuer l'utilisation excessive de l'automobile et encourager</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les frais de stationnement aux parcomètres et dans les terrains de stationnement. • Établir des frais de places de stationnement afin que les coûts du stationnement soient semblables dans les centres urbains et dans les

<p>L'utilisation du transport en commun et du transport actif en réduisant l'accessibilité du stationnement peu coûteux ou gratuit</p>	<p>centres commerciaux des banlieues.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un taux d'imposition sur les biens fonciers plus élevé peut être perçu auprès des terrains de stationnement à ciel ouvert afin d'encourager leur revitalisation, ou leur relocalisation sous terre ou dans des garages aériens au-dessus de commerces achalandés. • Les droits d'aménagement peuvent être augmentés où une place excessive est accordée au stationnement. • Le passage à une taxe sur la valeur des terrains encouragerait la conversion des espaces de stationnement en zones plus profitables au centre-ville.
<p>4. Mettre en place des installations pour les véhicules à faibles émissions et les systèmes d'autopartage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Différentes mesures incitatives peuvent être offertes, comme des exemptions, des réductions ou des taux moins élevés pour la mise sur pied de services d'autopartage, les technologies pour les voitures électriques, ou la construction d'immeubles offrant ces services. • La réduction des exigences minimales pour les places de stationnement peut être offerte aux installations qui intègrent un programme d'autopartage.

2.1.3 Difficultés liées à la gestion des déchets

L'eau et les eaux usées

Dans certaines régions du Canada, l'eau se fait de plus en plus rare. L'utilisation accrue combinée aux changements climatiques a entraîné une réduction des stocks et a créé une situation où la pénurie d'eau sera de plus en plus courante. Dans d'autres régions, on se préoccupe davantage de la qualité de l'eau, que ce soit en raison de la contamination ou de l'eutrophisation par une quantité excessive de nutriments. En outre, la gestion des stocks d'eau et le traitement des eaux usées peuvent s'avérer coûteux pour les pouvoirs publics locaux.

Les outils de la REP peuvent aider dans toutes ces régions. En facturant un prix plus élevé pour l'utilisation excessive de l'eau, on encourage la conservation. Ceux qui économisent l'eau épargnent de l'argent, et le volume des égouts diminue. En appliquant des frais aux égouts industriels, on peut en réduire le volume et la toxicité. Le fait d'assurer que tous les nouveaux développements intègrent complètement le coût des services (grâce aux droits d'aménagement) encourage également la conception et la sélection de systèmes axés sur la conservation de l'eau (pompes de douche efficaces, etc.). Ces frais permettent de financer les améliorations au système de traitement des eaux usées.

Les déchets solides

Les déchets solides représentent un grand problème dans certaines villes canadiennes, particulièrement là où les terrains appropriés pour l'élimination des déchets sont plutôt rares. Dans certains cas, les déchets finissent par être acheminés dans des sites d'enfouissement à des centaines de kilomètres de la ville. Les systèmes de paiement à la pièce – où les résidents paient pour chaque sac ramassé – peuvent réduire le volume des déchets de 8 à 38 % et augmenter le recyclage de 6 à 40 %.⁹

Les résidents exprimeront leurs préoccupations si des frais d'utilisation pour l'élimination des déchets sont appliqués, puisqu'une telle mesure peut s'avérer rétrograde. Toutefois, cette situation peut être résolue à l'aide d'un concept intelligent, par exemple, un sac « gratuit » par semaine.

Il existe également un risque de décharge illégale dans le but d'éviter de payer les frais. Cela ne devrait pas constituer un problème majeur, puisque les frais associés à la plupart des systèmes sont moins élevés que le prix d'une tasse de café par semaine. Pour ceux qui choisissent de disposer illégalement de leurs déchets, la surveillance, les enquêtes et l'application de sanctions sont des solutions possibles. Les sanctions sont préférables à la subvention de la collecte des déchets.

Plus de 200 collectivités au Canada et plus de 6000 aux États-Unis ont élaboré un système d'utilisateur-payeur. Le nombre de Canadiens qui utilisent un tel système semble augmenter assez rapidement. Toronto a adopté une telle mesure, avec pour objectif de réduire les déchets de 70 % d'ici 2012. Calgary et d'autres municipalités envisagent d'emboîter le pas.

Tableau 3 : Outils de la REP visant à relever les défis liés à la gestion des déchets

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
1. Réduire la consommation d'eau	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des systèmes de minutage et créer un système de prix à l'unité pour l'écoulement de l'eau et des eaux usées, pour les particuliers et les industries.
2. Réduire les émissions de contaminants la dégradation environnementale et les coûts d'infrastructure qui en découlent	<ul style="list-style-type: none"> • Créer ou prélever des frais supplémentaires particuliers pour les décharges industrielles dans les systèmes d'égouts. • Créer ou prélever des frais supplémentaires particuliers pour l'achat de fertilisants et de pesticides.
3. Réduire l'ampleur et le coût de l'infrastructure requise pour gérer le débit d'eau de la municipalité en séparant l'eau de ruissellement des eaux usées	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des réductions d'impôt sur les biens fonciers aux quartiers qui appuient la mise en place de systèmes perméables pour l'eau de ruissellement des rues et des boulevards. • Prélever des frais pour l'élimination de l'eau de pluie et offrir des crédits d'impôt pour les rénovations visant à améliorer la perméabilité et l'absorption sur place de l'eau de ruissellement (par exemple, citernes pluviales, raccords de tuyaux de descentes pluviales, élimination de l'écoulement dans les entrées).
4. Réduire la quantité de déchets solides envoyés dans les sites d'enfouissement et ainsi réduire le besoin de créer de nouveaux sites	<ul style="list-style-type: none"> • Prélever les frais pour la gestion des déchets sous forme de frais par quantité d'eau utilisée plutôt que sur les impôts fonciers. • Réduire la décharge illégale en augmentant les amendes et en investissant dans les mesures d'application de la loi. • Offrir des subventions pour les systèmes de compostage qui réduisent les besoins en collecte d'ordures. • Créer des mesures dissuasives pour la démolition inutile d'immeubles, par exemple, des frais de démolition et des frais de déversement plus élevés pour les déchets de construction. • Offrir des mesures incitatives au développement, comme des primes pour l'installation d'équipement de recyclage et de compostage dans les immeubles commerciaux ou résidentiels multifamiliaux.
5. Élaborer des « réseaux éco-industriels » – des associations d'entreprises ou d'organisations gouvernementales qui partagent les services et les investissements ou qui recyclent les sous-produits les uns des autres ¹⁰	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir une réduction d'impôt sur les actifs des sociétés pour l'adhésion à un réseau éco-industriel ou les efforts en matière de réduction des déchets. • Facturer pour l'utilisation à l'unité des services afin d'inciter le développement de systèmes éco-industriels.

2.1.4 Difficultés liées à la qualité de l'air

Bien que la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle locale sont différentes l'une de l'autre, les deux problèmes peuvent être réglés en même temps parce qu'ils ont des causes et des solutions très semblables, du moins au niveau des pouvoirs publics locaux. Les domaines où les pouvoirs publics locaux peuvent avoir l'effet le plus direct sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sont aussi les deux plus grandes causes des émissions : le transport et l'expansion anarchique.¹¹ Veuillez consulter les exposés dans ces sections pour connaître les outils de la REP qu'il est possible d'utiliser.

2.1.5 Difficultés liées à la consommation d'électricité

Bon nombre de pouvoirs publics locaux sont propriétaires des services de distribution de l'électricité. Certaines municipalités possèdent même les services de production d'électricité (par exemple, EPCOR, ENMAX¹²). Une des façons pour les pouvoirs publics locaux de réduire l'empreinte environnementale générale de leur collectivité est d'instaurer des mesures incitatives liées à la REP afin de diminuer la consommation d'électricité.

Tableau 4 : Outils de la REP visant à relever les défis liés à la consommation d'électricité

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Réduire la consommation d'électricité des particuliers et des entreprises, et ainsi réduire l'empreinte environnementale de la collectivité et le besoin d'améliorations coûteuses à l'infrastructure de distribution ou de production d'électricité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre un système de fixation des prix pour les services d'électricité qui inclut le recouvrement total des coûts, en plus d'une intégration des coûts environnementaux. • Mettre en œuvre un système de fixation des prix basé sur le temps d'utilisation qui réduit la consommation de pointe et l'augmentation coûteuse de la capacité de production. • Offrir des subventions ou autres mesures incitatives aux particuliers et aux entreprises qui investissent dans des rénovations visant à réduire leur consommation.

2.1.6 Difficultés liées aux immeubles verts

Le chauffage et la climatisation des immeubles requièrent beaucoup d'énergie et causent souvent d'importantes émissions de gaz à effet de serre. En outre, la construction, la rénovation et la démolition d'immeubles produisent un flux de déchets considérable. Les collectivités favorisent de plus en plus la conception d'immeubles verts qui :

- sont écoénergétiques et écoefficaces;
- sont faits de matériaux renouvelables;
- produisent peu de déchets;
- s'adaptent à différents usages;
- ne sont pas dommageables à la santé de ceux qui y vivent ou y travaillent.

On peut encourager la conception d'immeubles plus « verts » en offrant des mesures incitatives financières basées sur une cote de durabilité et de rendement environnemental, pour les nouveaux bâtiments et ceux déjà en place. Afin de promouvoir un changement fiscal visant à orienter la conception, un système de classification est nécessaire pour lier les forces de la REP aux niveaux de rendement. Le système de classification du Leadership in Energy and Environmental Design (LEED¹³, « leadership en énergie et en design environnemental ») gagne en popularité dans bon nombre de secteurs de compétence puisqu'il présente un système structuré et reconnu à l'échelle internationale de mesure du rendement environnemental.

Tableau 5 : Outils de la REP visant à relever les défis liés aux immeubles verts

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Encourager le développement d'immeubles verts</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des primes de densité, des réductions de frais d'aménagement ou d'autres mesures incitatives financières aux propriétaires d'immeubles qui respectent un certain niveau de rendement selon un système de classification reconnu. • Offrir des mécanismes, comme des fonds de crédit renouvelables (repayés par les économies sur la facture d'énergie), afin de financer les coûts différentiels de la construction d'immeubles verts.
<p>2. S'assurer que les immeubles s'intègrent à l'espace public de manière à fournir un haut niveau de viabilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des primes de densité peuvent être offertes pour des éléments de conception clés comme l'installation d'auvents ou de porte-à-faux dans le but d'accroître la viabilité de l'espace public. • Des districts en voie d'organisation peuvent être créés pour financer les améliorations liées à la viabilité; il y aurait dispense de frais pour les propriétaires qui mettraient en œuvre un ensemble de mesures préapprouvées.

2.1.7 Difficultés liées à l'équité sociale

Comme nous l'avons souligné, les outils de la REP comme les systèmes d'utilisateur-payeur peuvent être rétrogrades et constituer une mesure incitative bien mince, voire nulle, pour les contribuables bien nantis. Il n'est pas étonnant que l'idée de simplement prélever un impôt à taux unique ou des « frais d'utilisation » non liés à la consommation représente un faible espoir de gain politique, puisque les utilisateurs, grands ou petits, s'y opposeront. La conception intelligente d'outils de REP peut rendre cet impôt plus juste, mieux cibler les « méchants » et faciliter l'acceptation sur le plan politique.

Tableau 6 : Outils de la REP visant à relever les défis liés à l'équité sociale

Objectifs politiques	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Accroître l'équité, le ciblage exact des améliorations environnementales et l'acceptabilité politique des outils de la REP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer des outils de REP visant à offrir des taux minimaux ou progressifs, par exemple, des bas prix pour une faible utilisation de biens et services essentiels (comme l'adduction en eau) et des prix élevés pour une grande utilisation. • Concevoir les outils de REP de manière à maintenir certains prix pour les usages actuels ou à exempter les contribuables concernés lorsque nécessaire (par exemple lorsque des frais d'utilisation ou un changement à la structure de l'impôt sur les biens fonciers pourraient nuire aux retraités ou aux personnes ayant un revenu fixe). • Élaborer les outils de REP de manière à instaurer graduellement de nouveaux prix, ce qui permet aux contribuables de planifier et de faire les achats nécessaires. • Si un outil de REP ne peut être conçu de manière à être progressif du point de vue des recettes ou de la valeur, il faut élaborer un outil conjoint qui fournit une compensation progressive (par exemple, une subvention ou un programme de soutien au revenu financé grâce aux recettes tirées du recyclage mis sur pied au titre de la REP). • Adopter une approche favorisant l'équité et l'acceptabilité politique à toutes les étapes de la mise en œuvre de la REP : détermination des enjeux, sélection et conception des outils, et communication.

