

# GUIDE POUR LES MUNICIPALITÉS

## S'adapter au climat par l'écofiscalité





## CRÉDITS

### **Me Axel Fournier**

Avocat

**Prévost Fortin D'Aoust s.e.n.c.r.l.**

### **Me Roxanne Tremblay**

Conseillère juridique, Service des affaires juridiques

**Union des municipalités du Québec (UMQ)**

## CONTACT

### **Charlotte Legault-Bélanger**

Conseillère aux politiques, Direction des politiques

**Union des municipalités du Québec (UMQ)**

[clegault@umq.qc.ca](mailto:clegault@umq.qc.ca)

## MOT DE M. MARTIN DAMPHOUSSE

C'est avec fierté que l'Union des municipalités du Québec vous présente le guide « *S'adapter au climat par l'écofiscalité* ».

Cet outil pratique vise à soutenir les municipalités dans l'utilisation stratégique de leurs leviers fiscaux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), s'adapter aux impacts des changements climatiques et renforcer leurs finances municipales.

En parfaite cohérence avec la vision stratégique de l'UMQ, qui place la lutte contre les changements climatiques au cœur de ses priorités, ce guide s'inscrit dans la continuité des solutions innovantes, des parcours de formation et des services d'accompagnement de la **Plateforme municipale pour le climat**.

Ce sont des actions concrètes avec des retombées durables pour votre milieu.

Je vous souhaite une excellente lecture.

### **Martin Damphousse**

Président de l'UMQ et maire de Varennes



## MOT DE M. GUILLAUME TREMBLAY

Le comité sur les changements climatiques de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ainsi que moi-même sommes fiers de vous présenter ce guide qui complète ceux portant sur l'adaptation par la réglementation et le verdissement.

Nous avons réuni des exemples concrets de mesures d'écofiscalité appliquées avec succès par des municipalités québécoises. Ce guide propose également des conseils pratiques pour faciliter la mise en œuvre de ces solutions, notamment un modèle de règlement sur la taxation des systèmes de chauffage au mazout. Cette approche, mobilisatrice et porteuse, permettra d'accélérer la transition énergétique de nos communautés.

Innover en matière de fiscalité est une étape essentielle vers la résilience de nos communautés et de nos générations futures.

Bonne lecture et bonne mise en action!

### **Guillaume Tremblay**

Président du comité sur les changements climatiques de l'UMQ et maire de Mascouche



# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>OUTILS D'AIDE À LA PRISE DE DÉCISION</b>	<b>2</b>
<b>DÉMYSTIFIER LES POUVOIRS D'ÉCOFISCALITÉ</b>	<b>6</b>
• <b>Pouvoir général de taxation</b>	<b>7</b>
• <b>Pouvoir général de redevances</b>	<b>8</b>
• <b>Tarification</b>	<b>9</b>
• <b>Règlement sur le pouvoir général de taxation</b>	<b>11</b>
<b>S'INSPIRER DE MESURES EXISTANTES</b>	<b>16</b>
• <b>Réduction des îlots de chaleur</b>	<b>17</b>
- Taxe sur le stationnement	17
- Taxe sur les surfaces minéralisées	18
• <b>Réduction de la consommation d'eau</b>	<b>19</b>
- Taxe sur les piscines	19
- Tarification de l'utilisation de l'eau potable	19
• <b>Réduction des gaz à effet de serre</b>	<b>21</b>
- Taxe sur les systèmes de chauffage au mazout	21
- Redevance sur l'urbanisation	21
- Tarification via vignette de stationnement	22
• <b>Réduction des déchets à la source</b>	<b>23</b>
- Tarification des matières résiduelles	23
- Redevance sur les contenants et produits à usage unique	24
• <b>Aménagement durable du territoire</b>	<b>25</b>
- Taxe sur l'utilisation du sol	25
- Taxe sur les logements vacants ou sous-utilisés	25
- Redevance au développement	26
• <b>Mobilité durable</b>	<b>30</b>
- Taxe sur l'immatriculation des véhicules	30
- Redevance sur le transport collectif	31
<b>CONCLUSION</b>	<b>34</b>
<b>ANNEXE</b>	<b>35</b>
- Modèle de règlement sur la taxation des systèmes de chauffage au mazout	
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>38</b>

# INTRODUCTION

Les municipalités québécoises sont aux premières loges des problèmes climatiques et environnementaux de notre époque : îlots de chaleur, pénuries d'eau, pollution de l'air et des sols, inondations, etc. Pourtant, et contrairement aux gouvernements du Québec et du Canada, elles ne peuvent pas faire de déficits pour éponger les dégâts ou investir à la hauteur des besoins.

Les municipalités sont également à la recherche de diversification de leurs sources de revenus pour mettre en œuvre de nouvelles mesures environnementales, tout en évitant l'augmentation des taxes foncières.

Dans ce contexte, l'écofiscalité apparaît comme un outil de prédilection permettant de financer la transition climatique locale, d'inciter la population et les entreprises à adopter ou à maintenir des comportements qui contribuent à lutter contre les changements climatiques et à adapter le territoire à ceux-ci.

Ces comportements sont divers et peuvent être reliés à la mobilité, à la consommation de l'eau potable, à la production de déchets ou encore à l'utilisation de l'espace. Les mesures d'écofiscalités qui suivent sont donc présentées en fonction des principaux objectifs climatiques et environnementaux auxquels elles contribuent. Il est à noter que cette nomenclature est à titre indicatif seulement, puisque certaines mesures peuvent viser plusieurs écobénéfices.

L'écofiscalité se résume à mettre en place des mesures fiscales qui tiennent compte des externalités environnementales. Nous pensons notamment à une taxe sur l'essence qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre.



# OUTILS D'AIDE À LA PRISE DE DÉCISION



## Commentaires préliminaires

Pour intégrer l'écofiscalité et maximiser les résultats sur le plan environnemental et climatique, les municipalités peuvent combiner plusieurs mesures autant de nature réglementaire, budgétaire que fiscale.

Par exemple, une taxation des espaces de stationnement sera davantage efficace sur le plan climatique si elle est accompagnée de mesures d'urbanisme qui permettent de développer ou redévelopper un terrain en réduisant la place de la voiture, mais aussi si des investissements sont réalisés dans la mobilité active et collective pour offrir des options de déplacement alternatives.

Il est donc recommandé que les mesures écofiscales décrites dans le présent guide ne soient pas développées de manière isolée, mais plutôt dans le cadre d'un plan global en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques. Par exemple, la taxe sur les systèmes de chauffage au mazout de la Ville de Laval découle directement de son Plan climat dont l'un des objectifs est de réduire de moitié, d'ici 2025, le nombre de chaudières au mazout sur le territoire lavallois<sup>1</sup>.

De la même manière, les mesures écofiscales doivent être cohérentes avec les documents de planification territoriale développés par les municipalités et soutenir leur mise en œuvre. À titre d'exemple, les orientations gouvernementales

en aménagement du territoire (OGAT) visent la consolidation des milieux de vie, notamment pour minimiser l'empiètement sur les milieux naturels et le territoire agricole. Ces objectifs se retrouvent dans les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les règlements d'urbanisme des municipalités. Les mesures écofiscales mises en place devraient permettre de soutenir la consolidation des milieux de vie. Pour respecter le principe d'utilisateur-payeur, l'équité et encourager la densification, une mesure fiscale pourrait être réfléchiée de manière à ce que les multilogements soient moins taxés que les maisons unifamiliales.

## Identification des besoins

Avant d'adopter des mesures écofiscales, nous recommandons aux municipalités d'identifier en amont les problèmes climatiques et les enjeux environnementaux présents sur leur territoire dans le but de broser un portrait de la situation.

Pour y parvenir, il peut être recommandé d'échanger avec les municipalités avoisinantes ou encore avec la municipalité régionale de comté, considérant que les problèmes climatiques et les enjeux environnementaux n'ont généralement pas de frontières.

Une municipalité peut également utiliser les questions ci-dessous pour entamer une réflexion et une discussion :

### Identification des besoins en matière d'écofiscalité

Thématiques	Questions
<b>Problèmes climatiques et enjeux environnementaux</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quels sont les problèmes climatiques et les enjeux environnementaux auxquels la municipalité fait face ?</li><li>• Quels sont les principaux secteurs d'activités touchés par ces problèmes et enjeux ?</li><li>• Qui sont les principaux acteurs touchés par ces problèmes et enjeux ?</li></ul>
<b>Mesures en place</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quelles sont les mesures déjà en place par la municipalité pour répondre aux problèmes climatiques et aux enjeux environnementaux ?</li><li>• Est-ce que ces mesures doivent être adaptées aux changements climatiques ?</li></ul>
<b>Mesures à mettre en place</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quelles sont les adaptations aux changements climatiques à apporter au cours des prochaines années, notamment au niveau des infrastructures, des espaces verts, des sources d'énergie, etc.</li></ul>
<b>Modification des comportements</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quels sont les comportements bénéfiques pour l'environnement à maintenir dans la municipalité ?</li><li>• À l'inverse, quels sont les comportements nocifs pour l'environnement à changer au sein de la municipalité ?</li></ul>

L'identification des besoins aide à circonscrire les mesures écofiscales à adopter et à mettre en œuvre au sein de la municipalité.

## Acceptabilité sociale

Une fois les besoins bien identifiés, avant de mettre en place de nouvelles mesures d'écofiscalité, il convient de s'assurer de l'acceptabilité sociale des telles mesures auprès de tous les acteurs impliqués.

Une démarche d'acceptabilité sociale vise à faire participer les acteurs touchés de près ou de loin par une mesure écofiscale, au processus décisionnel. Ainsi, il est suggéré de mettre en place une démarche de participation publique en amont de l'adoption de nouvelles mesures écofiscales, notamment pour recueillir les commentaires et les propositions des différentes parties prenantes touchées par de telles mesures<sup>2</sup>.

## Communication hors pair

Par ailleurs l'annonce d'une nouvelle mesure d'écofiscalité doit être accompagnée d'une stratégie de communication qui vulgarise et met de l'avant ses objectifs et ses retombées pour la population de la municipalité. Toutefois, pour assurer son acceptabilité, les informations partagées doivent permettre aux parties prenantes de bien saisir non seulement les bénéfices collectifs qu'elle représente, mais aussi les enjeux qu'elle vise à résoudre. En ce sens, une bonne compréhension de la problématique climatique, des enjeux locaux et des besoins d'adaptation et de lutte contre les changements climatiques est indispensable.

De plus, pour renforcer l'adhésion à la mesure, il est crucial de clarifier l'utilisation des fonds générés et de présenter ses avantages, notamment en les comparant aux coûts de l'inaction. Par exemple, l'Institut climatique du Canada a établi que chaque dollar investi aujourd'hui dans l'adaptation aux changements climatiques permet d'économiser entre 13 et 15 dollars pour les générations futures<sup>3</sup>.

Enfin, une communication proactive, transparente, adaptée à chacun des groupes cibles et qui intègre leurs préoccupations, encouragera l'adhésion des citoyennes, des citoyens et des entreprises concernées, tout en facilitant l'implantation de la mesure.

## Mise en œuvre et suivi

Toute mesure écofiscale doit être accompagnée d'un plan d'action et de mesures de suivi afin d'atteindre les objectifs recherchés. Les mesures de suivi peuvent servir à améliorer une mesure écofiscale ou encore à en augmenter sa portée.

Par exemple, des rencontres de suivi peuvent être organisées avec les différentes parties prenantes touchées par une mesure écofiscale afin de recueillir les commentaires et les suggestions. Il est également suggéré de mettre en place des outils de suivi afin de mesurer les retombées d'une nouvelle mesure écofiscale.

Dans un même ordre d'idées, un projet pilote peut être testé pendant quelques mois afin d'évaluer les retombées d'une nouvelle mesure écofiscale avant de la rendre pérenne au sein de la municipalité.

## Revenus générés

Les revenus générés par des mesures écofiscales dépendront de plusieurs facteurs, notamment du montant qui sera exigé, du nombre d'unités qui seront assujetties à la mesure ainsi qu'aux autres paramètres qui pourraient être prévus telles que les exceptions à son application. Dans plusieurs cas, l'objectif principal des mesures ne sera pas nécessairement de générer des revenus supplémentaires, mais plutôt d'utiliser la fiscalité pour inciter certains comportements et pour en désinciter d'autres.

Il importe également de noter que plusieurs de ces mesures peuvent occasionner une importante réduction des dépenses, sans avoir un impact significatif en ce qui concerne les revenus générés. À titre d'exemple, la tarification des matières résiduelles entraîne une réduction de la quantité allant à l'enfouissement, ce qui permet une diminution des dépenses liées à leur gestion.

# TABLEAU QUI RÉSUME LES OUTILS D'AIDE À LA PRISE DE DÉCISIONS



## ÉTAPE 1 IDENTIFICATION DES BESOINS

### OBJECTIF

Circonscrire les mesures écofiscales adaptées aux besoins de la municipalité



## ÉTAPE 2 ACCEPTABILITÉ SOCIALE

### OBJECTIF

Faire participer les parties prenantes à la prise de décision et favoriser l'adhésion à la mesure écofiscale



## ÉTAPE 3 COMMUNICATION

### OBJECTIF

Comprendre les enjeux liés à la mesure écofiscale et ses retombées



## ÉTAPE 4 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

### OBJECTIF

Atteindre les objectifs recherchés et améliorer les modalités de la mesure écofiscale

# DÉMYSTIFIER LES POUVOIRS D'ÉCOFISCALITÉ



# POUVOIR GÉNÉRAL DE TAXATION

Depuis 2017, les municipalités québécoises bénéficient d'un pouvoir général de taxation prévu aux articles 500.1 et suivants de la *Loi sur les cités et villes* (« **L.C.V.** ») ou aux articles 1000.1 et suivants du *Code municipal* (« **C.M.** »). Ce pouvoir vise à diversifier les sources de revenus des municipalités et à renforcer l'autonomie municipale<sup>4</sup>.

D'entrée de jeu, il importe de rappeler que les municipalités peuvent exercer un pouvoir de taxation uniquement lorsqu'une loi provinciale les y autorise expressément. De plus, une taxe doit servir à des fins d'intérêt public.

Le pouvoir général de taxation se matérialise par l'adoption d'un règlement qui doit remplir toutes les conditions édictées au quatrième alinéa de l'article 500.1 de la L.C.V. ou de l'article 1000.1 du C.M. Ces conditions obligatoires se résument à (i) identifier l'objet de la taxe, (ii) le taux de la taxe et (iii) le mode de perception de la taxe, y compris la désignation des personnes autorisées à la percevoir.

Au-delà du contenu obligatoire, le règlement peut être complété par l'adoption d'autres conditions facultatives énumérées au cinquième alinéa de ces mêmes articles, comme par exemple, des pénalités en cas de contravention audit règlement.

## Pourquoi parler d'un pouvoir « général » de taxation ?

Le pouvoir général de taxation est formulé de manière ouverte pour s'appliquer aux situations non envisagées par le législateur et pour se distinguer du pouvoir d'imposer une taxe « spéciale ». En effet, il vise toutes les situations pour lesquelles il n'est pas spécifiquement interdit à une municipalité de taxer.

Pour bien appliquer le pouvoir général de taxation, il faut donc se référer à la liste des champs de taxation interdits de l'article 500.1 de la L.C.V. ou à l'article 1000.1 du C.M. Ces restrictions visent à exclure les champs de taxation déjà encadrés par le gouvernement provincial.

