



*Photo de gilles Thériault, mars 2022*

## Le financement et la priorisation des activités et des services municipaux offerts aux citoyens, citoyennes et aux entreprises de Montréal

Édition Terres et Eaux

Gilles Thériault et Pierre Pagé, auteurs

Publié à Montréal, le 27 mai 2022 sous le titre :

Le financement et la priorisation des activités et des services municipaux offerts aux citoyens, citoyennes et aux entreprises de Montréal

Edition Terres et Eaux 2022

ISBN : 978-2- 925146-06-3 (PDF)<sup>i</sup>

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2 ième trimestre 2022<sup>ii</sup>

## Remerciements

Merci à tou.te.s les élu.e.s de la ville de Montréal, merci à la Présidente du comité exécutif et aux élu.e.s qui sont membres de la Commission des Finances et de l'Administration (CFA) d'avoir mis sur pied cette quatrième consultation publique.

Cette consultation pré budgétaire démontre bien la volonté de transparence de la ville de Montréal et aussi celle de faire participer les citoyens. **Félicitations.**

Nous vous proposons dans ce mémoire, des réflexions qui portent sur les grandes priorités de l'Administration municipale, priorités qu'elle désire proposer aux citoyens et aux entreprises. Nous avons retenu les trois thèmes proposés pour la consultation.

Nous précisons des domaines d'activités où le financement peut être amélioré. Nous avons adapté une solution technique provenant de Londres<sup>1</sup> pour le développement du logement pour la région de Montréal.

Nous avons été doublement imaginatifs, à l'image des obligations « vertes » en vous proposant la création d'une obligation « grise » pour le logement. Nous proposons la création d'un fonds du logement pour la région de Montréal à l'image du fonds de l'eau de Montréal et d'un fonds pour le transport dans l'Est de Montréal à l'image de la redevance du REM de l'Ouest.

Nous terminerons cette analyse par une comparaison au sujet de l'évolution des coûts des activités de base de la ville de Montréal. Elle sera suivie de la revue des activités tel que suggéré dans le 3<sup>ième</sup> thème. Nous vous ferons part de quelques recommandations par thèmes économiques ou sociaux.

La montée fulgurante des prix de l'immobilier dans la région montréalaise nous incite à renouveler notre proposition de création d'un Programme de Report des Impôts Fonciers du Québec. Ce programme est destiné aux familles et aux aînés. Ils seront suivis des recommandations présentées dans un tableau sommaire et d'une conclusion.

La démocratie participative, quelle belle aventure surtout avec un projet comme « La consultation publique pré budgétaire 2023 ». Merci aux élu.e.s et à la ville de Montréal pour cette belle occasion de participation citoyenne.

Signé à Montréal : Gilles Thériault, \_\_\_\_\_ résident de Montréal  
Pierre Pagé, \_\_\_\_\_ résident de Montréal

Le 27 mai 2022.

---

2. <sup>1</sup> **Programme du maire de Londres** : <https://www.london.gov.uk/what-we-do/housing-and-land/buying-affordable-home>, **Land trust home** : <https://www.communityledhousing.london/about/>

## Table des matières

<b>Remerciements</b> .....	3
<b>Introduction et sommaire exécutif</b> .....	5
<b>Commentaires sur les perspectives budgétaires 2023</b> .....	6
<b>1-Le financement des activités métropolitaines</b> .....	7
1.1 Le manque de financement à Montréal et la gouvernance métropolitaine .....	7
1.2 Les besoins en développement des infrastructures de l'Est de Montréal .....	8
1.3 La gestion de l'eau .....	9
1.4 La gestion des matières résiduelles et recyclables .....	10
1.5 La Voirie publique (Service Infrastructures du Réseau Routier). .....	11
1.6-Le développement du logement social ou abordable.....	11
<b>2-La revue des activités de base</b> .....	15
2.1 Les transferts financiers et le pacte fiscal municipal du Québec.....	15
2.2 Revue des actions à entreprendre sur les activités de base .....	16
2.3-La gouvernance dans le contrôle des dépenses de la ville.....	17
2.4-L'immigration et l'aide aux peuples autochtones .....	18
<b>3-L'ajout de revenus alternatifs à l'impôt foncier de Montréal</b> .....	19
3.1 La diversification des sources de revenus : les choix du coffre d'outils fiscaux.....	19
<b>4-Le programme de report des impôts fonciers du Québec pour la région de Montréal</b> .....	21
<b>Le sommaire des recommandations</b> .....	23
<b>Conclusion</b> .....	24
<b>Présentations des auteurs</b> .....	26
<b>Annexe 1 : Taxation du gain de capital des maisons au Royaume-Uni</b> .....	27
<b>Annexe 2 : Simulation du coût annuel pour financer 6 000 logements</b> .....	28
<b>Annexe 3 : Comparaison des budgets de Montréal et Toronto</b> .....	29
<b>Annexe 4 : L'infrastructure industrielle pour le développement des projets de logements abordables à Londres au R.U.</b> .....	30
<b>Annexe 5 : Le principe des examens de diligence raisonnable (Due diligence review)</b> .....	32
<b>Lettre au MAMH, MTQ, CMM et à l'ARTM.</b> .....	33

*“Une politicienne pense à la prochaine élection, une cheffe d’état pense à la prochaine génération.”* Inspirée de la citation de James Freeman Clarke 1810-1888

## Introduction et sommaire exécutif

Une nouvelle dynamique s’installe de plus en plus dans la région de Montréal, la gouvernance dans le développement des infrastructures urbaines. Les projets de transports collectifs sont dans cette catégorie, comme la CMM, l’ARTM et la ville de Montréal nous l’ont bien démontré récemment. La crise du logement ne nous épargnera pas, il faudra prioriser cet enjeu, se concerter et innover dans notre approche et dans nos façons de faire tant au niveau local et régional.

La question centrale de tout budget est : faut-il diminuer les dépenses, augmenter les revenus, ou avoir un mix des deux ? Pour répondre à cette question, rien de tel que de comparer le budget des deux métropoles ; Toronto et Montréal. À Montréal, les transferts gouvernementaux représentent 7.1% du budget et à Toronto c’est 29,5%. C’est un transfert quatre fois plus important pour la ville de Toronto. Que faut-il conclure ? Il faut aussi prioriser la diversification des sources de revenus.

L’UMQ, le 11 mai 2019<sup>2</sup> a publié un communiqué : Transfert d’un point de la TVQ. Cet engagement a été tenu partiellement par Québec. Avoir la croissance d’un point de la TVQ et avoir l’équivalent d’un point de TVQ ne signifie pas le même apport financier pour la ville et la région. Le pacte municipal 2020-2024 ne répond plus aux besoins grandissants de la ville. Il y a lieu de faire comme Toronto, c’est-à-dire avoir plus de revenus qui proviennent de sources autres que l’impôt foncier.

Les taux d’intérêt sont appelés à augmenter d’ici 2024. Ils contribueront à augmenter la pression sur les dépenses. C’est dans cet esprit que nous vous proposons un coffre d’outils de mesures fiscales. Ce sont aux experts fiscaux des différents gouvernements de déterminer ce qui peut être utile pour aider les villes à mieux fonctionner. Les villes ont besoin de nouveaux revenus afin de pouvoir remplir toutes les nouvelles responsabilités qu’elles ont à faire face depuis 30 ans. La réduction des dépenses si elle est possible provient forcément de l’augmentation de l’efficacité et de l’efficience dans l’utilisation des ressources.

Faute de nouveaux revenus, la ville propose de déléster la responsabilité d’un ou des services aux autres paliers gouvernementaux. C’est bien logique plutôt que de toujours chercher à s’endetter de plus en plus. Dans le secteur du logement social ou abordable les besoins sont immenses et urgents. Le projet d’ajout de 6000 logements semble sous-évalué en termes financiers. Il existe une solution novatrice à Londres à ce sujet, il s’agit de la mise en place d’une infrastructure industrielle de développement des logements qui permet une réduction des coûts et délais de 50%.

Le coffre à outils fiscaux proposé vise à régler une partie de ce besoin, l’autre partie est l’augmentation des transferts fiscaux du gouvernement à la ville. Dans tous les cas, il n’est pas question d’éliminer l’impôt foncier, mais plutôt soulager les contribuables de Montréal en partageant mieux la facture avec les utilisateurs ou les promoteurs qui tirent profit des infrastructures en place, mais qui contribuent moins à payer les frais associés aux infrastructures de transport de la ville de Montréal, de Laval ou de Longueuil.

Est-ce que la gouvernance municipale et régionale est adéquate pour relever les défis financiers à venir ? Voyons comment, nous pouvons améliorer cela ensemble.

---

<sup>2</sup> <https://umq.qc.ca/publication/transfert-dun-point-de-la-tvq-les-membres-de-lumq-se-mobilisent-en-vue-dun-nouvel-accord-de-partenariat-quebec-municipalites/>

## Commentaires sur les perspectives budgétaires 2023<sup>3</sup>

Du point de vue stratégique, le transfert de services doit faire partie d'une future négociation du pacte fiscal municipal. Actuellement ce pacte municipal avantage plus les régions du Québec que sa métropole. Si les sommes à venir permettent de remplir l'ensemble des besoins financiers des villes centres, nul besoin de transfert, si c'est le contraire, cette situation forcera les villes à transférer un ou des services aux autres niveau de gouvernement. Vu sous cet angle, c'est facile à expliquer et à comprendre.

Une simple comparaison entre le budget de Toronto et Montréal est éloquent. Ne serait-il pas normal que Montréal soit plus compétitive au niveau fiscal, en modifiant le ratio de ses sources de revenus de 63 % pour l'impôt foncier et 37 % pour les autres revenus ? À Toronto c'est l'inverse, soit 32 % des revenus proviennent de l'impôt foncier et le reste, provient d'autres sources de revenus.

Il a une si grande différence entre les deux plus grandes villes canadiennes, pourquoi est-ce ainsi ? Est-ce que les transferts fiscaux y sont pour quelque chose ? Les transferts fiscaux au Québec sont principalement régulés dans le pacte fiscal entre Québec et les municipalités.

La redevance que perçoit la CDPQ infra est sûrement une autre façon de percevoir des revenus additionnels pour financer le transport collectif. Si la CDPQ infra peut recevoir une redevance sur une période de 50 ans, pourquoi la ville de Montréal ne pourrait-elle pas bénéficier du même traitement pour son réseau de transport ?

Après tout, ce sont les entrepreneurs qui bénéficient de l'ajout de valeur que les infrastructures de transports collectifs apportent au secteur immobilier, sans avoir à contribuer fiscalement au budget de la ville. Pourquoi pas avoir une redevance immobilière, perçue par la ville de Montréal, sur le développement immobilier près des infrastructures de transport ?

Un taux de redevances plus bas avec un rayon de perception plus étendu, comme Vancouver l'a fait, permet de conserver la compétitivité de la ville de Montréal tout en contribuant à son développement.

Du point de vue de la sécurité publique, le coût du financement des heures supplémentaires de la sécurité publique lors d'événements sportifs ou artistiques devrait être aux frais des organisations qui préparent ces événements. Les heures supplémentaires des policiers qui doivent être effectuées pendant ces événements devraient être facturées aux promoteurs. Il s'agit d'un principe simple au sujet de l'équité fiscale (l'utilisateur/payeur).

Enfin, un dernier point attire notre attention dans le document Perspectives, l'absence d'une vision et de projets pour développer l'est de Montréal. Le transport collectif du REM 2.0, le réseau routier avec la réfection du boulevard Notre-Dame et le logement organisé autour du concept « Transit oriented devlopment » (TOD).

Cet ensemble constitue un choix judicieux qui a le potentiel d'influencer positivement l'économie de la région afin qu'elle participe à l'accroissement du bien-être des Montréalaises et des Montréalais.

---

<sup>3</sup>[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC\\_PREBUDGET\\_20220504.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC_PREBUDGET_20220504.PDF)

## 1-Le financement des activités métropolitaines

Montréal, la métropole accueille le plus grand nombre de nouveaux arrivants au Québec, soit près de 76 % des personnes nouvellement arrivées. Montréal accueille aussi des personnes autochtones provenant du Québec. Cette situation fait en sorte que la pression est accrue sur la demande de logements. L'itinérance est aussi présente dans la métropole.

