

Consultation publique

Perspectives budgétaires 2024





Table des matières

Mot de Dominique Ollivier	3
1. Le contexte budgétaire.....	4
2. Le processus budgétaire.....	13
3. Les sujets de la consultation prébudgétaire 2024	17
A. L'écofiscalité et la fiscalité.....	19
B. La revue des activités et des programmes	30
C. L'agglomération	35

Mot de Dominique Ollivier



Pour une 5^e année consécutive, la Commission sur les finances et l'administration (CFA) a le mandat de consulter la population sur les orientations budgétaires de la Ville de Montréal, en vue de l'élaboration du budget 2024.

En tant que métropole du Québec, Montréal est confrontée à des défis et à des besoins financiers de plus en plus importants. Les taxes foncières, qui représentent la principale source de revenus de la Ville, ne lui permettent plus d'assumer convenablement ses dépenses et ses responsabilités croissantes, notamment en matière de transition écologique, d'habitation ou de lutte contre les inégalités sociales.

Cette consultation poursuit donc un double objectif. D'abord, elle s'inscrit dans le cadre du Chantier sur la fiscalité montréalaise, amorcé en 2022, qui vise à ouvrir un dialogue et une réflexion sur la diversification des sources de revenus de la métropole. Il culminera, cette année, avec l'organisation d'un sommet sur la fiscalité municipale.

Ensuite, la consultation prébudgétaire 2024 offre l'occasion à la population et aux organismes de se prononcer sur les moyens pour financer adéquatement les activités que la Ville assume, en plus d'identifier les activités ou services municipaux à prioriser.

Cette année, les thématiques de la consultation sont :

- l'écofiscalité et la fiscalité;
- la revue des activités et des programmes;
- l'agglomération de Montréal.

La population et les organismes sont ainsi invités à se questionner sur les façons dont la Ville pourrait diversifier ses sources de revenus et réviser ses activités et ses programmes. Le financement et les compétences de l'agglomération feront aussi partie de la réflexion. L'objectif est de trouver des solutions structurantes et pérennes qui permettront à la métropole de financer adéquatement ses activités et de mieux répondre aux besoins de la population.

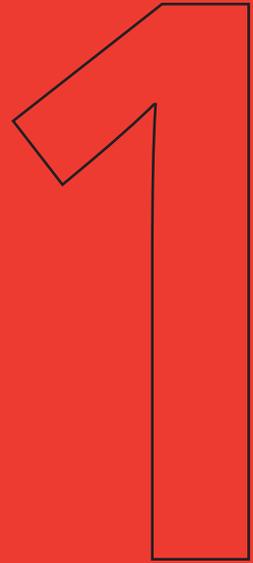
Cette consultation publique représente un geste concret de transparence et de démocratie participative. Elle vise à rapprocher les citoyennes et les citoyens du processus décisionnel. C'est également une occasion pour toutes et tous de mieux comprendre le processus budgétaire de la Ville, ses priorités, ses défis et son fonctionnement.

J'invite les Montréalaises et les Montréalais à y participer en grand nombre.

Dominique Ollivier

Présidente du comité exécutif et responsable des finances, des ressources humaines, des relations gouvernementales, de la lutte au racisme et aux discriminations systémiques et de la langue française

