



Photo de gilles Thériault, décembre 2023

Les déficits de logement communautaire et du transport collectif dans la région de Montréal

Mémoire déposé à la Commission sur les Finances et l'Administration de la ville de Montréal en vue de la consultation pré-budgétaire 2025

Gilles Thériault

Publié à Montréal, le 20 mai 2024 sous le titre :

Les déficits du logement communautaire et du financement du transport collectif
dans la région de Montréal.

Edition Terres et Eaux 2024

ISBN : 978-2- 925146-19-3 (PDF)ⁱ

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2 ième trimestre 2024

Remerciements

Merci aux élu.e.s de la ville de Montréal, merci au Président du comité exécutif et merci aux membres de la Commission des Finances et de l'Administration (CFA) d'avoir mis sur pied cette sixième consultation publique.

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

Je vous propose dans ce mémoire, des réflexions qui portent sur la grande priorité de l'administration municipale pour le prochain budget de 2025, **le besoin de financer le déficit anticipé en transport collectif** à hauteur des besoins annoncés.

J'ai ajouté un deuxième thème qui est absent de la consultation publique qui est tout aussi important, **le besoin d'augmenter le financement du développement du logement communautaire.**

Je souhaite aussi remercier les groupes de promoteurs de logements communautaires comme le groupe ACHAT, la FOHMⁱⁱ et la FHCQⁱⁱⁱ, qui sont très sensibles à ces enjeux et pour certains, voudront appuyer la présente proposition de création d'un fonds de financement du logement communautaire dans leurs mémoires pour la consultation pré-budgétaire ou dans celui-ci.

Merci à Vancouver et à la ville de Burnaby^{iv} en Colombie-Britannique d'avoir été la première à avoir créée (été 2023) un fonds financier pour le développement du logement communautaire de 100 M\$. Ce fonds permet de faire des prêts aux organismes communautaires en habitation.

C'est toute la communauté qui vous remerciera et qui profitera de cette aide essentielle aux organismes communautaires, aide qui permettra de régler une partie de la crise du logement dans la région métropolitaine.

La démocratie participative, quelle belle aventure surtout avec un projet comme « La consultation publique pré budgétaire 2025 ». Merci aux élus et aux élues et à la ville de Montréal pour cette belle occasion de participation citoyenne.

Merci aux membres de la CFA de considérer ces besoins essentiels de la population.

Signé à Montréal,

le 20 mai 2024.

Gilles Thériault, _____ résident de Montréal.

“ Quand le bateau est au milieu du fleuve, il est bien tard pour réparer l'avarie. – proverbe chinois

Sommaire exécutif

Je comprends le sentiment d'urgence de la ville de Montréal de vouloir régler le déficit anticipé en transport collectif dans la consultation prébudgétaire 2025. En effet, plusieurs centaines de millions de \$ en déficit signifient que si l'on n'agit pas, ce déficit devra être comblé par une hausse des impôts fonciers avec l'ajout de plusieurs points de pourcentage.

Il y a cependant le principe d'équité fiscale qui peut permettre d'envisager une répartition du déficit anticipé à l'ensemble des bénéficiaires du transport collectif. En pleine crise des changements climatiques, envisager une baisse du service de transport collectif est en quelque sorte, un déni que ces changements existent et que surtout, l'on ne pourra pas faire mieux.

Comme le transport collectif correspond à 10 %, soit une part importante du budget de Montréal mais pas tout, il y a lieu de réfléchir à l'urgence de la crise du logement communautaire.

À quoi bon se transporter collectivement si l'on ne peut se loger convenablement et à prix vraiment abordable ? C'est pourquoi cette consultation budgétaire doit aussi porter sur la mise en place d'une nouvelle mesure d'aide au développement du logement communautaire pour la région. Vouloir atteindre un objectif d'une proportion de 20 % de logement communautaire dans le parc immobilier de la CMM, c'est possible si l'on s'en donne les moyens au niveau municipal et régional.

Pour ces deux thèmes (transport collectif et logement communautaire), je proposerai des mesures pragmatiques sous la forme de recommandations. Après, il faudra bien avoir un peu d'audace, pour négocier et beaucoup de courage pour leur mise en place.

J'ai gardé en tête, tout au long de ce document, la notion de la simplicité de mise en œuvre dans mes différentes recommandations aux membres de la commission des finances et de l'administration (CFA).

Bonne lecture.

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire exécutif	4
Partie I – La réduction du déficit anticipé du transport collectif	6
1-La consultation pré-budgétaire 2025.....	6
2-La taxe sur les carburants en décroissance d’ici 2030-35’	7
3- Qui peut participer et qui est responsable de combler le déficit en transport collectif ? ..	7
4-L’optimisation des charges administratives pour les transporteurs et et simplification du financement des transports collectifs par le ministère des Transports	8
5-L’équité fiscale + gouvernement efficace = la redevance en transport collectif	9
6-Le manque de moyens de financement des municipalités et la création d’une nouvelle source de revenu en transport collectif	10
7-Les nouvelles source de revenu et la contribution de la région de Montréal au déficit anticipé	10
Partie II – La mise en place d’une norme de service aux citoyens et citoyennes et la crise du logement	12
8-La déclaration de service aux citoyens et citoyennes de Montréal	12
Partie III – Le développement du logement communautaire	13
9-Les rôles de la SHDM et de L’OMHM dans le développement du logement à la ville de Montréal.	13
10-L’exemple récent de la création d’un projet de fonds de développement de logement communautaire à Vancouver	14
11-Le développement d’une société du logement abordable et communautaire (SLAC) dotée d’un fonds de 100M\$.	14
12-La création et l’utilisation du fonds de développement du logement communautaire par les OBNL ou coopératives d’habitations	15
Conclusion	16

Partie I – La réduction du déficit anticipé du transport collectif

1-La consultation pré-budgétaire 2025¹

Le thème de cette consultation prébudgétaire est de trouver des solutions afin de réduire le déficit du financement du transport collectif dans la région de Montréal, dans un premier temps et dans la mesure du possible, de poursuivre le développement du système de transport collectif de la région.