*« Cet effet, qui peut se qualifier d'effet métropole, met Montréal dans une classe à part en termes de besoins et dépenses. Cette existence du statut particulier est reconnue par le gouvernement provincial dans son pacte fiscal avec la Ville. Néanmoins, la Ville constate un sous-financement lié à ce statut particulier.<sup>4</sup> »*

### 1.1 Le manque de financement à Montréal et la gouvernance métropolitaine

Les lacunes au sujet de la gouvernance débutent au niveau des gouvernements supérieurs. Les villes étant sous la responsabilité des provinces, tout déficit de financement des infrastructures provient forcément de choix politiques supérieurs. Le résultat de ce manque de cohérence au niveau de la gouvernance métropolitaine entraîne deux conséquences : 1 — l'endettement croissant du municipal et 2 — une incapacité de financer et de livrer, dans des délais raisonnables, des projets d'infrastructures pourtant nécessaires. Le temps de développement d'un prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est un bel exemple, 1<sup>ière</sup> annonce du projet, il y a 40 ans en 1982 et ce n'est pas fini avant 2029<sup>5</sup>.

Beaucoup de dépenses sont causées par le délestage des responsabilités fédérales ou provinciales au niveau municipal, sans toutefois avoir l'autonomie fiscale nécessaire pour faire face à ces responsabilités. Parmi les infrastructures, il y a, le transport en commun, l'environnement, la gestion des matières résiduelles, le traitement de l'eau, les équipements métropolitains, etc. Il doit aussi y avoir une place pour le logement abordable ou social.

Les problèmes de gouvernance touchent aussi l'organisation de la CMM. Cette organisation est composée de représentant.es de 82 villes qui ont été élu.es. Actuellement, on assiste à une lancée de deux projets privés de transport collectif (le REM) sur le territoire de la région de Montréal en plus de deux autres en préparation. Bien sûr, une grande partie de ces projets sont financés par les gouvernements supérieurs laissant tout de même une partie du financement aux municipalités (1/3), en plus de laisser des déficits opérationnels (43 M\$) qui sont de la responsabilité municipale. Alors que c'est la responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM) d'établir la tarification et qu'elle peut percevoir le financement gouvernemental et municipal.

Dans le secteur d'activité du logement abordable et social, il est facile de constater une migration des habitants des villes centres vers les villes de banlieues où le stock de logements est moins cher et pas nécessairement beaucoup plus abondant. Devant des besoins en habitation publié par la SCHL en 2021 (280 000) dans la région de Montréal, il y a lieu de considérer l'habitation comme une infrastructure urbaine avec ses propres besoins en gouvernance régionale et métropolitaine.

Il faut aussi réfléchir sur l'allocation des ressources gouvernementale pour le transport. Dans son plan de développement (2021-2031) des infrastructures québécoises, le gouvernement avec le ministère de transports alloue 40 % soit 12,9 G\$ au transport collectif et 60 % au transport routier (une somme de 28,1 G\$ pour le développement ou le maintien des réseaux routiers. Un meilleur équilibre est souhaitable. Nous devons également réfléchir aux conséquences qui découlent soit des problèmes associés à la pandémie, soit au manque de gouvernance métropolitaine au sujet des infrastructures urbaines.

---

<sup>4</sup> Référence précédente, document perspectives 2023, page 24.

<sup>5</sup> <https://www.ledevoir.com/politique/688074/le-prolongement-de-la-ligne-bleue-encore-repousse-les-couts-passent-a-6-4-milliards-de-dollars>

Dans les deux cas, ce sont des éléments hors du contrôle des seuls élus municipaux de Montréal.

1. La perte d'achalandage et de revenu de la ville et de la STM,
2. Le manque de source de revenus pour la ville et la STM,
3. Le manque de logements abordables ou sociaux dans l'agglomération de Montréal,
4. L'environnement et de faibles résultats dans la réduction des GES,
5. Les sites d'enfouissements qui ne cessent de déborder,
6. Les partenariats financiers des projets d'infrastructures : 1/3-1/3-1/3 où le volet municipal est considéré inéquitable par les grandes villes canadiennes le « Canadian Global Cities Council »(CGCC) <sup>6</sup>.

**Problème 1** : Le pacte municipal ne répond plus aux besoins des villes de l'agglomération de Montréal

**Recommandation 1** : Que la CMM avec l'aide des autres partenaires, renégocie le pacte fiscal municipal pour accroître les transferts gouvernementaux afin de répondre adéquatement aux besoins des citoyens de la région de Montréal.

## 1.2 Les besoins en développement des infrastructures de l'Est de Montréal

En 2018, le gouvernement a signé la **déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal**<sup>7</sup>. Cette déclaration touche les sujets suivants : « *L'accroissement de la mobilité, le développement économique, à commencer par la décontamination des sols, et l'amélioration des milieux de vie des citoyens sont les priorités retenues.* »

Cette déclaration contient deux axes de développement avec des actions prioritaires. Nous avons seulement retenu les actions prioritaires à déployer à court terme qui ont un impact sur le budget de la ville.

Axe 1 : Agir pour favoriser la mobilité durable ;

Action prioritaire 1- Réaménagement de la rue Notre-Dame afin de créer un corridor de mobilité durable reliant les quartiers de la pointe de l'île au centre-ville.

Axe 2 : Favoriser le développement économique ;

*Identification des sites stratégiques à décontaminer (budget actuel de 100 M\$), des besoins et des collaborations requises ; Détermination des besoins en infrastructures routières, d'eau et d'électricité.*

En 2020 nous avons publié un essai intitulé : **Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal** (voir la webographie). Nous avons examiné ce que la ville de Vancouver avec Translink (=ARTM) a mis en place pour assurer le financement des transports collectifs. Une redevance avec une tarification plus basse que celle du REM a été mise en place. Elle a permis de conserver la compétitivité de cette ville.

Nous avons émis plusieurs recommandations dont celle d'augmenter la taxe sur l'essence, la création d'un fonds de financement du transport collectif, l'élimination des déficits résiduels des opérateurs et la création de deux nouvelles zones de perception d'une redevance avec deux tarifs plus bas que celle du REM pour la ville de Montréal.

Nous avons proposé, dans l'essai cité plus haut (p. 75), tout le détail pour la création d'un fonds de financement du transport collectifs et une recommandation ( no14) avec un objectif de perception de 400 M\$ en redevances pour la ligne bleue et de 100 M\$ pour la ligne orange du métro de Montréal. Il y a lieu de prévoir un autre 500 MS à 1G\$ au fonds pour le financement du REM de l'Est.

**Problème 2** : Le manque de gouvernance dans le développement des infrastructures urbaines.

**Recommandation 2** : Mettre en place une politique de développement du territoire de l'Est de Montréal pour l'ensemble des infrastructures urbaines. Mettre en place un fonds de financement pour le développement des infrastructures de transport de l'Est de Montréal

---

<sup>6</sup> La planification d'un avenir urbain. **Lien de téléchargement**, février 2022, voir page 5:

[https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjl6Zmukpv2AhXxSt8KHQ\\_rCvEQFnoECBcQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.cmm.ca%2F%2Fmedia%2Ffiles%2FNews%2F2018%2FCGCC\\_nationalUrbanSurvey\\_rpt\\_feb5\\_FR.pdf&sg=AOvVaw0HEMF0o4g2c7ULoMmPtBqN](https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjl6Zmukpv2AhXxSt8KHQ_rCvEQFnoECBcQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.cmm.ca%2F%2Fmedia%2Ffiles%2FNews%2F2018%2FCGCC_nationalUrbanSurvey_rpt_feb5_FR.pdf&sg=AOvVaw0HEMF0o4g2c7ULoMmPtBqN)

<sup>7</sup> <https://montreal.ca/articles/declaration-de-lest-pour-un-developpement-urbain-durable-et-innovant-19701>

### 1.2.1 La concertation des partenaires dans la priorisation des projets de transport

Une remarque dans le document perspectives 2023 à la page 24 nous a interpellé : Le CA de l'ARTM de 15 personnes est composé de 7 représentants du gouvernement et de 3 indépendants. Ça donne à réfléchir sur la politique de financement<sup>8</sup> de l'ARTM et sur la priorisation des projets en infrastructure de transport collectif. Les projets de transport collectif sont de nature sociale, économique et politique. Pourquoi la CMM ne priorise-t-elle pas les projets de transport collectif avant que ces derniers soient inclus dans le plan stratégique de l'ARTM. Ce sont tout d'abord des projets portés par les représentant.e.s élu.e.s et légitimes qui proviennent des villes.

La ville de Montréal doit financer le transport en commun à Montréal sans pouvoir n'en tirer aucun revenu, ce n'est pas le cas à Toronto qui elle perçoit des revenus. Dans la majorité des entreprises, les déficits opérationnels doivent être payés par l'organisation qui en tire les revenus. Il y a lieu de corriger cette situation en transférant cette responsabilité au niveau régional. Les utilisateurs de la STM ou d'EXO, de la STL et RTL proviennent aussi des villes de banlieue, pourquoi la ville de Montréal, de Laval ou de Longueuil doivent être les seules à payer les déficits opérationnels ?

**Problème 3** : La priorisation des projets en transport collectif n'est pas réalisée par des élus ?

**Recommandation 3** : Revoir la politique de financement de l'ARTM pour ajouter un processus d'acceptation des projets qui sera réalisé par le conseil de la CMM. Également, transférer les déficits opérationnels des sociétés de transport, au niveau régional là où est perçu le financement.

### 1.3 La gestion de l'eau<sup>9</sup>

La gestion de l'eau à Montréal est sous contrôle selon l'UMQ qui a publié en mai 2020 un communiqué sur l'implantation MONTRÉAL – Projet Maxim'eau – Optimisation de la gestion des réseaux d'eau<sup>10</sup>. La seule question qui reste à l'agenda est de savoir si les revenus de taxation de l'eau sont équivalents aux dépenses encourues par la ville. Si ce n'est pas le cas, la ville peut augmenter ses tarifs pour faire une opération à coût nuls (100% des coûts facturés).

La Ville finance les dépenses (4,1% du budget de 6,5G\$) et investissements reliés à l'eau en imposant : la taxe spéciale relative à l'eau ; une tarification aux immeubles non résidentiels de certains secteurs (2 arrondissements).

*« La Ville de Montréal a l'obligation légale de s'assurer que tous les secteurs aient le même mode de financement de l'eau. C'est ce que l'on appelle l'harmonisation de la structure fiscale.<sup>11</sup> »*

Une étude de 2015 du gouvernement du Québec mentionne que :

*« Cependant, on remarque que pour l'ensemble des municipalités, la majorité du revenu affecté aux services d'eau provient de la tarification forfaitaire, contrairement à la Ville de Montréal (1 000 000 personnes et plus) dont le revenu affecté aux services d'eau représentant la portion de la taxe foncière est de l'ordre de 90 %. »*

---

<sup>8</sup> [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2017/11/Politique\\_Financement\\_ARTM\\_2017.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2017/11/Politique_Financement_ARTM_2017.pdf)

<sup>9</sup> [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6497\\_54391603&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497_54391603&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>10</sup> <https://umq.qc.ca/publication/montreal-projet-maximeau-optimisation-de-la-gestion-des-reseaux-deau/>

<sup>11</sup> <https://montreal.ca/articles/eau-qui-est-facture-10985>

Selon les données de l'étude de 2015 autrement dit, environ 10% des revenus du service d'eau de la ville proviendrait de la tarification.<sup>12</sup> Évidemment, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis 2015, quelle est la situation en 2022 à la ville de Montréal au sujet de la portion de taxe foncière affectée au service d'eau ? Est-ce que le service est viable financièrement ?

**Problème 4 :** Le manque d'uniformité dans la facturation de la gestion de l'eau.

**Recommandation 4 :** Mettre en place sans plus tarder une facturation harmonisée du financement du service de l'eau à temps pour le budget 2025. Pour être équitable fiscalement, le service de la gestion de l'eau doit s'autofinancer.

## 1.4 La gestion des matières résiduelles et recyclables

Dans l'essai qui a été publié en 2019 (webographie no 3) au sujet de la gestion des matières résiduelles, nous avons discuté de l'effondrement de l'écosystème industriel de ce secteur de l'économie qui a eu un impact négatif sur l'offre de traitement. L'ajout de mesures écofiscales proposé dans cet essai visait justement de rétablir l'offre dans ce domaine.

Du côté de Toronto, la tarification des services permet de financer en très grande partie les frais d'exploitation associés au traitement de l'eau, des matières résiduelles et du stationnement.

« The Rate-Supported Operating budget (for Solid Waste Management, Toronto Water and Parking Authority) of \$1.89 billion gross is funded largely from user charges ».