**Le contexte
budgétaire**





Le processus de la consultation prébudgétaire

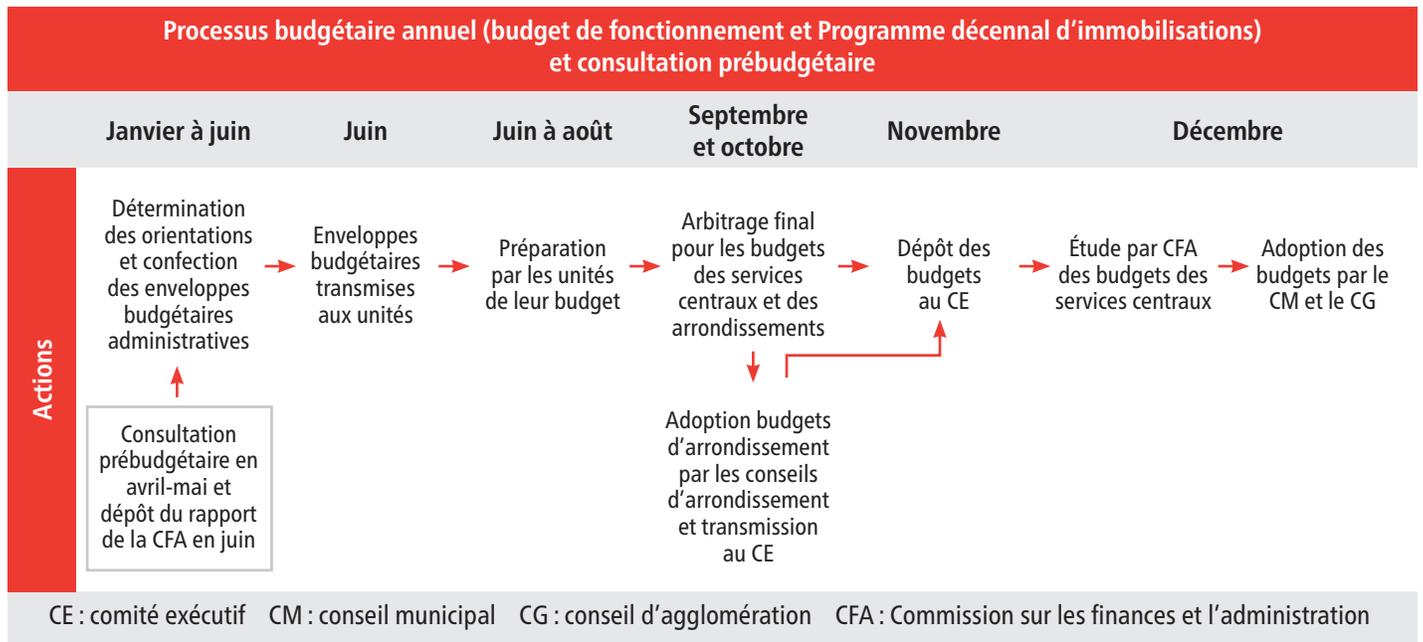
Dans son plan stratégique Montréal 2030, la Ville s'engage à amplifier la démocratie et la participation citoyenne en rendant la Ville plus ouverte et transparente, de manière inclusive et de façon que la population montréalaise ait la possibilité et les moyens de contribuer à la prise de décisions publique, à l'amélioration de son milieu de vie et au développement de la métropole. La consultation prébudgétaire permet à la population montréalaise et aux organismes d'échanger sur les orientations budgétaires de l'Administration avec les personnes élues et les fonctionnaires responsables de la préparation du budget dans le but de leur communiquer leurs enjeux et leurs préoccupations. Cet exercice se déroulera au cours des mois de mars et mai 2023 et se conclura par le dépôt d'un rapport de la Commission sur les finances et l'administration (CFA) de la Ville de Montréal (ci-après la « Ville ») aux séances du conseil municipal et du conseil d'agglomération du mois de juin 2023.

Tout d'abord, un sondage composé de questions à choix multiples, élaboré en collaboration avec une firme spécialisée, sera accessible sur **Montréal.ca**.

L'ensemble de la population montréalaise pourra, en répondant à ces questions, signaler ses préférences budgétaires par thématique. De plus, les personnes et les groupes souhaitant participer à la consultation seront invités à rédiger des mémoires ou opinions en lien avec les thématiques et questions présentées dans ce document. À la fin du mois d'avril et au courant du mois de mai 2023, des séances d'audition seront organisées pour que les personnes participantes puissent présenter leurs mémoires ou opinions écrits, ou encore poser des questions aux membres de la CFA. Les mémoires déposés et les résultats du sondage seront ensuite analysés et guideront les réflexions de la CFA dans l'élaboration du rapport qu'elle déposera en juin 2023. Dans ce rapport, la CFA présentera ses recommandations budgétaires au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

Ainsi, comme l'indique le schéma suivant, la consultation se déroulera au cours de la période où la Ville détermine les orientations qu'elle entend adopter pour établir le budget de 2024.

Figure 1 - Processus budgétaire annuel



Le présent document comporte trois sections pour aider la population à comprendre les besoins de la Ville et les éléments que celle-ci doit prendre en considération lors de la préparation du budget :

1. Le contexte budgétaire;
2. Le processus budgétaire;
3. Les sujets de la consultation prébudgétaire 2024.

L'objectif de la consultation prébudgétaire

La consultation prébudgétaire est un mécanisme de démocratie participative. Elle permet à l'Administration d'entendre la population de l'agglomération sur des sujets de nature budgétaire. L'Administration tiendra compte des opinions et des propositions présentées pour établir les orientations budgétaires en 2024.