Le prochain tableau permet de comprendre l'évolution de la contribution des sources de financement du transport collectif dans la région de Montréal. La majorité des sources de revenus sont en baisse durant cette période de haute inflation.

Il faut noter que les principaux bénéficiaires des retombées du transport collectif ; les producteurs de biens et de services et les promoteurs immobiliers ne contribuent pas directement au financement du transport collectif. Ils contribuent indirectement par les impôts payés.

Tableau 1 : Variation de la part relative des contributeurs, sources de revenus sur 5 ans.

Source de revenu +- 4 Milliards \$	Période 2019-2024	Croissance décroissance en fonction du minimum/maximum de la période
Affectations des surplus	[1%~4%]	Croissances importante
Autres revenus	[2%~1%]	Décroissance importante (50%)
Automobilistes	[5%~7%]	Légère croissance
Autres municipalités	[9%~7%]	Décroissance moyenne
Agglomération de Mtl	[20%~17%]	Décroissance de 15%
Gouvernements	[52%~43%]	Décroissance de près de 20%
Usagers	[31%~21%]	Décroissance d'un tiers
Producteurs de biens ou services, Promoteurs immobiliers	[0] [0]	Aucun changement

Tableau 2 : La situation budgétaire au sujet du déficit anticipé est la suivante² :

Revenus / Année	2025	2026	2027	2028	% croissance
Total des dépenses	4558	4959	5135	5448	+ 19,5 %
Gouvernements	1748	2025	2050	2247	+22 %
Tarifs usagers	891	926	965	995	+10,5 %
Automobilistes	278	281	284	288	3,5 %
Municipalités (ARTM) ³	1028	1069	1112	1156	+11 %
Autres	52	53	54	55	5,5 %
Total des revenus	3997	4354	4465	4750	+16 %
Producteurs/promoteurs	0	0	0	0	0%
Déficit anticipé	(561)	(605)	(670)	(698)	

Recommandation no 1 : Mettre en place une mesure d'équité fiscale en incluant dans les sources de financement du transport collectif, une participation financière des promoteurs immobiliers et des producteurs de biens et services.

Mise en œuvre : Négocier avec le gouvernement, la création d'une taxe sur la valeur de la production des biens services ou produits (PIB) au Québec et dans la région de Montréal. Il s'agit aussi de faire contribuer des acteurs de ces secteurs économiques qui bénéficient le plus du développement des infrastructures de transport collectif sans pourtant y contribuer directement.

¹ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/1489 - 04_consultation_prebudgetaire_2025_doc85x11_v4.pdf

² Perspectives budgétaires 2025 – Consultation publique | Mai 2024, page 11.

³ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/03/2567_ARTM_Budget_2024_final_page_WEB.pdf

2-La taxe sur les carburants en décroissance d'ici 2030-35^{4,5}

Le journaliste de La Presse+ Francis Vailles dans son article publié le 3 mai explique bien la croissance des véhicules électriques dans le parc d'automobiles du Québec. Un tableau permet de comprendre que le nombre de véhicules automobiles neufs vendu au Québec a été de 10,7 pour 2022 et de 16,2 % du total des ventes de 2023. La cible pour 2030 est de 85 % du total des véhicules vendus. Peu importe que cette cible soit atteinte ou pas, un fait demeure, les revenus de la taxe sur les carburants seront appelés à connaître une importante réduction d'ici 2030.

Afin de pallier à la baisse de revenus anticipés de cette taxe, les instances gouvernementales prévoient la mise en place de la taxe kilométrique. L'idée semble bonne en apparence, mais dans les faits, à la CMM, il s'agit de mettre en place un système informatique capable de traiter chaque jour 10 millions de déplacements, soit l'équivalent d'un système informatique bancaire canadien avec l'infrastructure que ça exige. Cette difficulté s'accompagne d'un défi d'acceptation sociale et d'un calendrier de réalisation d'une dizaine d'années.

Recommandation no 2 : Compenser les pertes de la baisse des revenus provenant de la taxation des carburants par **l'augmentation du droit d'immatriculation et de la taxe sur les carburants.**

Mise en œuvre : Cette approche se traduit par une simplicité de la mise en place parce qu'elle existe et qu'elle implique une seule transaction par année pour ce qui est de l'immatriculation automobile. Augmenter la taxe sur l'essence implique un seul changement administratif. De plus, elle n'exige aucun développement de système informatique complexe, ce qui implique donc une solution qui comble immédiatement le déficit anticipé ce qui permet de préserver le niveau de service actuel.

3- Qui peut participer et qui est responsable de combler le déficit en transport collectif ?⁶

Les commissaires proposent, dans le prochain tableau les cinq premiers moyens de combler le déficit de financement. Il en existe plus d'une dizaine de programmes au gouvernement sans compter la taxe kilométrique. Je vous présente seulement quelques-uns, parmi les plus importants.

Tableau 3 : Acteurs responsables de participer ou de combler le déficit anticipé

Moyen de combler le déficit	Horizon : court ou long terme	Mise en œuvre de la responsabilité
1-Réduction de l'offre de service	CT	Opérateurs de transport collectifs
2-Hausse des tarifs	CT	Opérateurs de transport collectifs
3-Indexation de la taxe sur les carburants ⁷ FORT ⁸	CT	Provincial (fonds en décroissance)
4-Indexation du droit d'immatriculation	CT	Provincial (SAAQ)

⁴ <https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2024-05-03/les-vehicules-electriques-dans-un-cul-de-sac.php>

⁵ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/1489 - 04_consultation_prebudgetaire_2025_doc85x11_v4.pdf

⁶ Référence Ibid.