2.1.8 Difficultés liées au financement des pouvoirs publics locaux

Les pouvoirs publics locaux, petits ou grands, ont un certain nombre de problèmes financiers en commun. Depuis des années, ils sont privés des fonds provenant de transferts des autres paliers de gouvernement; entre 1988 et 2004, les transferts ont chuté en moyenne de 3,7 % par habitant, par année. En outre, on demande aux pouvoirs publics de dépenser plus; au cours de la même période, « les dépenses pour le logement, la santé et les services sociaux ont augmenté [...] de 46 % en termes réels »¹⁴.

Parallèlement, les pouvoirs publics locaux ont très peu de sources de revenus, et celles qu'ils ont sont majoritairement des impôts régressifs sur les biens fonciers. Cette tendance s'accroît, les recettes tirées des impôts fonciers ont augmenté deux fois plus vite que la croissance générale des revenus.

Tout cela s'est ajouté à un déficit d'infrastructure municipale de 123 milliards de dollars.¹⁵ Le déséquilibre fiscal entre les pouvoirs publics locaux et les autres paliers de gouvernement revêt une toute nouvelle importance au Canada, mais les défis relatifs au financement adéquat des investissements dans les services, les programmes et les infrastructures à l'échelle locale demeurent les mêmes. Les recettes peuvent être tirées de bon nombre de mécanismes qui permettront de soutenir la croissance intelligente.¹⁶

Tableau 7 : Outils de la REP visant à relever les défis liés au financement des pouvoirs publics

Objectif politique	Exemples d'outils de la REP appropriés
<p>1. Accroître la diversité des sources de financement des pouvoirs publics locaux et réduire leur dépendance aux impôts fonciers rétrogrades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recourir à un plus large éventail de sources de recettes. • Collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour accroître leur pouvoir de recueillir des fonds de nouvelles sources. • Idéalement, se concentrer pour trouver des sources de recettes profitables pour tous, c'est-à-dire des sources qui s'attaquent aux enjeux environnementaux et qui sont « élastiques » (qui croîtront automatiquement avec les recettes et l'économie).

2.2 Comprendre les outils de la REP

Comme nous l'avons souligné dans le précédent chapitre de la Trousse à outils, les dirigeants municipaux peuvent envisager la mise en œuvre de bon nombre d'options afin d'obtenir de bons résultats environnementaux et économiques grâce à la REP. Dans la présente section, nous traiterons de ces options, qui seront classées de la plus simple à la plus complexe, selon les défis politiques et techniques associés à leur mise en œuvre, ou en d'autres mots, selon la somme de travail à laquelle vous devez vous attendre pour susciter l'enthousiasme de la population pour le changement proposé. Les outils sont groupés dans cinq catégories de base :

1. Élimination ou changement des subventions
2. Outils de développement des propriétés et des terrains
3. Outils liés aux véhicules
4. Autres outils financiers
5. Pouvoirs accrus des administrations locales

Il existe de nombreuses stratégies et outils ciblés qui correspondent à chacune de ces catégories :

Tableau 8 : Stratégies et outils spécifiques de la REP

A. Subventions	B. Outils de développement des propriétés et des terrains	C. Outils liés aux véhicules	D. Autres outils financiers	E. Pouvoirs accrus des gouvernements locaux
1. Éliminer les subventions nuisibles	1. Taxation des biens fonciers	1. Taxes sur l'essence	1. Prix unitaire des services	1. Étendre les pouvoirs des gouvernements locaux
2. Utiliser des subventions constructives	2. Taxes foncières basées sur la densité	2. Prix du stationnement	2. Financement, fonds et bourses	2. Capacité des gouvernements locaux
	3. Districts en voie d'organisation	3. Routes payantes	3. Frais, taxes et prélèvements spéciaux	3. Législation provinciale et territoriale
	4. Financement par de nouvelles taxes foncières	4. Facturation en fonction du kilométrage	4. Amendes	
	5. Primes de densité			

2.2.1 Subventions

Un des outils efficaces pour atteindre les objectifs économiques et environnementaux est d'éliminer les subventions néfastes et de mettre en place un système de subventions visant à soutenir les comportements les plus durables.

Au niveau local, les subventions les plus néfastes pour l'environnement sont celles qui touchent la construction et l'entretien des routes.

La mise en place de subventions en faveur d'objectifs durables peut également s'avérer une bonne stratégie pour atteindre les cibles environnementales. Par exemple, de nouvelles subventions ou une hausse de celles-ci au titre des améliorations au réseau de transport en commun peuvent accroître la qualité des services offerts, faisant ainsi du transport en commun une option plus intéressante et augmentant par le fait même l'achalandage. Un autobus urbain rempli de passagers permet de retirer jusqu'à 40 véhicules des routes, ce qui offre un avantage considérable aux conducteurs, aux piétons et aux usagers du transport en commun.

2.2.2 Outils de mise en valeur des propriétés et des terrains

En plus de percevoir les impôts sur les biens fonciers, les pouvoirs publics locaux collectent un ensemble de frais liés au processus de mise en valeur. Selon la manière dont ils sont structurés, ces impôts, frais et redevances constituent un soutien ou un moyen de dissuasion relativement au développement durable, comme la densification de la collectivité grâce aux terrains intercalaires ou à la mise en valeur des friches industrielles

(constructions sur les terrains qui, trop pollués pour être mis en valeur, sont aujourd'hui décontaminés dans le cadre du processus de développement).

L'instauration d'un développement durable et avantageux signifie qu'il faut s'assurer que les impôts sur les biens fonciers, de même que les frais de « modification du plan officiel ou d'un règlement de zonage, consentement au lotissement, plans de lotissement, accords d'aménagement, demandes et ententes – plans d'implantation, dérogation mineure, permis de démolir, permis de construire, réserve de parcs, et dispense des redevances d'aménagement »¹⁷ soient réduits, éliminés ou remboursés dans le cas de développements souhaitables, dont ceux qui :

- encouragent la densification des secteurs résidentiels;
- encouragent les constructions qui respectent les normes écologiques;
- protègent les cours d'eau et les zones fragiles sur le plan environnemental;
- encouragent la mise en valeur des friches industrielles.

Imposition selon la valeur du terrain (modéré)

Les impôts sur les biens fonciers sont composés de deux éléments : une taxe sur la valeur du terrain et une taxe sur la valeur des immeubles ou autres « améliorations » apportées au terrain. La taxe sur les améliorations au terrain est une mesure dissuasive. L'ajustement des impôts sur les biens fonciers afin de réduire la proportion de la taxe sur les améliorations et d'accroître celle sur la valeur du terrain (aussi appelée taxe sur la valeur résiduaire du terrain ou taxe à taux fractionné) inciterait davantage les propriétaires à améliorer leurs terrains vagues ou sous-utilisés, à rénover leurs immeubles désuets et à accroître la densité du développement, et les ferait ainsi participer à la revitalisation des centres urbains et à la réduction de la demande pour de nouveaux terrains.

Parallèlement, la taxe sur la valeur résiduaire fait en sorte que les terrains dans les centres-villes sont plus chers à l'achat puisqu'ils ont une valeur plus élevée que les terrains en périphérie de la ville. Par contre, le prix élevé des terrains diminue l'intérêt des citoyens à investir au centre-ville (puisque les terrains sont moins chers en banlieue). Cela est peut-être vrai à court terme, mais avec le temps, le passage à la taxe sur la valeur résiduaire augmentera le coût de propriété d'un terrain et encouragera les propriétaires à utiliser leur bien le plus efficacement possible du point de vue financier. En fait, cette mesure permettra la création de développements plus denses et de valeur élevée dans les centres urbains. L'ajustement des droits d'aménagement et des taxes sur les biens fonciers dans le but de favoriser le développement peut compléter une taxe sur la valeur résiduaire des terrains et éliminer l'avantage du bas prix des terrains en banlieue.

En 1979-1980, la Ville de Pittsburgh (États-Unis) a mis en œuvre une taxe sur la valeur résiduaire des terrains correspondant à cinq fois le taux de la taxe sur les immeubles. La ville a alors connu « une augmentation considérable des activités de construction, dépassant de loin les autres villes de la région », particulièrement dans le secteur

commercial. La demande d'espaces commerciaux était certes un facteur important de cette croissance, mais on peut croire que le passage à la taxe sur la valeur résiduaire des terrains a joué un grand rôle dans le fait que la Ville a pu éviter d'élever le taux des autres impôts qui auraient pu freiner le développement.¹⁸

Impôts fonciers selon la densité (facile)

Dans certaines collectivités et provinces, le taux d'imposition des logements multifamiliaux sont plus élevés que ceux des maisons unifamiliales. Cela incite donc les acheteurs à acquérir des maisons détachées et pousse les constructeurs à bâtir des banlieues étendues plutôt que des collectivités compactes et efficaces.

Ces mesures incitatives peuvent, et devraient, être éliminées. En général, l'empreinte environnementale d'un projet résidentiel à haute densité est moindre. Par exemple, il y a moins de gazon, voire aucun, à arroser, l'énergie nécessaire au chauffage et à la climatisation est réduite parce que les surfaces extérieures par logement sont plus petites, la collecte des déchets et du recyclage est facilitée par la concentration des logements.

Les catégories de propriété et les taux d'imposition devraient être réformés afin de prendre en compte les coûts financiers et environnementaux relatifs des développements de haute et de basse densité, et d'offrir les mesures incitatives visant à créer des collectivités plus denses.

Districts en voie d'organisation (modéré)

Les districts en voie d'organisation (aussi appelés zones d'amélioration commerciale, districts d'amélioration spéciale ou districts d'amélioration locale) sont des mécanismes visant à augmenter la valeur foncière des propriétés d'un endroit, conformément aux investissements publics dans le secteur.¹⁹

Par exemple, lorsqu'un réseau de transport en commun est créé, la valeur des propriétés aux alentours augmente, ce qui crée une manne (latente) de profits pour les propriétaires du secteur. Les pouvoirs publics qui effectuent une telle amélioration peuvent en recouvrer le coût de mise en œuvre en prélevant une taxe d'amélioration locale dans le district.

Les districts en voie d'organisation peuvent être créés pour financer les réseaux de transport en commun, les parcs, les corridors verts (pistes cyclables et piétonnières), la restauration des friches industrielles et les autres améliorations qui apporteront des avantages économiques et environnementaux.

Financement par de nouvelles taxes foncières (modéré)

Le financement par de nouvelles taxes foncières (FNTF) est un mécanisme visant à soutenir les améliorations dans un district particulier. Ce type de financement n'est pas encore très répandu au Canada, bien que le Manitoba et récemment l'Alberta aient adopté des lois autorisant le recours à différentes sortes de FNTF. En Ontario, où il n'y a pas d'autres lois permettant ce type de financement que la *Loi sur la cité de Toronto*, certaines municipalités

créent de soi-disant formes de financement par de nouvelles taxes foncières : des subventions équivalant à ce qu'un nouveau FNTF aurait apporté. Le FNTF fonctionne comme suit :

- cibler un district de FNTF, habituellement une zone centrale de la collectivité, qui bénéficierait de la revitalisation et du développement de ses friches industrielles;
- consacrer les recettes fiscales perçues dans ce district en recettes générales « de référence »;
- allouer les futures augmentations de recettes provenant de ce district à sa revitalisation.