À la lecture de ces articles, on doit comprendre qu'il ne serait pas possible, par exemple, de taxer le conducteur d'une voiture qui circule sur un chemin public ou le matériel placé sous ou sur le chemin public telle une canalisation de gaz. Il ne serait pas non plus permis de taxer les carburants comme le mazout et l'essence<sup>5</sup>, les ressources naturelles comme les mines et la forêt ou encore l'énergie comme le gaz naturel et l'électricité.

À première vue, la liste semble longue et restrictive, mais en y regardant de plus près, les possibilités sont multiples !

Par exemple, il est possible de taxer les polluants puisqu'ils ne sont pas associés à la fourniture de biens et de services. Cela ouvre la porte à des taxes sur les différents rejets industriels dans l'eau, l'air et le sol. De plus, la Cour d'appel a reconnu la possibilité qu'une municipalité exonère certaines parties de son territoire de l'application d'une taxe directe<sup>6</sup>, ce qui pourrait permettre, par exemple, qu'une taxe favorisant la consolidation des milieux puisse être limitée au périmètre urbain. Plusieurs autres exemples sont exposés plus loin dans le guide.

## Taxe directe et indirecte : Quelle importance ?

Pour être jugée valide, la taxe issue du pouvoir doit être « directe ». Pour être qualifiée comme telle, il faut que la personne à qui la taxe est exigée soit directement celle qui va la payer.

S'il est attendu que la personne qui paye la taxe se fasse indemniser par une autre, la taxe devient indirecte<sup>7</sup>, et par conséquent, non valide. Par exemple, un prélèvement imposé à un promoteur qui entend développer un terrain pour le vendre a été jugé comme étant de nature indirecte et donc illégale<sup>8</sup>.

### Bon à savoir - Exemption pour l'État

Le pouvoir général de taxation ne permet pas à une municipalité de taxer l'État fédéral et provincial, leurs mandataires, de même que plusieurs types d'établissements de santé et d'éducation<sup>9</sup>. Cette exemption s'applique en vertu de la loi elle-même et il n'est pas nécessaire pour une municipalité de le préciser dans son règlement.

## Comment s'assurer d'être payé ?

Élément important, les municipalités doivent indiquer dans leur règlement le mode de perception de la taxe et désigner les personnes qui sont autorisées à percevoir la taxe, à titre de mandataires de la municipalité<sup>10</sup>. Il s'agit de l'une des conditions obligatoires à intégrer au règlement.

De plus, les municipalités peuvent prévoir dans leur règlement la mise en œuvre de mesures d'exécution si une taxe (incluant des intérêts, des frais ou une pénalité) n'est pas payée à échéance<sup>11</sup>. Il s'agit de l'une des conditions facultatives au règlement.

Les municipalités ont donc la possibilité de prévoir la saisie et la vente de biens<sup>12</sup>, et de créer dans leur règlement une priorité ou une hypothèque légale sur un immeuble ou un meuble en raison duquel la taxe est due<sup>13</sup>. Cela permet aux municipalités de s'assurer d'être payées en priorité sur ces taxes, de manière similaire à la taxe foncière régulière.

## Comment faire respecter la réglementation ?

Finalement, il est important de préciser que les municipalités qui adoptent un règlement en vertu de l'article 500.1 L.C.V. ou 1000.1 C.M. peuvent prévoir des pouvoirs de cotisation, de vérification, d'inspection et d'enquête<sup>14</sup>.

Dans un contexte où un règlement de taxation prévoit une forme d'autodéclaration, les municipalités devraient se donner le pouvoir d'inspecter tout immeuble et d'exiger tout document nécessaire à l'établissement d'une cotisation afin de maintenir l'intégrité du système. De cette façon, une municipalité pourra effectuer des vérifications ciblées afin de s'assurer que les informations transmises soient représentatives de la réalité.

# POUVOIR GÉNÉRAL DE REDEVANCES

Depuis 2017 également, les municipalités bénéficient d'un pouvoir général de redevances réglementaires prévu aux articles 500.6 et suivants L.C.V. et 1000.6 et suivants C.M. qui est directement inspiré de la jurisprudence de la Cour suprême du Canada<sup>15</sup>.

## Quelle est la différence entre une taxe et une redevance ?

Contrairement aux taxes, qui ont principalement pour but de prélever un revenu, les redevances réglementaires visent à financer un régime de réglementation<sup>16</sup>, ou encore à modifier ou à influencer des comportements<sup>17</sup> comme la réduction de la consommation de produits à usage unique.

Les revenus produits par une redevance doivent obligatoirement être versés dans un fonds destiné exclusivement à les recevoir et à contribuer au financement du régime réglementaire.

Pour exiger une redevance, la municipalité doit adopter un règlement qui doit respecter toutes les conditions énumérées aux articles 500.7 L.C.V. ou 1000.7 C.M. Le règlement doit donc :

- i. Identifier le régime de réglementation et ses objectifs;
- ii. Indiquer de qui est exigée la redevance ainsi que le territoire où elle s'applique;
- iii. Indiquer le montant de la redevance;
- iv. Constituer le fonds réservé et les fins pour lesquelles les sommes peuvent être utilisées;
- v. Indiquer le mode de perception de la redevance.

À titre facultatif, le règlement peut prévoir des frais de recouvrement et les frais pour provision insuffisante.

Ainsi, pour conclure en la présence de redevances réglementaires, il faut déterminer s'il existe un régime de réglementation connexe, puis se demander s'il est possible d'établir un lien entre le prélèvement et le régime lui-même<sup>18</sup>. Par exemple, il a été jugé que le Réseau express métropolitain s'inscrivait dans un régime de réglementation relativement au transport collectif et aux infrastructures publiques, de sorte qu'une redevance pouvait être imposée aux promoteurs immobiliers pour financer sa construction<sup>19</sup>.

### Quand utiliser le pouvoir général de redevances ?

L'outil qu'est la redevance réglementaire se révèle intéressant surtout dans un contexte où le prélèvement sous la forme d'une taxe directe n'est pas possible, et ce, notamment du fait qu'elle peut faire l'objet d'un désaveu par le gouvernement du Québec si elle entre en conflit ou fait double emploi avec un régime provincial<sup>20</sup> et que la démonstration du lien entre la redevance réglementaire et le régime de réglementation peut être exigée.

L'exemple de la redevance sur l'artificialisation des sols de la Ville de Laval, décrit plus bas, est un bon exemple de mesure qui ne peut voir le jour que dans le cadre d'une redevance réglementaire.

Cette mesure nécessitait un paiement obligatoire au moment de l'émission d'un permis, soit un prélèvement indirect uniquement autorisé dans un contexte de redevances réglementaires<sup>21</sup>.

Par ailleurs, même si une liste de champs de taxation interdits s'applique aux redevances réglementaires, celle-ci comporte moins d'éléments que celle pour le pouvoir général de taxation<sup>22</sup>. Le législateur permet notamment les redevances sur la fourniture de biens ou de services, sur l'utilisation d'un chemin public par une personne, de même que sur la présence (mais non la résidence) d'une personne sur son territoire<sup>23</sup>.

## TARIFICATION

Le pouvoir de tarification est prévu aux articles 244.1 et suivants de la *Loi sur la fiscalité municipale* (« **L.F.M.** »). La tarification existe sous sa forme actuelle depuis les années 1980 dans la législation municipale et a donc fait l'objet d'un important corpus jurisprudentiel.

### Pourquoi utiliser une tarification plutôt qu'une taxe ?

La tarification est un outil utile pour toute initiative écofiscale municipale qui implique d'imposer des frais sur une activité qui génère de la pollution ou une consommation de ressources. La possibilité de la faire varier selon certains critères permet aussi d'inciter les citoyennes et citoyens à adopter certains comportements ou les décourager d'en adopter d'autres. Par exemple, un règlement sur la tarification des déchets pourrait prévoir une augmentation du tarif applicable à partir d'un certain seuil de déchets générés.

Le pouvoir de tarification doit donc être rattaché à un bénéfice ou un bénéfice éventuel, pour le contribuable, ce qui le distingue du pouvoir de taxation directe<sup>24</sup>. Pour qu'un tarif soit valide, il faut donc être en mesure d'établir un lien entre le tarif exigé et le bénéfice reçu ou éventuel.

La mise en œuvre d'une tarification doit se faire par règlement. Les modes de tarification sont édictés à l'article 244.2 de la L.F.M., lesquels comprennent :

1. Une taxe foncière basée sur une autre caractéristique de l'immeuble que sa valeur;
2. Une compensation exigée du propriétaire ou de l'occupant de l'immeuble; ou
3. Un prix exigé de façon ponctuelle ou sous forme d'abonnement pour l'utilisation d'un bien ou d'un service ou pour le bénéfice retiré d'une activité.

### Tarif et tarification - Quelques nuances

La tarification au sens du pouvoir municipal prévu par la loi vise plus large que le sens courant d'un tarif qui lui se limite au prix pour une quantité d'un produit ou d'un service.

Elle est une forme de charge fiscale basée sur le principe utilisateur-payeur, soit une « contrepartie monétaire imputée en relation avec un bien ou un service rendu<sup>25</sup> », et se comprend comme « toute source locale et autonome de recettes, autre qu'une taxe basée sur la valeur foncière ou locative des immeubles ou des établissements d'entreprise »<sup>26</sup>, qui est « liée au bénéfice reçu par le débiteur »<sup>27</sup>.

## Sommaire des différents pouvoirs en matière d'écofiscalité

	Pouvoir général de taxation	Tarifification	Redevances
<b>Pouvoir habilitant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Articles 500.1 et suivants LCV<sup>28</sup>;</li> <li>✓ Articles 1000.1 et suivants CM<sup>29</sup>;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Articles 244.1 et suivants LFM<sup>30</sup>;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Articles 500.6 et suivants LCV;</li> <li>✓ Articles 1000.6 et suivants CM;</li> </ul>
<b>Objectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prélever un revenu;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Financement des biens, services ou activités de la municipalité au moyen d'un mode de tarification;</li> <li>✓ Application du principe de l'utilisateur-payeur ou pollueur-payeur;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Financer un régime de réglementation qui relève d'une compétence municipale;</li> </ul>
<b>Critère</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Taxation directe (taxe destinée à la personne qui va la payer);</li> <li>✓ Taxation doit servir à des fins d'intérêt public;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La tarification doit être reliée à un bénéfice reçu ou un bénéfice éventuel;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lien entre la redevance exigée et le régime réglementaire;</li> <li>✓ Revenus produits par une redevance doivent être versés dans un fonds destiné exclusivement à les recevoir;</li> <li>✓ Redevance exigée de la personne qui bénéficie du régime de réglementation ou qui pratique des activités qui créent le besoin de ce régime;</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adoption d'un règlement;</li> <li>✓ Le règlement doit minimalement (i) identifier l'objet de la taxe (ii) le taux de la taxe et (iii) le mode de perception, y compris la désignation des personnes autorisées à percevoir la taxe;</li> <li>✓ Au-delà du contenu obligatoire, le règlement peut prévoir d'autres conditions facultatives prévues à la LCV et au CM;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adoption d'un règlement;</li> <li>✓ Les modes de tarification sont prévus à l'article 244.2 LFM, par exemple un prix exigé sous forme d'abonnement pour l'utilisation d'un service;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Adoption d'un règlement;</li> <li>✓ Le règlement doit minimalement (i) identifier le régime de réglementation et ses objectifs (ii) identifier de qui est exigée la redevance ainsi que le territoire où elle s'applique (iii) le montant de la redevance (iv) le fonds réservé et les fins pour lesquelles les sommes peuvent être utilisées (v) le mode de perception de la redevance;</li> <li>✓ Au-delà du contenu obligatoire, le règlement peut prévoir les frais de recouvrement et les frais pour provision insuffisante;</li> </ul>
<b>Mode de perception</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ À prévoir dans le règlement;</li> <li>✓ Par exemple : Auprès du propriétaire d'une unité d'évaluation;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ À prévoir dans le règlement;</li> <li>✓ Par exemple : le tarif est perçu suivant les modalités de perception de la taxe foncière générale;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ À prévoir dans le règlement;</li> <li>✓ Par exemple : Auprès du requérant d'un permis;</li> </ul>
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diversifier les sources de revenus des municipalités;</li> <li>✓ Renforcer l'autonomie municipale;</li> <li>✓ Modifier ou influencer les comportements;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diversifier les sources de revenus des municipalités;</li> <li>✓ Renforcer l'autonomie municipale;</li> <li>✓ Modifier ou influencer les comportements;</li> <li>✓ Permet d'avoir un tarif distinct pour les résidents et les non-résidents;</li> <li>✓ Le règlement peut prévoir des tarifs différents selon des catégories de biens, de services, d'activités;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diversifier les sources de revenus des municipalités;</li> <li>✓ Renforcer l'autonomie municipale;</li> <li>✓ Modifier ou influencer les comportements;</li> <li>✓ Permet d'aller chercher une redevance chez des tiers, contrairement à une taxe qui doit être directe;</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Démarche de communication et de mise en œuvre à mettre en place par la municipalité pour expliquer la taxe et ses retombées;</li> <li>✓ La taxe ne peut pas s'appliquer à l'égard de certaines personnes;</li> <li>✓ Il n'est pas possible d'imposer une taxe à une personne qui va se faire indemniser par une autre, car cela devient une taxe indirecte;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Démarche de communication et de mise en œuvre à mettre en place par la municipalité pour expliquer le tarif et ses retombées;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Démarche de communication et de mise en œuvre à mettre en place par la municipalité pour expliquer la redevance et ses retombées;</li> <li>✓ La redevance ne peut pas s'appliquer à l'égard de certaines personnes;</li> </ul>
<b>Exemples</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Taxe sur l'utilisation de l'eau;</li> <li>✓ Taxe sur le stationnement;</li> <li>✓ Taxe sur les systèmes de chauffage au mazout;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tarifs pour l'utilisation de certains services municipaux comme la bibliothèque ou la piscine;</li> <li>✓ Tarif sur les collectes de matières résiduelles selon le nombre de levées des bacs;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Redevances sur les produits à usage unique;</li> <li>✓ Redevance sur le transport collectif;</li> </ul>
<b>Mise en garde</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Attention à ne pas utiliser la taxation sur les champs de taxation qui relèvent de la compétence du gouvernement provincial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Attention à l'application du Règlement sur les conditions ou restrictions applicables à l'exercice des pouvoirs de tarification des municipalités (RLRQ, c. F-2.1, r.3) qui s'applique en matière de sécurité publique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lorsqu'une municipalité souhaite qu'une redevance soit perçue par un tiers, comme un commerce, elle doit s'entendre au préalable avec le tiers à cet effet.</li> </ul>

# RÈGLEMENT SUR LE POUVOIR GÉNÉRAL DE TAXATION

## Modèle de règlement – Guide sur les mesures écofiscales

### Contexte

Le présent modèle de règlement vise à accompagner les municipalités dans leurs réflexions, en soulignant les conditions essentielles pour exercer leur pouvoir général de taxation.