⁷ La taxe sur les carburants au Québec est versée au fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Les revenus sont en baisse et l'électrification du parc d'automobile réduira les revenus du fonds

⁸ https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/taxe_carburants.asp

Moyen de combler le déficit	Horizon : court ou long terme	Mise en œuvre de la responsabilité
5-Hausse de la taxe d'immatriculation sur les véhicules de promenade	CT	Provincial, régional (dédiée ARTM)
6-La taxe kilométrique.	LT ⁹	Provincial ou régional (+-10 ans de mise en place)
7-La taxe relative au financement de l'ARTM ¹⁰	CT	Ville de Montréal
8-Fonds VERT	CT	Provincial
9-Fonds SOFIL	CT	Provincial
10-PAGTCP (référence CPP page 8)	CT	Provincial
11-FECC	CT	Provincial
12-PAITC	CT	Provincial

Il s'agit d'une liste partielle des fonds dédiés au financement du transport collectif.

4-L'optimisation des charges administratives pour les transporteurs et et simplification du financement des transports collectifs par le ministère des Transports

Ce document qui a été préparé le Centre de Prospérité et de Productivité¹¹ du HEC. Il en ressort les constats suivants :

1. Les données au sujet de la reddition de compte des différentes sociétés de transport ne permettent pas de dégager s'il est possible de trouver des pistes d'amélioration de la productivité et de l'efficacité des sociétés de transport d'une part.
2. Cependant, cette étude met en lumière que **les frais administratifs des sociétés de transports collectifs du Québec sont plus élevés de 20 %**.
3. Le gouvernement du Québec au fil des ans a multiplié les sources de financement, ce qui rend inutilement compliquées les démarches dans l'appareil administratif de la province.

Le rapport intitulé du CPP intitulé : **Le financement du transport collectif** propose deux recommandations que nous avons réunies dans la prochaine recommandation.

Recommandation no 3 : Il y a lieu d'**optimiser les charges administratives des sociétés de transport** et aussi de **simplifier le financement gouvernemental du transport collectif** dans le but de réunir les différents programmes actuels dans un seul programme de financement.

Mise en œuvre : Normaliser et centraliser la reddition de compte à l'ensemble des opérateurs. Simplifier le modèle de financement du transport collectif en fusionnant les différents programmes de financement du gouvernement du Québec dans un seul programme de financement.

⁹ Un calendrier réaliste d'implantation de la taxe kilométrique requiert +-10 ans pour la mise en place d'un tel système selon l'expérience des projets mis en place aux États- Unis et en Europe.

¹⁰ <https://montreal.ca/sujets/types-de-taxes> et aussi référence précédente page 14.

¹¹ Financement du transport collectif, des efforts d'optimisation s'imposent de part et d'autre. Centre de productivité et de prospérité du HEC, novembre 2023. <https://cpp.hec.ca/wp-content/uploads/2023/11/PP-2023-03.pdf>

5-L'équité fiscale + gouvernement efficace¹² = la redevance en transport collectif

Le gouvernement du Canada a publié récemment un article sur l'équité fiscale et le gouvernement efficace, cet article comprend l'énoncé suivant :

« Une économie qui profite à tous est une économie où tout le monde joue selon les mêmes règles. Depuis 2015, le gouvernement fédéral s'assure que les personnes et les entreprises les plus riches paient leur juste part, que la planification fiscale astucieuse ne permet à personne d'éviter de payer les impôts dus et que les mesures fiscales qui profitent de manière disproportionnée aux plus riches au détriment du reste de la population sont éliminées. »

Dans les tableaux no 1,2, on constate qu'il y a deux catégories d'acteurs qui bénéficient des infrastructures de transports collectifs, sans pourtant y contribuer directement au financement, ce sont : 1-les producteurs de biens/services et 2-les promoteurs immobiliers.

Pour le premier type d'acteur, les travailleurs qui doivent se rendre dans les bureaux, commerces ou usines paient et financent pendant que les entreprises encaissent les profits sans contribuer directement au financement du transport collectif. Les promoteurs immobiliers voient la valeur de leurs biens augmenter parce qu'ils sont à moins d'un (1) KM d'une station de transport en commun.

Il y a là une iniquité fiscale comme le définit si bien le gouvernement du Canada. Au Québec, la CDPQ-Infra¹³ utilise la redevance de transport. Il faut mettre à contribution les propriétaires immobiliers en mettant en place une nouvelle source de financement pérenne « la redevance de transport » pour le financement du transport collectif de la région métropolitaine. Il est requis de faire la mise en place d'une redevance de transport comme le fait actuellement la CDPQ-Infra.

Recommandation no 4 : Créer une nouvelle source de revenu, « **la redevance de transport** » à l'image de la CDPQ-Infra pour le financement du transport collectif pour le développement et l'exploitation des nouvelles infrastructures de transport collectif ou l'entretien des infrastructures actuelles. Comme c'est fait à Vancouver, cette redevance doit **avoir deux taux, le premier** (40\$ m²) pour les zones près des stations de transport collectifs déjà construites, **un deuxième** (80\$ m²) pour les zones situées à moins d'un (1) KM des nouvelles stations.

Mise en œuvre : Il y a lieu de développer un règlement concernant la redevance de transport à Montréal. Cette redevance municipale s'appliquera aux immeubles situés dans un périmètre de 1 KM des stations de transport collectif actuelles ou pour celles à développer. Il faut avoir **un taux plus bas de redevance dans les zones qui sont déjà construites (par exemple ; 40\$ m²)** où sont situées les stations de métro ou de train qui sont déjà en place, comme c'est fait à Vancouver. Il faut un **taux plus élevé pour les nouvelles stations à construire (80 \$ m²)**, un taux plus bas que le taux de la CDPQ-Infra à (111\$ m²).

Cette redevance est perçue par les villes et par la suite versée à l'ARTM¹⁴. Le modèle actuel de redevance de la CDPQ-Infra comprend un seul taux pour les constructions neuves qui se situe à 111\$ le mètre carré pour une surface supérieure à 186 m² et d'une valeur de plus de 783 308 \$ en 2024¹⁵.