Amélioration des droits d'aménagement (modéré)

Les droits d'aménagement s'appliquent aux nouveaux projets et servent à financer les nouvelles infrastructures (par exemple, les routes et les services) requises auprès des pouvoirs publics locaux. Ces droits varient considérablement selon l'emplacement du projet et la distance sur point de connexion avec les routes et services existants le plus près. En général, les développements dans les collectivités desservies sont moins coûteux que ceux sur de nouveaux terrains où il n'y a aucun service.

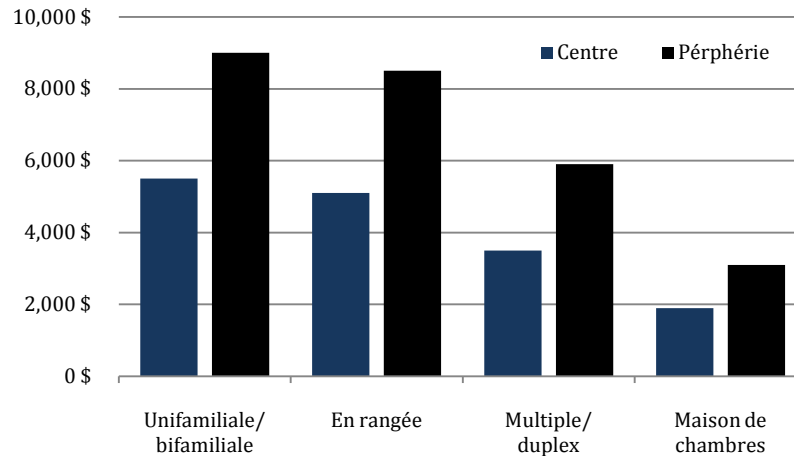
Néanmoins, de nombreux pouvoirs publics locaux facturent depuis longtemps un taux unique de droits d'aménagement basé sur le nombre d'unités résidentielles ou la superficie en pieds carrés, sans tenir compte de l'emplacement ou du coût des services. De toute évidence, ces frais fixes ne reflètent pas les coûts financiers réels, sans parler des coûts environnementaux, d'un projet et encouragent les décisions inefficaces en matière de développement.

Certaines provinces limitent la portée du recouvrement des coûts des pouvoirs publics locaux de même que les éléments sur lesquels on peut l'appliquer. Ces restrictions des capacités des municipalités de facturer les coûts de développement réels constituent une grande source de frustration pour celles-ci, et il s'agit d'un dossier chaud. Dans la région de Halton (Ontario), par exemple, les contribuables ont consacré 32 millions de dollars par année au paiement des coûts non couverts par les frais de développement. Le Conseil régional a adopté une résolution en 2008 qui « permet à la région de refuser les connexions d'égout et d'adduction en eau à quelque 40 000 nouvelles maisons dans le nord d'Oakville et à Milton jusqu'à ce qu'un arrangement financier acceptable soit conclu »²⁰.

« L'utilisation efficace des terrains nécessite que les développements qui imposent des frais d'infrastructure élevés à la ville paient des redevances plus élevées que les développements qui en imposent moins. »²¹ Pour dissuader les développements non durables, les droits d'aménagement doivent être établis selon le recouvrement total des coûts financiers et environnementaux. En revanche, les développements durables peuvent être encouragés à diminuer ou à éliminer les frais d'aménagement pour les projets favorables, comme la densification du centre-ville ou l'exploitation des terrains intercalaires.

Un autre exemple de mise en œuvre réussie des droits d'aménagement est la Ville de Kitchener (Ontario), où les droits d'aménagement sont moins élevés pour les quartiers centraux, comparativement aux banlieues environnantes. Dans les banlieues, ces droits sont de 66 % supérieurs pour tous les types d'immeubles.²²

Figure 3 : Taux des droits d'aménagement résidentiels de la Ville de Kitchener par type et emplacement



Source : Ville de Kitchener (Ontario).

Primes de densité (facile)

Les règlements municipaux limitent normalement la superficie de plancher qu'un constructeur peut prévoir dans un développement. Les primes de densité accroissent cette superficie si le développement respecte un objectif de la collectivité, comme la construction d'installations récréatives ou de logements abordables.

Les primes de densité peuvent servir à atteindre des objectifs environnementaux, dont :

- la mise en place d'infrastructure de transport actif (cyclisme et marche);
- le respect des normes de construction vertes;
- l'augmentation des constructions près des arrêts de transport en commun;
- la protection des cours d'eau et des zones fragiles du point de vue écologique.

2.2.3. Outils liés aux véhicules

Frais d'immatriculation (modéré)

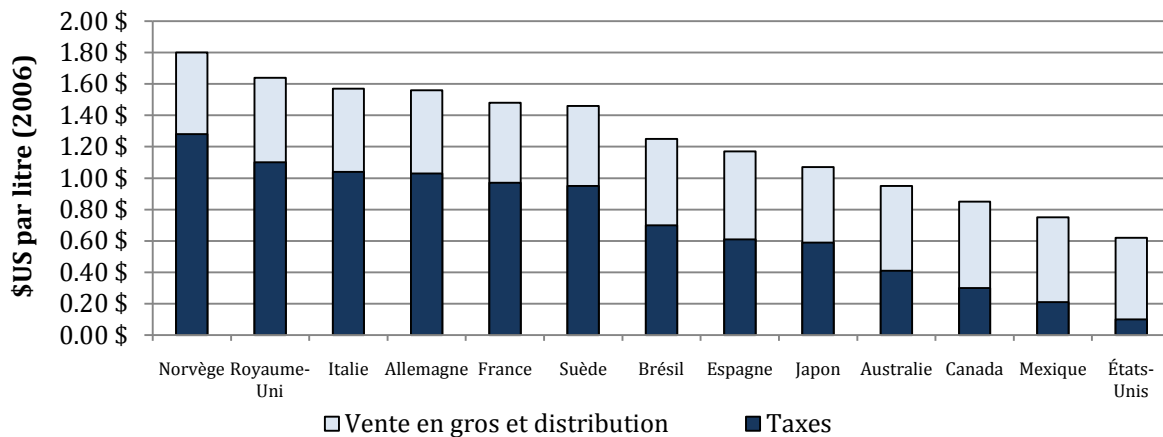
De nombreuses municipalités ont obtenu le droit de prélever des droits sur toutes les immatriculations de véhicules sur leur territoire. En décidant de prélever des droits modestes sur chaque immatriculation de véhicule, les municipalités peuvent amasser de nouvelles recettes appréciables susceptibles de réduire le besoin de percevoir des fonds à

partir de l'assiette fiscale pour le déneigement et l'entretien des routes. Ces droits peuvent également constituer une manière juste de financer le vrai coût des installations de stationnement et des nouvelles infrastructures routières.

Taxes sur l'essence (difficile)

Le pétrole brut et les carburants sont des biens échangés à l'échelle mondiale. Ainsi, la fluctuation du prix mondial de l'essence résulte principalement de la différence entre les taxes prélevées sur la vente de l'essence (voir la figure 5 ci-bas). Le prix de l'essence en Amérique du Nord figure parmi les plus bas du monde industrialisé.²³

Figure 4 : Carburant pour véhicules – Comparaison internationale des prix au détail



Source : Victoria Transport Policy Institute, « Fuel Taxes: Increasing Fuel Taxes and Fees ».

De toute évidence, il y a une « marge fiscale » au Canada pour augmenter les taxes sur l'essence. Certaines villes canadiennes (par exemple, Vancouver, Victoria (C.-B.), Edmonton, Calgary (Alb.), Montréal (Qc.)) ont la possibilité d'ajouter une taxe sur l'essence à celle prélevée par la province.²⁴

Selon une étude canadienne, on estime qu'une hausse de six cents le litre de la taxe municipale sur l'essence à Toronto permettrait d'amasser autant qu'une hausse de 4,7 à 6,6 % des impôts fonciers.²⁵ Une autre étude conclut à un ratio un peu plus élevé : une taxe d'un cent équivaldrait à une augmentation de 1 à 3 % des impôts fonciers.²⁶

Si on mettait en place une taxe municipale sur l'essence prélevée comme étant un pourcentage du coût au lieu d'un montant par litre, la mesure aurait alors une plus grande « élasticité » et pourrait permettre d'augmenter considérablement les revenus à mesure que le prix de l'essence monte, comme l'impôt sur le revenu lorsqu'il y a hausse de salaire.

Frais de stationnement (modéré)

Stationner des voitures sur un terrain signifie que ce terrain ne peut servir à rien d'autre. Le propriétaire, qu'il soit public ou privé, doit déboursier de l'argent. Les contribuables aussi doivent payer, lorsque les gouvernements ne prélèvent pas d'impôts sur le stationnement « gratuits » fournis par les employeurs.

Le prix du stationnement permet de générer des recettes servant à couvrir ces frais et peut également encourager une utilisation accrue du transport en commun et du transport actif (cyclisme et marche), diminuer la congestion automobile, réduire la superficie de terrain nécessaire pour le stationnement, et rendre les parcs de stationnement plus efficaces.

Il existe de nombreuses façons de mettre en œuvre des frais de stationnement, dont l'installation de parcomètres et la vente de permis pour le stationnement dans certaines rues. Les frais de stationnement peuvent également être perçus d'autres manières :

- *Une taxe sur les espaces de stationnement* – Les magasins, les centres commerciaux, les parcs commerciaux et les autres installations sont coûteux pour le réseau de transport, donc pour les contribuables. Une taxe sur les espaces de stationnement offerts à ces endroits permet de recouvrer ces coûts. En outre, cela peut aider à « égaliser les chances » entre, par exemple, les détaillants du centre-ville et ceux des centres commerciaux des banlieues.
- *Une hausse des sanctions en cas de stationnement illégal* – Une hausse des amendes peut aider à contrôler le stationnement illégal et augmenter les recettes des pouvoirs publics.
- *Une taxe sur la valeur résiduaire des terrains* – Le concept de la taxe sur la valeur résiduaire des terrains présenté en début de chapitre donnerait effectivement plus de valeur aux espaces de stationnement en réduisant la proportion de la taxe sur les immeubles et en augmentant celle sur le terrain lui-même.

Routes payantes (difficile)

Le coût réel du transport prend en compte la totalité des coûts financiers de la construction et de l'entretien des routes, ainsi que des infrastructures connexes. Il inclut également les coûts externes, qu'il s'agisse de ceux liés à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂, aux bouchons de circulation ou aux soins de santé liés aux accidents de voiture. Les économistes, les environnementalistes et autres spécialistes recommandent que la totalité des coûts du transport routier soit payée par les utilisateurs. Comme nous l'avons souligné précédemment, les taxes sur l'essence ne couvrent pas totalement ces frais.

Le coût réel du transport routier peut être couvert par un système de routes payantes : demander un certain montant aux automobilistes pour emprunter une route en particulier. Des frais d'utilisation, ou péage routier, peuvent avoir une incidence importante sur la manière dont se développera une collectivité (compact ou anarchique). Les péages routiers

dissuadent les résidents d'utiliser leur automobile et réduisent les habitudes de navettage. Ils peuvent également accroître la demande de développements compacts. Il existe plusieurs formes de péage routier :

Péages

Les péages sont courants dans la gestion de la demande pour l'utilisation des routes et pour couvrir les frais d'utilisation de celles-ci. Les péages sont considérés comme des frais d'utilisation et les recettes ainsi générées sont souvent allouées à la construction de routes ou au transport en commun. Les péages sont vus comme étant plus équitables et efficaces que les autres méthodes de financement des projets de réfection de la chaussée, pour lesquels même ceux qui n'empruntent pas ces routes doivent payer.

Péage de congestion

Le péage de congestion (aussi appelé péage urbain) correspond à des frais variables – un coût plus élevé lorsqu'il y a beaucoup de congestion routière et moins élevé à des moments ou à des endroits où il y en a moins – visant à réduire le volume de la circulation aux heures de pointe et à éliminer le besoin d'élargir l'infrastructure, ce qui est très coûteux. Les frais varient selon un horaire fixe ou en fonction du degré de congestion à un moment particulier.