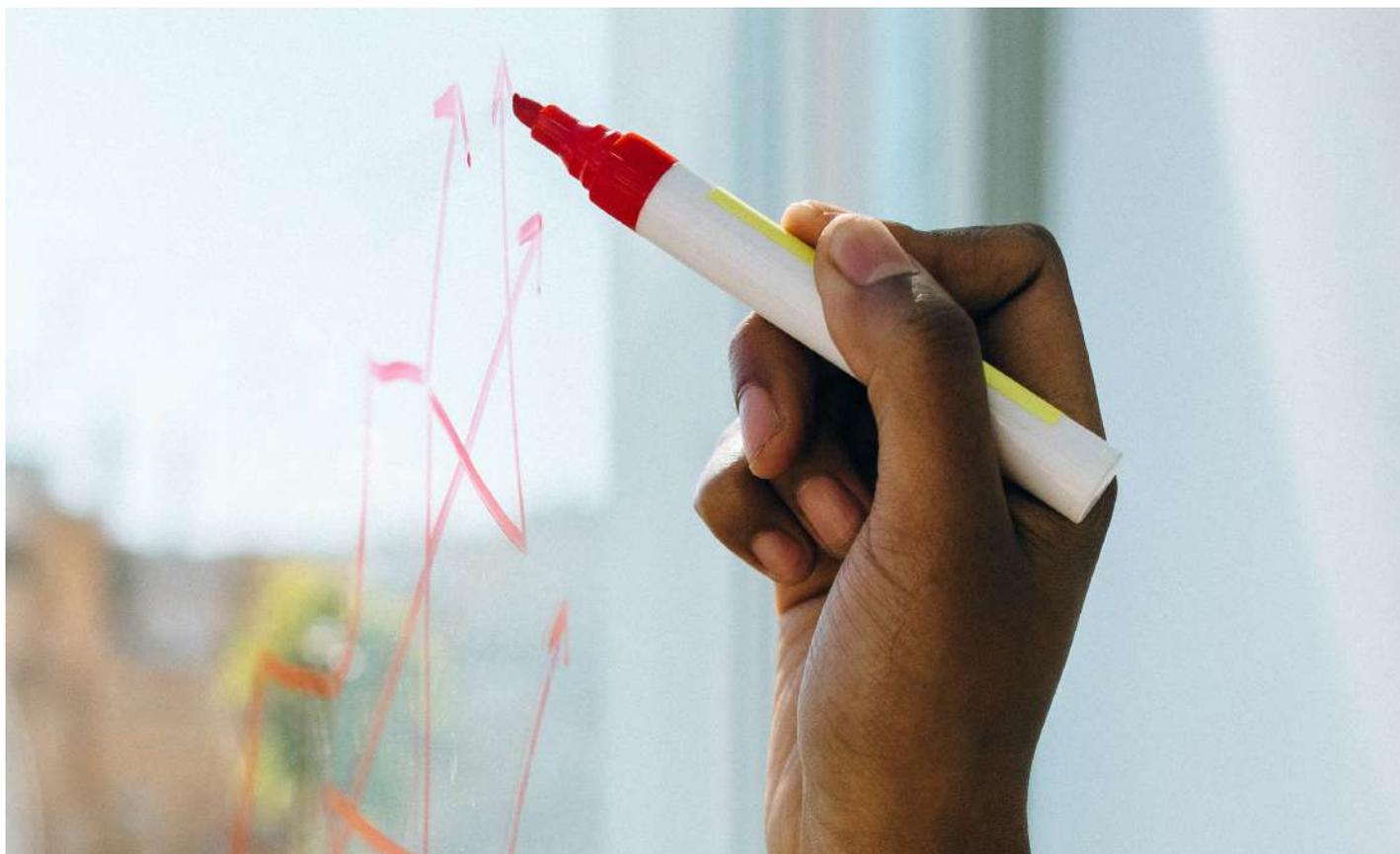
Le pouvoir général de taxation vise à prélever un revenu. Pour assurer sa mise en œuvre, un règlement doit être adopté en respectant les modalités décrites ci-dessous.

Nos commentaires identifiés **en bleu** dans la présente visent à guider la municipalité dans ses réflexions.

### Démarche préalable

Avant de mettre en œuvre un règlement sur le pouvoir général de taxation, il convient de réfléchir aux éléments suivants :

Questions préliminaires	Commentaires
Quel est l'objet de la taxe ?	Le pouvoir de taxation général est formulé de manière ouverte pour s'appliquer à plusieurs objets, sauf ceux expressément exclus par la L.C.V. ou le C.M. En effet, une municipalité n'est pas autorisée à imposer une taxe sur les champs de taxation énumérés aux articles 500.1 al.2 L.C.V. ou 1000.1 al.2 C.M.
Est-ce que la taxe sert à des intérêts publics ?	Le revenu prélevé par le biais d'une taxe doit servir aux intérêts publics. Il convient pour une municipalité de se demander quels sont les objectifs visés par l'imposition d'une taxe ?  Nous pensons notamment aux fins suivantes : la réduction de la consommation de l'eau de la municipalité, la réduction des émissions de gaz à effet de serre produites sur le territoire de la municipalité, l'augmentation des espaces végétalisés sur le territoire de la municipalité.
Est-ce qu'il s'agit d'une taxe directe ?	La municipalité doit se demander qui est la personne qui va payer la taxe. Pour être valide, une taxe doit être exigée directement à la personne qui va la payer. À l'inverse, s'il est possible de transférer le paiement d'une taxe à une tierce personne, cette taxe devient indirecte et serait, par conséquent, invalide.
Quelle est la personne visée par la taxe ?	La municipalité ne peut pas imposer de taxe à l'État fédéral et provincial, leurs mandataires ainsi que toutes personnes identifiées à l'article 500.2 L.C.V. ou 1000.2 C.M.



## Structure du règlement

### Contenu obligatoire

Un règlement sur le pouvoir général de taxation doit couvrir au minimum, les trois (3) conditions suivantes :

Conditions obligatoires	Commentaires
Identifier l'objet de la taxe qui doit être imposée	Ne pas oublier les champs de taxation spécifiquement exclus de la loi ainsi que les fins d'intérêt public qui doivent être visées par la taxe.
Identifier le taux de la taxe, soit le montant de la taxe à payer	Le taux de la taxe peut être identifié directement dans le règlement ou faire référence à une annexe. Il est possible de prévoir un taux de base et un taux particulier pour certaines particularités. Le taux de la taxe devrait toujours être raisonnable en fonction des objectifs recherchés par une municipalité. À noter que le taux de la taxe peut être indexé.
Identifier le mode de perception de la taxe et la désignation des personnes autorisées à la percevoir	<p>La municipalité doit notamment se poser les questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Comment la taxe est-elle perçue;</li> <li>ii. À quelle fréquence ou pour quel exercice financier; et auprès de qui?</li> </ul> <p>Par exemple : une taxe est perçue annuellement auprès du propriétaire de l'unité d'évaluation visée. La taxe peut être perçue de la même manière que la taxe foncière générale. Il ne faut pas oublier que la taxe doit être directe, soit s'appliquer à la personne même qui va la payer.</p> <p>Puis, la désignation des personnes autorisées à percevoir la taxe peut demeurer large et être confiée à l'autorité compétente. Dans ce cas précis, il convient de définir qui est « l'autorité compétente », à même le règlement.</p>

## Contenu facultatif

Au-delà des conditions obligatoires du règlement, un règlement sur le pouvoir général de taxation peut inclure les éléments facultatifs suivants :

Conditions facultatives	Commentaires
<b>Exonérations de la taxe</b>	Dans un objectif d'équité fiscale, la municipalité peut intégrer ou non des catégories d'exonération de taxe. Il est important que ces catégories soient objectives. Par exemple, pour la taxe sur un stationnement, on peut penser à exonérer les stationnements destinés au transport en commun comme les autobus.
<b>Pénalités en cas de contravention au règlement</b>	Les pénalités sont des mesures dissuasives qui permettent de faire respecter l'application du règlement et d'éviter les récidives.
<b>Frais de recouvrement et frais pour provision insuffisante</b>	Cette mesure sert à éviter à la municipalité de déboursier des sommes supplémentaires pour assurer l'application de son règlement. Il est possible d'adopter une disposition générale à ce sujet et de faire référence à toutes les mesures prévues à la L.C.V. ou au C.M. pour récupérer tout montant impayé.
<b>Intérêts</b>	Nous recommandons d'ajouter une disposition qui prévoit le calcul des intérêts sur les sommes dues à la municipalité.
<b>Pouvoirs de cotisation, de vérification, d'inspection et d'enquête</b>	Ces pouvoirs sont importants pour faire respecter la réglementation et vérifier certaines informations. Par exemple, une municipalité pourrait décider de donner le pouvoir à ses inspectrices et inspecteurs d'inspecter tout immeuble et d'exiger tout document nécessaire à l'établissement de la taxe à percevoir. Il est important de définir quels sont ces pouvoirs précisément et à qui ils sont confiés. Ces pouvoirs peuvent être confiés à l'autorité compétente.
<b>Remboursement et remise</b>	Il est recommandé d'ajouter une disposition qui prévoit le remboursement d'un trop-perçu. Par exemple, si la taxe est perçue auprès du propriétaire d'une unité d'évaluation, il peut y avoir une modification apportée au rôle d'évaluation et par conséquent, un ajustement de la taxe exigée.
<b>Tenue de registres</b>	Dépendamment de l'objet de la taxe, une telle mesure peut favoriser la transparence et la reddition de compte envers les payeurs de taxes.
<b>Mise en œuvre et utilisation de mécanismes de règlement de différends</b>	Cette mesure permet d'éviter de judiciaireiser les recours qui découlent de l'application du règlement. Les mécanismes de règlement de différends sont des solutions plus rapides et moins onéreuses que le recours aux tribunaux.
<b>Mise en œuvre de mesure d'exécution</b>	Cela permet à la municipalité de mettre en place des mesures pour récupérer les sommes impayées, incluant les intérêts, les frais et les pénalités. Par exemple, la saisie-arrêt, la saisie et la vente des biens sont des mesures spécifiquement autorisées à intégrer à un règlement.
<b>Créance prioritaire et sûreté</b>	Cela permet à la municipalité de protéger sa créance et de récupérer en priorité les sommes impayées qui sont dues à la municipalité. Il s'agit d'une forme de recouvrement.
<b>Tout critère en fonction duquel le taux de la taxe ou le montant de la taxe à payer peut varier</b>	Attention à ce que les critères soient objectifs et prévisibles pour le payeur de taxes.

# RÈGLEMENT SUR LE POUVOIR DE TARIFICATION

## Modèle de règlement – Guide sur les mesures écofiscales

### Contexte

Le présent modèle de règlement vise à accompagner les municipalités dans leurs réflexions, en soulignant les conditions essentielles pour exercer leur pouvoir de tarification.

Le pouvoir de tarification est prévu aux articles 244.1 et suivants de la *Loi sur la fiscalité municipale*. Il vise à financer des biens, des services ou des activités de la municipalité en suivant le principe d'utilisateur-payeur ou encore de pollueur-payeur.

Nos commentaires identifiés **en bleu** dans la présente visent à guider la municipalité dans ses réflexions.

### Démarche préalable

Avant de mettre en œuvre un règlement sur le pouvoir de tarification, il convient de réfléchir aux éléments suivants :

Questions préliminaires	Commentaires
Quel est l'objet de la tarification?	Le pouvoir de tarification doit servir à financer, au moyen d'un mode de tarification, en tout ou en partie, les biens, les services ou les activités de la municipalité elle-même, et non, les biens, les services ou les activités d'un tiers.
Est-ce que la tarification est reliée à un bénéfice reçu ou à un bénéfice éventuel?	Une tarification doit être liée au bénéfice reçu par le payeur, notamment : <ul style="list-style-type: none"><li>- Par une utilisation réelle du bien, du service ou de l'activité;</li><li>- Lorsque le bien ou le service est mis à la disposition; ou</li><li>- Lorsque l'activité est susceptible de lui profiter éventuellement.</li></ul> Le même raisonnement s'applique lorsque le bien, le service ou l'activité profite ou est susceptible de faire profiter l'immeuble de la personne qui paie la tarification. La Cour d'appel a confirmé que la notion de bénéfice doit être interprétée largement et vise le bénéfice actuel ou futur, matériel ou économique <sup>31</sup> .
Est-ce que le Règlement sur les conditions ou restrictions applicables à l'exercice des pouvoirs de tarification des municipalités s'applique à votre tarification?	Attention à l'application de ce règlement lorsqu'une municipalité impose une tarification pour ses services et ses activités dans le domaine de la sécurité publique. Ce règlement permet une tarification à la suite d'une intervention destinée à prévenir ou à combattre l'incendie de son véhicule à toute personne qui n'habite pas le territoire desservi par le service de sécurité incendie. Toutefois, cette tarification ne peut être imposée s'il existe un danger pour la vie ou la santé de la personne <sup>32</sup> . En cas de doute, n'hésitez pas à faire valider votre règlement par vos conseillères ou conseillers juridiques.

# Structure du règlement

## Contenu obligatoire

Un règlement sur la tarification doit couvrir au minimum, les conditions suivantes :

Conditions obligatoires	Commentaires
<b>Financer un bien, un service ou une activité de la municipalité</b>	Le pouvoir de tarification doit servir à financer, au moyen d'un mode de tarification, en tout ou en partie, les biens, les services ou les activités de la municipalité elle-même, et non, au profit d'un tiers.
<b>Identifier le mode de tarification</b>	Trois (3) modes de tarification sont expressément décrits à L.F.M., soit : 1. Une taxe foncière basée sur une autre caractéristique de l'immeuble que sa valeur; 2. Une compensation exigée du propriétaire ou de l'occupant de l'immeuble; 3. Un prix exigé de façon ponctuelle ou sous forme d'abonnement pour l'utilisation d'un bien ou d'un service ou pour le bénéfice retiré d'une activité.  Or, un autre mode de tarification pourrait être valide, considérant que l'article 244.2 de la L.F.M. comprend le terme « notamment ».  Il ne faut pas oublier que le mode de tarification doit être compatible avec la notion de bénéfice réel ou bénéfice susceptible de l'article 244.3 LFM.
<b>Identifier le mode de perception du tarif</b>	Il faut identifier le mode de perception du tarif. Par exemple : Le tarif exigé est perçu de la même manière et en même temps que la taxe foncière générale.

## Contenu facultatif

Au-delà des conditions obligatoires, un règlement sur la tarification peut comprendre les conditions facultatives suivantes :

Conditions facultatives	Commentaires
<b>Imposer différentes catégories de tarification</b>	Pour assurer une équité fiscale, il peut être opportun de réfléchir à l'opportunité de créer des catégories distinctes de tarification.  Par exemple, un tarif peut être différent selon les catégories d'immeuble (résidentiel, commercial, industriel, agricole, terrain vague).
<b>Responsable de l'application du règlement</b>	Il est toujours recommandé de bien définir le responsable de l'application du règlement de tarification.
<b>Taux d'intérêt</b>	Il est recommandé d'ajouter un taux d'intérêt pour les comptes dus, en lien avec le paiement de la tarification.

# S'INSPIRER DE MESURES EXISTANTES



# RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

## TAXE SUR LE STATIONNEMENT

Les espaces de stationnement conventionnels représentent un problème climatique important, puisqu'ils constituent de gros îlots de chaleur au cœur de milieux urbanisés.

Or, il est possible pour une municipalité de taxer ces espaces de stationnement en fonction de leur superficie<sup>33</sup>. La validité de la taxe de la Ville de Montréal sur les parcs de stationnement situés dans certains secteurs centraux a d'ailleurs été reconnue par la Cour d'appel en 2019<sup>34</sup>. Même si l'objectif de la taxe était de financer le transport collectif, celle-ci a indirectement eu des effets économiques et écologiques en favorisant notamment la consolidation des secteurs visés. En effet, le nombre de parcs de stationnement des aires visées a fortement diminué, puisque des terrains ont été vendus pour la construction de bâtiments.

De plus, cette taxe peut encourager la transformation d'espaces de stationnement en espaces verts dans une perspective de réduction des îlots de chaleur et de meilleure gestion des eaux pluviales. Une taxe sur le stationnement associée à un programme de subvention pour le verdissement et une réglementation d'urbanisme adaptée pourrait inciter certains propriétaires à verdir une portion de leur parc de stationnement.