À partir de 2008, la ville de Toronto a adopté une tarification basée sur le volume. L'objectif de facturation a été déterminé à une couverture de 70 % des coûts du traitement des matières résiduelles. Montréal pourrait très bien assez rapidement s'en inspirer.

Le coût actuel du service est de (3,4% du budget de 6,5G\$). Voici une possibilité d'ajouter une source de revenu écofiscale ; la tarification de la gestion des matières résiduelles ou recyclables permettra à la ville de recevoir près de 200 millions de plus annuellement. Il faut aussi considérer que la tarification a aussi un autre effet bénéfique sur l'environnement, la réduction significative du volume de matières résiduelles à traiter, comme cela est arrivé à la ville de Beaconsfield dans la région de Montréal.

**Problème 5 :** La gestion des matières résiduelles n'est pas facturée à Montréal.

**Recommandation 5 :** Facturer le traitement des matières résiduelles à 100 % de la valeur des coûts totaux à l'ensemble des secteurs résidentiels et non résidentiels, avec un coût moyen pour le résidentiel et une tarification pour les industries, entreprises ou commerçants en fonction du poids/volume et du nombre de levées. C'est 200 millions de plus dans les coffres de la ville.

---

<sup>12</sup>[https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands\\_dossiers/strategie\\_eau/rapport\\_cout\\_et%20sources\\_revenus\\_services\\_eau.pdf](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands_dossiers/strategie_eau/rapport_cout_et%20sources_revenus_services_eau.pdf), Rapport sur le coût et les sources de revenus des services d'eau, juillet 2015, gouvernement du Québec ; page 18.

## 1.5 La Voirie publique (Service Infrastructures du Réseau Routier).

La gouvernance de la ville à ce sujet laisse à désirer, il y a place à de l'amélioration à ce sujet. Ce service de la ville de Montréal possède une enveloppe budgétaire de 570 millions pour 2022<sup>13</sup>. Une remarque nous vient à l'esprit lorsque l'on observe l'évolution des grands chantiers à Montréal. Il y a un manque d'intensité dans la réalisation des travaux de la ville de Montréal.

Le pont Champlain un ouvrage de 7 milliards s'est échelonnée de mai 2015 à juillet 2019<sup>14</sup>. Les travaux de la Plaza Saint-Hubert, de la rue Saint Denis, Sainte Catherine, le parc de tennis Jeanne-Mance et le SRB Pie-IX, etc durent souvent de deux à trois ans avec des budgets bien en deçà d'un milliard.

La VG de Montréal fustige la mauvaise coordination des chantiers à Montréal<sup>15</sup>. La priorisation des activités s'applique tout particulièrement bien à ce service. Cette remarque s'ajoute au manque d'efficacité et d'efficience de ce secteur d'activité.

**Problème 6 :** Pourquoi il y a un manque de coordination et une telle lenteur dans la réalisation des chantiers qui paralyse l'activité économique de Montréal. Il y a lieu de penser aux commerçants qui doivent subir les conséquences de tels délais.

**Recommandation 6 :** La région de Montréal doit avoir une politique de réalisation des chantiers de la voirie qui soit efficace et efficiente pour le bien de son économie. Elle doit avoir une meilleure coordination métropolitaine et moins de chantiers en parallèle. La ville doit recevoir, des autres partenaires, des informations sur leurs calendriers de réalisation des travaux afin de mieux prioriser l'ensemble des travaux. D'autre part, la ville doit augmenter l'intensité des travaux en ayant des contrats avec un délai de réalisation plus court (1 an, sauf exceptions pour les infrastructures urbaines) et des pénalités pour les retards.

## 1.6-Le développement du logement social ou abordable.

*« Laisse à lui-même, le marché ne fonctionne pas. »<sup>16</sup>*

Dans le document perspectives 2023, à la page 26, nous retrouvons :

*« Finalement, les besoins en matière d'habitation – au premier chapitre, le maintien et le développement d'un parc abordable et social adéquat (typologie, salubrité) et à proximité de services – prennent forme à l'échelon local, mais les moyens pour y répondre demeurent une responsabilité partagée par l'ensemble des paliers gouvernementaux. »*

L'automne de 2021, les deux principaux partis municipaux de Montréal ont promis la construction de 60 000 logements sur une période de dix ans<sup>17</sup>. S'il faut construire 6 000 logements annuellement, la valeur d'un tel investissement est de  $6\,000 \times 133\,333\$ = 800$  millions. Il est fort probable que sur 10 ans, les prix vont évoluer vers le haut. À titre de comparatif, la construction de l'îlot Rosemont à Montréal, c'est 193 logements en construction pour une somme de 43 M\$ avec un coût moyen aux alentours de 200 000 \$ par logement, un promoteur de Saint Lambert à un projet de développer 1135 logements pour une valeur de 500 millions \$ selon le principe de la densification<sup>18</sup>. C'est près d'une moyenne de 400 000 \$ l'unité. Il y a lieu de penser que les 6000 logements promis se situeront entre ces deux moyennes. Il est raisonnable d'imaginer que ce sera un investissement total du double, soit de 1,6 G\$ pour ces 6000 logements, soit près de 266 666\$ l'unité.

L'approche de la mise en place d'un écosystème industriel est plus que requise si l'on veut contenir les coûts et la pénurie de main-d'œuvre. La préfabrication en usine est moins chère que la construction sur un chantier où les tarifs de l'industrie de la construction doivent s'appliquer pour chacun des corps de métier.

---

<sup>13</sup> <https://montreal.ca/unites/service-des-infrastructures-du-reseau-routier>

<sup>14</sup> <https://www.pontsamueldechamplain.ca/a-propos/phases-des-travaux/>

<sup>15</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-16/la-verificatrice-generale-fustige-la-mauvaise-coordination-des-chantiers-a-montreal.php>

<sup>16</sup> Paul Journet, La Presse+, 12 mai 2022,

<sup>17</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1826308/acces-propriete-residences-condos-bas-prix-promesse-engagement-valerie-planté>

<sup>18</sup> <https://www.lapresse.ca/affaires/2022-05-16/densification-urbaine/pas-dans-ma-cour-a-saint-lambert.php>

Un reportage de Mathieu Prost a été publié en septembre 2021. Le journaliste de Radio-Canada mentionnait qu'il faudrait que la ville prête la somme de 800 millions sur une période de 10 ans avec une perte financière de 12 millions \$ pour la ville. C'est donc dire des prêts annuels pour un total 800 millions et une « réduction » de 10 % appliquée sur les intérêts annuels de 112 millions est de l'ordre de 12 millions<sup>19</sup>. La deuxième année, on ajoute 6 000 logements, on additionne une autre perte qui viendra s'ajouter à la première perte qui baissera avec le temps.

L'abordabilité selon la SCHL se situe à 70% du prix moyen d'un logement, c'est donc une subvention de 30% qui devrait être considérée par la ville pour un défi potentiel de 33,6 millions annuellement sur un besoin de financement des intérêts à 112 millions \$.

À 10 ou 30% de réduction, c'est trop en matière de déficits. Sans un apport additionnel provenant du pacte fiscal ou d'une autre source de revenus, c'est augmenter le déficit structurel de la ville. Cependant, la situation unique de Montréal en raison des très nombreux locataires se prête mal à une politique nationale ou même provinciale du logement. La perte financière anticipée au niveau du logement n'est pas une raison suffisante pour transférer ce service à un autre palier de gouvernement. Il faut des revenus supplémentaires.

Une question se pose au sujet de l'inflation. Les prix des maisons pourraient doubler durant cette période [10 ~ 40 ans], a-t-on les moyens d'avoir de si grosses pertes de revenus et de ne pas renégocier le pacte fiscal.

**Problème 7 :** Le déficit de revenu de la ville de Montréal dans le financement de la construction des logements sociaux ou abordables. À 10% de réduction des frais financiers, ce n'est pas du logement abordable.

**Recommandation 7 :** Pour la stratégie de construction des 6000 logements, augmenter les sources de revenus en utilisant un ou des outils du coffre d'outils fiscaux afin de pouvoir financer la réduction (33,6M\$) des coûts du financement pour avoir des logements à 70% du prix moyen d'un logement.

### 1.6.1 La création d'une politique métropolitaine de développement du logement.

En étudiant les différentes propositions des gouvernements et organismes œuvrant dans le domaine de l'habitation et du logement, il faut constater une disparité quant à la définition de l'abordabilité (70 %, 80 ou 90 %) du logement et du niveau de revenu familial maximal (plafond de revenu)<sup>20</sup> à considérer comme condition d'admissibilité (30 % selon la SCHL).

De même, la grande variété des programmes d'aide au logement rend la tâche difficile de réaliser un montage financier complet pour les citoyens qui sont moins fortunés qui ne sont pas encore membres d'une coopérative d'habitation. La mise en place d'une politique métropolitaine en partenariat avec les 82 municipalités pourrait permettre de créer une approche simplifiée dans la réalisation de projets de développement de logement. Elle pourrait appuyer les villes dans le regroupement de personnes en vue de créer des coopératives ou OSBL d'habitation. Également, un processus d'appel à projets de logement social ou abordable qui serait uniformisé permettrait un traitement plus rapide des propositions de construction de logements des différents promoteurs.

Enfin, la création d'un fonds de développement du logement social permettrait de répondre aux besoins en logements des citoyens. Ce fonds pourrait être financé par le choix d'un ou d'outils fiscaux présentés dans ce document, ou d'un impôt sur le gain en capital des maisons de plus d'un million \$ pour les fiducies ou compagnies qui détienne des maisons résidentielles, comme le fait la ville de Londres (explication à l'annexe 1). Évidemment, il faudra changer les différentes lois municipales pour mettre en place ces nouvelles sources de revenus. En attendant, il est possible de taxer les non-résidents comme le fait Toronto ou Vancouver.

---

<sup>19</sup> Voir l'annexe 2 pour comprendre la méthode employée pour le calcul des montants.

<sup>20</sup> <http://www.habitation.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/documents/partenaires/acceslogis/PRBI2021.pdf>

### 1.6.2 Mise en place d'un écosystème industriel de construction de logements et d'un guichet de soutien aux projets de logement social/abordable.

Récemment, tous les acteurs du monde municipal, dans le secteur du logement mentionnent qu'il y a un manque dans l'offre de logement. La présente proposition vise à créer une offre provenant des acteurs municipaux.

Il peut être complexe de construire du logement social ou abordable. Une solution régionale au sujet de l'appel de projets doit permettre une simplification de l'ensemble du processus. Chaque ville pourrait faire des appels à projets afin de faciliter la construction de logement social ou abordable. Selon la SCHL, « Au Canada, un logement est considéré comme abordable s'il coûte moins de 30 % du revenu avant impôt du ménage<sup>21</sup>. » À Montréal, l'abordabilité se situe à 90 % du prix moyen de la valeur marchande du marché<sup>22</sup>.

Devant l'ampleur du défi de construction de logement à réaliser, du point de vue technique, il est possible de faire comme la ville de Londres (explications à l'annexe 4) en ayant un programme standardisé de modules préusinés permettant d'accélérer la construction de 50 % et de réduire les coûts de 50 %. Une firme d'ingénierie et un fournisseur officiel ont été mandatés pour mettre en œuvre ce concept novateur.

**Problème 8** : Le manque d'offre en logement et le coût élevé de la construction d'unité de logement.

**Recommandation 8** : Favoriser et aussi prioriser le développement un écosystème industriel (ingénierie et fournisseur) pour la fourniture de logement social ou abordable en ayant un programme de logement standardisé avec un catalogue de modules préusinés. Cette offre devra prendre en compte les besoins de densification (TOD) des villes. Les coûts et les temps d'assemblage des logements étant réduits de 50 % avec l'utilisation de cette approche novatrice de construction qui est déjà en place à Londres.

### 1.6.3 L'appel de projets de développement de logement social/abordable.

La gouvernance métropolitaine au sujet du logement doit permettre de s'assurer que les besoins impérieux des montréalais.e.s auront des logements sociaux ou abordables dans un délai raisonnable. La SCHL a établi ces besoins à 200 000 unités de logement pour l'agglomération de Montréal. Les villes ne sont pas obligées d'attendre le bon vouloir des promoteurs privés. Elles peuvent donc mener le bal en lançant des appels d'offres de projets de logement social.

Une stratégie métropolitaine sur le logement devrait être incorporée dans le Plan d'aménagement métropolitain en logement social et abordable (PAMLSA)<sup>23</sup> de la CMM. Des objectifs annuels d'appel de projets de construction doivent être clairement établis en accord avec les services d'urbanismes des villes. La CMM doit prendre le leadership dans ce domaine et faire les représentations nécessaires auprès des gouvernements supérieurs pour avoir tout le financement nécessaire pour supporter cet effort.