Péages de cordon

Les péages de cordon sont déboursés par les automobilistes qui désirent passer dans un secteur particulier, habituellement le centre-ville. Certains péages de cordon ne s'appliquent que pendant les périodes achalandées, comme les jours de semaine. Cela peut être fait simplement en exigeant des conducteurs du secteur d'avoir un laissez-passer ou de payer un certain montant à chaque passage dans le secteur.

Frais pour les voies réservées

Les frais pour les voies réservées sont comme les voies pour véhicules à occupation multiple (VOM), mais les véhicules n'ayant pas le nombre requis de passagers peuvent les emprunter moyennant un péage. Cela permet alors à plus de véhicules d'utiliser les voies réservées aux VOM, mais incite tout de même les conducteurs à changer leurs habitudes de déplacement, tout en amassant des fonds. Les frais pour les voies réservées sont parfois proposés comme compromis entre les voies réservées aux VOM et les systèmes de péage.

Le péage de congestion le plus connu est probablement celui du centre-ville de Londres, en Angleterre, instauré il y a plus de sept ans. Il a permis de réduire le volume de la circulation, d'augmenter la vitesse de circulation, d'encourager l'utilisation du transport en commun et d'amasser des fonds en vue d'améliorer le réseau routier. Voici quelques résultats de ce système²⁷ :

- Le nombre de véhicules entrant dans la zone de péage originale est de 21 % inférieur à celui de la zone extérieure (70 000 voitures de moins par jour).
- Le nombre de véhicules qui entrent dans la zone Western Extension a diminué de 14 % (30 000 voitures de moins par jour).
- On voit une augmentation de 6 % des passagers dans les autobus pendant les heures où le péage est en vigueur.
- On voit une augmentation de 12 % de l'utilisation de la bicyclette dans la zone Western Extension.
- 137 millions de livres (£) ont été recueillies pendant l'exercice 2007-2008.

Les bouchons de circulation ont considérablement diminué après la mise en œuvre du péage de Londres. Les responsables de la gestion de la circulation ont réduit l'espace routier dans la zone de péage pour accommoder les piétons et autres utilisateurs de la route (la construction a également réduit l'espace routier), mais la congestion n'a pas empiré par rapport à avant la mise en œuvre du système de péage.

Les cinq critères²⁸ suivants ont été proposés dans le but de déterminer l'efficacité et le prix approprié à demander si on mettait en œuvre un système de péage de congestion au Canada :

- les habitudes de navettage qui amènent un grand nombre de personnes dans un centre urbain dense;
- l'infrastructure de transport en commun pouvant accommoder une importante transition de l'utilisation de l'automobile vers d'autres modes de transport;
- le comportement des navetteurs en faveur d'un changement de mode de transport;
- l'appui des entreprises selon les preuves que le péage de congestion aurait une incidence avantageuse ou négligeable sur leurs affaires;
- l'acceptation du péage de congestion par la population.

Facturation selon le kilométrage (difficile)

Les propriétaires de véhicules à moteur paient tout un éventail de frais qui ont plus ou moins rapport avec le kilométrage parcouru par leurs véhicules et qui n'encouragent donc aucunement la diminution des déplacements. Ces frais pourraient être restructurés. Par exemple, au lieu de prélever un montant unique pour l'immatriculation, les frais pourraient être basés sur un coût par kilomètre parcouru chaque année. Toronto, Vancouver et de grandes villes au Québec peuvent actuellement percevoir un montant sur les frais d'immatriculation. Toutefois, la plupart des villes canadiennes n'ont pas le pouvoir de le faire.

On croit que la mise en œuvre de la facturation selon le kilométrage réduirait la distance parcourue par les véhicules d'environ 3 % par année.²⁹ Cela peut certes sembler très peu, mais cela correspondrait au retrait de plus d'un demi-million de véhicules des routes du Canada.³⁰ Il existe d'autres techniques de facturation selon le kilométrage qui portent notamment sur le prix d'achat du véhicule et le coût des assurances.

2.2.4 Autres outils financiers

Financement, fonds et subventions (facile)

Parfois, l'ingrédient manquant dans la décision de faire un investissement durable est la disponibilité des fonds qui doivent être empruntés pour financer les dépenses en immobilisations. Souvent, les développements durables sont plus coûteux que les développements traditionnels comparables et sont considérés comme représentant un risque plus élevé (donc sujet à un taux d'intérêt supérieur).

Les municipalités ont la possibilité d'offrir du financement à des conditions de faveur pour des investissements durables, comme le nettoyage des friches industrielles en vue de leur mise en valeur, le passage à l'écoénergie dans les immeubles, ou l'amélioration ou le prolongement du réseau de transport en commun. Ce financement peut être offert aux intérêts privés ou aux services municipaux, et adopter différentes formes :

- prêts conventionnels à des conditions de faveur;
- fonds renouvelables (fonds consacrés aux prêts et qui, une fois ces prêts remboursés, servent à financer d'autres prêts);
- garanties de prêt (qu'il s'agisse de rembourser directement les intérêts d'un prêt ou de prendre en charge le risque du prêt afin d'en diminuer le taux d'intérêt).

Il est également possible d'établir un fonds financé grâce aux recettes tirées des autres outils de la REP. L'appui de la population envers certains changements de prix peut être acquis si les contribuables voient clairement que l'argent sera consacré à des initiatives environnementales. Une municipalité pourrait donc créer un fonds de protection de l'eau potable, financé grâce à une partie des recettes tirées de redevances progressives pour l'eau et qui allouerait des subventions visant à améliorer le traitement des eaux usées et la protection des marais et des sources d'approvisionnement en eau.

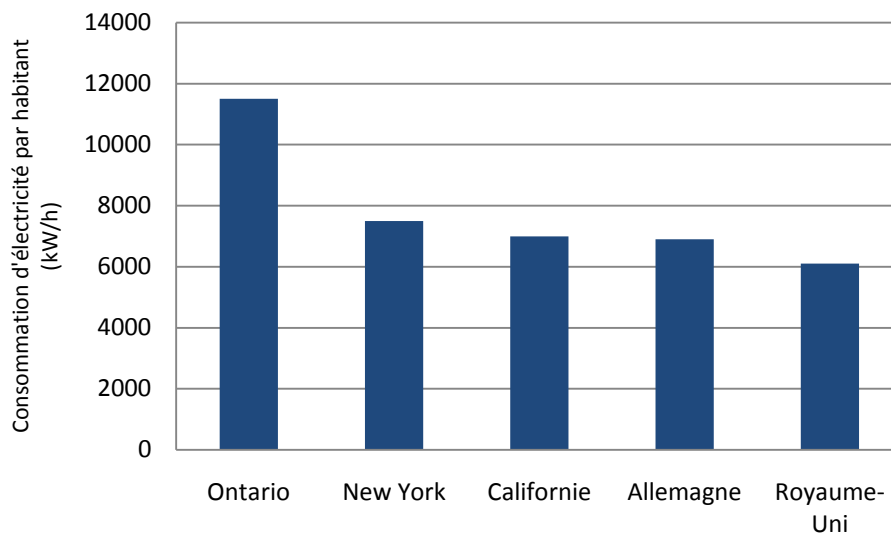
Prix à l'unité des services (modéré)

Le prix à l'unité réfère à la facturation pour des services comme l'adduction en eau, les égouts, l'électricité et la collecte des déchets basée sur l'utilisation faite de ces services. Le prix à l'unité peut s'avérer très efficace pour réduire la consommation. De manière constante, depuis 1991, « la consommation facturée selon un tarif fixe [était] de 70 à 80 % plus élevée à l'échelle nationale que la consommation facturée selon le volume »³¹.

Pour certains types de services, le prix à l'unité est déjà très courant. C'est le cas notamment pour l'électricité et, de plus en plus, pour l'eau. L'installation de compteurs d'eau augmente au Canada et on retrouve ce genre de dispositif dans plus de 63 % des foyers.³² Cependant, le simple passage à la facturation à l'unité des services ne suffit pas. Même lorsque cette mesure est adoptée, les prix ne traduisent pas tous les coûts financiers encourus pour fournir le service, et encore moins les coûts environnementaux imposés par ce service à la collectivité. Selon un rapport, la haute consommation d'électricité par habitant en Ontario (voir la figure suivante) est en partie imputable à des décennies de

subventions à la production d'électricité, ce qui a orienté l'économie de la province vers une consommation élevée.

Figure 6 : Consommation d'électricité par habitant en 2004



Le même rapport recommandait l'élimination d'un ensemble de subventions à la production d'électricité et d'accorder, grâce aux fonds ainsi récupérés, une simple réduction d'impôts aux consommateurs.³³

Il existe plusieurs moyens de structurer la facturation à l'unité. Pour certains services, c'est facile. Par exemple, l'électricité étant mesurée et l'eau, de plus en plus, une échelle progressive de taux peut être élaborée afin d'aider les personnes ayant un faible revenu et de s'assurer que tous les utilisateurs trouvent un avantage à réduire leur consommation.

La quantité d'eaux usées rejetées par les résidents n'est pas mesurée, mais c'est différent pour les entreprises dans certaines collectivités, et les volumes d'eaux usées correspondent le plus souvent à la consommation d'eau potable. En ce qui concerne la collecte des déchets résidentiels, les systèmes utilisateur-payeur sont de plus en plus populaires partout en Amérique du Nord. Les sites d'enfouissement peuvent demander une redevance pour les déchets commerciaux.

Amendes (modéré)

Pour être efficaces, les lois doivent être appliquées en tout temps et les sanctions doivent être assez élevées pour décourager les infractions. Les lois sont créées afin d'atteindre d'importants objectifs politiques. Un manquement à l'application de ces lois mine le respect de celles-ci et encourage les infractions ultérieures.

Afin de mieux respecter les objectifs de la loi, les pouvoirs publics locaux peuvent investir davantage dans les moyens de l'appliquer. Cela permet d'accroître la sûreté et la qualité de

vie des résidents, de diminuer les dépenses des pouvoirs publics locaux dans d'autres secteurs et d'augmenter les recettes tirées des amendes. Par exemple, en 2007, la Ville d'Edmonton a réaffecté 38,6 millions de dollars en recettes tirées des amendes et a alloué moins d'un tiers de cette somme (12,4 millions de dollars) à l'application des règlements municipaux.³⁴ La hausse des amendes permet d'obtenir les mêmes résultats à des coûts encore plus bas (s'il y a une application adéquate de la loi).

La principale motivation de l'application de la loi et de la fixation du montant des amendes devrait être d'atteindre les buts politiques sous-jacents à la loi (par exemple, la santé ou la sécurité publique).

Frais, taxes et prélèvements spéciaux (facile)

Un large éventail de frais et taxes intrinsèques peuvent être prélevés dans le but d'encourager les améliorations environnementales. Par exemple, en faisant payer pour les émissions de polluants dans leur système d'égout, les pouvoirs publics locaux peuvent inciter les entreprises à rendre leurs procédés industriels plus propres. De la même façon, le système utilisateur-payeur et la mise en place d'une redevance pour les sites d'enfouissement peuvent être utilisés pour recouvrir les coûts de la collecte, du transfert, du transport et de l'enfouissement des déchets, de même que pour réduire les coûts financiers et environnementaux de la gestion des déchets à long terme. Enfin, une « taxe spéciale sur le développement de nouveaux terrains ou sur la conversion de terres agricoles en terrains à d'autres fins »³⁵ peut favoriser la remise en valeur et la densification sur les friches industrielles.

Le principal avantage de ces frais et taxes est qu'ils peuvent être ciblés dans leur application, réduisant ainsi les dommages causés à l'environnement au coût le plus bas pour les citoyens. L'adoption d'une politique du conseil municipal sur les frais et taxes (et les subventions) peut guider de telles mesures de sorte qu'elles permettent d'atteindre les objectifs environnementaux de manière rentable et progressive.

Avec les frais et taxes (et les subventions) intrinsèques, il n'y a aucune limite aux domaines où la REP peut être employée pour protéger et améliorer l'environnement. Les enjeux principaux font en sorte que les gouvernements provinciaux et territoriaux se dotent des lois permettant aux municipalités d'agir et de s'assurer un appui suffisant de la population en faveur de leurs initiatives.