¹² <https://www.budget.canada.ca/2022/report-rapport/chap9-fr.html>

¹³ <https://www.artm.quebec/financer/redevances-rem/>

¹⁴ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/02/GU_GuideApplication_ed09_20240219.pdf

¹⁵ https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/08/01-RèglementModificatifRedevances_27aout_FR_Complet.pdf

6-Le manque de moyens de financement des municipalités¹⁶ et la création d'une nouvelle source de revenu en transport collectif

La récente démission de la mairesse de Sherbrooke jette en quelque sorte, un autre pavé dans la mare. Marco Fortier dans un article paru dans le quotidien Le Devoir, mentionne que le manque de moyens financiers amène les maires et mairesses à se questionner sur leur réelle capacité de maintenir et de développer les services municipaux. La création du logement, la gestion de l'épuration des eaux, le transport collectif, l'itinérance, la gestion des matières résiduelles et les changements climatiques sont des défis qui exigent la mise en place de nouveaux moyens financiers. Selon le journaliste, même si le gouvernement a mis en place de nouveaux moyens depuis 2017, des irritants majeurs demeurent.

« la politique de mobilité durable est un « échec total » jusqu'à maintenant — le bras de fer entre Québec et les villes au sujet du financement des transports collectifs met en lumière des lacunes en matière de gouvernance »

« Les deux parties hésitent à recourir aux pouvoirs de taxation existants pour financer les transports collectifs, souligne la professeure. La ministre Geneviève Guilbault refuse ainsi d'augmenter la taxe sur l'essence ou sur l'immatriculation, ou encore de mettre en place une taxe kilométrique. »

Les possibilités d'augmenter les revenus est de créer une nouvelle source de revenu avec la mise en place d'une taxe sur la production de biens ou de services dans la région métropolitaine. La région administrative de Montréal en 2021¹⁷ avait sur un total de 468 933 M\$ une part du PIB brut de 160 009 M\$ soit un % de +- 34,1%.

Tableau no 4 : Proposition d'une source de revenus pour financer le transport collectif (*)

Secteur du PIB	Janvier 2024	Taxation pour le transport à ,1% du PIB	La part de la région de Montréal est ,341%
Produits de biens	108 896,2 M\$	108,9 M\$	
Produits de services	322 216,6 M\$	322,2 M\$	
Total	430 859,9 M\$	431,1 M\$	147,00 M\$

(*) voir le détail du calcul à l'annexe 1.

7-Les nouvelles source de revenu et la contribution de la région de Montréal au déficit anticipé^{18,19}

Le document de la ville propose le tableau suivant au sujet des sources de revenu associés au financement du transport collectif :

Tableau no 5 : Proposition du CFA de hausser la contribution du transport collectif

Sources de revenus	Hausse	Revenus
Tarif des usagers	1% = 10 M\$ donc à 3% inflation	30 M\$
Taxe sur l'essence	1 cent par litre	29 M\$
Droits ou taxe d'immatriculation	2 087 millions de véhicules de promenade et 310 000 d'autres types	Voir le prochain tableau
Taxes foncières (ARTM)	1%	36 M\$
Total		95 Millions \$

¹⁶ <https://www.ledevoir.com/societe/812180/maire-ssherbrooke-elyne-beaudin-ne-sollicitera-pas-deuxieme-mandat?>

¹⁷ https://statistique.quebec.ca/fr/document/produit-interieur-brut-par-industrie-au-quebec/tableau/produit-interieur-brut-reel-par-industrie-aux-prix-de-base-donnees-desaisonnalisees-et-annualisees-quebec#tri_es=00

¹⁸ Document perspectives budgétaires 2025 de la ville de Montréal, page 15

¹⁹ <https://cmm.qc.ca/communiqués/le-parc-de-vehicules-de-promenade-continue-de-croître-dans-le-grand-montreal/>

Recommandation no 5 : Augmenter la tarification des usagers à la hauteur de l'inflation [2~4], augmenter la taxe sur l'essence de 1 cent par litre par année, augmenter les droits ou taxes d'immatriculation et augmenter les impôts fonciers (de 1 % l'ARTM pour le transport collectif).

Mise en œuvre : La ville de Montréal a indiqué dans son document de consultation prébudgétaire ces quatre sources d'augmentation des revenus pour le transport collectif.

Le parc automobile de la CMM comprenait 2 millions de véhicules au début de 2020 selon l'étude de la CMM. Le parc automobile continue de croître principalement pour des raisons démographiques.

Ce sont tout d'abord des raisons économiques qui font que les citoyens de la classe moyenne, migrent vers les banlieues qui ont les moyens d'acquérir un véhicule automobile et qui délaissent les transports en commun. Ce phénomène s'est amplifié avec la COVID-19, ou un grand nombre de citoyens ont acheté des maisons à l'extérieur des grands centres urbains pour travailler à la maison.

Qui peut ou doit contribuer au transport en commun? Les anciens usagers qui ont déserté le transport parce qu'ils habitent maintenant à l'extérieur des grands centres. La logique de financement du transport collectif pourrait être la suivante, une famille qui a les moyens de payer pour une voiture ou un camion léger qui transite soir et matin à plus de moyens qu'une famille au salaire minimum résidant à Montréal.

Tableau no 6 : Contribution annuelle de la taxation du parc de véhicules de la CMM

Type de véhicule / données fin 2019	Nombre à la CMM	Tarification additionnelle	Revenu potentiel
Droit d'immatriculation Promenade auto-camion léger	2 087 201	100 \$	208,72 M\$
Droit d'immatriculation Véhicules institutionnels, commerciaux ou professionnels	310 667	200 \$	124 26 M\$
Nouvelle taxe des producteurs de biens et de services (voir explication du tableau no 4)	430 859,9 M\$	²⁰	147,00 M\$
Contribution des sources de revenus envisagées par la ville de Montréal (voir le tableau no 5)			95,00 M\$
La redevance immobilière pour les infrastructures de transport collectif existantes et pour les nouvelles infra de la région de Montréal pour financer l'exploitation des infrastructures publiques de transport collectif. ²¹	1 KM des zones près des stations de transport	40\$ m ² ou 80\$ m ²	75,00 M\$
Total des nouvelles contributions aux transports collectif			+ 650 M \$

L'intervalle du déficit anticipé dans la région de Montréal se situe [561M \$ à 698M \$].