### Pour viser encore plus loin

La taxe montréalaise, tout comme celle de Gatineau<sup>35</sup>, visait uniquement les « parcs de stationnement ». Depuis, Montréal et d'autres municipalités, comme Longueuil<sup>36</sup> et Québec<sup>37</sup>, ont mis en place une taxe qui vise les stationnements « non résidentiels » afin que soient également inclus les espaces de stationnement accessoires à un commerce. Une taxe sur le stationnement résidentiel serait permise. Toutefois, les efforts consacrés pour son administration pourraient se révéler moins rentables en termes de revenus et d'impact climatique dans un contexte où le nombre d'unités y est plus modeste.

### Mise en garde

À noter qu'une taxe sur le stationnement doit demeurer « générale » et ne doit donc pas porter sur des exclusions prévues aux articles 500.1 de la L.C.V. ou 1000.1 du C.M. En ce sens, il n'est pas recommandé que la taxe soit établie en fonction du nombre de voitures qui se stationnent annuellement, ou porte sur les profits générés par le parc de stationnement<sup>38</sup>, sur les remboursements de stationnement effectués par des entreprises auprès de leurs équipes ou encore sur la valeur du terrain sur lequel un parc de stationnement est aménagé.

### Considérations pratiques

Il n'est pas toujours facile de déterminer avec précision ce qui constitue la superficie d'un espace de stationnement. Des photos aériennes donnent une estimation intéressante, mais la réalité peut avoir changé après leur prise. De plus, il est possible que ce qui apparaît comme un espace de stationnement du haut des airs soit en fin de compte d'une autre nature.

Il est donc opportun de prévoir, dans le règlement de taxation, un mécanisme pour permettre à l'administré de faire la preuve que la superficie d'espace de stationnement est différente de ce qui a été calculé par la municipalité. Ainsi, la superficie des surfaces imperméables de son terrain pourrait être révisée dans l'éventualité d'une erreur de calcul.

## TAXE SUR LES SURFACES MINÉRALISÉES

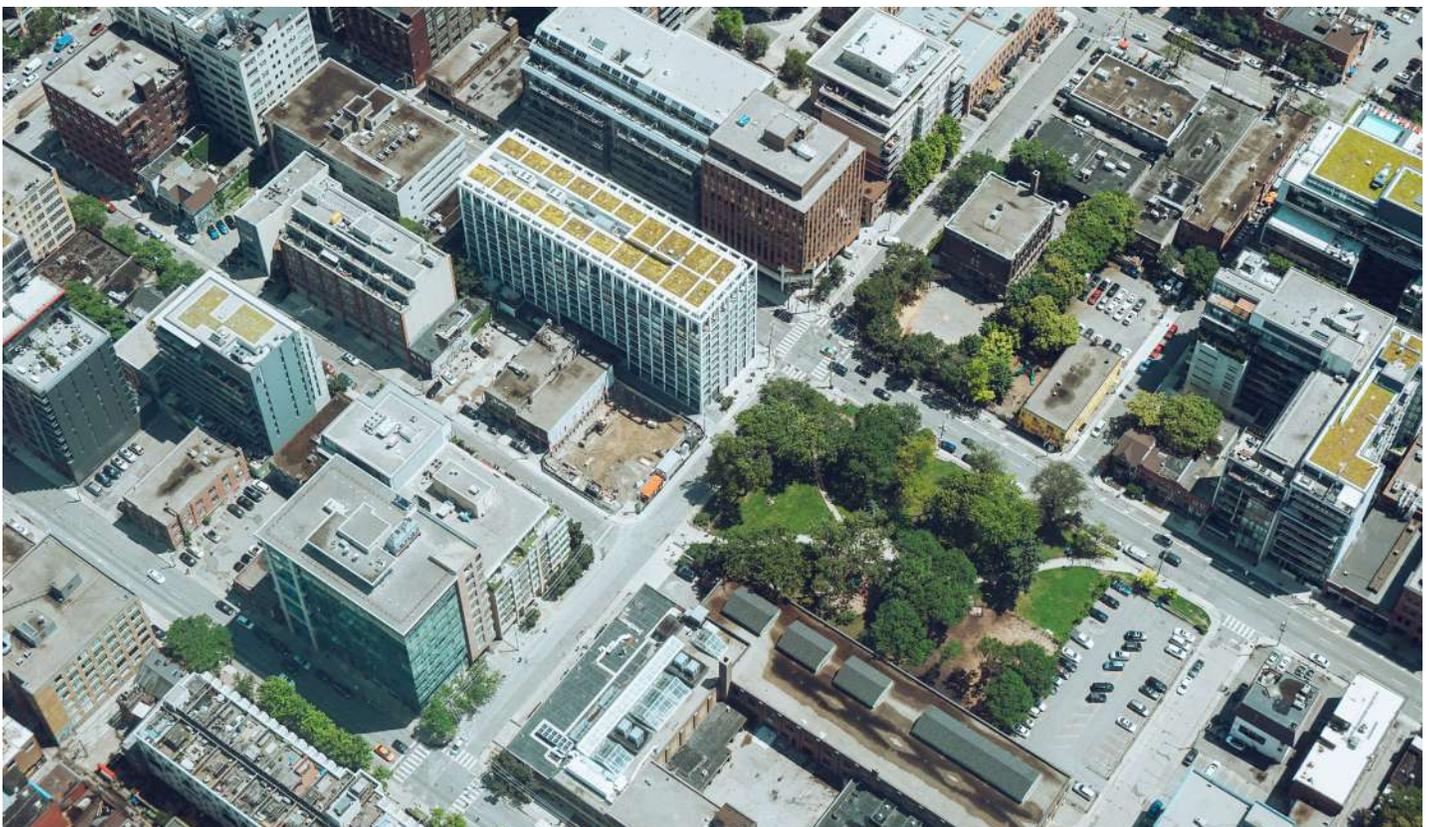
### Quelle différence avec la taxe sur les surfaces minéralisées ?

La taxe sur les surfaces minéralisées ressemble dans sa nature juridique à la taxe sur le stationnement. En effet, elle tire son fondement juridique des mêmes articles de la L.C.V. ou du C.M. De plus, le stationnement étant généralement une surface minéralisée, une taxe sur les surfaces minéralisées vise aussi le stationnement. Il est donc possible d'invoquer les mêmes précédents jurisprudentiels et considérations pratiques que pour une taxe sur les espaces de stationnement.

Toutefois, imposer une taxe sur les surfaces minéralisées permet d'aller plus loin et de viser des aires de manœuvre, des allées d'accès ou d'autres surfaces asphaltées, pavées ou bétonnées.

Cela permet également d'éviter que des propriétaires débattent de l'utilisation qu'ils font de leur immeuble. En d'autres mots, une citoyenne ou un citoyen ne pourrait pas s'exonérer d'une taxe sur les surfaces minéralisées en démontrant simplement que l'utilisation qui en est faite ne correspond pas à un stationnement.

On retrouve cette taxe sous différents types de libellés, comme les surfaces pavées (Laval<sup>39</sup> et Saint-Hyacinthe<sup>40</sup>) ou les surfaces minéralisées (Carignan<sup>41</sup>). Peu importe le libellé choisi, il est à noter que la définition de surface visée au sens de la taxe doit être rédigée de manière à exclure les bâtiments, étant donné que l'objectif n'est pas de taxer le cadre bâti.



# RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'EAU

## TAXE SUR LES PISCINES

Du haut des airs, les villes québécoises se démarquent par un nombre impressionnant de piscines dans les cours arrières des résidences. Bien que cela permette à la population de se rafraîchir, il n'en demeure pas moins que les piscines individuelles génèrent une consommation importante d'eau, et ce, au bénéfice d'un nombre limité de personnes. Cela peut justifier que des municipalités prélèvent des revenus supplémentaires pour les piscines construites sur leur territoire.

### De la tarification à la taxation

Historiquement, les municipalités utilisaient leurs pouvoirs de tarification pour imposer un tel prélèvement. Cela pouvait se justifier, car les propriétaires de piscine consommaient une quantité plus importante d'eau que s'ils n'en avaient pas. Il était donc possible de prouver un bénéfice justifiant le paiement.

Depuis 2017, les municipalités disposent maintenant du pouvoir général de taxation qui leur permet d'atteindre le même résultat, sans avoir à démontrer un lien avec la consommation accrue d'eau. Pour cette raison, il apparaît préférable d'adopter un règlement sur la taxation des piscines en vertu de ces pouvoirs plutôt qu'en vertu de ceux sur la tarification. C'est par exemple le choix qu'ont fait les villes de Saint-Lambert, Saguenay, Chambly, Châteauguay, Delson, Saint-Hyacinthe, Prévost et Saint-Jean-sur-Richelieu.

## Deux options de facturation

Deux possibilités existent sur le plan de la rédaction d'un règlement sur la taxation des piscines. La première consiste à facturer un montant fixe, peu importe les dimensions, ou le volume de la piscine, ce qui assure une simplicité d'application. Les montants actuellement exigés par les municipalités varient entre 40\$ et 180\$. L'autre consiste plutôt à moduler le prélèvement en fonction du volume ou des dimensions de la piscine.

## TARIFICATION DE L'UTILISATION DE L'EAU POTABLE

### Refléter le coût réel de l'eau

Si la taxation des piscines est un moyen de réduire la consommation d'eau à des fins récréatives, elle n'agit pas sur d'autres comportements à proscrire comme le gaspillage de l'eau à proprement parler. Pour encourager les gens à économiser l'eau, peu importe le motif, une municipalité peut choisir de tarifier l'eau potable fournie en fonction de la quantité consommée. Ainsi, à l'aide de compteur d'eau, la consommation précise d'eau est facturée en fonction du nombre de mètres cubes consommés. Cette pratique est assez répandue au Québec pour les secteurs industriel et commercial et figure d'ailleurs dans la *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable 2019-2025*<sup>42</sup>.

Bien que moins répandue pour le secteur résidentiel, la tarification de l'eau potable consommée est un moyen d'aller au-delà de la sensibilisation et de responsabiliser la population quant aux coûts réels de production et de distribution d'eau potable pour leur municipalité. De plus, plusieurs d'entre elles vivent des périodes d'étiages et sont vulnérables à des épisodes de pénuries d'eau. Économiser la ressource devient donc vital en contexte de changements climatiques. Le consortium OURANOS a d'ailleurs identifié les régions hydrologiques les plus susceptibles d'être affectées dans le futur par des déficits d'eau sévères dans un rapport publié en février 2024<sup>43</sup>.

Parmi les municipalités québécoises qui ont opté pour une tarification volumétrique de l'eau pour les secteurs résidentiels, notons que la Ville de Brossard prévoit des tarifs différents en fonction de la tranche de consommation (ex : en 2024, pour une consommation d'eau de 351 à 800 m<sup>3</sup>, le tarif est de 1,6490 \$<sup>44</sup>).

### **Approche graduelle**

Pour obtenir l'adhésion des citoyennes et citoyens à la tarification par mètre cube, la Ville de Beaconsfield a commencé la première année par une facture à blanc. Il était indiqué ce qu'il en aurait coûté selon une tarification en fonction du volume, de même que le coût actuel et anticipé en vertu des taxes. Ainsi, certains ménages constataient un avantage financier à ce que la municipalité adopte un système de facturation en fonction du volume. Cela permet également à tout un chacun une prise de conscience de l'ampleur de sa consommation et incite à trouver des moyens de la réduire.

La Ville de Calgary a aussi utilisé une approche graduelle pour sa tarification de l'eau. Les personnes déjà desservies disposent du choix d'installer des compteurs d'eau et donc de bénéficier de la tarification basée sur la consommation ou encore de ne pas installer de compteur et de payer des frais fixes<sup>45</sup>.

Bien qu'il soit possible de s'inspirer de ce qui peut être fait à l'extérieur du Québec, il faut être prudent avant d'intégrer des mesures écofiscales issues d'une autre juridiction puisque la législation applicable diffère. Nous vous suggérons de faire valider vos mesures écofiscales par une conseillère ou un conseiller juridique.

### **Modèle de règlement**

Réseau Environnement a établi un modèle de règlement pour les municipalités du Québec qui souhaitent se doter d'un règlement de tarification de l'eau potable. Un lien vers ce modèle de règlement figure en note de bas de page<sup>46</sup>.



# RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE

## TAXE SUR LES SYSTÈMES DE CHAUFFAGE AU MAZOUT

### Taxer le système et non la quantité de mazout utilisé

Puisque très polluants, le gouvernement du Québec a interdit l'installation de nouveaux systèmes de chauffage au mazout dans les bâtiments neufs et existants<sup>47</sup>. Cependant, dans l'intervalle, des systèmes de chauffage au mazout déjà existants continuent d'être utilisés.

Dans ce contexte, il est possible pour les municipalités de se servir du pouvoir général de taxation (l'article 500.1 L.C.V. ou 1000.1 C.M.) pour taxer les systèmes de chauffage au mazout. Bien que ces articles interdisent de taxer le mazout, étant donné qu'il s'agit d'un carburant<sup>48</sup>, ils n'empêchent pas de taxer le système de chauffage qui utilise le mazout, dans la mesure où la taxe porte sur le système et non sur la quantité de mazout utilisée par le système.

### L'exemple de Saint-Hyacinthe

La Ville de Saint-Hyacinthe a adopté une telle taxe dans son règlement d'écofiscalité et vise tant le chauffage au mazout que la biénergie électricité/mazout<sup>49</sup>. À titre d'exemple, pour 2024, cette taxe est de 100 \$ par appareil<sup>50</sup>. Également, pour éviter d'avoir à vérifier les systèmes de chauffage de chacun des bâtiments, le règlement de Saint-Hyacinthe crée une présomption à l'effet que les systèmes fonctionnent au mazout et demande au propriétaire de prouver le contraire<sup>51</sup>.

## Encourager le remplacement de système de chauffage au mazout

Par ailleurs, dans une perspective d'encourager la transition énergétique et écologique, il est pertinent de permettre une exemption de la taxe si le propriétaire démantèle son système de chauffage au mazout. En effet, l'objet de la taxe est d'inciter les gens à abandonner ce carburant comme mode de chauffage, de sorte qu'il est judicieux d'encourager le remplacement de ce type d'installations de chauffage. Par exemple, la Ville de Laval, qui impose une taxe sur le chauffage au mazout<sup>52</sup>, offre aussi une subvention pouvant aller jusqu'à 2 000 \$ pour le remplacement de ce système par un système électrique<sup>53</sup>.

### Modèle de règlement

Un modèle de règlement est disponible en annexe au présent Guide.

## REDEVANCE SUR L'URBANISATION

### Un exemple à suivre

Depuis quelques années, la Ville de Laval impose une redevance sur l'artificialisation des sols aux promoteurs immobiliers ou aux entrepreneurs généraux<sup>54</sup>. Plus précisément, cette compensation est demandée aux requérants d'un permis de branchement pour une nouvelle construction ou d'un permis de modification pour une reconstruction, un agrandissement ou un aménagement. La redevance est calculée de la manière suivante : 0,054 multiplié par la superficie du terrain en mètres carrés multiplié par 20 \$.

Le pouvoir réglementaire dont s'est servi Laval découle à la fois du pouvoir général de redevance réglementaire (articles 500.6 à 500.11 L.C.V. et 1000.6 à 1000.11 C.M.) et du pouvoir réglementaire en matière environnementale (articles 4, 6, 19, 34, 59 et 85 de la *Loi sur les compétences municipales* (L.C.M.)).