2.2.5 Pouvoirs des administrations locales

Étendre les pouvoirs des administrations locales (difficile)

Les pouvoirs publics locaux ont déjà l'autorité de mettre en œuvre bon nombre d'outils de la REP décrits dans le présent document. Pour d'autres outils, par contre, tout dépend de l'emplacement de la collectivité et de l'outil lui-même. Les pouvoirs des administrations locales varient selon les provinces et les territoires. Contrairement aux autres paliers de pouvoirs publics, les municipalités n'ont pas de statut indépendant dans la Constitution

canadienne. Elles sont des personnes morales des gouvernements provinciaux et territoriaux; c'est pourquoi leurs compétences reposent sur les lois provinciales et territoriales plutôt que sur la Constitution.

La plupart des compétences des pouvoirs publics locaux se trouvent dans les lois d'application générale régissant les règlements municipaux, comme la *Loi sur les municipalités* de l'Ontario³⁶, la loi sur l'administration municipale de l'Alberta³⁷ et la loi sur les administrations locales de la Colombie-Britannique³⁸. Certaines administrations locales sont sujettes à des lois spéciales, comme la charte de Vancouver³⁹ ou celle de Winnipeg⁴⁰. Des centaines d'autres lois et règlements accordent d'autres compétences aux municipalités.⁴¹ Ces lois, qui comportent des centaines d'articles, indiquent et limitent les compétences des administrations locales en matière d'impôts fonciers, de frais et de prélèvements, entre autres.

Ces dernières années, les tribunaux ont étudié les compétences des pouvoirs publics locaux en matière de protection de l'environnement. La décision de la Cour suprême du Canada, en 2001, concernant les règlements sur les pesticides dans la ville de Hudson, au Québec, était particulièrement importante. Après avoir étudié cette affaire et d'autres cas, la Cour d'appel de l'Ontario (le plus haut tribunal de la province) a conclu qu'en l'absence d'une loi stipulant expressément le contraire,

« la jurisprudence de la Cour suprême du Canada énonce clairement que les compétences municipales, y compris les compétences générales en matière de bien-être, doivent être interprétées de bonne foi et largement dans leur contexte et leurs limites législatives, afin de respecter les intérêts légitimes de la municipalité et de ses habitants » [traduction]^{42 43}.

Il semble donc que là où une action ou un règlement municipal est remis en question devant les tribunaux, ceux-ci doivent être interprétés de bonne foi. Toutefois, le pouvoir de prélever des impôts a été interprété de manière stricte par les tribunaux et c'est pourquoi bon nombre d'outils de la REP doivent pouvoir reposer fermement sur les lois provinciales.

On a souvent affirmé que les pouvoirs publics locaux au Canada sont plutôt limités par les lois provinciales dans leur compétence de prélever des taxes ou d'amasser des fonds. La Fédération canadienne des municipalités a demandé aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'adopter une loi qui accorderait aux municipalités « les compétences appropriées, ainsi que les ressources financières et légales d'assurer de bons pouvoirs publics et de bons services, afin de répondre aux besoins actuels et futurs de la collectivité »⁴⁴.

En outre, les Canadiens reconnaissent que les pouvoirs publics doivent avoir accès à un large éventail de sources de revenus. Un récent sondage d'opinion publique indique que 80 % des Canadiens croient que « les gouvernements municipaux doivent avoir un meilleur accès à d'autres moyens de produire des recettes en plus des taxes foncières »⁴⁵.

Étendre la capacité du gouvernement (difficile)

Les provinces et territoires disposent de différents outils pour étendre la capacité des pouvoirs publics locaux. Par exemple, ils peuvent augmenter les transferts et les subventions aux administrations municipales et rendre ces transferts et subventions inconditionnels, réguliers et permanents. Ils peuvent également convenir d'allouer une partie des recettes provenant de sources « élastiques », comme l'impôt sur le revenu et la taxe sur l'essence (comme nous l'avons souligné précédemment, c'est déjà le cas dans certaines provinces). L'appui en faveur des transferts est plus fort lorsqu'il est question de donner des chances égales à toutes les collectivités, qu'elles soient « riches » ou « pauvres », ou que des frais sont imposés aux pouvoirs publics locaux par les gouvernements provinciaux ou territoriaux.

Toutefois, il ne serait pas brillant de la part des pouvoirs publics locaux de mettre tous leurs espoirs fiscaux sur la générosité des autres paliers de gouvernement. Les dirigeants provinciaux et territoriaux ont leurs propres priorités, qui ne correspondent pas nécessairement à celles des collectivités. Les subventions souhaitées peuvent disparaître d'un jour à l'autre lorsque les priorités changent ou lorsque les déficits se creusent, et même les engagements « permanents » de financement peuvent être annulés par les bailleurs de fonds.

Enfin, l'opinion publique estime que les pouvoirs publics devraient amasser leurs propres recettes. À notre époque, on exige de plus en plus de transparence et de reddition de comptes, mais il y en a de moins en moins en raison des transferts fiscaux entre les paliers de gouvernement. Toutefois, les deux sont accrues lorsque le gouvernement qui affecte les fonds est aussi celui qui les augmente.

Les lois provinciales et territoriales

Comme nous l'avons souligné précédemment, la possibilité pour les pouvoirs publics locaux de mettre en place les outils de la REP dépend à la fois de la province ou du territoire où se trouve la collectivité et des outils qu'ils souhaitent mettre en œuvre. À l'heure actuelle, certaines lacunes dans les lois provinciales et territoriales qui déterminent les pouvoirs municipaux rendent difficile, voire impossible, la mise en œuvre de certains outils de la REP pour des collectivités.

En raison de la panoplie d'outils de la REP et des centaines de dispositions législatives établissant les pouvoirs municipaux, il serait impossible de dresser la liste de tous les changements possibles⁴⁶ nécessaires pour les pouvoirs publics locaux dans chaque province et territoire du Canada. Il existe toutefois quelques domaines prioritaires communs où les lois provinciales et territoriales devraient être renforcées pour s'assurer que les municipalités ont l'autorité de mettre en œuvre certains outils :

1. Droits d'aménagement

Les lois provinciales et territoriales doivent donner à tous les pouvoirs publics locaux la possibilité de prélever des droits d'aménagement couvrant la totalité des coûts directs et indirects des nouveaux développements. Les droits d'aménagement doivent également inclure les coûts environnementaux.

2. Coût du transport

Tous les pouvoirs publics locaux doivent avoir la possibilité de mettre en œuvre l'ensemble des options d'établissement des coûts du transport, dont une taxe locale sur l'essence, la fixation du prix du stationnement et des routes, et les frais facturés pour l'utilisation des véhicules selon le kilométrage.

3. Ajustement aux impôts sur les biens fonciers

Tous les pouvoirs publics locaux doivent avoir la possibilité de :

- prélever des impôts différentiels selon les catégories de propriété et d'établir les catégories de propriété en se basant sur les facteurs qui ont une incidence sur l'environnement (par exemple, l'expansion anarchique par rapport à la densité et la demande de transport);
- prélever des impôts sur la valeur des terrains qui surpassent le coût des améliorations.

4. Financement des améliorations

Tous les pouvoirs publics locaux doivent avoir la possibilité de soutenir les améliorations à la viabilité locale grâce au financement par de nouvelles taxes foncières.

5. « Clause omnibus » : des frais, des taxes et des subventions ciblés

Pour relever les défis imprévisibles, tous les pouvoirs publics locaux doivent avoir la possibilité largement définie et générale de prélever des droits et des taxes sur des activités ou produits particuliers pouvant nuire à l'environnement, et de subventionner ceux qui présentent un avantage pour l'environnement.

Certaines lois provinciales (en Saskatchewan, en Alberta et en Ontario, par exemple) accordent aux municipalités les mêmes pouvoirs que ceux que possède une « personne physique » et leur donnent la possibilité d'exercer leur pouvoir discrétionnaire de façon générale au moyen d'une panoplie de compétences (par opposition à un nombre de pouvoirs explicites, comme c'est le cas dans les autres provinces). Les lois municipales de la Nouvelle-Écosse accordent des compétences importantes aux conseils municipaux en matière de rédaction de règlements municipaux, de manière à accroître leur capacité de résoudre les problèmes présents et futurs. Ces lois prévoient des « compétences omnibus permettant de rédiger des règlements en matière de "santé, bien-être, sécurité et protection des citoyens" et de "sécurité et protection des biens" »⁴⁷.

Il s'agit d'un principe de base du fédéralisme canadien : les gouvernements provinciaux et territoriaux doivent avoir la possibilité d'offrir un nombre adéquat de programmes et de services publics d'un bout à l'autre du Canada. À la lumière de ce principe sous-jacent, il serait difficile de soutenir que les pouvoirs publics locaux du pays ne devraient pas avoir la capacité fiscale d'offrir leurs propres programmes et services, peu importe dans quelle province ou quel territoire ils sont situés.

2.3 Établir des partenariats axés sur la REP

Établir des partenariats axés sur la REP

Chaque fois qu'une municipalité apporte un changement important, certains en bénéficient plus que d'autres. Plus la décision est difficile à prendre et plus le changement est profond, plus il y a de possibilités de réactions défavorables de la part de la population et d'interférence de personnes ayant un intérêt direct. Grâce à la communication et à la sensibilisation dès le départ au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique, le changement peut être bien accueilli par les contribuables. La détermination, en début de projet, de ceux qui seront les plus touchés par le changement et leur participation à la conception et à la mise en œuvre du projet aideront à assurer la réussite de l'initiative. Le reste du présent chapitre porte sur les stratégies et les techniques visant à acquérir le soutien des électeurs pour la mise en place des outils de la REP.

Dans l'étude de ces méthodes visant à susciter l'appui des électeurs, il est important de tenir compte de l'échelle. Les réformes environnementales des prix en profondeur, dans tous les postes budgétaires, ou les réformes instaurées dans des domaines politiques particulièrement sensibles, peuvent justifier tous les efforts de communication et l'engagement des parties intéressées. Les initiatives à petite échelle seront peut-être plus fructueuses si elles sont traitées plus simplement.

2.3.1 Des stratégies de communication proactives

Une stratégie de sensibilisation et de communication, conçue pour lancer le processus de discussion, devrait comporter les éléments suivants :

- définir clairement les raisons et les objectifs de l'initiative et les exprimer en termes de valeurs publiques et de principes importants et largement partagés;
- déterminer comment tout changement éventuel toucherait et appuierait les objectifs et initiatives environnementaux existants;
- cibler les changements proposés et les domaines touchés par ces changements (secteurs, ménages, etc.);
- fournir à la population des renseignements clairs et accessibles sur la REP;

- expliquer aux représentants des médias (par exemple, les comités éditoriaux et les journalistes pertinents) le but de l’initiative;
- inviter les parties intéressées et autres intervenants à prendre part à la discussion entourant l’initiative proposée s’ils ne le font pas déjà;
- au besoin, établir toute forme de compensation offerte;
- être prêt à ce que le conflit prenne de l’ampleur si les médias considèrent que l’initiative est un sujet de controverse.

2.3.2 Stratégies visant l’engagement des parties intéressées

Il est rarement possible de plaire à tout le monde avec une nouvelle initiative politique. Une élaboration intelligente des outils peut atténuer la résistance au changement, mais une certaine opposition est inévitable. Un élément clé de la mise en œuvre réussie des politiques de REP est de bien exprimer les grands objectifs d’intérêt public servis par l’initiative de REP. Un des thèmes importants est le désir inhérent d’équité pour les contribuables. L’engagement d’atteindre l’équité par l’établissement de prix tenant compte de l’impact environnemental sur la collectivité est essentiel à l’acceptation générale. Rester concentré sur l’équité pour les contribuables ordinaires qui veulent protéger et améliorer l’environnement, et avoir de votre côté plusieurs défenseurs respectés vous permettra de susciter l’intérêt pour le changement.