**Problème 9** : Une offre de logement insuffisante et l'absence de gouvernance métropolitaine dans le développement de logement.

**Recommandation 9** : Ajouter à la CMM et à la ville de la gouvernance au sujet du logement social ou abordable. Mettre en place et réaliser une gouvernance en accord avec des objectifs régionaux et locaux des villes et ajuster le PAMLSA en conséquence.

---

<sup>21</sup> <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/professionals/industry-innovation-and-leadership/industry-expertise/affordable-housing/about-affordable-housing/affordable-housing-in-canada>

<sup>22</sup> Voir l'annexe 2, pour le calcul du développement de 6000 logement et des explications sur l'abordabilité.

<sup>23</sup> <https://cmm.qc.ca/planification/plan-daction-metropolitain-pour-le-logement-social-et-abordable-pamlsa/>

#### 1.6.4 La création d'un fonds pour financer le développement du logement

Afin de mettre un exemple concret d'un fonds destiné au développement du logement social, nous avons pris l'exemple du fonds pour l'infrastructure de l'eau qui a été créée en 2004. Montréal possède sa taxe sur l'eau qui sert à financer le maintien des infrastructures de l'eau<sup>24</sup>.

*« Le programme Fonds pour l'infrastructure municipale d'eau (FIMEAU) vise la réalisation de travaux de construction, de réfection, d'agrandissement ou d'ajout d'infrastructures municipales d'eau potable et d'eaux usées. Ces travaux permettront de contribuer au maintien de services municipaux ou à la mise aux normes réglementaires d'infrastructures d'eau potable ou d'eaux usées. »<sup>25</sup>*

Le programme FIMEAU comporte une enveloppe de 1,5 G\$ (750 M\$ provenant du Canada et 750 M\$ du gouvernement du Québec). Ce fonds est suspendu pour 2022-2024.

**Problème 10** : L'insuffisance de fonds pour le financement et le développement de logement.

**Recommandation 10** : Réaliser rapidement la création du programme métropolitain ou régional avec un volet local pour le financement du logement social. Ce fonds sera alimenté selon les propositions citées à la recommandation 7. Il servira à payer une partie des frais de financement du logement social ou abordable.

#### 1.6.5 La mise à jour des règles d'urbanisation pour la densification du logement

Nous avons eu connaissance des récents débats sur la densification de la construction des immeubles d'habitation à la ville de Montréal. Il existe un outil à ce sujet à la ville de Montréal. Le **cadre de révision des hauteurs et densités au centre-ville** qui a été publié en 2011.

*« Voilà maintenant que ce concept occupe une place de choix dans l'actualité québécoise avec le dévoilement coup sur coup, au printemps 2011, des plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des communautés métropolitaines de Québec et de Montréal. »*

*« La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) propose pour sa part d'orienter 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de 1 km autour des points d'accès des modes lourds de transport collectif »<sup>26</sup>*

Nous avons proposé dans un autre essai (voir la webographie 4) d'élargir la zone d'urbanisation à 1.5 km autour des points d'accès des modes lourds de transport collectif afin de créer deux zones de perception avec des taux plus bas que ceux du REM pour conserver la compétitivité de Montréal.

**Problème 11** : Le cadre de révision des hauteurs a été conçu principalement pour le centre-ville. Les arrondissements ont aussi des besoins à ce niveau. Il faut aussi revoir les cibles de densification du PMAD pour aider au financement des modes de transports lourds (REM, métro, train).

**Recommandation 11** : Faire la mise à jour du cadre de révision des hauteurs de la ville de Montréal pour l'ensemble des villes de la région et des arrondissements de Montréal et aussi faire la mise à jour des cibles à atteindre dans le PMAD. Orienter 40% de l'urbanisation projetée dans un rayon de 1,5 km autour des points d'accès des modes lourds de transports.

**En conclusion** : Les besoins impérieux en logement social dans la région métropolitaine sont très élevés selon la SCHL, il y a lieu d'agir sans tarder en innovant dans ce secteur. Tout comme le service de l'eau qui est financé par une taxe à Montréal, les rabais accordés pour le logement abordable pourrait être financés de la même manière au moyen d'une nouvelle source de revenu.

L'émission d'obligation municipale pour le financement du logement social est une solution réalisable. Les obligations grises (couleur de la pierre) pourraient contribuer au fonds de développement du logement pour financer les rabais offerts aux utilisateurs ou utilisatrices des logements.

---

<sup>24</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CAHIER\\_EAU\\_20111206.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CAHIER_EAU_20111206.PDF)

<sup>25</sup> <https://www.mamh.gouv.qc.ca/infrastructures/fonds-pour-linfrastructure-municipale-deau-fimeau/>

<sup>26</sup> <https://s3-ca-central-1.amazonaws.com/saintbruno-site/wp-content/uploads/2019/08/vs2035-extrait-urbanite-hiver2012-art-de-densifier.pdf>

## 2-La revue des activités de base

Voici un tableau sommaire des services offerts par Montréal et leur évolution sur une période de 5 ans 2018-2022. Il combine pour les deux premiers éléments de données en milliards de \$ et les autres rangées des informations sur exprimées en % du budget total. Il est donc possible de voir l'évolution positive (+) ou négative(-) dans le sens moins d'argent dépensé et le changement exprimé en \$ en % ou les deux

Description des services en \$ et en %	2018 %	2019 %	2020 %	2021 %	2022 %	Évolution + ou – En \$ ou en %
<b>Budget total de la ville en G\$</b>	5,4	5,54	6,17	6,17	6,5	+ \$
<b>Emprunts en G\$</b>	5,5	6,1	6,78	6,5	7,083	+ \$, + %
<b>Ratio d'endettement % (*)</b>	102%	110%	110%	105 %	114 %	+ \$, + %
<b>Sécurité publique %</b>	18,7%	18,3%	17,4%	17,6%	17,7%	+ \$
<b>Service de la dette %</b>	16,8	16,1	16,4	17,2	17,0	+ \$, + %
<b>Administration générale % (**)</b>	?	10,9	10,7	11,2	10,8	+ \$
<b>Loisir et culture %</b>	10,4	10,3	9,9	10,2	10,1	+ \$
<b>Contribution transport collectif %</b>	10,5	10,5	10,8	10,4	10,0	+ \$
<b>Païement comptant d'immo. %</b>	6,6	7,7	10,2	6,4	6,2	+ \$
<b>Réseau routier % (**)</b>	?	4,9	5,2	5,7	5,6	+ \$
<b>Charge corporatives % (**)</b>	?	3,6	2,2	2,5	5,1	+ \$, + %
<b>Gouvernance, service corpo.</b>	n.a.	n.a.	n..a.	n.a	n.a	n.a à Mtl, Toronto.
<b>Aménagement urbanisme % développement économique (**)</b>	?	4,5	4,0	5,1	4,3	+ \$
<b>Traitement eau, gestion égouts %</b>	4,56	4,4	4,2	4,3	4,1	+ \$
<b>Collecte déchets, matières % recyclables et environnement</b>	2,87	3,2	3,2	3,5	3,4	+ \$, + %
<b>Enlèvement de la neige %</b>	2,98	2,9	2,9	3,0	2,9	Budget similaire
<b>Logement social % (**)</b>	?	2,0	2,9	2,9	2,8	Budget similaire
<b>Immigration, affaires autochtones</b>	?	?	?	?	?	Absent du budget

(\*) Le ratio d'endettement autorisé par la ville est à 120% jusqu'en 2026. (\*\*) Description différente en 2018.

### 2.1 Les transferts financiers et le pacte fiscal municipal du Québec

Bien que la dernière version du pacte fiscal municipal 2020-2024<sup>27</sup> ait donné des gains financiers supplémentaires aux villes, les besoins du maintien et du développement des infrastructures et aussi face aux responsabilités déléguées par les autres niveaux de gouvernement aux villes, les sommes transférées à Montréal ne permettent pas de couvrir l'ensemble des besoins.

Ce sont les importants transferts à la ville de Toronto par l'Ontario qui nous ont inspiré cette demande. La même demande que l'UMQ, la CCMM et d'autres acteurs. Avoir la croissance d'un point de la TVQ ou avoir l'équivalent d'un point de TVQ en transfert ne signifie pas la même chose.

Recevoir 1 407 G\$ du pacte fiscal municipal c'est bien, mais ça ne règle pas tous les problèmes financiers des municipalités. Recevoir 2 370 G\$, c'est mieux. Ici, il s'agit d'un manque à gagner de 963 millions pour les villes et les municipalités du Québec.

Pour la CMM, c'est près de 481 millions \$ supplémentaires qui pourraient s'ajouter aux budgets des villes. C'est beaucoup.

Notons que Montréal a reçu 102 millions en 2022, c'est peu.

<sup>27</sup> [https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/organisation\\_municipale/accord\\_partenariat/Partenariat2020-2024\\_DocumentBREF\\_VF.pdf](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/organisation_municipale/accord_partenariat/Partenariat2020-2024_DocumentBREF_VF.pdf)

Taxes de vente du Québec (TVQ)	Ventes en G\$	TVQ en G\$ (10 points)	1 point de % M\$	Pacte fiscal transferts M\$	Manque à gagner M\$	Montréal en M\$
2017 / 2018 référence <sup>28</sup>				1,644		
2020 / 2021	229 610	22 961	2 296	1 307		67 M\$
2021 / 2022	237 020	23 702	<b>2 370</b>	<b>1 407</b>	<b>963 M\$</b>	<b>102 M\$</b>
La croissance un point			74			

**Problème 12** : Les transferts prévus dans le pacte fiscal municipal sont insuffisants pour financer les projets d'infrastructures urbaines de Montréal.

**Recommandation 12** : Revoir le pacte fiscal afin de transférer l'équivalent d'un point de la TVQ aux villes et municipalités du Québec. Innover avec l'implantation de nouveaux outils fiscaux<sup>29</sup> permettant de diversifier les sources de revenus des villes de la région de Montréal et de Québec.

## 2.2 Revue des actions à entreprendre sur les activités de base<sup>30</sup>

Dans votre document de consultation pré budgétaire 2023, vous avez proposé aux citoyens deux axes de réflexion : 1 — la priorisation des activités et le niveau de service, 2 — le transfert de services aux paliers supérieurs ou autres intervenants. Nous en avons tenu compte dans la création de ce tableau.

Les calculs des montants nets ont été formulés sur le budget de 6,5 G\$ de la ville, 1% = 65 M\$, .5% = 32M\$. Le calcul du net est obtenu avec le retrait de dépenses et l'ajout de revenus pour chacun des services.

Activités	Secteurs de priorisation		Calcul de du coût des services priorisés		Net M\$
	Résidentiel	Non résidentiel	Dépenses	Revenus	
<b>Sécurité publique</b>	Maintenir le service	Facturer le temps supplémentaire (TS) des policiers	52,6 millions \$ en 2021 <sup>31</sup> en heures supplémentaires	60% des coûts événements sportifs/culturels	+32 M\$
<b>Service de la dette</b>	n.a.	n.a.	Baisse du paiement des intérêts	Réduction à long terme des paiements en intérêt	?
<b>Administration générale</b>	Réduire de 1% les coûts de l'administration générale. Toronto = 7%		11% -1% = 10%		+65 M\$
<b>Loisir et culture</b>	Maintenir le service	n.a.		+ 1% des tarifs en plus inflation	?
<b>Contribution au transport en commun</b>	Maintenir le service et la contribution tel quel	Développer le REM 2.0 Ajouter une redevance 1.5 KM des stations 2 zones de redevances.	Retrait paiement du déficit opérationnel de la STM de -43M\$ Transfert à l'ARTM	Transfert fiscaux additionnel du pacte fiscal. Ajout d'une redevance sur le développement immobilier <sup>32</sup>	+43 M\$
<b>Paiement au comptant d'immobilisation</b>	n.a.	n.a.	+0,5 % paiement au comptant par année. <b>De 7,5% à 10% en 5 ans</b>	Nouvelles sources revenus alternatifs +32 M\$	0 M\$

<sup>28</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC\\_PREBU\\_DGET\\_20220504.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC_PREBU_DGET_20220504.PDF), page 14, la ville de Montréal reçoit 102 millions en 2022 provenant du pacte fiscal.

<sup>29</sup> Les outils proposés dans le coffre à outils fiscaux au chapitre 3.1 sont des moyens diversifier les sources de revenus.