## **Prélèvement au moment de l'émission du permis**

On peut s'interroger sur le choix de la Ville d'opter pour une redevance et non pas pour une taxe, par exemple une taxe sur les surfaces minéralisées. Cela s'explique par le fait qu'une taxe payable au moment du permis de construction pour compenser les effets des travaux serait probablement considérée comme indirecte, étant donné qu'elle serait transmise à l'acheteur de la construction. Par conséquent, le seul moyen de prélever une somme au moment du permis de construction consiste à procéder par la voie d'une redevance réglementaire.

## **Redistribuer de manière judicieuse**

L'objectif de la Ville de Laval est de compenser les émissions de gaz à effet de serre (GES) émis lors du développement d'un terrain. En effet, l'urbanisation des sols a un impact important sur le réchauffement climatique<sup>55</sup>. La Ville de Laval a donc décidé d'agir sur le sujet.

Les sommes perçues par la Ville de Laval sont dédiées à des projets qui ont pour but de réduire les émissions de GES. À titre d'exemple, une partie de la subvention pour le remplacement d'un système de chauffage au mazout a été financée par cette mesure<sup>56</sup>. Le programme de compensation a aussi servi à subventionner l'adhésion à un service de vélopartage<sup>57</sup>.

À ce propos, la Ville de Laval assure le suivi de son empreinte carbone, ce qui lui permet de mesurer les émissions lavalloises de GES et l'impact des mesures de réduction qu'elle met en place<sup>58</sup>. Ainsi, elle peut vérifier l'efficacité de ses programmes et mieux prévoir les prochains.

Cette mesure d'écofiscalité et les sommes qui en découlent aident certainement la Ville de Laval à atteindre son objectif ambitieux de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 33 % d'ici 2035<sup>59</sup>.

## **TARIFICATION DES VIGNETTES DE STATIONNEMENT**

### **Réduire les émissions polluantes des véhicules**

Bien que les chemins publics aient comme fonction d'assurer la circulation du public, les propriétaires d'automobiles occupent cet espace dans un intérêt privé en y stationnant leur véhicule. Dans ce contexte, des municipalités imposent depuis longtemps des frais pour le stationnement, que ce soit via des parcomètres ou un système de vignette.

En général, ces systèmes prévoient une tarification unique, peu importe le poids ou les émissions polluantes des véhicules. Toutefois, les pouvoirs de tarification prévus aux articles 244.1 et suivants L.F.M. permettent explicitement aux municipalités de créer des catégories et faire varier les règles de calcul du prix payable en fonction d'elles<sup>60</sup>.

### **Vignette de stationnement pour les véhicules cylindrés**

L'arrondissement de Rosemont–La Petite Patrie fait partie des arrondissements de la Ville de Montréal qui ont décidé de se servir de ce pouvoir pour faire varier les frais de vignette de stationnement en fonction de la taille du véhicule. Ainsi, des catégories de poids variant entre 1549 kg et 1850 kg pour les véhicules électriques, de même qu'entre 1249 kg et 1600 kg pour les automobiles à combustion interne ont été créées<sup>61</sup>.

Cette politique se justifie dans la mesure où des véhicules plus lourds usent davantage les voies publiques, en plus de nécessiter plus d'énergie pour se déplacer. En réduisant l'attractivité d'un véhicule plus lourd, la tarification différenciée des véhicules en fonction de leur poids s'avère être une excellente mesure écofiscale.

Notons que si les cas de différenciation des coûts de stationnements actuellement en vigueur au Québec ne visent que les vignettes de stationnement, il n'existe aucune contrainte légale à ce que cela s'applique également au stationnement tarifé à l'heure (parcomètres). Certaines villes françaises (ex. Paris et Lyon) appliquent déjà une tarification différente du stationnement sur rue pour les véhicules utilitaires sport (VUS)<sup>62</sup>. Mise en garde : il faut toujours faire attention dans l'intégration de mesures tirées à l'international dans la réglementation municipale puisque les lois applicables sont différentes.

### **Une mesure facile d'application**

La différenciation des vignettes de stationnement en fonction du poids des véhicules est une mesure relativement facile à adopter. En effet, les propriétaires devront fournir des informations sur le modèle de leur véhicule au moment de se procurer leur vignette.

### **Considérations d'équité**

L'arrondissement de Rosemont–La Petite Patrie a prévu que les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes à faible revenu ne paient que le tarif de base de la vignette de stationnement<sup>63</sup>. Les mesures réglementaires sont donc modulées afin de limiter les impacts sur ces populations, dans une perspective d'équité.

## **RÉDUCTION DES DÉCHETS À LA SOURCE**

### **TARIFICATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES**

#### **Les limites de la sensibilisation citoyenne**

Depuis plusieurs décennies, les municipalités mettent en place des activités d'informations, de sensibilisation et d'éducation citoyenne en ce qui concerne l'importance de trier les déchets et les bonnes pratiques de gestion des matières résiduelles. La tarification des matières résiduelles est une piste supplémentaire qui permet de poursuivre l'objectif de réduction des déchets et donc des émissions de GES.

#### **S'inspirer de différents modèles**

Certaines villes ont commencé à tarifier la collecte de matières résiduelles, comme la Ville de Beaconsfield qui a mis sur pied une tarification en 2016<sup>64</sup>. Grâce à une puce installée sur les bacs, les autorités municipales savent si un bac est ramassé ou non. Il est donc possible de tarifier la collecte des matières résiduelles à la levée, plutôt que de manière annuelle. La tarification en place prévoit des frais fixes d'abonnement, modulés en fonction de la taille du bac, lesquels incluent une collecte mensuelle, puis des frais supplémentaires pour chaque levée additionnelle<sup>65</sup>. Le choix de la grosseur du bac de déchets est effectué par les résidentes et les résidents. Les économies réalisées permettent notamment à la Ville d'offrir davantage de services de la population afin d'aider à réduire les déchets.

Depuis 2019, la Ville de Gatineau a mis en place une formule de sacs tarifés pour les surplus d'ordures. Le prix du sac est actuellement à 2,15 \$, ce qui correspond pour le moment au coût de revient de la Ville. Ce genre de tarif peut augmenter graduellement en fonction de l'évolution de la perception citoyenne de la mesure écofiscale.

Tout comme pour la tarification volumétrique de l'eau, il peut être intéressant pour une municipalité de s'inspirer de Vaudreuil-Dorion et de commencer par une facturation à blanc pour la première année afin que les citoyens aient une idée de ce qu'ils auraient payé si la tarification était en place<sup>66</sup>. De plus, la mise en place de projets pilotes permet également de tester certaines initiatives à plus petite échelle avant de les déployer à l'ensemble de la municipalité.

## REDEVANCE SUR LES CONTENANTS ET PRODUITS À USAGE UNIQUE

### Résultats au rendez-vous

La Ville de Prévost a innové en matière d'écofiscalité en adoptant un règlement sur certains produits à usage unique<sup>67</sup> qui prévoit le paiement d'une redevance lorsqu'un commerce assujéti fournit ou vend un contenant ou un emballage à usage unique.

Sont visés par ce règlement, entre autres, les nappes en plastique, les ustensiles, les bouteilles d'eau de moins de 750 ml et les verres et tasses à café à usage unique. La redevance, d'un montant se situant entre 0,10 \$ et 0,50 \$ par unité, est ensuite versée dans le Fonds pour la consommation responsable qui servira notamment à financer et promouvoir des initiatives pour réduire les matières résiduelles. Par exemple, la Ville de Prévost a financé un café du coin pour l'aider à mettre en place l'utilisation de verres réutilisables.

Ce règlement a été adopté dans un contexte où la gestion des matières résiduelles constitue une part importante du budget de la Ville. L'objectif premier est donc de réduire la production de ces matières résiduelles et d'orienter les comportements d'achat vers des options plus écologiques. Cet objectif a été atteint, puisque la quantité de déchets, notamment la quantité de verres en carton, a diminué de manière importante.

## Considérations réglementaires

Cette mesure a été prise en vertu des articles 500.6 à 500.11 L.C.V. et des articles 1000.6 à 1000.11 C.M., qui requièrent plusieurs éléments dans les règlements. Le régime de réglementation et les objectifs doivent être énoncés clairement. Il faut ensuite préciser à qui la redevance s'impose, le territoire où elle s'applique et le montant de celle-ci. Il faut également consacrer une section du règlement au fonds réservé et indiquer les fins auxquelles les sommes qui y sont versées peuvent être utilisées. Finalement, le mode de perception de la redevance doit être indiqué.

### Comment faciliter l'adoption d'une telle mesure ?

Pour faciliter l'adoption de la nouvelle mesure auprès des commerçants, la Ville de Prévost propose des subventions pour les aider à s'adapter à ce nouveau règlement. La Ville a également procédé par étape, en commençant en 2021 par interdire les pailles et les touillettes à café et en suivant avec d'autres mesures pour en arriver à la redevance en juillet 2022.

Pour mettre sa mesure en œuvre, la Ville a dû s'entendre avec chacun des commerçants sur son territoire en ce qui concerne la perception de la redevance. Un travail de sensibilisation auprès des commerçants a été réalisé, pour expliquer la mesure et ses objectifs. Malgré quelques plaintes reçues par la Ville<sup>68</sup>, la mesure a été intégrée par les citoyennes et citoyens, et la majorité des commerces considère que les objectifs de la mesure sont nobles : seul une ou un commerçant sur 25 refuse de percevoir la redevance. De plus, pour les aider à expliquer la mesure à leur clientèle, la Ville leur a fourni des fiches explicatives, ce qui facilite la compréhension du montant supplémentaire imposé sur certains articles.

Une municipalité doit s'entendre au préalable avec le secteur commercial pour percevoir une redevance.

Attention, il importe de rappeler que la Ville de Prévost s'est entendue avec chacun des commerces qui exercent des activités sur son territoire avant de leur imposer un rôle de percepteur de redevances sur les contenants et produits à usage unique.

À l'inverse, dans l'affaire *Comité citoyens-commerçants de Percé c. Ville de Percé*<sup>69</sup>, la Cour supérieure a déclaré que la redevance exigée aux commerces pour financer les infrastructures touristiques était illégale en raison de l'absence d'entente préalable à ce sujet avec lesdits commerces. En effet, la Cour est d'avis que la *Loi sur les cités et villes* n'a pas délégué le pouvoir aux municipalités d'imposer la perception d'une telle redevance à un tiers, sans obtenir au préalable une entente à cet effet. Le même constat peut être fait avec les articles du *Code municipal du Québec*.

Ainsi, lorsqu'une municipalité souhaite qu'une redevance soit perçue par un tiers, comme des commerces, cela doit faire l'objet d'une entente préalable et conforme à l'article 500.10 de la L.C.V. ou l'article 1000.10 du C.M.<sup>70</sup>.

### **L'interdiction est aussi une option !**

En terminant, notons qu'au lieu d'imposer une redevance sur les plastiques à usage unique, une municipalité pourrait choisir de les interdire tout simplement en utilisant les pouvoirs à cet effet qui figurent aux articles 4 (4) et 6 (1) de la *Loi sur les compétences municipales*. Cette solution pourrait être adoptée dans le cas d'une municipalité qui jugerait l'administration d'une redevance trop complexe à mettre en place, notamment en raison du nombre de commerces visés. C'est le choix fait par les villes de Montréal, Mascouche et Terrebonne. Par exemple, la Ville de Montréal a interdit la distribution d'articles publicitaires sur son territoire<sup>71</sup>.

Pensons également à la saga *Médias Transcontinental c. Ville de Mirabel*<sup>72</sup>, où la Cour d'appel confirme le pouvoir de la Ville de Mirabel à limiter la distribution d'imprimés publicitaires sur son territoire, en vertu notamment des articles 4, 6, 10 et 85 de la *Loi sur les compétences municipales*.

## **AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE**

### **TAXE SUR L'UTILISATION DU SOL**

#### **Inoccupation du territoire**

La logique de la taxe sur le coefficient d'occupation du sol consiste à taxer les propriétés qui ne sont pas assez denses afin de les encourager à se densifier ou à se redévelopper. Il s'agit donc d'une taxe sur l'inoccupation du territoire. Notons que d'une certaine façon, l'effet de la taxe sur le coefficient d'occupation du sol est similaire à celui d'une taxe sur les espaces de stationnement ou sur les surfaces imperméables, soit celui d'encourager une urbanisation plus compacte.

Plusieurs municipalités ont adopté une taxe sur le coefficient d'occupation du sol dont Victoriaville, Sainte-Brigitte-de-Laval, Châteauguay, etc.

#### **Comment calculer l'occupation du sol ?**

Le coefficient d'occupation du sol se calcule en additionnant l'ensemble de la superficie de plancher des constructions (ou des bâtiments principaux) sur un terrain et en le divisant par la superficie du terrain.

Le coefficient d'occupation du sol se calcule assez facilement à même des informations contenues dans le rôle foncier et dans les dossiers d'urbanisme de la municipalité. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir une procédure de correction, contrairement aux taxes sur les espaces de stationnement ou sur les surfaces imperméables qui sont calculées d'après des photos aériennes et pour lesquelles une certaine imprécision peut subsister.

En pratique, cette taxe doit se limiter aux immeubles industriels et commerciaux. Il serait en effet contraire aux objectifs d'écofiscalité d'imposer une telle taxe à des terres affectées à des usages agricoles où l'objectif n'est pas d'occuper le sol avec des bâtiments.

## Exemple d'article réglementaire

À titre illustratif, voici une proposition d'un libellé pour calculer l'occupation du sol. Il est imposé et sera prélevé, à l'égard de toute unité d'évaluation, qui appartient à la catégorie des immeubles non résidentiels ou industriels, dont le coefficient d'occupation du sol de l'immeuble est inférieur à 10 %, une taxe déterminée selon la formule suivante :

La différence en pourcentage entre 10 % et le coefficient d'occupation au sol de l'immeuble, divisé par 10 %, multiplié par la superficie de l'immeuble en mètres carrés, multiplié par (insérer le taux de la taxe par mètre carré)

$$\text{Montant de la taxe} = \frac{(10 \% - \text{coefficient d'occupation du sol}) \times \text{Superficie m}^2 \times \text{Taux \$ /m}^2}{10 \%}$$

Une autre formulation de libellé pourrait être la suivante : Il sera imposé et il sera prélevé sur tout immeuble imposable appartenant à la catégorie d'immeubles non résidentiels ou industriels, dont le coefficient d'occupation du sol est de moins de 10 %, une taxe de 0,05 \$ /100 \$ d'évaluation sur la valeur de l'immeuble.



## Considérations réglementaires

Sur le plan de son fondement légal, une taxe sur le coefficient d'occupation du sol découle du pouvoir habilitant prévu à l'article 500.1 L.C.V. et 1000.1 C.M. En effet, il s'agit d'une taxe sur une caractéristique d'un immeuble et peut donc être mise sur pied grâce au pouvoir général de taxation.

En revanche, il est important que la base de la taxation soit le coefficient d'occupation du sol et non pas la valeur de l'immeuble. À défaut, cela pourrait être considéré comme une taxe sur la fortune au sens du paragraphe 6 du second alinéa des articles 500.1 L.C.V. et 1000.1 C.M. À noter toutefois, une telle taxe pourrait être mise en œuvre à titre de sous-catégorie d'immeubles non résidentiels ou industriels (ce moyen de taxation est décrit plus loin dans le guide).

## TAXE SUR LES LOGEMENTS VACANTS OU SOUS-UTILISÉS

### Limiter l'impact environnemental en maximisant l'espace existant

Depuis le 8 décembre 2023, il est permis à une municipalité de taxer les immeubles comportant un logement vacant ou sous-utilisé. Ce pouvoir découle de l'article 500.5.1 L.C.V. et de l'article 1000.5.1 C.M. La taxe sur les immeubles vacants est un outil relevant de l'écofiscalité, dans la mesure où elle encourage à utiliser davantage les ressources existantes et ainsi éviter d'en dépenser de nouvelles pour combler des besoins.