La liste des parties intéressées en lien avec les politiques de REP à l’échelle locale peut être longue et sera unique à chaque situation, collectivité ou enjeu. Les outils politiques constitueront une grande motivation pour certains, alors qu’ils n’intéresseront que vaguement la majorité des résidents qui en bénéficieront. Il faudra accorder des efforts particuliers à toute proposition de changement, et à la motivation derrière le leadership dont vous ferez preuve au sein de votre collectivité.

Les initiatives de REP seront perçues différemment par chaque partie intéressée selon l’effet attendu sur leur vie et leurs entreprises. Il est important de comprendre ces différents points de vue pour concevoir, raffiner et mettre en œuvre avec succès une initiative fiscale efficace.

Sensibilisation de la population, engagement et renforcement des capacités

La plupart des gens ont tendance à prendre part aux processus publics seulement lorsqu’ils se sentent menacés. Il est beaucoup plus rare de voir ceux qui profiteront d’une mesure motivés à s’engager pleinement dans un débat. Bon nombre d’entre eux ne connaîtront peut-être jamais l’existence de cette initiative, il est donc important d’informer la population grâce à des assemblées publiques et à des campagnes d’information avant que les gens qui ont des intérêts directs dressent une image défavorable du changement à venir.

La REP peut être un sujet complexe touchant l'économie, la politique environnementale et la politique fiscale. La mise en œuvre d'une stratégie de communication proactive est une étape essentielle pour susciter la compréhension et le soutien de la collectivité.

Les défenseurs qui peuvent communiquer efficacement avec la population, décortiquer les enjeux et les présenter de manière à engager les résidants (qui sont occupés avec leur propre vie) constituent la clé de la réussite. Il doit y avoir des spécialistes dans un éventail d'organisations, dont les pouvoirs publics locaux, les associations d'entreprises et les médias. Plus il y a de spécialistes de toute sorte, plus il sera facile d'élaborer des solutions créatives et pragmatiques.

Allier les priorités politiques et les parties intéressées

L'objectif des politiques de REP est de fournir des mesures incitatives et des moyens dissuasifs afin que les investissements prévus et les activités entreprises soient plus favorables à la durabilité environnementale. Pour atteindre des objectifs environnementaux appréciables, ces mesures incitatives et moyens dissuasifs doivent souvent être d'une grande ampleur. Les gens qui travaillent à la question pragmatique de la mise en œuvre sont habituellement ceux qui comprennent le mieux les liens entre les politiques et les parties intéressées. Il est essentiel de bien comprendre quel intervenant dans une collectivité sera touché par l'outil de la REP proposé. Un processus public visant à intégrer ces personnes dans l'élaboration des politiques constitue un élément important.

Certaines parties intéressées consultées dans le dossier d'une initiative de REP ne remettront pas en question la raison du changement; souvent, les problèmes étudiés sont plus qu'évidents. Par contre, elles se pencheront sur les détails de la mise en œuvre et sur la question de l'équité. Il est important que la révision de la politique fiscale et le processus de consultation permettent aux principaux intervenants d'apporter des ajouts et des modifications utiles aux politiques proposées. Cela peut se faire dans le cadre de réunions spéciales ou officielles où différents intérêts, comme les conseils consultatifs multilatéraux pourront se prononcer.

2.3.3 Créer des coalitions régionales

La mise en œuvre de certains changements de politique concernant la REP peut s'avérer difficile en raison de la concurrence entre les pouvoirs publics locaux. Par exemple, une municipalité peut ne pas vouloir toucher aux impôts fonciers, mais s'orienter plutôt vers des frais aux utilisateurs pour les routes payantes. La population peut s'opposer à la mise en œuvre de tels changements sous prétexte qu'ils feraient fuir les entreprises de la collectivité. De telles perceptions ne tiennent pas compte des preuves concluantes; peut-être la réduction des impôts fonciers attirera-t-elle plus d'entreprises et d'habitants que les stations de péage ne risquent d'en éloigner. Une manière de calmer ces préoccupations serait de les traiter à l'échelle régionale.

Les structures de gouvernance régionales peuvent adopter différentes formes : une entente ponctuelle entre les pouvoirs publics locaux, l'adoption d'une législation ou la prise d'un engagement de la part du gouvernement provincial ou territorial visant à régler des questions difficiles, ou bien un organisme décisionnaire régional qui complète ou remplace les pouvoirs publics locaux. La meilleure forme de gouvernance régionale variera d'un cas à l'autre, en fonction de la situation locale.

Les pouvoirs publics locaux et les structures de gouvernance peuvent faire plus que simplement atténuer le problème de la concurrence fiscale. Ils peuvent aussi prendre les devants en établissant des objectifs environnementaux plus grands, en créant de nouvelles politiques et en trouvant des synergies dans leur région. Certes, obtenir un consensus régional en matière d'initiatives globales de REP prend du temps, mais lancer le processus et créer un sentiment d'effort commun peuvent représenter un grand pas dans la bonne direction.

2.3.4 Commencer par le début

La planification du passage à un modèle de financement juste et durable du point de vue de l'environnement pour les services locaux peut se faire rapidement en dressant la liste des outils appropriés pour une collectivité et l'ordre dans lequel ces outils seront mis en œuvre. La liste suivante présente des outils « de départ » pour la REP qui constituent un bon début pour les pouvoirs publics locaux. Vient ensuite un ensemble d'outils plus poussés pouvant être appropriés lorsque le soutien local en faveur de la REP a été obtenu.

A. Trousse de départ de la REP

- Une réduction ou une exemption d'impôt peut être accordée pour une période donnée aux propriétaires de certaines friches industrielles pour en encourager la décontamination et la revitalisation.
- La mise en œuvre d'une taxe locale sur l'immatriculation des véhicules basée sur la distance parcourue, le poids du véhicule, la taille du moteur ou d'autres caractéristiques aiderait à s'assurer que les conducteurs paient pour les services de transport qu'ils utilisent.
- Différentes mesures incitatives peuvent être offertes, comme des exemptions, des rabais ou des taux préférentiels pour les exploitations ou les immeubles qui utilisent des technologies alternatives, comme des véhicules électriques ou à hydrogène.
- Adopter le minutage et instaurer un système d'établissement des coûts pour l'eau et les débordements d'eaux usées, pour les utilisateurs industriels et résidentiels, afin d'inciter les utilisateurs à économiser l'eau.
- Faire passer les redevances associées à la gestion de l'eau des impôts fonciers à des frais sur les débordements d'eaux usées afin d'encourager les citoyens et les entreprises à réduire la quantité d'eaux usées.
- Offrir des subventions pour les systèmes de compostage qui réduisent les besoins en collecte d'ordures.
- Verser des subventions ou autres mesures incitatives aux entreprises et aux ménages qui investissent dans les rénovations visant à réduire la consommation de mazout et d'électricité.
- Élaborer des outils de REP visant à offrir des taux minimaux ou progressifs, par exemple, des bas prix pour une faible utilisation de biens et services essentiels (comme l'adduction en eau) et des taux élevés pour une forte utilisation.

B. Trousse d'outils avancée

- Remplacer la taxe d'amélioration par une taxe sur la valeur du terrain dans les impôts fonciers pour encourager la revitalisation des friches industrielles et des terrains intercalaires, de même que la transformation de parcs de stationnement afin de mieux utiliser l'espace dans les zones centrales.
- Des primes peuvent être octroyées pour la revitalisation de sites à proximité de stations de transport en commun.
- (Dans les grandes villes,) instaurer des frais de congestion pour les déplacements dans les zones de grande circulation de la ville;
- Facturer à l'unité la consommation d'énergie afin d'inciter l'établissement de systèmes éco-industriels.
- Accorder des primes de densité, des réductions de droits d'aménagement ou autres mesures incitatives financières aux propriétaires d'immeubles qui atteignent un certain niveau de rendement sur une échelle donnée d'efficacité énergétique.

Partie 3 : Autres ressources (en anglais, pour la plupart)

3.1 Documents généraux

Agence européenne pour l'environnement, « EEA Technical report 8/2005: Market-based instruments for environmental policy in Europe » (EEA, 26 janvier 2006), http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2005_8/en, consulté le 11 mai 2010.

Institut Pembina, « Fiscally Green » <http://www.fiscallygreen.ca/>, consulté le 30 novembre 2008.

A. Durning et Y. Bauman, *Tax Shifting* (Institut Sightline, 1998), <http://www.sightline.org/publications/books/tax-shift/tax>, consulté le 11 mai 2010.

R. Stavins, « Experience with Market-based Environmental Policy Instruments » (RFF Novembre 2001), <http://www.rff.org/documents/RFF-DP-01-58.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

E. Slack, « What Roles, Responsibilities, and Financial Tools for Local Governments? A Presentation to the Round Table on Renewing Local Governance in Atlantic Canada » (Université de Toronto, 9 juin 2008), http://www.afmnb.org/images/mme_enid_slack_presentation_june_9_2008.pdf, consulté le 11 mai 2010.

E. Slack, « Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth » (Institut C.D. Howe, février 2002), pp. 21-22, http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_160.pdf, consulté le 11 mai 2010.

3.2 Santé

Capital Health, « Annual Report of the Medical Officer of Health: How Healthy Are We? Urban Sprawl and Population Health », pp. 44-54 (Septembre 2008), http://www.capitalhealth.ca/NR/rdonlyres/eh7j7btfcjo2qkivt76exw6pkzw4piwk3w4bxhwuq3adbyjczmbx3fvb4xlnte5a6g4ns2lodps4zdo5m6fvidttsf/MOH+Report_2007.pdf, consulté le 11 mai 2010.

R. Bray, C. Vakil et D. Elliott, « Report on Public Health and Urban Sprawl in Ontario: A Review of the Pertinent Literature » (Ontario College of Family Physicians, janvier 2005), <http://www.ocfp.on.ca/local/files/Communications/Current%20Issues/Urban%20Sprawl-Jan-05.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

3.3 Coûts et financement

E. Slack, « Tools to Affect Land Use Decisions, a presentation to the Leading Edge 2006 Conference, Niagara Escarpment Commission » (Institute on Municipal Finance and Governance, Université de Toronto, 5 octobre 2006),
<http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/Tools%20to%20Affect%20Land%20Use%20Decisions%20Leading%20Edge%202006.ppt>, consulté le 11 mai 2010.

J. Diamond, « Now is the time to reshape our cities » (*Globe and Mail*, 28 novembre 2008),
<http://www.theglobeandmail.com/servlet/story/LAC.20081127.COSPRAWL27/TPStory/?query=jack+diamond>, consulté le 28 novembre 2008.

Fédération canadienne des municipalités, « Le défi fiscal municipal par les chiffres », <http://www.fcm.ca//CMFiles/sfiscalbalance-f1QBT-4172008-3471.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Fédération canadienne des municipalités, « Le déficit des infrastructures municipales », <http://www.fcm.ca//CMFiles/sinfrastructure1PFA-4172008-7676.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, « Outils financiers en matière de planification et d'aménagement à la portée des municipalités » (été 2000), <http://www.mah.gov.on.ca/Asset3174.aspx>, consulté le 11 mai 2010.

C. G. Vander Ploeg, « Delivering the Goods: Infrastructure and Alternative Revenue Sources for the City of Edmonton » (Canada West Foundation, juin 2008),
http://www.cwf.ca/V2/files/Delivering_goods.pdf, consulté le 11 mai 2010.

Ville de Calgary, « User Fees and Subsidies Council Policy » Principle 1: Benefits Principle (avril 2008), http://www.calgary.ca/docgallery/bu/cityclerks/council_policies/fcs013.pdf, consulté le 11 mai 2010.

Ministère des Affaires municipales et du logement de l'Ontario, « Financement équivalant à de nouveaux impôts fonciers » (printemps 2003),
<http://www.mah.gov.on.ca/Asset3095.aspx>, consulté le 11 mai 2010.

3.4 Outils financiers

Ville d'Edmonton, Energy Management Revolving Fund,
<http://www.gov.edmonton.ab.ca/environmental/policies/energy-management-revolving-fu.aspx> consulté le 11 mai 2010.