²⁰ Taxe municipale sur PIB +,1%, Tarif additionnel usager+1%, Taxe sur l'essence +,01\$, Impôts fonciers +1%

²¹ La CDPQ-Infra s'est fixé un objectif du développement de ce fonds à 600 M\$ sur un période de 50 ans. Cet objectif sera atteint plus tôt. L'Objectif des municipalités de la région pourrait être d'atteindre une contribution annuelle de 150 M\$. La redevance sur les immeubles pourrait être perçue lors de l'émission des permis de construction/rénovation.

Partie II – La mise en place d’une norme de service aux citoyens et citoyennes et la crise du logement

8-La déclaration de service aux citoyens et citoyennes de Montréal

J’ai constaté qu’une notion importante était absente à la ville de Montréal, **la déclaration de service aux citoyens et citoyennes**. À Québec, cette déclaration reflète les engagements du ministère du Conseil exécutif en matière de qualité de la prestation de ses services offerts à la population, aux entreprises, aux institutions et aux organismes.

Je pense qu’il est nécessaire d’avoir **une déclaration de service aux citoyens et citoyennes à Montréal qui doit permettre d’avoir des engagements en matière de qualité de prestation de ses services offerts**.

Plusieurs niveaux de gouvernement possèdent une déclaration de service aux citoyens, le gouvernement du Québec²², la ville de Québec, la ville de Laval, le protecteur du citoyen et même le SPVM possède une telle déclaration.

La Déclaration de services aux citoyennes et citoyens reflète les engagements du ministère du Conseil exécutif en matière de qualité de la prestation de ses services offerts à la population, aux entreprises, aux institutions et aux organismes²³.

Cette déclaration comprend un engagement qui constitue une norme sur le service à rendre aux citoyens et des citoyennes. La ville de Montréal ne possède pas ce genre de déclaration, même si elle offre le service 311 à l’ensemble des citoyens et citoyennes.

Vous pourrez lire aux chapitres dix et onze, un exemple de la mise en place d’un organisme pour la construction du logement communautaire à Burnaby près de Vancouver.

Cet organisme a bénéficié de la mise en place d’une voie rapide « Fast track » de la part de cette ville pour l’émission des permis de construire. Ce mode de fonctionnement qui pourrait être normalisé à Montréal par l’utilisation d’une déclaration de service aux citoyens et citoyennes. Cette déclaration permettrait de réduire les délais d’émission de permis de construire parce qu’il bénéficie d’une garantie de service prioritaire de la part de la ville.

Recommandation no 6 : Afin de permettre d’atténuer la crise du logement, développer et mettre en place une déclaration de service pour l’agglomération de Montréal. Avoir une norme au sujet des délais de traitement des demandes de permis de construire pour le secteur du logement locatif communautaire. **Il est nécessaire de traiter plus rapidement ces demandes de permis de construire avec de la mise en place d’une voie rapide de livraison des permis.**

Mise en œuvre : Dans le contexte, en plus des normes habituelles associées aux déclaration de services, il faut tenir compte qu’il y a une crise importante du logement à Montréal et ailleurs au Québec. Il y a lieu de prévoir une norme sur les délais d’émission des permis de construire pour le secteur du logement locatif communautaire.

²² <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/securete-publique/declarations-de-services/declaration-de-services-aux-citoyens>

²³ <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/conseil-executif/publications-adm/declarations-service-aux-citoyens.pdf>

«Laisser à lui-même ou même règlementé, le marché du logement communautaire ne fonctionne pas sans aide directe. »

Partie III – Le développement du logement communautaire

J'ai ajouté ce deuxième thème qui est absent de la consultation publique qui est tout aussi important, **le besoin d'augmenter le financement du développement du logement communautaire dans la région métropolitaine**. Vouloir atteindre un objectif de 20% de logement communautaire du parc immobilier de la CMM est possible. Ce parc possède environ 800 000 logements, il existe près de 80 000 logements communautaires.

Ajouter un autre 10%, cela représente un ajout de 80 000 logements supplémentaires sur une période de 20 ans et ce sans compter la croissance démographique. C'est 4 000 logements communautaires ou sociaux par an qu'il faudra construire. À 250 000 \$ la porte c'est au moins 1 milliard par année en investissement pour ce seul secteur et à 400 000 \$, c'est une somme de 1,6G\$ qu'il faudra consacrer à ce seul secteur.

9-Les rôles de la SHDM et de L'OMHM dans le développement du logement à la ville de Montréal.

La SHDM une société paramunicipale qui a été créée en 2010²⁴.

La Société a pour objet de contribuer au développement économique et social de la Ville de Montréal par la mise en valeur d'actifs immobiliers de nature résidentielle, institutionnelle, industrielle, commerciale et culturelle sur le territoire de celle-ci.

L'OMHM quant à elle est une société qui œuvre dans le secteur du logement social.

Le mandat de l'OMHM est de gérer et d'administrer des logements et des programmes d'habitation sur l'île de Montréal et de mettre en œuvre des activités à caractère social et communautaire favorisant le mieux-être de ses locataires.

Ces deux sociétés ne pourraient pas être candidate pour obtenir des prêts pour le financement de logement communautaire puisqu'elles sont déjà bénéficiaires d'une multitude de programme de financement qui fonctionnent au moyen de subventions.

La portée du développement de la SHDM est trop grande pour se concentrer uniquement sur le logement communautaire. La portée de l'OHHM est spécialisée dans le logement social et les activités propres à ce milieu.