### Considérations réglementaires

Cette taxe pourra être imposée à certaines conditions. Il faudra notamment que le règlement, adopté en vertu de l'article 500.1 L.C.V. ou 1000.1 C.M. précise les types de logement visés, définisse les critères permettant de constater la vacance ou la sous-utilisation et détermine la période annuelle de référence.

La loi définit le terme « vacant ». Un logement pourra être considéré comme vacant par la municipalité s'il est occupé pendant moins de 180 jours. De plus, elle prévoit des cas spécifiques qui font en sorte que le logement est réputé être occupé. Le règlement d'une municipalité ne pourrait pas prévoir autrement. Nous pouvons nommer à titre d'exemples la situation où une personne ne peut occuper sa résidence principale en raison de son état de santé ou encore le moment où le logement est inhabitable en raison de travaux majeurs et les six mois suivants la fin de ces travaux. Également, certains types de logement ne peuvent pas être visés par le règlement et par conséquent taxés : les logements à loyer modique ou un logement compris dans une unité d'évaluation inscrite au rôle d'évaluation au nom d'un office d'habitation, par exemple.

Notons qu'il est possible de viser par la taxe une résidence secondaire lorsqu'elle est offerte en location touristique<sup>73</sup>.

La taxe permet donc aux municipalités de réglementer des résidences secondaires louées sur des plateformes de type Airbnb puisqu'elle peut considérer ces résidences comme vacantes même si elles sont offertes en location à court terme.

De plus, cette taxe ne pourra pas dépasser 1 % de la valeur de l'immeuble pour la première année d'imposition. Il sera ensuite possible d'augmenter la taxe à 2 % lorsque celle-ci est imposée depuis au moins une année et à 3 % si la taxe est imposée depuis au moins deux années consécutives.

### Comment répertorier les logements vacants ou sous-utilisés

La Ville de Vancouver procède, par exemple, par un formulaire d'auto-déclaration des propriétaires qui doivent indiquer si le logement est loué ou non. Cette option repose sur la bonne foi des propriétaires.

Il est également possible pour les municipalités de procéder à des inspections pour vérifier si un logement est occupé ou non. Par exemple, la Ville de Toronto procède à des audits auprès de quelques propriétaires pour vérifier leur situation et peut exiger les documents suivants :

- Immatriculation d'une automobile et informations sur l'assurance automobile du propriétaire ou de l'occupant;
- Cartes d'identité émises par le gouvernement, y compris le permis de conduire, de la personne propriétaire ou de la personne occupante;
- Avis de cotisation de l'impôt sur le revenu avec l'adresse visée;
- Baux relativement à la propriété;
- Testaments, certificats de décès, etc.;
- Contrat de travail, bordereaux de paie, relevés d'emploi de la personne propriétaire ou de la personne occupante;
- Certificat d'assurance habitation du de la personne propriétaire ou de la personne occupante;
- Déclaration sous serment concernant l'occupation de la propriété ou toute exemption<sup>74</sup>.

Comme le règlement sur la taxation des immeubles vacants bénéficie des pouvoirs prévus à l'article 500.1 L.C.V. ou 1000.1 C.M., cela inclut le pouvoir de faire des cotisations, vérifications, inspections et enquêtes, de sorte que la municipalité qui l'adopte peut prévoir des audits approfondis comme ceux de Toronto.

## REDEVANCE AU DÉVELOPPEMENT

### Une mesure en matière d'aménagement du territoire

Depuis son introduction à l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.)* en 2016, la redevance au développement a été utilisée par de nombreuses municipalités qui souhaitent que les demandeurs de permis contribuent aux investissements dans des infrastructures ou des équipements pour assurer la prestation accrue de services municipaux découlant de l'intervention visée par la demande de permis ou de certificat<sup>75</sup>. La redevance de développement est également qualifiée de « contribution ». Depuis 2023, un service de transport collectif qui bénéficie à l'immeuble visé par la demande de permis ou de certificat, à ses occupants ou à ses usagers, peut aussi être financé par cette redevance<sup>76</sup>.

À noter que le pouvoir habilitant de ce type de redevances se trouve à la L.A.U. et non à la L.C.V. ou au C.M. comparativement aux autres formes de redevances.

### Considérations préliminaires

Avant d'adopter une telle redevance, il est impératif que la municipalité soit en mesure d'établir ses priorités et de faire des calculs précis. Par exemple, une municipalité doit se demander quelles sont les infrastructures et les équipements prioritaires à financer. De plus, elle doit être en mesure d'expliquer la méthode de calcul qui permet d'évaluer le montant de la redevance à exiger aux demandeurs de permis.

Il est fortement suggéré de faire réviser les calculs de la municipalité par une firme spécialisée en la matière. De plus, une démarche de communication auprès des différents promoteurs immobiliers présents sur le territoire est recommandée avant d'adopter un règlement en ce sens. Ces démarches visent à réduire le risque de contestation de ce type de redevances.

Un règlement municipal qui met en œuvre la redevance de développement doit respecter les prescriptions de l'article 145.22 de la L.A.U., notamment en précisant les catégories de constructions, de terrains ou de travaux à l'égard desquelles la délivrance d'un permis est assujettie au paiement d'une redevance<sup>77</sup>. Le règlement doit également prévoir les modalités suivant lesquelles est établie la part des coûts relatifs aux travaux que le titulaire du permis doit prendre à sa charge<sup>78</sup>.



## Utilisation dans une perspective d'écofiscalité

Au-delà de sa capacité à générer des revenus pour des infrastructures municipales, cette redevance peut aussi être utilisée dans une perspective écofiscale. En effet, une municipalité peut faire varier son taux d'application de la redevance en fonction de l'atteinte de certaines mesures écologiques.

Un bon exemple de cette politique est celui de la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines, qui a prévu des redevances moindres lorsque les cases de stationnement étaient aménagées de manière souterraine ou lorsque le propriétaire décontaminait un terrain<sup>79</sup>. De son côté, la Ville de Chambly a prévu un remboursement de la redevance lorsqu'un immeuble reçoit une certification LEED Argent, Or ou Platine<sup>80</sup>. Il est aussi possible de retrouver toutes ces caractéristiques dans le cas de la Ville de Mascouche, où le règlement prévoit aussi une réduction du taux pour les constructions plus denses<sup>81</sup>.

## Certaines exceptions à évaluer

En fonction des enjeux locaux propres à chaque municipalité, une réflexion particulière sur l'objectif de la redevance au développement est suggérée. Dans certains cas, cette mesure d'écofiscalité sera pertinente dans un contexte de développement sur un terrain vierge, alors qu'elle ne toucherait pas nécessairement la cible dans un contexte de reconversion d'un immeuble industriel ou de bureaux en logements. De même, le propriétaire qui construit une unité de logement accessoire sur son terrain ou un logement complémentaire à même une maison unifamiliale limiterait globalement la consommation de ressources et l'étalement urbain.

De la même manière, une modulation du taux de la redevance devrait être envisagée afin de soutenir les objectifs d'aménagement du territoire et de construction de certains types de logements. Ainsi, un taux de redevance moindre pourrait être imposé dans les centres-villes ou les secteurs à densifier, consolider ou requalifier de manière prioritaire.

Le *Règlement concernant certaines contributions à des services municipaux exigées pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat* prévoit que les infrastructures et équipements qui peuvent être financés par les redevances au développement doivent être liés aux services d'alimentation en eau, de gestion des eaux usées et pluviales, de gestion des matières résiduelles, de voirie ou de sécurité publique (article 5). De plus, le règlement prévoit également que certains immeubles ne puissent pas être assujettis à ces redevances, notamment les logements sociaux, abordables et étudiants ainsi que certaines résidences pour personnes âgées<sup>82</sup>. Il est à noter qu'au moment d'écrire le Guide, le *Règlement concernant certaines contributions à des services municipaux exigées pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat* n'est pas encore en vigueur.

### Mise en garde

Attention, nous préférons vous aviser que certains règlements municipaux qui mettent en œuvre le pouvoir d'exiger une telle redevance de développement font actuellement l'objet de contestation devant les tribunaux. Pour éviter toute contestation, nous recommandons aux municipalités de faire valider leurs règlements municipaux auprès de leurs conseillères ou conseillers juridiques et de suivre attentivement l'évolution de la jurisprudence à ce sujet.

## MOBILITÉ DURABLE

### TAXE SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

Cette taxe s'applique lors de l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse inscrite dans le registre de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est située sur le territoire de la municipalité visée. Elle est adoptée en vertu des articles 488.0.1 L.C.V. et 992.1 C.M.

#### Un pouvoir élargi à certaines organisations municipales

Avec l'adoption du projet de loi 39 le 8 décembre 2023<sup>83</sup>, le gouvernement a élargi la liste des entités municipales ayant la possibilité d'adopter une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade destinée à financer le transport collectif.

Outre la Communauté métropolitaine de Montréal (« CMM ») qui détenait déjà ce pouvoir depuis 2016<sup>84</sup>, il est maintenant octroyé aux villes qui disposent d'une société de transport en commun<sup>85</sup>, soit l'agglomération de Québec et les villes de Gatineau, Lévis, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières<sup>86</sup>. De plus, ce pouvoir de taxation a été accordé aux MRC qui ont déclaré leur compétence en matière de transport collectif<sup>87</sup>.

Pour les villes et MRC qui le peuvent, la taxe sur l'immatriculation des véhicules représente un outil intéressant, car elle permet de mieux financer le transport collectif, le tout selon un mode de fonctionnement assez simple. Il s'agit d'un moyen de financer une offre de transport alternative à l'automobile.

Il y a lieu de préciser toutefois que la loi ne permet pas à une municipalité de faire varier le taux de la taxe en fonction des caractéristiques des véhicules, ce qui l'empêche de dissuader l'acquisition de véhicules plus polluants.

### Perception de la taxe par la SAAQ

Pour une ville ou une MRC qui veut imposer une taxe sur l'immatriculation des véhicules, il s'agit d'un outil assez simple à utiliser, dans la mesure où la perception de la taxe est déléguée à la SAAQ. Son paiement s'effectue en même temps que celui de l'immatriculation du véhicule et la municipalité locale n'a pas à dresser de liste des véhicules taxés.

En contrepartie de cette simplicité pour les villes et MRC, la SAAQ prévoit cependant des frais dans les ententes de perception qu'elle conclut. Le modèle d'entente prévoit le paiement d'une somme forfaitaire pour la mise en œuvre (202 000 \$), plus des frais de transaction de 2 % des revenus générés par an.

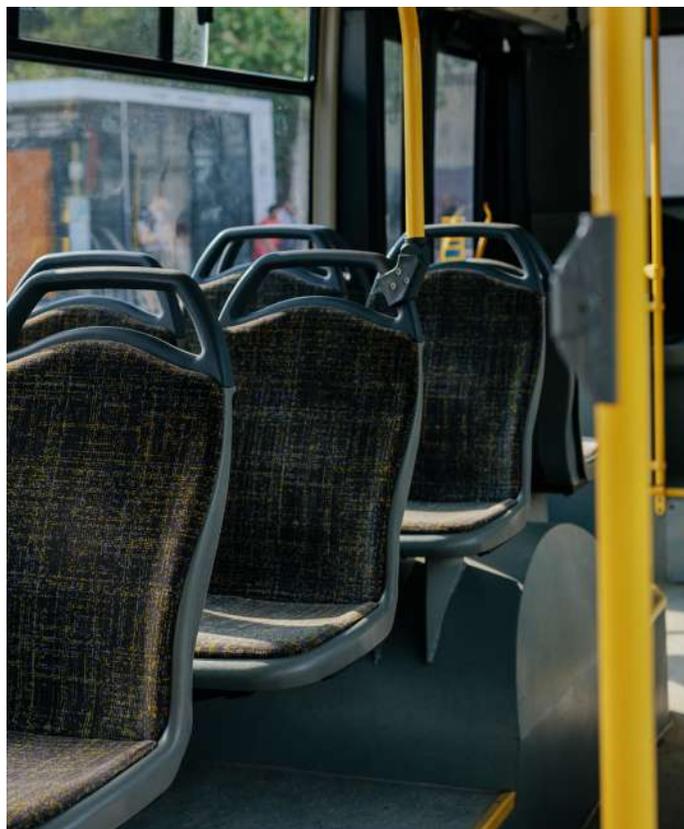
À la suite de représentations de l'UMQ, la SAAQ a accepté que le montant de 202 000 \$ puisse être mutualisé entre plusieurs MRC ou villes, si celles-ci s'entendent pour imposer une taxe d'un montant identique.

Cette situation a pour effet d'exclure du pouvoir de taxation les municipalités locales qui ont les pouvoirs d'une MRC, mais qui demeurent régies par la *Loi sur les cités et villes* (ex. Shawinigan, La Tuque et Rouyn-Noranda). De plus, les municipalités locales dont la MRC n'a pas déclaré compétence en matière de transport collectif ne sont pas autorisées à adopter un règlement imposant une telle taxe, et les régies intermunicipales composées de plusieurs municipalités et MRC ne peuvent pas non plus utiliser cet outil.

## La taxe sur l'essence comme mesure complémentaire

La taxe sur l'essence pourrait représenter une alternative de financement pour le transport en commun. À l'heure actuelle, le milieu municipal doit demander l'autorisation du gouvernement du Québec pour pouvoir mettre en place une telle taxe, qui requiert l'adoption d'une loi par l'Assemblée nationale du Québec permettant une taxation particulière sur leur territoire. L'UMQ effectue des représentations auprès du gouvernement du Québec pour qu'à l'instar de la taxe sur l'immatriculation, le milieu municipal ne doive pas solliciter l'autorisation du gouvernement du Québec pour utiliser cet outil.

Actuellement, deux régions font l'objet d'une taxation particulière pour le financement du transport collectif, à savoir le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (82 villes de la CMM et Saint-Jérôme), de même que celui de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine<sup>88</sup>.



## REDEVANCE SUR LE TRANSPORT COLLECTIF

### Un pouvoir pour l'ensemble des municipalités locales

Il est possible pour une municipalité locale d'adopter une redevance en matière de transport collectif, même si celui-ci ne relève pas directement de ses compétences<sup>89</sup>. Cela permet donc à une municipalité locale qui n'exerce pas elle-même sa compétence en matière de transport collectif d'imposer une redevance réglementaire visant à financer ce transport.

Ainsi, cela permet à une municipalité locale dont la compétence en transport collectif est transférée à une MRC, à une autre municipalité locale ou à une régie intermunicipale de prévoir une redevance pour financer sa quote-part. Une municipalité dont la compétence en transport collectif appartient à une société de transport en commun ou à l'Autorité régionale de transport métropolitain pourra aussi adopter une redevance réglementaire pour financer le transport collectif.

Ce nouveau pouvoir permet donc à l'ensemble des municipalités locales de financer les coûts liés aux infrastructures, aux équipements et au fonctionnement du transport collectif. La redevance pourrait être exigée de diverses façons, y compris lors de la délivrance d'un permis pour la réalisation de travaux de construction ou de rénovation, de manière similaire à la redevance au développement présentée précédemment.

Les municipalités peuvent définir, par règlement, les différents paramètres de mise en place de la redevance, tels que la méthode de calcul, le taux de la redevance et les zones qui y seraient assujetties.