<sup>30</sup> L'OQLF et sa définition du niveau de service : Degré de l'importance relative du service assuré aux usagers ou à la clientèle à l'occasion d'une prestation. Le niveau de service sera établi en fonction des types d'usagers ou de clientèles tout en tenant compte des ressources allouées par l'organisation et de ses objectifs sociaux ou économiques.

<sup>31</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-11/bilan-financier-2021-de-montreal/un-excedent-de-293-millions-mais-la-dette-augmente.php#>

<sup>32</sup> Mémoire sur le projet de plan stratégique du transport collectifs de l'ARTM, décembre 2020, PDF disponible sur demande à l'auteur.

Activités	Secteurs de priorisation		Calcul de du coût des services priorisés		Net
Service	Résidentiel	Non résidentiel	Dépenses	Revenus	M\$
<b>Réseau routier « Voirie »</b>	n.a.	n.a.	Mieux contrôler la gestion des RH des chantiers. (5,6% du budget). La moyenne des 4 années est de 5,35% Réduire 5,6% - ,25% = 5,35% en 2023.		0 M\$
<b>Aménagement urbain et dév. économique</b>	Maintenir le service	Maintenir le service	Récupérer économie du point précédent. +0,25% c'est donc 16 millions supplémentaires pour le développement économique.		
<b>Eau, égouts</b>	Tarifier la gestion avec une évaluation moyenne, taxer piscine	Tarifier l'eau au volume avec compteur		Couvrir 100% des coûts avec les tarifs	?
<b>Déchets, environnement</b>	Tarifier la collecte avec moyenne – facture non-résidentiel	Tarifier au poids/ volume /levées	3,4% d'un budget en croissance	Couvrir 100% des couts avec tarifs	+ 200 M\$
<b>Enlèvement de la neige</b>	Maintenir le service tel quel	Maintenir le service tel quel	Ajuster au besoin		?
<b>Gouvernance Charges corpo.</b>	n.a	n.a	0,50 % du budget développer au besoin 1 ou des comités de gouvernance		-32 M\$
<b>Logement</b>	Augmenter le développement du logement social	Appel d'offre de projets	6000 logements par année rabais = -33,6 M\$	Transfert +\$ du pacte fiscal ou autres sources +33,6 M\$	0 M\$
<b>Total</b>	<b>Une façon de régler le défi financier de la ville en ajoutant</b>				<b>275 M\$</b>

Ces revenus ne prennent pas en compte les sommes provenant d'une augmentation des transferts du pacte fiscal municipal, des initiatives locales ou des sommes additionnelles du gouvernement fédéral.

### 2.3-La gouvernance dans le contrôle des dépenses de la ville

Nous avons vu précédemment, la définition et le rôle de la gouvernance. La gouvernance fait partie des grandes entreprises et relève de la présence d'un comité de gouvernance. Les défaillances répétées en gouvernance qui ont été soulignées par la VG à la ville de Montréal au cours des années nous donnent à penser que cet aspect organisationnel du fonctionnement de la ville de Montréal pourrait être amélioré. Pour être efficace, un comité de gouvernance doit être proche hiérarchiquement du Conseil municipal comme le comité de vérification. Un processus de gouvernance doit servir à ce que l'ensemble des projets puisse être examiné par ce comité.

**Avoir un plan, avec les bonnes personnes pour réaliser ce plan et vérifier régulièrement la réalisation de ce plan et l'ajuster au besoin.**

Pour la gouvernance, il s'agit davantage de planification de la stratégie et du contrôle de la gestion de l'organisation dans son ensemble que d'une évaluation de ce qui a été fait, la performance. La fonction de gouvernance doit être placée assez haut dans l'organisation de la ville de Montréal pour avoir un effet perceptible sur la qualité de la gestion de l'ensemble de ses directions/services.

La performance est une chose bien différente de la gouvernance. Selon l'auteur Zineb Issor de la revue CAIRN : « *Le concept de performance peut être défini pour une entreprise, comme étant le niveau de réalisation des résultats par rapport aux efforts engagées et aux ressources consommées. Il s'appuie largement sur les notions d'efficacité et d'efficience.* »

**Problème 13** : La fonction de gouvernance n'est pas suffisamment développée à la ville de Montréal.

**Recommandation 13** : Mettre en place un comité de gouvernance qui fera la revue des projets en transport, en logements, en TI et aussi pour les RH. Ce comité doit relever directement du Conseil municipal, comme dans le cas des bureaux ou des conseils qui s'y rattachent.

## 2.4-L'immigration et l'aide aux peuples autochtones

Cette double question est en réalité la même. Le 6 mai, Rémi Trudel était en interview à Radio-Canada sur le sujet de l'immigration intérieure des autochtones. Selon monsieur Trudel, il y aurait 12 000 autochtones à Montréal. Certains immigrants, les autochtones et aussi les familles ont ou bien auront de la difficulté à se loger le 1<sup>er</sup> juillet ou durant toute l'année pour les autochtones et les immigrants. Souvent en immigration, il est question de crise humanitaire, selon l'Ombudsman de Montréal<sup>33</sup>, c'est possible de constater cette crise dans le secteur Milton-parc à Montréal.

Des services sociaux dans les langues autochtones devraient être disponibles dans la région de Montréal ou il y a près de 30 000 autochtones. Étant donné les problèmes alarmants soulevés par la présence itinérante de nombreux autochtones ou Inuits dans Milton-Parc et d'autres quartiers du centre-ville de Montréal, tant du côté de ces personnes que de celui des résidents et visiteurs, il y a lieu d'agir humainement.

Il faut agir en tenant compte des nombreux partenaires aux 3 niveaux de gouvernements actuellement en action pour améliorer le sort de ces montréalais.e.s, de concert avec plusieurs groupes communautaires, 2 CIUSS, le SPVM. La ville de Montréal a exprimé « sa volonté de devenir une métropole de la réconciliation » et elle a adoptée des propositions sérieuses tels que :

- Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones 2020-25,
- La nomination en 2018 d'une commissaire aux relations avec les peuples autochtones,
- Le travail d'une agente de recherche en cohabitation sociale et itinérance, Section développement social et expertise de l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

La Ville de Montréal ne peut pas agir seule dans ce domaine social si délicat. Il doit y avoir plus de concertation de la part des organismes locaux. La ville et les gouvernements supérieurs doivent augmenter substantiellement les ressources financières et humaines afin de mettre en place :

1. Un centre d'hébergement et d'aide ouvert 24 heures par jour et 7 jours par semaine
2. Accroître les contributions du Service de la Diversité sociale aux organismes communautaires montréalais impliqués dans ce dossier afin de fournir des ressources à temps plein
3. Accélérer la réalisation des nombreux projets en cours de logement social pour les personnes autochtones en situation d'itinérance et de fournir les services de soutien appropriés.
4. « Créer des programmes d'accueil et d'accompagnement communautaires pour les personnes inuites qui arrivent dans la métropole ;
5. Réviser le mode de financement des organismes communautaires afin de leur permettre d'offrir des services de manière continue ;
6. Impliquer les citoyens dans la recherche de solutions en lien avec la sécurité et la gestion de l'itinérance dans le secteur ;
7. Favoriser l'implantation de ressources d'hébergement pour personnes en situation d'itinérance.»

**Problème 14** : Il y a un manque de structures d'accueil et d'accompagnement pour les autochtones à Montréal

**Recommandation 14** : Augmenter la concertation des intervenants, augmenter le financement et créer des structures d'accueil en nombre suffisant pour accueillir plusieurs milliers de personnes et les accompagner de services sociaux adaptés à leurs besoins.

---

<sup>33</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-05-04/itinérance-autochtone/une-crise-humanitaire-dans-milton-parc-selon-l-ombudsman-de-montreal.php>, Isabelle Ducas, La Presse+, 4 mai 2022, pour les 4 dernières recommandations (4 à 7)

### 3-L'ajout de revenus alternatifs à l'impôt foncier de Montréal

Au sujet de la diversification des revenus, selon le document Perspectives 2023, le défi moyen cumulé mentionné, à la page 19, est un écart de 268,5 millions \$. Les suggestions suivantes d'ajouts de revenus proposées à la section 2.2 sont bien suffisantes pour combler cet écart.

#### 3.1 La diversification des sources de revenus : les choix du coffre d'outils fiscaux

No	Description de l'outil	Recommandation ou exemples d'applications
1	Le pacte fiscal municipal	Le transfert complet d'un point de la TVQ aux villes et municipalités.
2	Impôts fonciers	Ajout d'un taux de taxation différencié pour des résidences ou des immeubles du six logements ou plus qui excèdent une valeur de plus de 2 millions \$ comme dans le cas du non-résidentiel (à 900 000\$). Adapter les lois en conséquence.
3	Droit de mutation	En place à Montréal et dans l'ensemble des villes du Québec
4	La taxe d'accise	Habitation, boissons alcoolisées, tabac, etc La Colombie-Britannique, l'Ontario et à Toronto c'est 3% de taxes sur l'hébergement, Montréal c'est 3,5% du prix de la nuitée pour les entreprises commerciales.
5	Redevances immobilières <sup>34</sup>	Les redevances sur les aménagements sont des frais initiaux chargés aux entrepreneurs sur les nouvelles constructions ou rénovations de bâtiments. En Ontario c'est 201 villes qui ont adopté cette taxation.
6	Obligations municipales grises	La création d'obligations municipales « grises » pour financer le logement social ou abordable <sup>35</sup>
7	Les autres revenus :	Taxes sur la spéculation foncière pour les étrangers est de 15% Toronto, Vancouver et de <b>0 à Montréal</b> . Gain de capital (dernier budget fédéral 2022) sur les flips immobiliers ; à partir de janvier 2023 (100% sur le gain de capital) <sup>36</sup> Il n'y a rien pour les villes dans le budget à ce sujet.
8	La taxe de vente	Aux É.-U., une partie de la taxe de vente est redistribuée aux villes dans 33 états <sup>37</sup> , le taux de taxe varie de 0% à 8%, le taux d'impôt sur le revenu varie quant à lui de ,25% à ,50%
9	L'impôt sur le revenu :	Aux É.-U., environ 3800 municipalités récoltent de l'impôt sur le revenu, ces municipalités sont réparties dans 16 états.
10	Les mesures écofiscales	Ville de Beaconsfield dans la région de Montréal : taxe sur les matières recyclables et les déchets. Taxes sur les droits d'immatriculation, Écofrais, consignes. Taxes sur l'essence versées aux municipalités du Canada. Allègement fiscal au covoiturage pour conducteurs et les usagers (source de dépenses)
11	La taxe kilométrique et les péages <sup>38</sup>	Deux options de revenus. La taxe kilométrique est plus difficile à mettre en place et plus couteuse à opérer. Péage pour le centre-ville Londres, c'est possible à la CMM.
12	La taxe sur le numérique :	En Royaume-Uni 3%, fiscalité à l'ère du numérique, enjeux défis <sup>39</sup> . Trois types de sources : placement publicitaire, ventes de données et plateforme d'interaction des utilisateurs.
13	Taxes sur les autres services numériques	Un potentiel oublié : les services de livraison ou d'hébergement sur une plate-forme Internet : Uber, Air B&B, Goodfood, Skip, Dashdoor, Skip, UPS, DHL, Purolator, etc.

Les perspectives économiques présentées dans le document de la ville de Montréal au sujet de l'évolution du marché montréalais de l'habitation sont éloquentes. Comme mentionné dans ce document à la page 9 « on assiste depuis quelques années à une rareté croissante du nombre de logements locatifs ».

<sup>34</sup> <https://www.lapresse.ca/affaires/2021-09-09/rem/les-redevances-depassent-les-100-millions.php>

<sup>35</sup> Semblables aux obligations vertes [http://www.finances.gouv.qc.ca/fr/RI\\_OV\\_Obligations\\_vertes.asp](http://www.finances.gouv.qc.ca/fr/RI_OV_Obligations_vertes.asp)

<sup>36</sup> <https://www.conseiller.ca/nouvelles/economie/une-nouvelle-taxe-anti-flip-immobilier/>

<sup>37</sup> <https://www.taxpolicycenter.org/statistics/local-sales-tax-rates>

<sup>38</sup> Nous avons tenu compte de la facilité d'implantation, les premières mesures sont les plus faciles à implanter

<sup>39</sup> <https://ajbm.qc.ca/wp-content/uploads/2018/05/20180321legal-it-enjeux-fiscaux-a-lere-du-numerique.pdf>

La spéculation foncière entraînant son lot de transformations d'unité locative en condo luxueux sans que la ville profite de la manne provenant du gain de capital sur la vente de propriété résidentielle et non résidentielle comme le font d'autres grandes villes à travers le monde.