Il y a lieu de créer un organisme spécifique à cet effet. Par exemple, **Société de Logement abordable communautaire** (SLAC) qui serait à l'image du BHA.

²⁴ <https://www.shdm.org/fr/a-propos/gouvernance/>

10-L'exemple récent de la création d'un projet de fonds de développement de logement communautaire à Vancouver

La Colombie-Britannique en collaboration de la ville Burnaby²⁵ située près de Vancouver en collaboration avec un organisme (BHA) indépendant a décidé d'aider les organismes promoteurs du logement communautaire. Cet organisme dont la mission est de venir en aide au développement du logement communautaire avec des prêts. Elle bénéficie d'une collaboration municipale spéciale ce qui accélère l'émission des permis de construire.

Il est possible d'imaginer à Montréal, la pré-approbation des maquettes numériques (plans 3D) ou des plans 2D des ensembles immobiliers qui ont déjà été construits une première fois et que l'on désire reproduire à nouveau. Cette pré-approbation pourrait faire partie de la demande de permis de construire appuyée par la voie rapide de la déclaration de service aux citoyens

L'objectif de cette organisation est de développer plus rapidement des projets de logements communautaires. Les logements offerts sont dits hors marché en location ou en propriété et aussi dans le marché de location.

Cette organisation bénéficie d'un financement en trois points :

1. Un capital de départ de 450 000 \$ pour la fondation de l'organisation
2. Un fonds d'opération de 2 000 000 \$ pendant les 5 prochaines années
3. Un fonds de financement de 100 000 000 \$ pour le financement du développement de logements sous forme de prêts à taux réduit.

Il s'agit d'un d'établir un partenariat entre la ville et l'organisme Burnaby Housing Authority (BHA) quant à la promotion du développement du logement communautaire en mode « fast track ». Ce mode de fonctionnement permet de réduire les délais d'émission de permis de construire parce qu'il bénéficie d'une garantie de service prioritaire de la part de la ville.

11-Le développement d'une société du logement abordable et communautaire (SLAC) dotée d'un fonds de 100M\$.

À l'exemple de la ville de Burnaby située près de Vancouver, cette ville a créé en 2023 un organisme nommé Burnaby Housing Authority (BHA) qui est indépendante au niveau de son fonctionnement de la ville de Burnaby. Elle gère un fonds de développement communautaire d'une valeur de 100 M\$.

Je propose que la ville de Montréal et la région de Montréal endosse la création d'une organisation similaire qui serait indépendante politiquement du municipal avec un fonds réservé au seul secteur du développement communautaire pour les OSBL ou les coopératives d'habitation.

L'idée est d'aider et d'accélérer le développement du logement communautaire des OSBL d'habitation et des coopératives d'habitation et d'atteindre la proportion de 20 % du parc immobilier de la CMM en logement communautaire au cours des 20 à 25 prochaines années. Pour atteindre cette proportion de 20%, il faudra construire 4000 logements annuellement pendant 20 ans. Par exemple à 250 k\$ la porte, ou encore 2500 logements à 400K\$ la porte. C'est un projet d'une valeur minimale de 1 G\$.

Recommandation 7 : Faire les représentations nécessaires auprès du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation ou des municipalités ou de la CMM en vue de créer un projet de règlement, concernant le développement immobilier avec la **création d'une société du logement**

²⁵ <https://www.burnaby.ca/our-city/projects/burnaby-housing-authority>

abordable et communautaire (SLAC) qui servira à accueillir et à gérer le **fonds de développement du logement communautaire**.

Mise en œuvre : L'adoption du règlement devra être fait en partenariat avec la région (CMM), les municipalités et les différents partenaires associés au domaine du logement communautaire (OSBL ou COOP d'habitation). Cette contribution permettra de créer une nouvelle source de financement pérenne pour le développement du logement communautaire de la région métropolitaine. Les autres régions pourront aussi mettre en place cette approche.

12-La création et l'utilisation du fonds de développement du logement communautaire par les OBNL ou coopératives d'habitations

Nous avons vu au chapitre précédent qu'il faut une structure légale pour permettre la création d'un fonds de développement communautaire. Un fonds à l'image de celui de la CDPQ-Infra qui a eu ce droit en 2018.

En termes d'équité fiscale, pourquoi les municipalités de la CMM ne pourraient pas bonifier d'un fonds de développement de logements communautaires avec des fonds provenant des municipalités. Des fonds qui seront empruntés par les municipalités sur les marchés financiers. Ces fonds seront prêtés à long terme à zéro intérêt pour l'organisme qui gère le fonds de développement du logement communautaire.

Les OSBL ou les coopératives d'habitations seraient les seules à pouvoir utiliser ce fonds et à bénéficier d'un prêt pouvant atteindre 10 % de la valeur totale du projet. Il s'agit d'un prêt sans intérêts, comme le font actuellement plusieurs pays européens dans le secteur du logement social. Ces prêts serviront à financer des projets de construction de logement locatif. Ils devront être financés avec un ajustement au capital qui tiendra compte du taux de l'inflation.

Ce fonds, sera financé une seule fois à la hauteur de 100 M \$ par des obligations municipales ou à partir d'une réserve municipale ou d'un fonds régional (CMM). Comme la majorité des programmes de financement du développement du logement ont une panoplie de conditions contradictoires, il serait souhaitable d'avoir un minimum de conditions au développement du logement locatif « hors marché ». Les remboursements permettront de contribuer à financer de façon pérenne, ce fonds.

Recommandation 8 : À l'image du BHA de la région de Vancouver, soutenir la création, en 2025 d'une organisation avec un fonds de développement du logement communautaire d'une valeur de départ 100 M\$. Il pourra être bonifié par la suite, avec l'ajout de fonds additionnels provenant des institutions financières ou du monde municipal ou du Québec.