# Tableau qui résume les mesures écofiscales énoncées dans le présent guide

Mesures écofiscales	Mécanisme juridique	Commentaires	Exemples de règlements municipaux (sans avoir vérifié leur validité)
Stationnement	Taxe	Taxer les espaces de stationnement selon leur superficie afin notamment de réduire les îlots de chaleur et d'assurer une meilleure gestion des eaux pluviales	Ville de Gatineau Ville de Québec
Surfaces minéralisées	Taxe	Taxer les espaces minéralisés, soit toutes surfaces asphaltées, ce qui va plus loin que le stationnement	Ville de Laval Ville de Saint-Hyacinthe
Piscines	Taxe	Taxer la quantité d'eau nécessaire pour remplir une piscine	Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu Ville de Châteauguay
Chauffage au mazout	Taxe	Taxer les systèmes de chauffage au mazout existants	Ville de Saint-Hyacinthe
Utilisation du sol	Taxe	Taxer les propriétés qui ne sont pas assez denses afin de les encourager à se densifier (coefficient d'occupation du sol)	Ville de Carignan Ville de Contrecoeur
Logements vacants ou sous-utilisés	Taxe	Taxer les immeubles qui comprennent un logement vacant ou sous-utilisé	Muni-Express
Immatriculation des véhicules	Taxes	Taxer l'immatriculation de tout véhicule aux fins du financement de dépenses en matière de transport collectif	Ville de Québec
Utilisation de l'eau potable	Tarifification	Tarififier une quantité d'eau calculée par compteur d'eau	Modèle de Réseau environnement Ville de Brossard
Vignette de stationnement	Tarifification	Tarififier les frais d'une vignette de stationnement selon la taille du véhicule	L'arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie, à Montréal
Réduction des déchets à la source	Tarifification	Tarififier les collectes de matières résiduelles selon le nombre de levées des bacs	Ville de Beaconsfield Ville de Gatineau
Artificialisation des sols aux promoteurs immobiliers	Redevances	Exiger une redevance pour compenser les émissions de gaz à effet de serre émis lors du développement d'un terrain lors d'une demande de permis de branchement	Ville de Laval
Contenants à usage unique	Redevances	Exiger une redevance sur les contenants et produits à usage unique	Ville de Prévost
Transport collectif	Redevances	Nouveau pouvoir de redevances en matière de transport collectif	Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives



## Pour aller plus loin - Autres pouvoirs complémentaires aux mesures écofiscales

Bien que le présent guide se concentre sur les pouvoirs de taxation, de redevances et de tarification des municipalités, d'autres outils complémentaires existent pour contrer les problèmes climatiques et les enjeux environnementaux. En effet, une municipalité locale peut accorder toute aide qu'elle juge appropriée dans les domaines où elle a compétence<sup>91</sup>, notamment en matière d'environnement.

Pensons aux programmes de subventions, par exemple pour obtenir des produits menstruels durables<sup>92</sup>, lesquels aident à modifier les comportements et les habitudes de la population.

En matière d'aide financière, il est important de toujours se rappeler l'interdiction pour une municipalité de venir en aide à un établissement industriel ou commercial en vertu de la *Loi sur l'interdiction de subventions municipales*<sup>93</sup>. Cette interdiction peut également s'appliquer à un organisme à but non lucratif. Il importe donc de vérifier la nature de l'activité économique exercée par l'entreprise même avant de lui octroyer une aide financière<sup>1</sup>. En cas de doute sur un programme de subvention à mettre en œuvre, nous vous recommandons d'obtenir un avis juridique relatif à sa validité.

Les compétences municipales en matière d'aménagement du territoire peuvent également servir à mettre en place des mesures concrètes pour lutter contre les problèmes climatiques et les enjeux environnementaux, comme la protection des milieux naturels et la mise en œuvre des zones de conservation. Les municipalités peuvent adopter des mesures qui s'inscrivent dans un modèle d'économie circulaire où les ressources sont optimisées à toutes les étapes de leur cycle de vie. À titre illustratif, une municipalité pourrait exiger la valorisation ou le réemploi de certains matériaux de construction lors de l'émission d'un permis de démolition.

Les amendes, en matière de droit pénal, sont également des outils intéressants pour les municipalités afin de contrer certains comportements nuisibles. En effet, elles ont un effet contraignant et dissuasif pour la population. Prenons par exemple les amendes en matière d'abattage d'arbres, lesquelles sont désormais plus élevées suivant de récents changements à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*<sup>94</sup>.

Tous ces pouvoirs peuvent être complémentaires à l'intégration de mesures écofiscales au sein d'une municipalité.

# CONCLUSION

L'UMQ espère que le présent guide inspire et renforce la mobilisation des élus et élus municipaux de toutes les régions du Québec dans l'adoption de mesures d'écofiscalité, et souhaite ainsi poursuivre la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, tout en assurant une résilience financière.

Les mesures écofiscales sont de plus en plus populaires, si bien que plusieurs mesures innovantes mises en œuvre par le milieu municipal québécois ne sont malheureusement pas présentées dans le guide. L'UMQ est disponible pour accompagner ses membres dans l'élaboration de règlements écofiscaux et vous invite également à partager vos initiatives afin qu'elles puissent rayonner dans l'ensemble du Québec.



# ANNEXE

## MODÈLE DE RÈGLEMENT SUR LA TAXATION DES SYSTÈMES DE CHAUFFAGE AU MAZOUT

**Texte rouge** : doit être complété, modifié ou précisé par la municipalité, en fonction de son contexte.

### Préambule

**Attendu que** les articles 500.1 et suivants de la *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19.1 (ou 1000.1 et suivants du *Code municipal du Québec*, RLRQ, c. C-27.1 si la municipalité est régie par ce Code);

**Attendu que** les systèmes de chauffage au mazout génèrent des émissions de gaz à effet de serre qui participent au réchauffement climatique;

**Attendu que** le gouvernement du Québec a adopté le *Règlement sur les appareils de chauffage au mazout*, RLRQ, c. Q-2, r. 1.1, lequel interdit les nouveaux appareils de chauffage au mazout dans les bâtiments résidentiels;

**Attendu que** (insérer le nom de la Municipalité) souhaite accélérer la transition énergétique en incitant économiquement les propriétaires à se tourner vers d'autres méthodes de chauffage moins polluantes;

**En conséquence**, il est proposé par (insérer le nom de la conseillère ou du conseiller), et appuyé par (insérer le nom de la conseillère ou du conseiller et résolu que le règlement suivant soit adopté :

### Objet

1. Le présent règlement a pour objet d'imposer une taxe directe sur les immeubles qui comportent un bâtiment qui abrite un système de chauffage au mazout.

### Définitions

2. Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent :
  - a. Bâtiment : a le sens que lui donne l'article 1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, c. F-2.1;
  - b. Immeuble : a le sens que lui donne l'article 1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, c. F-2.1;
  - c. Mazout : a le sens que lui donne l'article 1 de la *Loi concernant la taxe sur le carburant*, RLRQ, c. T-1;
  - d. Propriétaire : personne indiquée au rôle d'évaluation en tant que propriétaire de l'immeuble;
  - e. Superficie de plancher : superficie totale de plancher de tout bâtiment abritant un système de chauffage au mazout, à l'exclusion de toute superficie de plancher utilisée à des fins résidentielles;
  - f. Système de chauffage au mazout : s'entend de tout moyen de chauffer un immeuble qui emploie du mazout, y compris un système utilisant à la fois le mazout et l'électricité.

## Imposition de la taxe

3. Il est imposé et prélevé le premier janvier de chaque année une taxe sur tout immeuble qui comporte un bâtiment abritant un système de chauffage au mazout.

Le propriétaire de l'immeuble en date du premier janvier de chaque année est responsable de payer la taxe, mais tout propriétaire subséquent est responsable dans l'éventualité où la taxe est impayée par le propriétaire initial.

## Copropriété

4. Lorsqu'un immeuble est une copropriété indivise, tous les copropriétaires sont solidairement responsables de la taxe.

Lorsqu'un immeuble est une copropriété divise, la taxe est imposée à chaque copropriétaire d'une partie privative d'un bâtiment abritant un système de chauffage au mazout en fonction du nombre d'unités de logement ou de la superficie de plancher, selon l'utilisation qui est faite de chaque propriété.

Pour les parties communes d'un bâtiment utilisé à des fins autres que résidentielles, le syndicat de copropriété est responsable de payer la taxe.

## Taux de taxation

5. Pour un bâtiment résidentiel, le taux de la taxe est de (insérer le montant) par unité de logement. Pour tout autre immeuble, le taux de la taxe est de (insérer le montant) par mètre carré de superficie de plancher.

Lorsqu'un immeuble abritant un système de chauffage au mazout est en partie utilisé comme bâtiment résidentiel et en partie à d'autres fins, la partie résidentielle est taxée selon le premier alinéa et la partie autre que résidentielle l'est selon le second alinéa.

## Exemption de taxe

6. Les personnes visées à l'article 500.2 de la *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19 (ou 1000.2 du *Code municipal du Québec*, RLRQ, c. C-27.1 si la municipalité est régie par ce code) sont exemptées de la taxe.

## Exigibilité

7. La taxe doit être acquittée au plus tard le 30<sup>e</sup> jour qui suit l'envoi du compte de taxes au propriétaire visé.

## Intérêts, frais et pénalités pour non-paiement

8. Si la taxe n'est pas acquittée en entier dans le délai prévu à l'article précédent, le propriétaire doit payer les mêmes intérêts, frais et pénalités que pour le défaut de paiement des taxes foncières de la municipalité.

## Priorités et hypothèques

9. Si la taxe n'est pas acquittée dans le délai prévu par le présent règlement, la municipalité bénéficie de toutes les priorités et hypothèques applicables en cas de défaut de paiement des taxes foncières.

## Preuve d'absence de système de chauffage au mazout

10. Au plus tard le 30 novembre de chaque année, tout contribuable doit transmettre une preuve à l'effet que son immeuble n'a pas un système de chauffage au mazout.

En l'absence de telle preuve, le propriétaire est réputé disposer d'un système de chauffage au mazout.

La transmission d'une preuve lors d'une année donnée dispense de preuve pour les années subséquentes.

## Inspection

11. Tout inspecteur du service d'urbanisme de la municipalité peut inspecter tout immeuble pour lequel une preuve d'absence de système de chauffage au mazout a été fournie.

Telle inspection doit s'effectuer entre 7 heures et 19 heures.

## Pénalité en cas de fausse déclaration

12. Toute personne qui a effectué une fausse déclaration devra payer une pénalité équivalant à deux fois le montant de la taxe qu'elle aurait dû payer, n'eût été la fausse déclaration.

## Retrait du système de chauffage au mazout

13. Toute personne qui a retiré son système de chauffage au mazout entre le 30 novembre de chaque année et le 30<sup>e</sup> jour qui suit l'envoi du compte de taxes peut obtenir une exemption de la taxe si elle transmet à la municipalité une preuve du retrait du système de chauffage au mazout et de l'installation du nouveau système qui n'est pas au mazout.

Si une preuve est transmise avant le 30<sup>e</sup> jour qui suit l'envoi du compte de taxes, mais après le paiement de la taxe par le propriétaire, celui-ci a droit à un remboursement de la taxe, mais sans intérêt.

## Entrée en vigueur

14. Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication.

# RÉFÉRENCES

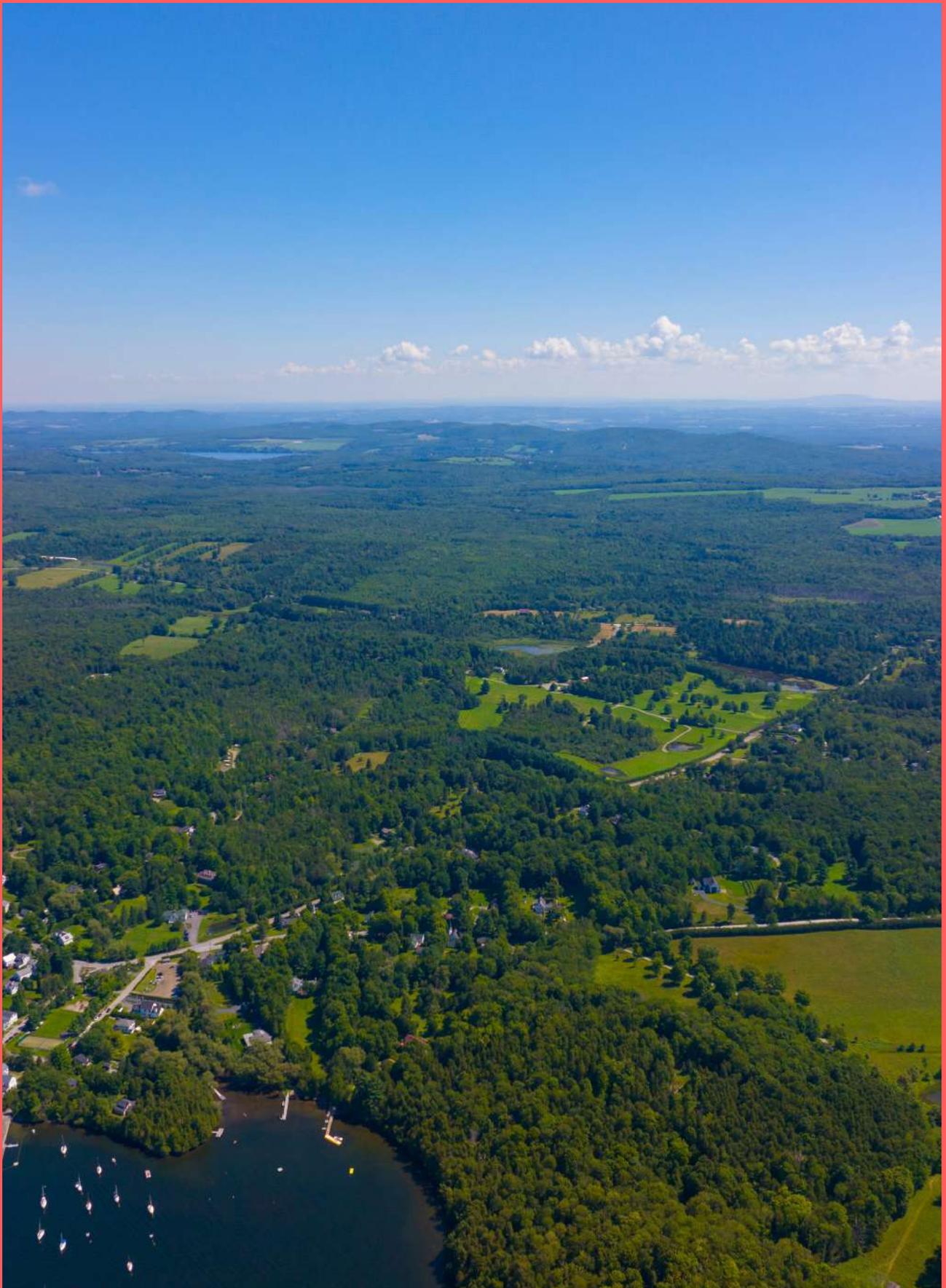
1. Ville de Laval, *Plan climatique horizon 2035*, p. 41. En ligne : <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/environnement-recyclage-et-collectes/plan-climatique-laval.pdf>.
2. Gouvernement du Québec (2024), *Acceptabilité sociale*. En ligne : <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/acceptabilite-sociale>.
3. Institut climatique du Canada, *Limiter les dégâts : Réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada*. En ligne : [Limiter les dégâts: Réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada \(institutclimatique.ca\)](https://www.institutclimatique.ca/limiter-les-degats-reduire-les-couts-des-impacts-climatiques-pour-le-canada).
4. Muni-Express n°6 du 26 juin 2017 – *Projet de loi n°122 - Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs*. En ligne : [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/muni\\_express/muni\\_express\\_pl\\_122.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/muni_express/muni_express_pl_122.pdf)
5. *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T-1, article 1.
6. *Lauzon-Foresterie (Fiducie) c. Municipalité de L'Ange-Gardien*, 2024 QCCA 506, paras. 61 et 63.
7. *Succession Eurig (Re)*, [1998] 2 R.C.S. 565, para. 25.
8. *Home Builders' Association c. Conseil scolaire de la Région de York*, [1996] 2 R.C.S. 929, 977. - Une exception s'applique toutefois lorsque la taxe est refilée à un acheteur uniquement en raison de circonstances économiques favorables au vendeur - *Cairns Construction Ltd. c. Government of Saskatchewan*, [1960] R.C.S. 619, 630; voir aussi *Attorney-General for British Columbia v. Esquimalt and Nanaimo Railway Company*, [1950] A.C. 87, 118.
9. Articles 500.2 L.C.V. et 1000.2 C.M.
10. Articles 500.1, al. 4 (3°) L.C.V. et 1000.1, al. 4 (3°) C.M.
11. Articles 500.1, al. 5 (9°) L.c.v. et 1000.1, al. 5 (9°) C.M.
12. Articles 500.1, al. 5 (9°) L.c.v. et 1000.1, al. 5 (9°) C.M.
13. Articles 500.1, al. 5 (10°) L.c.v. et 1000.1, al. 5 (10°) C.M.
14. Articles 500.1, al. 5 (5°) L.c.v. et 1000.1, al. 5 (5°) C.M.
15. *Allard Construction Ltd. c. Coquitlam (District)*, [1993] 4 R.C.S. 371; *Home Builders' Association c. Conseil scolaire de la Région de York*, [1996] 2 R.C.S. 929.
16. *Première nation de Westbank c. British Columbia Hydro and Power Authority*, [1999] 3 R.C.S. 134, para. 30.
17. *Renvois relatifs à la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, 2021 CSC 11, para. 219.
18. *Renvois relatifs à la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, 2021 CSC 11, para. 213.
20. Articles 500.11 L.C.V. et 1000.11 C.M.
21. *Home Builders' Association c. Conseil scolaire de la Région de York*, [1996] 2 R.C.S. 929, 978 et 979.