**Problème 15** : Le déficit structurel de la ville de Montréal.

**Recommandation no 15** : Augmenter la part des revenus qui proviennent des sources autres que celle des impôts fonciers de 2 % par année pendant 10 ans. Éliminer le déficit structurel.

Portion du budget provenant des	Impôts fonciers	Autres sources
Montréal 2022 (situation actuelle)	63%	37%
Montréal 2032 (soit +2 % pendant dix ans aux autres sources)	$63\% - 20\% = 43\%$	$37\% + 20\% = 57\%$
Toronto 2022 et ce qui arrivera en 2032 ?	32%	68%

**Conclusion** : La politique actuelle de la ville de Montréal est de réduire la part que le secteur non résidentiel paye dans les impôts fonciers de Montréal. *La Ville limite l'augmentation des charges fiscales à 2 % pour les immeubles résidentiels et à 1,5 % pour les immeubles non résidentiels*<sup>40</sup>. Du coup, ça met plus de pression sur le secteur résidentiel. Il est possible de choisir dans le coffre d'outils fiscaux, les outils les plus adéquats pour augmenter la part des revenus qui proviennent des sources autres que celle des impôts fonciers.

---

<sup>40</sup> <https://montreal.ca/articles/budget-2022-et-pdi-2022-2031-de-montreal-24778>

## 4-Le programme de report des impôts fonciers du Québec pour la région de Montréal<sup>41</sup>

Le programme de report des impôts fonciers pour Montréal a été conçu pour aider les familles et les aînés et aussi permettre de réduire « en partie » le déficit migratoire. En 2021, suite aux changements causés par la pandémie de COVID-19, de la venue du télétravail, des études à distance, des prix exorbitants de l'immobilier et du prix des logements inabordable, plus de familles ou de travailleurs ont migré vers les banlieues, que de personnes sont venues à Montréal. Voici le solde migratoire du Québec dans le premier tableau.

Solde migratoire du Québec 2015-2021 <sup>42</sup>							
2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020 <sup>43</sup>	Cumul 6 ans	Moyenne
48 966	53 247	52 400	51 123	40 565	25 223	271524	45 254

Pour l'année 2020, le Québec a subi une baisse de 38% par rapport à 2019 de son immigration attribuée en partie à la Covid-19.

Solde migratoire de la ville de Montréal pendant la période 2015-2021 <sup>44</sup>							
2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	Cumul 6 ans	Moyenne
9 355	7 336	2 227	-5 683	-19 458	-48 300	-54 523	-9087

Malheureusement la ville de Montréal est en déficit migratoire depuis de nombreuses années. Sa population quitte l'île de Montréal en plus grand nombre qu'elle en accueille. Ce phénomène s'est accentué depuis 2015.

**« Ce qui est clair, c'est que la pénurie de logements, elle révèle un problème encore plus fondamental, qui est une crise de l'abordabilité des logements », confirme le professeur à l'École de travail social de l'UQAM et spécialiste en matière de logement Louis Gaudreau<sup>45</sup>.**

Permettre aux citoyens aînés de demeurer propriétaire de leur unité d'habitation et aux familles de reporter le paiement des charges fiscales en vue d'acquérir une maison en reportant le paiement des impôts fonciers au moment de la vente aide près de 35 000 personnes dans la région de Vancouver sans perte de revenu pour la ville.

Ce programme permet aux propriétaires qui sont des aînés de reporter le paiement de leurs impôts fonciers lors de la vente de leur maison. À cause des coûts élevés d'accès à la propriété à Montréal, nous avons cru utile d'ajouter l'accès à ce nouveau programme aux familles avec ou sans enfants selon des critères d'admissibilité déterminés en fonction du revenu.

Nous avons proposé un programme de report des impôts fonciers en 2019 à la CFA. Il peut être implanté dans la région de Montréal en premier lieu. Pour donner suite à une demande effectuée en 2019 par l'auteur au ministère des Affaires municipales au sujet de la mise en place d'un éventuel programme, un sous-ministre nous a répondu en mentionnant que les villes peuvent mettre en place un tel programme. Actuellement, ce programme est en vigueur dans 7 provinces canadiennes et il est présent dans principaux centres urbains du Canada. Ces programmes ont pris naissance dans des villes comme Toronto et Vancouver.

<sup>41</sup> Projet de création d'un programme des impôts fonciers du Québec, Gilles Thériault, 2<sup>ème</sup> édition, juillet 2019, ISBN 978-2-9818199-1-8 (PDF), PDF gratuit sur demande. Lien Internet dans la Webographie.

<sup>42</sup> <http://www.mifi.gouv.qc.ca/publications/fr/recherches-statistiques/Immigration-Quebec-2015-2019.pdf>, page 7

<sup>43</sup> [https://statistique.quebec.ca/docs-ken/vitrine/occupation-vitalite-territoire/documents/demographie\\_02.pdf](https://statistique.quebec.ca/docs-ken/vitrine/occupation-vitalite-territoire/documents/demographie_02.pdf)

<sup>44</sup> <https://statistique.quebec.ca/fr/communique/migration-interregionale-quebec-2020-2021-gains-records-pour-plusieurs-regions-en-dehors-des-grands-centres>

<sup>45</sup> <https://www.ledevoir.com/societe/658956/le-defi-de-trouver-son-toit>, Zacharie Gaudreault, le Devoir, 8 janvier 2022

La locomotive économique qu'est Montréal peut certes donner le ton dans ce dossier. Nous vous invitons donc à prendre connaissance du projet de création d'un programme de report des impôts fonciers du Québec pour Montréal, le PRIFQM. Les membres de la Commission sur les Finances et de l'Administration l'ont bien compris il y a deux ans en incluant une recommandation (no 23) de réaliser une analyse de faisabilité. Souhaitons que cette recommandation soit proposée à nouveau et acceptée par le comité exécutif. Le PRIFQM est une mesure compensatoire et surtout, elle permettra aux citoyens de demeurer dans leur quartier plus longtemps ou d'y accéder plus facilement.

Le financement du programme peut être assuré en partie par les propriétaires, par une légère hausse des droits de mutation ou par une surtaxe de 15% sur la vente des propriétés appartenant aux non-résidents (Toronto et Vancouver) ou par l'introduction d'une taxe sur le gain en capital sur les propriétés détenues par les fiducies ou des compagnie d'une valeur de plus de 1~2 million \$. Une partie de la nouvelle taxe fédérale sur la spéculation foncière (Flip) pourrait être remise aux municipalités. Évidemment, les outils du coffre d'outils fiscaux peuvent être mis à contribution.

**Problème 16** : Départ des citoyens qui ne sont plus en mesure de financer leurs logements ou de l'inabondabilité grandissante qui empêche les familles d'avoir accès à un logement.

**Recommandation 16** : **Tel que recommandé par la ville en 2019**, réaliser une étude de faisabilité afin de permettre la mise sur pied un programme de report des impôts fonciers du Québec pour Montréal « PRIFQM »

## Le sommaire des recommandations

No	Description de la recommandation
1	Que la CMM avec l'aide des autres partenaires, renégocie le pacte fiscal municipal pour accroître les transferts gouvernementaux afin de répondre adéquatement aux besoins des citoyens de la région de Montréal.
2	Mettre en place une politique de développement du territoire de l'Est de Montréal pour l'ensemble des infrastructures urbaines. Mettre en place un fonds de financement pour le développement des infrastructures de transport de l'Est de Montréal.
3	Revoir la politique de financement de l'ARTM pour ajouter un processus d'acceptation des projets qui sera réalisé par le conseil de la CMM. Également, transférer les déficits opérationnels des sociétés de transport, au niveau régional là où est perçu le financement.
4	Mettre en place sans plus tarder une facturation harmonisée du financement du service de l'eau à temps pour le budget 2025. Pour être équitable fiscalement, le service de la gestion de l'eau doit s'autofinancer.
5	Facturer le traitement des matières résiduelles à 100 % de la valeur des coûts totaux à l'ensemble des secteurs résidentiels et non résidentiels, avec un coût moyen pour le résidentiel et une tarification pour les industries, entreprises ou commerçants en fonction du poids/volume et du nombre de levées. C'est 200 millions de plus dans les coffres de la ville.
6	La région de Montréal doit avoir une politique de réalisation des chantiers de la voirie qui soit efficace et efficiente pour le bien de son économie. Elle doit avoir une meilleure coordination métropolitaine et moins de chantiers en parallèle. La ville doit recevoir, des autres partenaires, des informations sur leurs calendriers de réalisation des travaux afin de mieux prioriser l'ensemble des travaux. D'autre part, la ville doit augmenter l'intensité des travaux en ayant des contrats avec un délai de réalisation plus court (1 an, sauf exceptions pour les infrastructures urbaines) et des pénalités pour les retards.
7	Pour la stratégie de construction des 6000 logements, augmenter les sources de revenus en utilisant un ou des outils du coffre d'outils fiscaux afin de pouvoir financer la réduction (33,6M\$) des coûts du financement pour avoir des logements à 70% du prix moyen d'un logement.
8	Favoriser et aussi prioriser le développement un écosystème industriel (ingénierie et fournisseur) pour la fourniture de logement social ou abordable en ayant un programme de logement standardisé avec un catalogue de modules préusinés. Cette offre devra prendre en compte les besoins de densification (TOD) des villes. Les coûts et les temps d'assemblage des logements étant réduits de 50 % avec l'utilisation de cette approche novatrice de construction qui est déjà en place à Londres.
9	Ajouter à la CMM et à la ville de la gouvernance au sujet du logement social ou abordable. Mettre en place et réaliser une gouvernance en accord avec des objectifs régionaux et locaux des villes et ajuster le PAMLSA en conséquence.
10	Réaliser rapidement la création du programme métropolitain ou régional avec un volet local pour le financement du logement social. Ce fonds sera alimenté selon les propositions citées à la recommandation 7. Il servira à payer une partie des frais de financement du logement social ou abordable.
11	Faire la mise à jour du cadre de révision des hauteurs de la ville de Montréal pour l'ensemble des arrondissements et aussi faire la mise à jour des cibles à atteindre dans le PMAD. Orienter 40% de l'urbanisation projetée dans un rayon de 1,5 km autour des points d'accès des modes lourds de transports.
12	Revoir le pacte fiscal afin de transférer l'équivalent d'un point de la TVQ aux villes et municipalités du Québec. Innover avec l'implantation de nouveaux outils fiscaux permettant de diversifier les sources de revenus des villes de la région de Montréal et de Québec.
13	Mettre en place un comité de gouvernance qui fera la revue des projets en transport, en logements, en TI et aussi pour les RH. Ce comité doit relever directement du Conseil municipal, comme dans le cas des bureaux ou des conseils qui s'y rattachent.
14	Augmenter la concertation des intervenants, augmenter le financement et créer des structures d'accueil en nombre suffisant pour accueillir plusieurs milliers de personnes et les accompagner de services sociaux adaptés à leurs besoins.
15	Augmenter la part des revenus qui proviennent des sources autres que celle des impôts fonciers de 2 % par année pendant 10 ans. Éliminer le déficit structurel.
16	<b>Tel que recommandé par la ville en 2019</b> , réaliser une étude de faisabilité afin de permettre la mise sur pied un programme de report des impôts fonciers du Québec pour Montréal « PRIFQM »

No	Description de la recommandation
	<b>Recommandation au gouvernement du Québec (voir le détail aux annexes 4 et 5)</b>
17	Que le gouvernement du Québec définisse et mette en place une Autorité régionale du logement métropolitain (ARLM). Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité planifie, organise, finance et fait la promotion de l'offre du logement dans la grande région métropolitaine de Montréal.
18	En attendant, la modification des systèmes informatiques de la SAAQ, que le gouvernement du Québec verse à la CMM et aux villes, dont la ville de Montréal, les sommes dues qui sont liées à l'augmentation des droits d'immatriculation sans plus tarder. Le principe des examens de diligence raisonnable doit être présent à l'Assemblée nationale.

## Conclusion

Nous avons vu ensemble que la ville de Montréal peut continuer à jouer son rôle de locomotive économique du Québec. En raison de son dynamisme actuel et de l'équipe en place, elle a l'ouverture d'esprit pour innover et stimuler l'économie dans cette période difficile. Toutes ces solutions doivent servir à avoir un budget viable économiquement. Il ne tient qu'à nous en tant que société et citoyen d'innover et d'être des leaders.