Le Chantier sur la fiscalité

La consultation prébudgétaire 2024 s'inscrit dans le cadre du Chantier sur la fiscalité montréalaise que la Ville a amorcé en 2022 afin, notamment, d'ouvrir un dialogue et d'entamer une réflexion sur la diversification de ses sources de revenus.

Il faut rappeler que plus de 60 % du budget de la Ville est financé par les taxes foncières. La population fait face à une importante inflation et les villes doivent assumer des dépenses croissantes, notamment en matière de transition écologique, d'habitation, et de lutte contre les inégalités sociales. Ce chantier est nécessaire afin de mieux cibler et prioriser les préoccupations et enjeux de la population montréalaise.

Ce chantier se compose d'un Forum sur la fiscalité montréalaise (qui s'est tenu le 7 novembre 2022) et d'un sommet sur la fiscalité municipale prévu en 2023.

Le forum, qui a réuni des partenaires de l'ensemble de l'agglomération de Montréal, visait à établir un consensus sur les responsabilités de la métropole, sur les limites de ses sources de revenus et sur l'importance d'une équité fiscale avec les autres paliers de gouvernement. Le tout avait pour objectif d'établir une feuille de route afin de guider la suite du chantier sur la fiscalité.

Le Sommet sur la fiscalité municipale rassemblera l'ensemble des partenaires du milieu municipal. Il aura pour objectif de bâtir une vaste coalition montréalaise et métropolitaine pour l'obtention de nouvelles sources récurrentes de revenus en lien avec les responsabilités des villes en matière d'habitation, de changements climatiques et de transport collectif. Ce sera également l'occasion pour les villes de discuter des mesures législatives et fiscales susceptibles de faire l'objet de négociations lors du renouvellement de l'entente de partenariat financier 2020-2024 qui a été conclue entre les municipalités et le gouvernement du Québec, et qui viendra à échéance le 31 décembre 2024.

Les perspectives économiques¹ et Montréal en tant que locomotive pour l'économie du Québec

La conjoncture économique et le budget de la Ville

L'évolution de la conjoncture économique influence le cadre budgétaire de la Ville. Elle apporte aussi nombre d'opportunités et de défis qui doivent être analysés dans le cadre de réponses à de grands enjeux régionaux ou mondiaux à déployer à court, moyen et long terme. Les contextes sanitaire et climatique, notamment, ont amené la Ville à assumer des fonctions nouvelles. Il suffit de penser aux loisirs, aux transports collectifs et actifs, au traitement des matières recyclables et résiduelles, à la sécurité publique, à l'aménagement du territoire et à la lutte contre les changements climatiques, par exemple. C'est donc dans un contexte en perpétuel changement que les personnes élues tentent de conjuguer la volonté de répondre aux besoins variés de la population et la capacité de payer des contribuables, tout en respectant l'équité intergénérationnelle.

L'élaboration du budget municipal rappelle donc la nécessité de faire des choix. En effet, par leur portée, des choix judicieux ont le potentiel d'influencer l'économie afin qu'elle participe à l'accroissement du bien-être des Montréalaises et Montréalais d'aujourd'hui et de demain. Les tendances économiques régionales et mondiales fournissent la toile de fond nécessaire sur laquelle s'effectuera l'exercice de la planification budgétaire.

Les perspectives mondiales

L'économie mondiale fait face à des turbulences de sorte que les décideuses et décideurs doivent négocier des virages serrés. En plus d'avoir engendré une multitude de drames humains, la pandémie de COVID-19 a fragilisé les chaînes d'approvisionnement à l'échelle planétaire et a mené de nombreux États à engager de fortes sommes pour offrir un soutien financier transitoire à leurs citoyennes et citoyens ainsi qu'à leurs entreprises. Cela s'est ultimement traduit, depuis l'été 2021, par une importante poussée inflationniste, à laquelle sont venues s'ajouter les perturbations économiques découlant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022. Cette guerre, entravant notamment les exportations de céréales et d'engrais, a fait bondir les prix mondiaux du secteur agroalimentaire tandis que le soutien occidental offert à l'Ukraine a mené à une riposte russe qui a entraîné une explosion des prix de l'énergie en Europe.