22. Articles 500.9 L.C.V. et 1000.9 C.M.
23. Articles 500.9, 500.11 L.C.V. et 1000.9, 1000.11 C.M.
24. *Plessis-Panet inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 1264, para. 31.
25. François Bouchard, « La tarification municipale : un instrument juridique méconnu! » dans *Développements récents en droit municipal 2007*. Cowansville : Éditions Y. Blais, 2007, p. 265.
26. Article 244.2, al. 1 L.F.M.
27. Article 244.3, al. 1 L.F.M.
28. *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. C-19.
29. Code municipal du Québec, RLRQ, c. C-27.1.
30. *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, c. F-2.1.
31. *Dagenais c. St-Adolphe-d'Howard (Municipalité)*, 2008 QCCA 253, para. 31.
32. *Essiambre c. Ville de Mont-Joli*, 2023 QCCQ 10044, para. 24
33. Commission de l'aménagement et du territoire, *Journal des débats*, 41<sup>e</sup> sess., vol. 44, no. 133, 1<sup>er</sup> juin 2017, p. 30.
34. *Plessis-Panet inc. c. Ville de Montréal*, 2019 QCCA 1264. [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE\\_FIN\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/R%C8GLEMENT\\_SUR\\_LA\\_TAXE\\_DES\\_PARCS\\_DE\\_STATIONNEMENT\\_2014.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE_FIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/R%C8GLEMENT_SUR_LA_TAXE_DES_PARCS_DE_STATIONNEMENT_2014.PDF)
35. *Règlement numéro 948-2023 décrétant l'imposition et le prélèvement d'une taxe sur les parcs de stationnement pour l'année 2024*, Gatineau. En ligne : [R 948-2023.pdf \(gatineau.ca\)](#).
36. *Règlement CO-2023-1251 imposant des taxes, une surtaxe relative au remembrement agricole et des tarifs pour l'exercice financier 2024*, articles 9 à 28, Ville de Longueuil. En ligne : <https://longueuil.quebec/fr/reglements-municipaux>.
37. *Règlement sur l'imposition d'une taxe sur les grandes surfaces imperméables*, R.V.Q. 3239, Ville de Québec. En ligne : <https://reglements.ville.quebec.qc.ca/fr/showdoc/cr/R.V.Q.3239//20240718>.
38. Cette exception vise autant les impôts sur le revenu des particuliers que ceux des entreprises. Elle vise aussi les taxes qui porteraient sur le chiffre d'affaires d'une entreprise.
39. *Règlement numéro L-12965 concernant l'imposition d'une taxe sur les surfaces pavées au centre-ville*, Laval.
40. *Règlement numéro 720 décrétant des mesures d'écofiscalité*, art. 6 à 15, Saint-Hyacinthe. En ligne : [https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref\\_150524.pdf](https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref_150524.pdf).
41. *Règlement numéro 557 (2024) concernant l'imposition d'une taxe sur les surfaces minéralisées*, Carignan. En ligne : <https://www.carignan.quebec/wp-content/uploads/2024/06/Reglement-numero-557-2024.pdf>.
42. Gouvernement du Québec, *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable 2019-2025*, Québec, Publications du Québec, 2019, p. 18. En ligne [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/infrastructures/strategie\\_quebecoise\\_eau\\_potable/strategie\\_eau\\_potable.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/infrastructures/strategie_quebecoise_eau_potable/strategie_eau_potable.pdf).

43. Audet, K., Crespel, D., Da Silva, L., Montel, B., Paccard, M., Parent, R., Rondeau-Genesse, G., Roques, J. & Tarte, D. (2024). *Conséquences Attendues Survenant en Contexte d'Aggravation des Déficits d'Eau Sévères au Québec*. Rapport présenté à Ouranos. Montréal. Groupe AGÉCO, Nada Conseils, T2 Environnement. 130 pages plus annexes. En ligne : [https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2024-04/CASCADES\\_RapportFinal\\_240214.pdf](https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2024-04/CASCADES_RapportFinal_240214.pdf).
44. Ville de Brossard, *Règlement numéro REG-42*. En ligne : [https://www.brossard.ca/in/rest/public/Attachment/attach\\_cmsUpload\\_fd621153-f838-4ab4-b8fe-9a73c59b85a5](https://www.brossard.ca/in/rest/public/Attachment/attach_cmsUpload_fd621153-f838-4ab4-b8fe-9a73c59b85a5).
45. Ville de Calgary, *Water Meter Installation* „En ligne : <https://www.calgary.ca/water/customer-service/water-meter-installations.html>.
46. Réseau Environnement (16 décembre 2021). *Modèle de règlement sur la tarification des services d'eau*. En ligne : <https://www.reseau-environnement.com/blog/publications-techniques-3/modele-de-reglement-sur-la-tarification-des-services-deau-76>
47. *Règlement sur les appareils de chauffage au mazout*, RLRQ, c. Q-2, r. 1.1, articles 5 à 6.
48. *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T-1, article 1.
49. *Règlement numéro 720 décrétant des mesures d'écofiscalité*, Saint-Hyacinthe. En ligne : [https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref\\_150524.pdf](https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref_150524.pdf).
50. *Règlement numéro 670 décrétant la taxation et les compensations pour les services municipaux de la Ville de Saint-Hyacinthe*, article 4.1, Saint-Hyacinthe. En ligne : <https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/maj-2024/reg670ref.pdf>.
51. *Règlement numéro 720 décrétant des mesures d'écofiscalité*, article 5, Saint-Hyacinthe. En ligne : [https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref\\_150524.pdf](https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref_150524.pdf).
52. *Règlement L-12964 concernant l'imposition d'une taxe visant les appareils de chauffage fonctionnant au mazout*, Ville de Laval. En ligne : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/chauffage-mazout.aspx>.
53. *Règlement numéro L-12494 visant à accorder une subvention pour favoriser le remplacement de systèmes de chauffage résidentiels au mazout par des systèmes alimentés exclusivement à l'électricité ou utilisant des énergies renouvelables*, article 10.2, Ville de Laval. En ligne : <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/reglements/reglements-codifies/reglement-l-12494.pdf>.
54. Ville de Laval, *Règlement numéro I-11870, Concernant les branchements d'aqueduc et d'égouts, le drainage et la gestion des eaux de ruissellement sur la propriété privée ainsi que les travaux connexes*. En ligne : <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/reglements/reglements-codifies/reglement-l-11870.pdf>.
55. L'Office français de la biodiversité, *L'artificialisation des sols*. En ligne : <https://www.ofb.gouv.fr/lartificialisation-des-sols>.
56. Ville de Laval, *Laval en transition*. En ligne : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/plan-climatique.aspx#:~:text=La%20Ville%20de%20Laval%20dispose,sous%20forme%20de%20compensation%20mon%20C3%A9taire>.
57. *Idem*

58. Ville de Laval (7 octobre 2020), *Cible de réduction des émissions de GES de -33 % pour Laval*. En ligne: <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/cible-reduction-emissions-ges-moins33-laval.aspx>.
59. *Idem*.
60. Article 244.5 L.F.M.
61. Arrondissement de Rosemont–La Petite Patrie, *Règlement sur les tarifs (2024) (RCA-182)*, article 70.
62. Ville de Lyon, *Délibération n° D\_24\_0160*. En ligne : [https://lyon-webdelib.digitechcloud.fr/webdelibplus\\_Central/jsp/showFile.jsp?datePub=26/03/2024&dateRetLega=25/03/2024&pdf=IUvI3cQtSbjRCJgky5xw5vPKcB-3KcHGx2NHT34Abd4rEudxktLCuH6IDc6T4iJhXDTZMfk6kp%2BjXAqBLwH6I6UF6LOd7rDK5skthLnjgNjePUFx-zuka6rYvXPUnht21uP%2BbHxFXrwmbsceeZaPsr6doYd1DeYNjkmrOuMGOs00g%3D](https://lyon-webdelib.digitechcloud.fr/webdelibplus_Central/jsp/showFile.jsp?datePub=26/03/2024&dateRetLega=25/03/2024&pdf=IUvI3cQtSbjRCJgky5xw5vPKcB-3KcHGx2NHT34Abd4rEudxktLCuH6IDc6T4iJhXDTZMfk6kp%2BjXAqBLwH6I6UF6LOd7rDK5skthLnjgNjePUFx-zuka6rYvXPUnht21uP%2BbHxFXrwmbsceeZaPsr6doYd1DeYNjkmrOuMGOs00g%3D) ; et Ville de Paris, 2024 DVD 43-1 *Stationnement de surface – Tarification au poids des véhicules*. En ligne : <https://cdn.paris.fr/pa-ri-s/2024/05/06/dvd-43-pj-NAS9.PDF>
63. Arrondissement de Rosemont–La Petite Patrie, *Règlement sur les tarifs (2024) (RCA-182)*, article 70.
64. Ville de Beaconsfield, *Règlement sur les taxes de la Ville de Beaconsfield pour l'exercice financier 2024*, no. BEAC-156, article 2. En ligne : [https://www.beaconsfield.ca/storage/app/media/ma-ville/administration-et-finan-ces/reglements/FR/beac\\_156\\_taxes\\_foncieres\\_2024\\_fr\\_avis\\_motion.pdf](https://www.beaconsfield.ca/storage/app/media/ma-ville/administration-et-finan-ces/reglements/FR/beac_156_taxes_foncieres_2024_fr_avis_motion.pdf).
65. *Idem*.
66. Ville de Vaudreuil-Dorion, *Collecte intelligente et tarification incitative des matières résiduelles et organiques Questions et réponses*. En ligne : [https://www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca/uploads/sections/Environnement/Dechets\\_recuperation/Collecte-intelligente/Questions-Reponses\\_web.pdf](https://www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca/uploads/sections/Environnement/Dechets_recuperation/Collecte-intelligente/Questions-Reponses_web.pdf).
67. Ville de Prévost, *Règlement 779 Relatif à la vente et à la fourniture de contenants, emballages et autres ob-jets à usage unique ou individuel par certains commerçants*. En ligne : <https://www.ville.prevost.qc.ca/storage/app/media/Guichet%20citoyen/Informations/Reglementation/2022/779-codifi%C3%A9.pdf>.
68. Ariane Krol (17 avril 2023) « La « radicalité douce » de Prévost » dans La Presse, <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2023-04-17/redevance-sur-des-articles-a-usage-unique/la-radicalite-douce-de-prevost.php>.
69. 2023 QCCS 2178.
70. Comité citoyens-commerçants de Percé c. Ville de Percé, [2023 QCCS 2178](#), para. 72.
71. Ville de Montréal, *Règlement visant la réduction des impacts environnementaux associés à la distribution d'articles publicitaires*. En ligne : <https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/6287ae8aac29a-b001a4d956d>
72. [2023 QCCA 863](#)
73. Articles 500.5.2, al. 2 (5°) L.C.V. et 1000.5.2, al. 2 (5°) C.M.
74. City of Toronto, *Vacant Home Tax*, En ligne: <https://www.toronto.ca/services-payments/property-taxes-utilities/vacant-home-tax/>.
75. Article 145.21 L.A.U., al. 1 (2°).

76. Article 145.21 L.A.U., al. 1 (3°).
77. Article 145.22 L.A.U., al.1 (2°)
78. Article 145.22 L.A.U., al.1 (4°)
79. Ville de Sainte-Anne-des-Plaines, *Règlement relatif au paiement d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux*, no. 1015, article 6. En ligne : <https://www.villesadp.ca/storage/app/media/reglements-administratifs/reglement1015.pdf>.
80. Ville de Chambly, *Règlement 2022-1482 concernant l'imposition d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux*, article 7. En ligne : [https://ville.chambly.qc.ca/wp-content/uploads/2022/04/Reglement\\_2022-1482.pdf](https://ville.chambly.qc.ca/wp-content/uploads/2022/04/Reglement_2022-1482.pdf).
81. Ville de Mascouche, *Règlement numéro 1286 sur les contributions aux infrastructures et équipements municipaux*, article 17. En ligne : <https://mascouche.ca/wp-content/uploads/2021/05/R%C3%A8glement-1286-FINAL-et-annexe.pdf>.
82. Gazette officielle du Québec (17 juillet 2024). *Règlement concernant certaines contributions à des services municipaux exigées pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat*. En ligne : [https://www.publicationsdu-quebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf\\_encrypte/lois\\_reglements/2024F/83716.pdf](https://www.publicationsdu-quebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2024F/83716.pdf).
83. *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, L.Q. 2023, c. 33, articles 19 et 25.
84. *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, L.Q. 2016, c. 8, article 59, instituant l'article 96.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, RLRQ, c. C-37.01.
85. Article 488.0.1 L.C.V.
86. *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01, article 1.
87. Article 992.1. C.M.
88. *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T-1, article 2, al. 3.
89. *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, L.Q. 2023, c. 33, articles 21 et 28. 90. Articles 4 et 90 de la *Loi sur les compétences municipales*.
91. Ville de Montréal (22 novembre 2024) *Demander une subvention pour l'utilisation de produits menstruels durables*. En ligne : <https://montreal.ca/demarches/demander-une-subvention-pour-lutilisation-de-produits-menstruels-durables>.
92. RLRQ, c. I-15.
93. *Ville de Montréal c. Litwin Boyadjian inc. (Syndic de Société de vélo en libreeservice)*, 2019 QCCA 794, para. 39.
94. Voir l'article 233.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ, c. 19.1.





**Union des municipalités du Québec**  
2020, boulevard Robert-Bourassa  
Bureau 210  
Montréal (Québec) H3A 2A5