Mise en œuvre : Les premiers cent millions de dollars seront consacrés au développement du logement locatif communautaire pendant les 4 premières années, le temps que les remboursements s'accumulent à nouveau dans le **fonds de développement du logement communautaire**

L'utilisation d'émission d'obligations municipales pour le financement du logement social est une solution réalisable. Il y a d'autres sources potentielles qui peuvent être mis à contribution : les réserves financières de villes, le fonds du développement social métropolitaine de la CMM ou un financement additionnel provenant du milieu municipal pourraient contribuer au fonds de développement du logement pour financer une partie des prêts offerts aux promoteurs pour la construction ou l'entretien des logements communautaire.

Conclusion

En conclusion, il faudra tout d'abord négocier avec le provincial **un nouveau droit de taxation** pour le transport collectif. Un droit qui pourrait assurer un revenu pérenne aux municipalités, ce qui est l'équivalent de la taxe ARTM, mais qui sera appliqué au secteur économique de la production des biens et des services.

Il s'agit sans aucun doute d'un immense progrès au sujet de l'équité fiscale que peut accomplir le gouvernement via le ministère du Transport en partenariat avec l'ensemble des municipalités du Québec.

La mise en place d'une **déclaration de service aux citoyens et citoyennes** constitue une preuve de maturité d'une organisation municipale, c'est particulièrement nécessaire en temps de crise du logement.

La création et la mise en place **d'une société de financement du logement communautaire** peut être réalisée par les partenaires de développement du logement communautaire en collaboration avec la ville de Montréal. Cette société pourra être dotée d'un fonds de développement du logement communautaire, ce qui constituera une autre avancée et une aide substantielle de la ville dans le financement du logement communautaire.

Un fonds de 100 M\$ qui va permettre de soutenir le développement de 4000 logements communautaires dans la région de Montréal sur une période de 4 ans au moyen de prêts à la hauteur de 10 % du prix des projets sans intérêts. Ce fonds pourra être bonifié au besoin. Les remboursements des prêts assureront la pérennité de la société et du fonds.

Toutes les recommandations contenues dans le sommaire des recommandations de l'annexe 2 doivent servir à avoir des **budgets qui soient viables économiquement**. Il ne tient qu'à nous en tant que société, citoyens et citoyennes 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. Merci aux partenaires qui ont appuyé les positions de ce mémoire.

Gilles Thériault : _____ citoyen de Montréal.

Annexe 1 : Création d'une nouvelle source de revenu, la taxe du transport en commun sur la production des biens et services.

Il y a un besoin immense de créer une nouvelle source de revenu pour financer le transport en commun. Les producteurs de biens et de service de la province de Québec profitent du fait que les infrastructures de transports collectifs sont présentes près de leurs usines sans contribuer directement à leur financement. C'est une situation d'iniquité fiscale envers la population des centres urbains du Québec. Je propose donc ici, un exemple d'une mesure provinciale avec une application régionale métropolitaine. Cette mesure pourra être appliquée en province en fonction de la participation au PIB et du bassin de population à desservir.

Les possibilités d'augmenter les revenus est de créer une nouvelle source de revenu avec la mise en place d'une taxe sur la production de biens ou de services dans la région métropolitaine. La région administrative de Montréal en 2021²⁶ avait sur un total de 468 933 M\$ une part du PIB brut de 160 009 M\$ soit un % de +- 34,1%.

Secteur du PIB	Janvier 2024	Hypothèse de taxation pour le transport collectif à 1% du PIB brut	La part de la région de Montréal dans cette hypothèse est ,341%
Produits de biens	108 896,2 M\$	1 089 M\$	371,34 M\$
Produits de services	322 216,6 M\$	3 222 M\$	1098,70 M\$
Total	430 859,9 M\$	4 311 M\$	1469,24 M\$
Secteur du PIB	Janvier 2024	Hypothèse à ,5% du PIB brut	La part de la région est de ,341%
Produits de biens	108 896,2 M\$	592,9 M\$	
Produits de services	322 216,6 M\$	1611,0 M\$	
Total	430 859,9 M\$	2154,0 M\$	734,51M\$
Secteur du PIB	Janvier 2024	Hypothèse à ,1% du PIB brut	La part de la région est de ,341%
Produits de biens	108 896,2 M\$	108,9 M\$	
Produits de services	322 216,6 M\$	322,2 M\$	
Total	430 859,9 M\$	431,1 M\$	147,00 M\$

Seulement la dernière section de ce tableau (en gras) a été reproduite dans le tableau no 4 afin d'alléger le texte principal.

J'ai retenu cette section parce qu'elle représente une très légère contribution au financement du transport soit 146,5 M\$ sur un budget total de 4558 M\$ soit +- 3% du total du budget. Évidemment l'idéal serait d'avoir une hypothèse à ,2% ce qui permettrait d'améliorer l'offre de service.

Il faudra tout d'abord négocier avec le provincial un nouveau droit de taxation qui pourrait signifier et assurer un revenu pérenne aux municipalités, ce qui est l'équivalent de la taxe ARTM mais appliqué sur la production des biens et services. Il s'agit sans aucun doute d'un immense progrès au sujet de l'équité fiscale que peut accomplir le gouvernement via le ministère du Transport en partenariat avec l'ensemble des municipalités du Québec.