Voilà, c'est déjà fini. Merci à tous, merci aux membres de la commission des finances et de l'administration, d'avoir pris le temps de lire ce mémoire.

Gilles Thériault : \_\_\_\_\_ et Pierre Pagé : \_\_\_\_\_ citoyens de Montréal.

## Webographie

- 1- **Le budget d'une grande ville du Canada – impasse budgétaire ou constitutionnelle ?** Mémoire déposé en avril 2019 à la commission des finances et administration de Montréal (CFA), Gilles Thériault, ISBN : 978-2-9816959-8-7 (PDF). La version PDF de ce mémoire est disponible sur le site de la BAnQ,
- 2- **Projet de création d'un programme de report des impôts fonciers du Québec**, Gilles Thériault, 2ème édition, juillet 2019, ISBN 978-2-9818199-1-8 (PDF), gratuit sur demande. Lien de téléchargement ePub : <https://books.apple.com/us/book/programme-de-report-des-impo-ts-fonciers-du-que-bec-2019/id1544290369?ls=1>
- 3- **Pourquoi recourir à l'écofiscalité dans la gestion des matières résiduelles et la prévention des déchets ?** Mémoire présenté à la commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la ville de Montréal. 1re édition, Publication à Montréal, le 15 décembre 2019 : ISBN : 978-2-9818199-5-6 (imprimé), 978-2-9818199-6-3 (PDF). La version PDF de ce mémoire est disponible sur le site de la BAnQ,
- 4- **Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal**, Gilles Thériault, mai 2020. 2ième édition, 51 pages, Lien de téléchargement ePub : <https://books.apple.com/ca/book/les-défis-du-financement-du-transport-en-commun-dans/id1516542867?l=fr>
- 5- **Étude sur la viabilité des finances publiques d'une métropole canadienne suite à la pandémie de COVID-19**, mémoire déposé à la Commission des finances et de l'administration de Montréal (CFA), 1ère édition le 18 août 2020. ISBN : 978-2-9819049-2-8. La version PDF de ce mémoire est disponible sur le site de la BAnQ,
- 6- **La tarification du transport collectif de la région de Montréal**, Gilles Thériault, Édition Terres et Eaux, septembre 2020. Lien de téléchargement ePub : <https://books.apple.com/us/book/la-tarification-du-transport-collectif-dans-la-re-gion/id1532427046?ls=1>
- 7- **Assurer la planification du financement du transport collectif au Québec**, Gilles Thériault, décembre 2020, ISBN 978-2-925146-00-1 (ePub), 978-2-925146-01-8 (PDF), 978-2-925146-02-5 (imprimé), lien de téléchargement ePub : <https://books.apple.com/us/book/assurer-la-planification-du-financement-du-transport/id1544804093?ls=1>

## Présentations des auteurs

### Présentation de l'auteur Gilles Thériault

Gilles Thériault est un essayiste. Il possède un diplôme de d'études supérieures spécialisées en commerce électronique (DESS-CE) du HEC de Montréal. Il est aussi un ex-conseiller municipal. Avant cette expérience, il a œuvré pendant une trentaine d'années en architecture d'entreprise, en architecture d'affaires et en développement de systèmes d'information, en assurance qualité, en audit et en conformité réglementaire. Il a travaillé pour plusieurs grandes entreprises du Québec, Hydro-Québec, la CDPQ, un ministère québécois, et aussi trois grandes banques canadiennes.

Parmi les essais qu'il a écrits, il y a : les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal ; Étude sur la viabilité des finances publiques d'une grande métropole canadienne suite à la pandémie de COVID-19 ; Projet de création d'un programme de report des impôts fonciers du Québec pour la région de Montréal, Pourquoi recourir à l'écofiscalité dans la gestion des matières résiduelles et la prévention des déchets ? La tarification du transport collectif de la région de Montréal et aussi Assurer la planification du financement du transport collectif au Québec duquel un mémoire a été présenté à la consultation publique de l'ARTM au sujet de la planification stratégique dans les transports collectifs. Plusieurs sont disponibles dans l'Apple Book Store en format ePUB sous le nom de l'auteur ou en demandant un fichier PDF à l'auteur.

Gilles Thériault, Montréal, Québec, [Gilles.theriault51@gmail.com](mailto:Gilles.theriault51@gmail.com)

### Présentation de l'auteur Pierre Pagé

Pierre Pagé possède un diplôme d'études approfondies (DEA) en sociologie de l'École des Hautes Études en Sciences sociales de Paris. Il a été responsable de l'animation sociale au Conseil de développement social de Montréal puis du POPIR. À La Clinique communautaire de Pointe-St-Charles, il a été organisateur communautaire et responsable de la formation. Aux Productions Virage, il a été responsable des Tournées communautaires. À l'Institut de Coopération pour l'Éducation des Adultes (ICÉA), il a été agent de développement aux régions. À la retraite depuis 2011, il a consacré beaucoup d'énergie à organiser et représenter Montréal Pour Tous.

**Autorisation** : Nous acceptons que ce mémoire soit déposé sur le site de la ville de Montréal.

## Annexe 1 : Taxation du gain de capital des maisons au Royaume-Uni<sup>46</sup>

### Overview (note 1)

Annual Tax on Enveloped Dwellings (ATED) related Capital Gains Tax is payable mainly by companies that own UK residential property valued at more than £500,000.

You'll need to complete an ATED-related Capital Gains Tax return if your property:

- is a [dwelling](#)
- is in the UK
- was valued at more than:
  - £2 million (for returns from 6 April 2013 to 5 April 2015)
  - £1 million (for returns from 6 April 2015 to 5 April 2016)
  - £500,000 (for returns from 6 April 2016 to 5 April 2019 onwards)
- is owned completely or partly by a:
  - company
  - partnership where any of the partners is a company
  - collective investment scheme - for example a unit trust or an open ended investment vehicle

Returns must be submitted by 31 January after the chargeable period.

You do not pay [ATED](#) or ATED-related Capital Gains Tax if you own the property direct, rather than through a company.

If you're a non-resident company find out more about [Capital Gains Tax when selling \(or disposing\) of UK property or land](#).

« In the **UK**, **Capital Gains Tax** for **residential** property is charged at the rate of 28% where the total taxable **gains** and **income** are above the **income tax** basic rate band. ... For non-**residential** property and other assets, the rates are 10% and 20% for individuals. <sup>47</sup>»

Note 1 : Afin d'éviter les erreurs de traduction, nous avons conservé le texte original.

---

<sup>46</sup> <https://www.gov.uk/guidance/capital-gains-tax-on-high-value-residential-property#disposals-made-up-to-5-april-2019>

<sup>47</sup> Exemptions pour les propriétaires voir <https://www.gov.uk/tax-sell-home>

## Annexe 2 : Simulation du coût annuel pour financer 6 000 logements

Nous avons utilisé la calculatrice hypothécaire du gouvernement du Canada dans cet exercice de simulation.

S'il faut construire 6 000 logements annuellement, la valeur d'un tel investissement est de :

- ✚ 6000 \* 133 333\$ = 800 millions ou
- ✚ 6000 \* 150 000\$ = 900 millions ou
- ✚ 6000 \* 200 000\$ = 1 200 000 000 \$.
- ✚ 6000 \* 266 666\$ = 1 600 000 000 \$. (Plus près de la réalité)

Voici un aperçu<sup>48</sup> des calculs des frais d'hypothèques pour un total de 800 millions à 3% sur une période de 30 ans avec 12 versements par an pendant 5 ans.

Catégorie	Terme (5 ans)	Période d'amortissement
Nombre de versements	60 mois	360
Versement hypothécaire	3 364 821,07 \$	3 364 821,07 \$
Remboursement anticipé	0,00 \$	0,00 \$
Paiement de capital	88 990 368,74 \$	800 000 000,00 \$
Paiement de frais d'intérêt	112 898 895,71 \$	411 335 586,67 \$
Coût total	201 889 264,45 \$	1 211 335 586,67 \$

Au cours de la période d'amortissement de 30 ans, vous aurez :

- Fait 360 versements mensuels (12x par année) de 3 364 821,07 \$.
- Paye 800 000 000,00 \$ en capital, 411 335 586,67 \$ en intérêts, pour un total de 1 211 335 586,67 \$.

Au cours du terme de 5 ans, vous aurez :

- Fait 60 versements mensuels (12x par année) de 3 364 821,07 \$.
- Paye 88 990 368,74 \$ en capital, 112 898 895,71 \$ en intérêts, pour un total de 201 889 264,45 \$.

À la fin du terme de 5 ans, vous aurez :

- Un solde de 711 009 631,26 \$.

La subvention de la ville équivaut à 12 millions (le financement annoncé), soit : 10% du 112 898 895\$ d'intérêts. Le logement abordable selon la SCHL, c'est 30% du prix moyen du marché. Il est alors question d'un besoin de 33,6 M\$ à financer, d'où le besoin de la création d'un fonds métropolitain ou régional de financement du logement afin d'éviter d'augmenter le déficit structurel de la ville de Montréal.

Nous vous avons présenté à la section 1.6, deux exemples de projets de construction, le 1<sup>er</sup> comprend 193 logements et le 2<sup>ième</sup> avec 1135 logements. Leurs coûts de construction varient de 200 K\$ à 400K\$. Si nous utilisons une hypothèse d'un coût de construction de 266 K\$ pour les 6000 logements proposés. Les coûts de 6000 logements seront au moins du double à 1,6 G\$ avec des aides financières du double soit 24 M\$ au lieu de 12 MS si on utilise un rabais de 10%.

<sup>48</sup> <https://itools-ioutils.fcac-acfc.gc.ca/MC-CH/MCCalc-CHCalc-fra.aspx>

## Annexe 3 : Comparaison des budgets de Montréal et Toronto

À titre indicatif, ce n'est pas la même année, mais ça donne une idée pour améliorer l'efficacité et l'efficacités des activités de base.

Description des activités / Année de référence	Montréal-2022	Toronto-2021
Cost shared social program (*)	?	26,0 %
Sécurité publique	17,1 %	14,3 %
Service de la dette	17,0 %	7,5 %
Administration générale	10,8 %	7,0 %
Loisir et culture (rated program)	10,1 %	13,4 %
Contribution au transport en commun	10,0 %	15,4 %
Paiement au comptant d'immobilisation	6,2 %	7,8 %
Réseau routier	5,6 %	3,2 %
Charge corporatives/corporate accnts	5,1 %	4,6 %
Gouvernance, service corporatif	n.a	5,6 %
Aménagement urbain, dev. économique	4,3 %	Cost share program à Toronto
Eau Égouts	4,1 %	
Déchets environnement	3,4 %	
Enlèvement de la neige	2,9 %	
Agences		2,7 %

## Annexe 4 : L'infrastructure industrielle pour le développement des projets de logements abordables à Londres au R.U.

La réalisation d'un projet de construction de logement social ou abordable est un processus long et complexe, comme il est possible de le constater dans le développement immobilier du bassin Peel. La ville devra trancher entre deux visions de développement au niveau de la densification de la construction. La vision des promoteurs privés, une construction plus en hauteur (20 étages) et celle de la ville (4 à 8 étages).

Au niveau du logement social et abordable, les villes travaillent toutes en silo. Chacune d'elles peut faire des représentations au niveau des gouvernements supérieurs comme le démontre bien l'exemple de la ville de Laval. L'Angleterre comme beaucoup d'autres pays européens a une crise du logement semblable à celle que nous vivons dans la région de Montréal.

Ce pays et plus précisément la ville de Londres ont développé en 2020 un programme de construction de logement de 300 000 unités pour une valeur de 47 milliards £. Ce programme est accompagné d'une infrastructure publique de développement de logement nommée Pagabo (pour l'approvisionnement)<sup>49</sup>. Examinons quelques-unes des solutions qui ont été mises en place à Londres.

### 1. Affordable housing projects London, UK

Voici un premier exemple de solution offert par le maire de Londres : **Homes for londoners**. Il s'agit d'un programme de 4,8 G£ pour la construction de 116 000 logements à partir de 2022. Il s'agit de maisons offertes à l'achat ou à la location pour les personnes à faible ou moyen revenu. La ville a préparé la politique de logement et son financement. Elle s'est également dotée d'un conseil : **Homes for Londoners board**. Ce conseil s'occupe de la livraison des logements à travers Londres, de la coordination des infrastructures, des programmes d'investissements et l'acquisition de terrains par la ville.