Environnement Canada, « Rapport 2008 sur la tarification municipale de l'eau : Tarification municipale de l'eau », http://www.ec.gc.ca/WATER/en/manage/data/e_MUP2008.htm, consulté le 11 mai 2010.

D. Dewees, « Pricing Municipal Services: The Economics of User Fees » (*Revue fiscale canadienne*, 2002, vol. 50, n° 2), p. 595.

J. Gibbons, « Tax Shift: Eliminating Subsidies and Moving to Full Cost Electricity Pricing » (OCAA, 3 mars 2008), <http://www.cleanairalliance.org/files/active/0/taxshift.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Ville de Calgary, « Broken Windows Theory », http://www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_0_784_203_0_43/http%3B/content.calgary.ca/CCA/City+Hall/Business+Units/Animal+and+Bylaw+Services/Bylaw+Services/New+or+Updated+Bylaws/Community+Standards/Broken+Windows+Theory/Broken+Windows+Theory.htm, consulté le 10 décembre 2008.

Victoria Transport Policy Institute, « Online TDM Encyclopedia: Smart Tax Policies », http://www.vtpi.org/tdm/tdm95.htm#_Toc120587091, consulté le 11 mai 2010.

Ville de Calgary, « User Fees and Subsidies Council Policy » (avril 2008), http://www.calgary.ca/docgallery/bu/cityclerks/council_policies/fcs013.pdf, consulté le 11 mai 2010.

3.5 Croissance intelligente

R. Tomalty et D. Alexander, « Rapport sur la croissance intelligente au Canada » (Société canadienne d'hypothèques et de logement, décembre 2005), <http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/64932.pdf?fr=1275512125977>, consulté le 11 mai 2010.

R. Tomalty, « Innovative Infrastructure Financing Mechanisms for Smart Growth » (SmartGrowth BC, décembre 2007), <http://www.smartgrowth.bc.ca/Portals/0/Downloads/sgbc-infrastructure-report-web.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

W. Oates et R. Schwab, « The Impact of Urban Land Taxation: The Pittsburgh Experience » (novembre 1996), p. i, http://www.lincolninst.edu/subcenters/valuation_taxation/dl/oates_schwab.pdf, consulté le 6 décembre 2008.

J. Donnan, « Economic Implications and Consequences of Population Growth, Land Use Trends and Urban Sprawl in Southern Ontario » (Commissaire à l'environnement de l'Ontario, juin 2008), p. 62, <http://www.eco.on.ca/eng/index.php/pubs/eco->

publications/population-growth-land-use-trends-and-urban-sprawl-in-southern-ontario.php, consulté le 11 mai 2010.

3.6 Transport

Pour un exposé général sur la REP et les transports, consulter le document du Victoria Transport Policy Institute, « Evaluating Pricing Strategies: Factors to Consider when Evaluating TDM Strategies that Change Transportation Prices », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm70.htm>.

Victoria Transport Policy Institute, « Market Reforms: Comprehensive Transportation Market Reforms », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm29.htm>, consulté le 11 mai 2010.

P. Kennedy, « Pooled cars latest twist in condo marketing » (*Globe and Mail*, 7 avril 2003), <http://www.theglobeandmail.com/servlet/ArticleNews/TPStory/LAC/20030407/RWALL//?query=car-sharing>, consulté le 7 décembre 2008.

3.7 Outils axés sur les véhicules

Victoria Transport Policy Institute, « Fuel Taxes: Increasing Fuel Taxes and Fees », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm17.htm>, consulté le 11 mai 2010.

Fédération canadienne des municipalités, « Fiche d'information : Le fonds de la taxe fédérale sur l'essence : Protéger un investissement critique », <http://www.fcm.ca//CMFiles/sgastax-f1QBQ-4172008-1164.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

H. Kitchen, « Financing Public Transit and Transportation in the Greater Toronto Area and Hamilton: Future Initiatives » (Residential and Civil Construction Alliance of Ontario, janvier 2008), <http://www.rccao.com/news/files/RCCAOFinancingPublicTransitReport01-2008LR.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

H. Kitchen and E. Slack, « Special Study: New Finance Options for Municipal Governments » (*Revue fiscale canadienne*, 2003, vol. 51, n° 6), p. 2247, <http://www.ctf.ca/pdf/03ctjpdf/2003ctj6-kitchen.pdf>, consulté le 10 décembre 2008.

3.8 Coût du stationnement

Victoria Transport Policy Institute, « Online TDM Encyclopedia – Parking Pricing: Direct Charges for Using Parking Facilities », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm26.htm>, consulté le 11 mai 2010.

H. Kitchen, « Financing Public Transit and Transportation in the Greater Toronto Area and Hamilton: Future Initiatives » (Residential and Civil Construction Alliance of Ontario, janvier 2008) p. 35,
<http://www.rccao.com/news/files/RCCAOFinancingPublicTransitReport01-2008LR.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Transports Canada, « Urban Transportation Showcase Program: TransLink Parking Tax », <http://www.tc.gc.ca/Programs/Environment/utsp/translinkParkingTax.htm>.

3.9 Coût des routes

H. Kitchen, « Financing Public Transit and Transportation in the Greater Toronto Area and Hamilton: Future Initiatives » (Residential and Civil Construction Alliance of Ontario, janvier 2008), <http://www.rccao.com/news/files/RCCAOFinancingPublicTransitReport01-2008LR.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Maddison, Johansson et Pearce, *The True Costs of Road Transport* (Earthscan, 1996), <http://books.google.ca/books?id=dOyCDB-lztEC>, consulté le 11 mai 2010.

Victoria Transport Policy Institute, « Online TDM Encyclopedia, Road Pricing » (mis à jour le 22 juillet 2008), <http://www.vtpi.org/tdm/tdm35.htm>, consulté le 11 mai 2010.

F. Nix, « Alternative Road Financing Arrangements: Research conducted for the Canada Transportation Act Review » (Transports Canada, mars 2001), pp. 18-35,
<http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/CTARreview/CTARreview/english/reports/nix.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

D. Brown, G. Hoover, A. Howatson et J. Schulman, « Canada's Transportation Infrastructure Challenge: Strengthening the Foundations – Distance-based Pricing » (Conference Board du Canada, janvier 2005) p. 15, <http://sso.conferenceboard.ca/e-Library/temp/BoardWise2LFILICHCFAFAMFDDNCMLLOIP2008121105730/686-04%20Transportation%20Infrastructure%20RPT.pdf>, consulté le 10 décembre 2008.

Division des transports de la Ville de Londres, « About the Congestion Charge: Benefits », <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/6723.aspx>, consulté le 11 mai 2010.

Division des transports de la Ville de Londres, « Central London Congestion Charging: Impacts Monitoring, Sixth Annual Report » (juillet 2008), p. 1,
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/sixth-annual-impacts-monitoring-report-2008-07.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Transportation Alternatives, « Congestion Pricing: International Examples », <http://www.transalt.org/campaigns/congestion/international>, consulté le 11 mai 2010.

Victoria Transport Policy Institute, « Road Pricing: Congestion Pricing, Value Pricing, Toll Roads and HOT Lanes », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm35.htm>, consulté le 11 mai 2010.

A. Golden et N. Brender, « Sustainable Urban Transportation: A Winning Strategy for Canada » (Conference Board du Canada, mai 2007), p. 11, http://sso.conferenceboard.ca/e-Library/temp/BoardWise2LFILICHCFAFAMFDDNCML0IP200812110574/170-07%20CanadaProject-Sustainable%20Urban%20Transportation_WEB.pdf, consulté le 11 décembre 2008.

3.10 Coût des déchets

M. Kelleher, J. Robins et J. Dixie, « Taking Out the Trash: How To Allocate the Costs Fairly » (Institut C.D. Howe, juillet 2005), http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_213.pdf, consulté le 11 mai 2010.

S. Fournier, « City going after illegal dumpers: Managers monitoring worst areas to catch “criminals” in the act » (*Vancouver Province*, 2 octobre 2007), <http://www.canada.com/theprovince/news/story.html?id=40c00d28-4381-41ec-a55c-f677c3033afd&k=28267>, consulté le 11 mai 2010.

Ville de Toronto, « New Garbage and Blue Bins », <http://www.toronto.ca/target70/index.htm>, consulté le 11 mai 2010.

3.11 Immeubles verts et industrie

Consulter le Canadian Eco-industrial Network pour références : http://www.cein.ca/cein/resource_index.html, consulté le 11 mai 2010.

Conseil du bâtiment durable du Canada <http://www.cagbc.org/initiatives/linitiative/index.htm>, consulté le 11 mai 2010.

Ministry of Community Services de la Colombie-Britannique, « Revitalization Tax Exemptions – A Primer on the Provisions in the Community Charter » (janvier 2008), http://www.cd.gov.bc.ca/lgd/gov_structure/library/community_charter_revital_tax_exemptions.pdf, consulté le 11 mai 2010.

3.12 Districts en voie d'organisation

Un exposé sur les finances des districts en voie d'organisation et un lien vers le manuel des districts en voie d'organisation (*Improvement District Manual*) sont accessibles sur le site du

Ministry of Community and Rural Development, Local Government Department, de la Colombie-Britannique, « Improvement District Finance », http://www.cd.gov.bc.ca/lgd/improvement/improvement_finance.htm, consulté le 11 mai 2010.

E. Slack, « Approaches to Growth » (Ville de Calgary, janvier 2006), http://www.calgary.ca/docgallery/BU/planning/pdf/plan_it/approaches_to_growth_report.pdf, consulté le 11 mai 2010.

Ville de Kitchener, « Downtown Development: Incentive Programs », http://www.kitchener.ca/city_hall/departments/downtown/dt_incent.html, consulté le 11 mai 2010.

3.13 Coût du développement et primes de densité

Coriolis Consulting, « Do Development Cost Charges Encourage Smart Growth and High Performance Building Design? An Evaluation of Development Cost Charge Practices in British Columbia » (WCEL, septembre 2003), <http://www.wcel.org/wcelpub/2003/14083.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

E. Slack, « The Impact of Municipal Finance and Governance on Urban Sprawl » (Institute on Municipal Finance and Governance, Munk Centre, Université de Toronto, 25 septembre 2006), <http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/international%20joint%20commission%20paper%20Sep%202006.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Office of Housing and Construction Standards de la Colombie-Britannique, « Density Bonus Provisions of the Municipal Act – A Guide and Model Bylaw » (mars 1997), <http://www.housing.gov.bc.ca/housing/BONUSDN/>, consulté le 11 mai 2010.

3.14 Pouvoirs des administrations locales

D. Lidstone, « Évaluation des lois municipales des provinces et des territoires » (Fédération canadienne des municipalités, 20 avril 2004), <http://www.fcm.ca/Francais/View.asp?mp=532&x=806>, consulté le 11 mai 2010.

Directeur municipal, Ville de Toronto, « Comparison of powers and revenue sources of selected cities » (juin 2000, mis à jour octobre 2001), http://www.canadascities.ca/caoreport_062000.htm#5 et <http://www.toronto.ca/ourcity/citycharterrep1.pdf>, consultés le 11 mai 2010.

E. Slack et R. Bird, « Cities in Canadian Federalism » (*Policy Options*, décembre 2007 et janvier 2008) <http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/CitiesinCdnFederalism.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

C. Vander Ploeg, « Problematic Property Tax: Why the Property Tax Fails to Measure Up and What to Do About It » (Canada West Foundation, 26 novembre 2008), p. 57, <http://www.cwf.ca/V2/files/PROBLEMATIC.pdf> consulté le 11 mai 2010.

Fédération canadienne des municipalités, « Énoncé de politique sur les finances municipales et les accords intergouvernementaux » (mars 2008), p. 37, <http://www.fcm.ca//CMFiles/munfin-f1UYF-3262008-8285.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Fédération canadienne des municipalités, « Fiche d'information : Principaux résultats du sondage de la FCM et du Conseil stratégique » (FCM, 15 avril 2008), <http://www.fcm.ca//CMFiles/skeys-f1QDY-4172008-1976.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

« Le plus important sondage réalisé à ce jour sur les défis municipaux révèle que les Canadiens souhaitent des investissements fédéraux dans les villes et les collectivités » (FCM, 15 avril 2008), <http://www.fcm.ca/Francais/View.asp?mp=560&x=811>, consulté le 11 mai 2010.