²⁶ https://statistique.quebec.ca/fr/document/produit-interieur-brut-par-industrie-au-quebec/tableau/produit-interieur-brut-reel-par-industrie-aux-prix-de-base-donnees-desaisonnalisees-et-annualisees-quebec#tri_es=00

Annexe 2 : sommaire des recommandations

Afin d'avoir une vision d'ensemble des recommandations, je vous propose ce sommaire.

no	Description	Mise en œuvre
1	Mettre en place une mesure d'équité fiscale en incluant dans les sources de financement du transport collectif, une participation financière des promoteurs immobiliers et des producteurs de biens et services.	Négocier avec le gouvernement, la création d'une taxe sur la valeur de la production des biens services ou produits (PIB) au Québec et dans la région de Montréal. Il s'agit aussi de faire contribuer des acteurs de ces secteurs économiques qui bénéficient le plus du développement des infrastructures de transport collectif sans pourtant y contribuer directement.
2	Compenser les pertes de la baisse des revenus provenant de la taxation des carburants par l'augmentation du droit d'immatriculation et de la taxe sur les carburants.	Cette approche se traduit par une simplicité de la mise en place parce qu'elle existe et qu'elle implique une seule transaction par année. De plus, elle n'exige aucun développement de système informatique complexe, ce qui implique donc une solution qui comble immédiatement le déficit anticipé ce qui permet de préserver le niveau de service actuel.
3	Il y a lieu d'optimiser les charges administratives des sociétés de transport collectifs et aussi de simplifier le financement gouvernemental du transport collectif dans le but de réunir les différents programmes actuels dans un seul programme de financement.	Normaliser et centraliser la reddition de compte à l'ensemble des opérateurs. Simplifier le modèle de financement du transport collectif en fusionnant les différents programmes de financement du gouvernement du Québec dans un seul programme de financement.
4	Créer une nouvelle source de revenu, « la redevance de transport » à l'image de la CDPQ-Infra pour le financement du transport collectif pour le développement et l'exploitation des nouvelles infrastructures de transport collectif ou l'entretien des infrastructures actuelles. Comme c'est fait à Vancouver, cette redevance doit avoir deux taux, le premier (40\$ m ²) pour les zones près des stations de transport collectifs déjà construites, un deuxième (80\$ m ²) pour les zones situées à moins d'un (1) KM des nouvelles stations.	Il y a lieu de développer un règlement concernant la redevance de transport à Montréal. Cette redevance municipale s'appliquera aux immeubles situés dans un périmètre de 1 KM des stations de transport collectif actuelles ou pour celles à développer. Il faut avoir un taux plus bas de redevance dans les zones qui sont déjà construites (par exemple ; 40\$ m²) où sont situées les stations de métro ou de train qui sont déjà en place, comme c'est fait à Vancouver. Il faut un taux plus élevé pour les nouvelles stations à construire (80 \$ m²) , un taux plus bas que le taux de la CDPQ-Infra à (111\$ m ²).
5	Augmenter la tarification des usagers à la hauteur de l'inflation [2~4], augmenter la taxe sur l'essence de 1 cent par litre par	La ville de Montréal a indiqué dans son document de consultation prébudgétaire ces quatre sources d'augmentation des revenus pour le transport collectif.

no	Description	Mise en œuvre
	année, augmenter les droits ou taxes d'immatriculation et augmenter les impôts fonciers (de 1 % l'ARTM pour le transport collectif).	
6	<p>Afin de permettre d'atténuer la crise du logement, développer et mettre en place une déclaration de service pour l'agglomération de Montréal. Avoir une norme au sujet des délais de traitement des demandes de permis de construire pour le secteur du logement locatif communautaire.</p> <p>Il est nécessaire de traiter plus rapidement ces demandes de permis de construire avec de la mise en place d'une voie rapide de livraison des permis.</p>	<p>Dans le contexte, en plus des normes habituelles, il y a lieu de tenir compte qu'il y a une crise importante du logement à Montréal et ailleurs au Québec, il y a lieu de prévoir une norme sur les délais d'émission des permis de construire pour le secteur du logement locatif communautaire.</p>
7	<p>Faire les représentations nécessaires auprès du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation ou des municipalités ou de la CMM en vue de créer un projet de règlement, concernant le développement immobilier avec la création d'une société du logement abordable et communautaire (SLAC) qui servira à accueillir et à gérer le fonds de développement du logement communautaire.</p>	<p>L'adoption du règlement devra être fait en partenariat avec la région (CMM), les municipalités et les différents partenaires associés au domaine du logement communautaire (OSBL ou COOP d'habitation).</p> <p>Cette contribution permettra de créer une nouvelle source de financement pérenne pour le développement du logement communautaire de la région métropolitaine. Les autres régions pourront aussi mettre en place cette approche.</p>
8	<p>À l'image du BHA de la région de Vancouver, soutenir la création, en 2025 d'une organisation avec un fonds de développement du logement communautaire d'une valeur de départ 100 M\$.</p> <p>Il pourra être bonifié par la suite, avec l'ajout de fonds additionnels provenant des institutions financières ou du monde municipal ou du Québec.</p>	<p>Les premiers cent millions de dollars seront consacrés au développement du logement locatif communautaire pendant les 4 premières années, le temps que les remboursements s'accumulent à nouveau dans le fonds de développement du logement communautaire</p>

Présentation de l'auteur Gilles Thériault

Gilles Thériault est un essayiste. Il possède un diplôme de d'étude supérieure spécialisée 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 règlementaire. Il a travaillé pour plusieurs grandes entreprises du Québec, Hydro-Québec, la CDPQ, auprès d'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.

Le développement industriel du logement communautaire au Québec, supplément sur la conformité réglementaires et stratégies RSE et ESG, ISBN 978-2-925146-13-1 (pdf) et l'ISBN 978-2-925146-12-4 (ePUB) juin 2023, 96 pages. Lien de téléchargement à l'Apple book store : [Le développement industriel du logement communautaire au Québec](#) et le dernier essai publié en 2024, **Projet de développement d'une grappe industrielle en construction résidentielle à la CMM**. Lien à l'Apple book store, <https://books.apple.com/us/book/projet-de-veloppement-dune-grappe-industrielle-en/id6474486387?ls=1>

Plusieurs des essais 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

ⁱ Mémoire est disponible format papier (\$) ou pdf à l'adresse courriel : gilles.theriault51@gmail.com

ⁱⁱ <https://fohm.org>

ⁱⁱⁱ <https://fhcq.coop/fr>

^{iv} <https://www.burnaby.ca/our-city/projects/burnaby-housing-authority>