Pour ramener l'inflation à des niveaux acceptables, la Réserve fédérale des États-Unis et bon nombre de banques centrales ont durci leur politique monétaire en ajustant leur taux directeur à la hausse. Cette avenue affecte l'endettement des ménages et les dépenses de consommation, menant ainsi à un ralentissement de l'économie. Si l'escalade des taux directeurs est mal calibrée, elle peut mener à une récession dans plusieurs pays. Au moment où plusieurs États se sont lourdement endettés pour combattre la pandémie, ce resserrement des politiques monétaires combiné à un affaiblissement de l'économie pourrait accroître le coût du service de la dette des États, réduire les revenus de ces derniers et les contraindre à faire des choix budgétaires et fiscaux difficiles, à l'heure où des investissements sans précédent sont nécessaires pour faire face aux changements climatiques.

1. Les projections du PIB correspondent à la médiane des prévisions des institutions suivantes, lorsque disponibles : Banque mondiale, BMO, Conference Board of Canada, Desjardins, Fonds monétaire international, RBC et TD.

Si le rétablissement graduel des chaînes d'approvisionnement apporte une dose d'optimisme, plusieurs éléments incitent à la prudence. L'apparition de nouveaux variants plus contagieux du virus de la COVID-19 ne peut être écartée. De nombreuses tensions géopolitiques susceptibles d'escalade sont également à surveiller de près, notamment la guerre en Ukraine et les ambitions de la Chine par rapport à Taiwan. À ces éléments perturbateurs il faut aussi ajouter la multiplication d'événements climatiques majeurs (comme des feux de forêt, des inondations, des sécheresses, etc.). La croissance du produit intérieur brut (PIB) réel mondial est estimée à 3,1 % en 2022, et il est prévu qu'elle se situe à 2,4 % en 2023 et à 3,1 % en 2024.

Le Québec et le Canada

Un ralentissement économique se fait sentir au Canada alors que le resserrement de la politique monétaire se traduit par un fort coup de frein sur le marché de l'habitation. Le prix des propriétés faiblit dans plusieurs régions, particulièrement dans celles caractérisées par une plus grande frénésie au cours des dernières années. La consommation de biens, particulièrement de biens durables, devrait également diminuer. On estime que le PIB réel canadien aura enregistré une hausse de 3,6 % en 2022, à laquelle succédera une hausse plus faible de 0,6 % en 2023 et de 1,4 % en 2024. Malgré ces prévisions de croissance du PIB, une récession demeure envisageable.

La perte de vitesse du marché immobilier est déjà visible au Québec et se répercutera dans les secteurs de la construction et de la rénovation. Les difficultés évoquées en Europe et en Asie devraient affecter les exportations québécoises, dont 25 % se destinent à ces marchés. Il en va de même pour le ralentissement économique anticipé aux États-Unis, qui accueillent 70 % des exportations québécoises. La croissance du PIB québécois est estimée à 3,1 % en 2022, à 0,3 % en 2023 et à 1,4 % en 2024.

Montréal

La région métropolitaine n'échappera pas au ralentissement économique anticipé en 2023. Le Conference Board of Canada prévoit une croissance de 3,7 % en 2022, de 0,6 % en 2023 et de 2,7 % en 2024 pour l'économie de la région de Montréal, mais ces projections pourraient s'avérer optimistes. De nombreux projets publics, privés et institutionnels soutiendront l'industrie de la construction. Plusieurs chantiers ciblent d'importantes infrastructures de transport : le Réseau express métropolitain, les tunnels Ville-Marie et Viger, le pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine, etc. En mai 2022, on dénombrait 63 chantiers de 5 M\$ et plus en cours sur l'île, pour une valeur totale de 22 G\$. Il est attendu que le taux de chômage de la région passe de 4,8 % en 2022 à 5,2 % en 2023 pour redescendre à 5,1 % en 2024.

Qu'est-ce que l'agglomération de Montréal

Les fusions municipales de 2002 ont regroupé l'ensemble des 28 municipalités à l'intérieur de la Ville de Montréal. Parmi les objectifs principaux de cette réforme gouvernementale se trouvait une meilleure équité fiscale dans le financement des services qui bénéficient à l'ensemble de la population.

Certaines municipalités ont toutefois choisi de tenir des référendums en 2004, circonscrits par un cadre législatif établi par le gouvernement du Québec. C'est en vertu des résultats de ces référendums populaires que 15 municipalités fusionnées ont choisi de se reconstituer en entités distinctes respectives, tout en demeurant liées à la Ville de Montréal à l'intérieur du conseil d'agglomération, comme prévu par l'encadrement législatif.