### 2. Land trust home: <https://www.communityledhousing.london/about/>

Ce deuxième exemple concerne les projets de développement de logement par la communauté « Community led housing in London » à Londres. Ce groupe est parrainé par le maire de Londres dans ses efforts de développement de logement social ou abordable. Ce groupe permet de supporter les initiatives locales de développement de logement. Ce programme a été proposé par le maire de Londres dans plusieurs arrondissements pour le financement et l'aide technique. Ce groupe est parrainé par les Coopératives d'habitation, les Trusts d'habitations communautaires (Community Land Trust network), la confédération des coopératives d'habitation et le UK-Cohousing au niveau régional.

### 3. Programme du maire de Londres : <https://www.london.gov.uk/what-we-do/housing-and-land/buying-affordable-home>

Ce programme offert par le maire de Londres permet aux personnes avec des bas ou de modestes revenus d'acquérir un logement en bas du prix de location du prix courant ou d'acheter selon les valeurs marchandes. Plusieurs propriétés ou logements peuvent être découverts grâce à un outil de recherche fourni par la ville. Ce programme proposé par le maire offre trois options : 1 — un logement en copropriété, 2 — l'aide à l'achat 3 — offre prioritaire de 3 mois aux résidents de la ville de Londres. Ventes au rabais sur le marché,

### 4. Documentation sur Housing association : [https://en.wikipedia.org/wiki/Public\\_housing\\_in\\_the\\_United\\_Kingdom](https://en.wikipedia.org/wiki/Public_housing_in_the_United_Kingdom)

### 5. Liste des projets de logement du maire de Londres :

**Homes for Londoners:** <https://www.london.gov.uk/what-we-do/housing-and-land/homes-londoners>

---

<sup>49</sup> <https://www.pagabo.co.uk>

Parmi les approches modernes dans le développement du logement social, il est intéressant d'examiner ce qui se fait actuellement dans la banlieue de Londres. Le gouvernement local avec un partenaire en ingénierie offre une solution clé en main de développement de logement social.

Il s'agit du projet « EDAROTH, Hillside » Gardens qui vise à régler la crise du logement à Londres, dans la banlieue de Lambeth. Il s'agit d'une approche de construction de modules préassemblés sur le chantier de construction. Ce sont des modules d'habitation standardisés et à haute efficacité énergétique possédant différentes dimensions.

Cette approche de construction permet une construction dans des délais très courts. La valeur de ce projet d'une durée de 4 ans est d'un milliard £ pour ce seul projet.

Le partenaire avec cette approche moderne de construction (SNC Lavalin/Artkinson) promet une réduction des coûts et des temps de construction de 50 % avec zéro émission de carbone.

Le fournisseur Pagabo demeure propriétaire des terrains où sont construites les unités modulaires de logement social et abordable. Les revenus sont conservés par Pagabo pour financer les projets à long terme. Parmi les services offerts, il y a le « Dynamic Purchasing System » (DPS) qui accélère le processus d'achat auprès d'entrepreneurs/fournisseurs préapprouvés pour des projets jusqu'à 1 000 000 £.

Au Québec, dans la région montréalaise, nous avons un bel exemple d'un organisme qui planifie, organise et finance les services de transport en commun : l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Leur mission : « *Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité planifie, organise, finance et fait la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.* »

Pourquoi n'aurions-nous pas une Autorité régionale du logement métropolitain (ARLM) ? Cette autorité serait responsable de planifier, organiser et de financer le développement du logement social et abordable dans la région métropolitaine. Les projets et les budgets qui les accompagnent pourraient être priorités par des élus. e. s a la CMM, comme éventuellement ceux de l'ARTM pourraient l'être.

En suivant l'exemple de Londres qui a été cité précédemment, cette autorité permettrait aux villes d'avoir un cadre structuré de travail qui pourrait être accompagné d'une firme d'ingénierie pour la réalisation de projet de logements sociaux/abordables.

**Recommandation au gouvernement du Québec :** Que le gouvernement du Québec définisse et mette en place une Autorité régionale du logement métropolitain (ARLM). Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité planifie, organise, finance et fait la promotion de l'offre du logement dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Sur le plan des moyens de mise en œuvre de cette recommandation : La CMM avec l'aide du gouvernement québécois (à l'exemple de la Loi 76) développe une autorité régionale de développement du logement. La ville de Montréal doit se donner les moyens pour réaliser la construction des logements sociaux ou abordables. La Société d'Habitation de Montréal rend compte aux élus et à la population sur l'avancement des projets.

## Annexe 5 : Le principe des examens de diligence raisonnable (Due diligence review)

La province de Québec par l'intermédiaire de la société d'État la SAAQ tarde à verser à la CMM et à la ville de Montréal, la portion qui lui revient, de la hausse des droits d'immatriculation des véhicules automobiles immatriculés sur son territoire<sup>50</sup>. Ce retard de paiement de 400 M\$ peut être considéré comme une forme de négligence de sa part.

Pour la CMM, c'est 81 des 82 maires de cette organisation qui ont voté pour la mise en place de cette taxe en 2019. Finalement, les responsables de la SAAQ ont parlé d'un versement en 2024. Le mécontentement des maires est réel face aux besoins grandissants en transport collectif.

*« L'idée à la fois simple et complexe est que la diligence est un élément contenu dans certaines normes primaires de l'État, notamment les obligations de prévention. Son champ d'application est limité aux situations où l'État doit prévenir ou réprimer certains actes dommageables. »<sup>51</sup>*

Nous avons vu dans la mise en place de l'augmentation des droits d'immatriculation automobile beaucoup d'action depuis une vingtaine d'années.

*« Le coût de la contribution avait doublé en 2008. »*

*« En 2015, la SAAQ avait effectué une remise de 1,2 milliard \$ aux automobilistes qui s'était traduite par une baisse de près de la moitié de la contribution d'assurance sur l'immatriculation d'un véhicule de promenade pour les années 2016-2017-2018. D'un coup, cette contribution sur l'immatriculation chutait de 131 \$ en 2015 à 69 \$ en 2016 pour augmenter ensuite au rythme de l'inflation. »*

*« Puis, à la fin du cycle de trois ans en 2018, la SAAQ enregistrait à nouveau un surplus, de 270 millions \$ cette fois, entraînant une baisse de la contribution d'assurance de 15 \$ avant taxes pour les années 2019-2020-2021, réduction qui atteint aujourd'hui 17 \$ avec taxes et inflation. »*

*« **Choc tarifaire en vue pour 2024**<sup>52</sup> »*

Pendant ce temps, la ville de Montréal qui a vu le droit d'immatriculation des voitures augmenter de 50 \$ n'a pas reçu l'ensemble de ces nouveaux revenus. Le gouvernement du Québec a donné comme excuse l'impossibilité de mettre à jour ses systèmes informatiques. Cette négligence représente un acte dommageable pour les finances de la ville de Montréal.

**Problème no 18** ; délai injustifiable dans le paiement de l'augmentation des droits d'immatriculation de la région de Montréal. La ville de Montréal, ce n'est pas la banque du gouvernement québécois.

**Recommandation no 18** : En attendant, la modification des systèmes informatiques de la SAAQ, que le gouvernement du Québec verse à la CMM et aux villes, dont la ville de Montréal, les sommes dues qui sont liées à l'augmentation des droits d'immatriculation sans plus tarder. Le principe des examens de diligence raisonnable doit être présent à l'Assemblée nationale.

<sup>50</sup> [https://plus.lapresse.ca/screens/3be5770f-29a2-4d43-9f3d-cbafec00706db\\_7C\\_0.html](https://plus.lapresse.ca/screens/3be5770f-29a2-4d43-9f3d-cbafec00706db_7C_0.html), La presse+ P. TEISCEIRA-LESSARD, 24 FÉVRIER 2022

<sup>51</sup> <https://www.erudit.org/fr/revues/rgd/2012-v42-n2-rgd01542/1026909ar/>

<sup>52</sup> <https://www.lesoleil.com/2021/06/06/saaq-une-remise-theorique-qui-cache-une-forte-augmentation-en-2024-a90b76660d6f11eea93959e6091eab48>

## Lettre au MAMH, MTQ, CMM et à l'ARTM.

Montréal, 27 mai 2022

A : Madame André Laforest [Andree.Laforest.CHIC@assnat.qc.ca](mailto:Andree.Laforest.CHIC@assnat.qc.ca), ministre du MAMH, monsieur François Bonnardel, Ministre des transports [PMD-Financement@transport.gouv.qc.ca](mailto:PMD-Financement@transport.gouv.qc.ca), madame Chantale Rouleau Ministre déléguée aux transports [ministre.deleguee@transport.gouv.qc.ca](mailto:ministre.deleguee@transport.gouv.qc.ca), madame Valérie Plante la Présidente de la CMM et mairesse de Montréal [mairesse@ville.montreal.qc.ca](mailto:mairesse@ville.montreal.qc.ca), membres du Conseil de la CMM, monsieur de président de l'ARTM [reception@artm.quebec](mailto:reception@artm.quebec).

### Objets : Consultation pré budgétaire de la ville de Montréal 2023

En réponse à la consultation publique de la ville de Montréal sur la rédaction du prochain budget 2023, je vous présente une synthèse du mémoire qui a été remis à la commission des finances et de l'administration de la ville de Montréal en mai 2022.

#### Synthèse :

Le financement et l'endettement des différents projets du Québec constituent tout un défi pour notre société. Les besoins sont nombreux en santé, en éducation, en infrastructures de transport ou du logement social/abordable et d'autres domaines tout aussi pertinents.

Du point de vue stratégique, le transfert de services municipaux doit faire partie d'une future négociation du pacte fiscal municipal. Actuellement ce pacte municipal avantage plus les régions du Québec que sa métropole. En Ontario c'est l'inverse. Si les sommes à venir permettent de remplir l'ensemble des besoins financiers des villes centres, nul besoin de transfert, si c'est le contraire, cette situation forcera les villes à transférer un ou des services aux autres niveaux de gouvernement. Vu sous cet angle, c'est facile à expliquer et à comprendre.

La dette actuelle de Montréal est importante 7 G\$. Faut-il s'endetter davantage, avoir plus de revenus, moins de dépenses, les deux ? Il y a un manque à gagner dans le maintien ou la mise en place des infrastructures urbaines de nos régions. Il affecte les projets de développement du logement social/abordables ou ceux des transports collectifs, l'aorte et les artères du réseau d'infrastructures.

Notre recherche dans le domaine du logement, nous a permis de comprendre que la ville de Londres à mise en place une solution métropolitaine de développement du logement. Cette solution est un écosystème industriel qui permet de réduire coûts et le temps de mise en place de 50%, selon les dires des partenaires. Vous pouvez prendre des mesures fiscales comme celles proposées dans l'essai qui vous est proposé aujourd'hui. C'est possible d'adopter des approches innovantes dans le domaine du logement comme la mise en place d'un écosystème industriel, à l'exemple de ceux qui sont en place à Londres. Ça va permettre d'avoir un effet positif et structurant dans le développement du Québec.

Nous vous proposons la création de deux fonds ; un pour le financement du logement dans la région de Montréal et l'autre pour le développement du transport collectif dans l'Est de Montréal. Ces initiatives combinées à un coffre d'outils (13) fiscaux peuvent solutionner une partie de la crise actuelle du logement et contribuer au financement du transport collectif de nos communautés.

*Gouverner c'est choisir*, Duc de Lévis (1719-1787)

Il est possible d'agir et de poursuivre dans la transformation de notre économie pour laisser plus de place à l'environnement, au logement et ce dans les différentes régions du Québec. C'est à nous d'agir maintenant. Nous désirons partager avec vous quelques réflexions qui nous ont été inspirées par les sujets de la consultation publique. Je vous invite à prendre connaissance de cet essai dont un mémoire a été remis à la ville de Montréal. Ça vaut la peine.

Signé à Montréal, auteur et essayiste

Gilles Thériault, \_\_\_\_\_ résident de Montréal, le 27 mai 2022.

## Notes de fin de document

---

<sup>i</sup> La version complète du mémoire est disponible en version PDF sur le portail de BAnQ, et en format papier (\$) ou pdf (gratuit) sur demande à l'adresse courriel suivante : [gilles.theriault51@gmail.com](mailto:gilles.theriault51@gmail.com)

<sup>ii</sup> Pour des raisons de concision, une version abrégée de ce mémoire sera remise à la commission l'administration et des finances de la ville (CFA) de Montréal. Les éléments suivants seront retirés de la version originale : la table des matières, le commentaire sur le document de consultation pré budgétaire 2023, le sommaire des recommandations et la lettre aux ministres, à la CMM et à l'ARTM. Le reste du texte est à l'identique.