R. Bird, « Do “Fiscal Restraints” Need to be Eased for Toronto? » (Institute on Municipal Finance and Governance, 21 février 2005) pp. 6-7, <http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/RichardBirdRemarks.pdf>, consulté le 11 mai 2010

H. Kitchen, « Financing Public Transit and Transportation in the Greater Toronto Area and Hamilton: Future Initiatives » (Residential and Civil Construction Alliance of Ontario, janvier 2008), pp. 54-55 et en général, <http://www.rccao.com/news/files/RCCAOFinancingPublicTransitReport01-2008LR.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

E. Slack et R. Bird, « Cities in Canadian Federalism » (*Policy Options*, décembre 2007 et janvier 2008), p. 76, <http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/CitiesinCdnFederalism.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

H. Kitchen et E. Slack, « Special Study: New Finance Options for Municipal Governments » (*Revue fiscale canadienne*, 2003, vol. 51, n° 6) pp. 2231-2233, <http://www.ctf.ca/pdf/03ctjpdf/2003ctj6-kitchen.pdf>, consulté le 10 décembre 2008.

3.15 Communication et engagement des parties intéressées

S. Walker et G. Couture, « Reassessing Taxes: Tax Shifting as a Planning Tool » (Manitoba Professional Planners Institute, septembre 2004), p. 3,

<http://www.mppi.mb.ca/documents/caseinpoint/2004/stephenwalker.pdf>, consulté le 11 mai 2010.

Commission environnementale du district régional de Cowichan Valley,
<http://www.12things.ca/12things/about.php>, consulté le 11 mai 2010.

Partie 4 : Notes

- ¹ <http://sustainableprosperity.ca/papers/smart-budget-background-paper-environmental-pricing-reform-local-governments>.
- ² E. Slack, « Tools to Affect Land Use Decisions, a presentation to the Leading Edge 2006 Conference, Niagara Escarpment Commission » (Institute on Municipal Finance and Governance, Université de Toronto, 5 octobre 2006), p. 8, <http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/pdf/Tools%20to%20Affect%20Land%20Use%20Decisions%20Leading%20Edge%202006.ppt>, consulté le 11 mai 2010.
- ³ E. Slack, « Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth » (Institut C.D. Howe, février 2002), p. 1, http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_160.pdf, consulté le 11 mai 2010. Pour obtenir une bonne explication de la manière dont les taxes foncières encouragent souvent l'expansion anarchique en gonflant artificiellement la valeur de conversion des terrains aux abords de la collectivité, consulter les pages 7 à 13.
- ⁴ Statistique Canada, *Le Quotidien*, 2 avril 2008, sur le Recensement de 2006 : <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/080402/dq080402a-fra.htm>, consulté le 11 mai 2010. Les données sur le covoiturage réfèrent aux passagers et non aux conducteurs.
- ⁵ Voir Partie 3 pour des références supplémentaires, particulièrement « Municipal Fiscal Imbalance across Canada » de Slack, à la diapositive 5.
- ⁶ Les usagers paient leur passage en argent à chaque déplacement, ce qui constitue un élément dissuasif plus efficace. Dans le cas des laissez-passer mensuels pour le transport en commun, les usagers décident de profiter du réseau pendant un mois entier de plus plutôt qu'un seul passage.
- ⁷ Le paiement annuel obligatoire des taxes sur les biens fonciers pour financer les infrastructures et services routiers n'est pas une décision au cas par cas (ni une décision en soi). Les taxes sur l'essence, outre le fait qu'elles ne couvrent pas même les coûts des routes, n'entrent pas en ligne de compte au moment de prendre la décision d'aller d'un endroit à l'autre.
- ⁸ Voir les références de la Partie 3, particulièrement « Delivering the Goods: Infrastructure and Alternative Revenue Sources for the City of Edmonton » de C.G. Vander Ploeg.
- ⁹ M. Kelleher, J. Robins et J. Dixie, « Taking Out the Trash: How To Allocate the Costs Fairly » (Institut C.D. Howe, juillet 2005) http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_213.pdf, consulté le 11 mai 2010.
- ¹⁰ Voir la Partie 3 pour obtenir des exemples.
- ¹¹ Certains grands émetteurs industriels sont engagés au sein de leur collectivité, mais ils sont habituellement réglementés par les hauts paliers de gouvernement.
- ¹² www.epcor.ca, www.enmax.com.
- ¹³ Voir la Partie 3 pour obtenir des références.
- ¹⁴ Fédération canadienne des municipalités, « Fiche d'information : Le défi fiscal municipal par les chiffres », <http://www.fcm.ca/CMFiles/sfiscalbalance-f1QBT-4172008-3471.pdf>, consulté le 11 mai 2010.
- ¹⁵ Fédération canadienne des municipalités, « Fiche d'information : Le déficit de l'infrastructure municipale », <http://www.fcm.ca/CMFiles/sinfrastructure-f1QCY-4172008-7940.pdf>, consulté le 11 mai 2010.
- ¹⁶ Voir la Partie 3 pour obtenir des références.
- ¹⁷ Ministère des Affaires municipales et du logement de l'Ontario, « Les outils financiers en matière de planification et d'aménagement à la portée des municipalités » (été 2000), p. 12, <http://www.mah.gov.on.ca/Asset3174.aspx>, consulté le 4 décembre 2008.
- ¹⁸ Voir W. Oates et R. Schwab, dans « The Impact of Urban Land Taxation: The Pittsburgh Experience », et R. Tomalty, « Innovative Infrastructure Financing Mechanisms for Smart Growth », cités dans les références de la Partie 3.
- ¹⁹ Un lien vers le manuel des districts en voie d'organisation (*Improvement District Manual*) est accessible à la Partie 3.
- ²⁰ P. Gombu, « Showdown looms in Halton » (*Toronto Star*, 20 novembre 2008), <http://www.thestar.com/news/gta/article/540177>, consulté le 11 mai 2010.
- ²¹ E. Slack, *op. cit.*, p. 16.
- ²² Droits établis à la Ville de Kitchener, « Development Charge Rates », http://www.kitchener.ca/city_hall/departments/devtech_services/building/app_fees.htm#rates, consulté le 11 mai 2010.
- ²³ Pour des prix comparatifs actuels, visiter le <http://www.aaroadwatch.ie/eupetrolprices/default.asp>, consulté le 11 mai 2010.

- ²⁴ Le gouvernement fédéral a décidé de verser de façon permanente une partie des recettes tirées de la taxe sur l'essence aux municipalités, mais sans clause d'indexation; les revenus issus d'une telle mesure seront érodés par l'inflation, comme le mentionne la Fédération canadienne des municipalités, dans « Fiche d'information : Le fonds de la taxe fédérale sur l'essence : Protéger un investissement critique », cité entre autres références à la Partie 3.
- ²⁵ H. Kitchen, « Financing Public Transit and Transportation in the Greater Toronto Area and Hamilton: Future Initiatives », cité dans les références à la Partie 3.
- ²⁶ H. Kitchen et E. Slack, « Special Study: New Finance Options for Municipal Governments ».
- ²⁷ Du site Transport for London, « About the Congestion Charge: Benefits », <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/6723.aspx>, consulté le 11 mai 2010.
- ²⁸ A. Golden et N. Brender, « Sustainable Urban Transportation: A Winning Strategy for Canada » (Conference Board du Canada, mai 2007), p. 11, http://sso.conferenceboard.ca/e-Library/temp/BoardWise2LFILICHCFAFMFDNCLMLOIP200812110574/170-07%20CanadaProject-Sustainable%20Urban%20Transportation_WEB.pdf, consulté le 11 décembre 2008.
- ²⁹ Victoria Transport Policy Institute, « Online TDM Encyclopedia – Distance-based Pricing », <http://www.vtpi.org/tdm/tdm10.htm>, consulté le 29 novembre 2008.
- ³⁰ Il y a 18,5 millions de véhicules légers (voitures, camionnettes, camions, VUS) immatriculés au Canada (Transports Canada, « Transportation in Canada 2007 – Table RO3: Provincial Light Vehicle Fleet Statistics, 2006 », <http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/anre2007/add/table-ro3.htm>, consulté le 30 novembre 2008) et 3 % de ces 18,5 millions équivaut à 550 000 véhicules.
- ³¹ Environnement Canada, « Rapport 2008 sur la tarification municipale de l'eau », <http://www.ec.gc.ca/eau-water/default.asp?lang=Fr&n=AE97B7F3-1>, consulté le 30 novembre 2008.
- ³² *Idem* note 31.
- ³³ J. Gibbons, « Tax Shift: Eliminating Subsidies and Moving to Full Cost Electricity Pricing », cité dans les outils financiers à la Partie 3 du présent document.
- ³⁴ Ville d'Edmonton, « 2007 Financial Results » (mai 2007), p. 4, http://www.edmonton.ca/city_government/documents/2007-Financial-Results.pdf, consulté le 11 mai 2010.
- ³⁵ Victoria Transport Policy Institute, « Online TDM Encyclopedia: Smart Tax Policies », http://www.vtpi.org/tdm/tdm95.htm#_Toc120587091, consulté le 11 mai 2010.
- ³⁶ S.O. 2001, c. 25, <http://www.canlii.org/on/laws/sta/2001c.25/20080821/whole.html>. Pour consulter un guide utile au sujet de cette loi importante, visiter le site du ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, « Loi de 2001 sur les municipalités », <http://www.mah.gov.on.ca/Page2356.aspx>.
- ³⁷ R.S.A. 2000, c. M-26, <http://www.canlii.org/ab/laws/sta/m-26/20080818/whole.html>.
- ³⁸ [RSBC 1996] Chapitre 323, http://www.qp.gov.bc.ca/statreg/stat/l/96323_00.htm.
- ³⁹ [SBC 1953] Chapitre 55, http://www.qp.gov.bc.ca/statreg/stat/V/vanch_00.htm.
- ⁴⁰ *Idem* note 39.
- ⁴¹ Voir la Partie 3 pour obtenir d'autres références, particulièrement D. Lidstone, « Assessment of the Municipal Acts of the Provinces and Territories ».
- ⁴² *Croplife Canada v. Toronto (City)*, (2005), 75 O.R. (3d) 357 (2005), 2005 CanLII 15709 (On C.A.), <http://www.canlii.org/en/on/onca/doc/2005/2005canlii15709/2005canlii15709.html>, consulté le 11 mai 2010.
- ⁴³ *United Taxi Drivers' Fellowship of Southern Alberta v. Calgary (City)*, [2004] 1 S.C.R. 485 2004 SCC 19 (CanLII) <http://www.canlii.org/en/ca/scc/doc/2004/2004scc19/2004scc19.html>, consulté le 11 mai 2010.
- ⁴⁴ Fédération canadienne des municipalités, « Énoncé de politique sur les finances municipales et les accords intergouvernementaux » (mars 2008), p. 37, <http://www.fcm.ca//CMFiles/munfin-f1UYF-3262008-8285.pdf>, consulté le 11 mai 2010.
- ⁴⁵ Fédération canadienne des municipalités, « Fiche d'information : Principaux résultats du sondage de la FCM et du Conseil stratégique » (FCM, 15 avril 2008), <http://www.fcm.ca//CMFiles/skeys-f1QDY-4172008-1976.pdf>, consulté le 11 mai 2010.
- ⁴⁶ La Prospérité durable peut aider à déterminer les changements précis nécessaires au cas pas cas.
- ⁴⁷ D. Lidstone, « Évaluation des lois municipales des provinces et des territoires » (Fédération canadienne des municipalités, 20 avril 2004), s.1.4, « Lois municipales », <http://www.fcm.ca/francais/View.asp?mp=532&x=806>, consulté le 11 mai 2010.