Concrètement, l'agglomération de Montréal, créée le 1^{er} janvier 2006, est le regroupement de l'ensemble des villes incluses sur l'île de Montréal. Elle sert à administrer les services municipaux qui ont été désignés, dans la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*, comme relevant du regroupement des municipalités plutôt que de chaque municipalité prise individuellement. Depuis cette date, la Ville produit un budget de fonctionnement global intégré qui regroupe les budgets pour des activités autant de compétence d'agglomération que de compétences locales.

Les compétences d'agglomération sont exercées par la Ville de Montréal sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et bénéficient à l'ensemble de la collectivité. Parmi les compétences communes, on retrouve notamment la sécurité publique (police et pompiers), l'évaluation municipale, les usines d'épuration des eaux usées et de traitement d'eau potable, ainsi que la gestion de l'élimination et du traitement des matières résiduelles.

L'agglomération de Montréal : définitions

Villes liées : les 16 municipalités constituant le territoire de l'île de Montréal (soit les 15 villes reconstituées et Montréal), siégeant au conseil d'agglomération de Montréal.

Ville centrale : la Ville de Montréal, en relation avec les autres municipalités locales de l'agglomération de Montréal. Elle exerce les compétences d'agglomération sur le territoire de l'île de Montréal et les compétences locales sur le territoire de Montréal au moyen d'une instance officielle, selon le cas : le conseil d'agglomération, le conseil municipal et/ou le conseil d'arrondissement.

Villes reconstituées : les 15 territoires de l'île de Montréal² qui ont retrouvé leur statut de municipalité au 1^{er} janvier 2006, excluant le territoire de la ville résiduaire. Les villes reconstituées sont responsables des services locaux (aussi appelés « services de proximité ») sur leurs territoires respectifs.

² Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Côte-Saint Luc, Dollard-Des Ormeaux, Dorval, Hampstead, Kirkland, L'Île-Dorval, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Westmount.

Figure 2 – Territoire géographique



Coup d'œil sur Montréal

TERRITOIRE ET POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION



498,1 km²
de superficie

2 millions
d'habitantes et d'habitants

16
villes liées

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET MOBILITÉ DURABLE

9 665
vélos BIXI répartis dans 794 stations

25,3 %
du territoire couvert par
la canopée urbaine

1 031 km
de voies cyclables

53 500
arbres plantés et frênes traités,
en 2022¹



¹ Données pour la Ville de Montréal.

SÉCURITÉ PUBLIQUE



1,4 million
d'appels à la section centrale
du 911, en 2022

118 916
interventions d'urgence
des pompiers, en 2022

Coup d'œil sur Montréal

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOLIDARITÉ ET HABITATION



4 000

entreprises soutenues et accompagnées chaque année par le réseau PME MTL

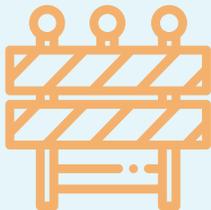
30,1 M\$

de contributions à des organismes communautaires, en 2022¹

1 202

de contributions à des organismes communautaires, en 2022¹

INFRASTRUCTURES



9 443 km

de conduites d'eau et d'égout à entretenir¹

4 070 km

de voies chaussées à entretenir¹

109 500

nids-de-poule réparés, en 2022¹

CULTURE, LOISIRS ET PARCS

45

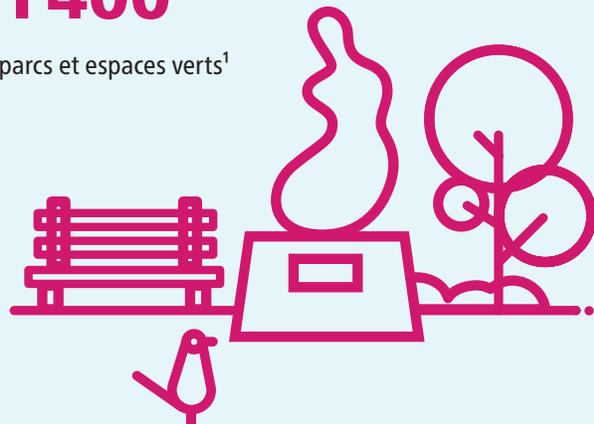
bibliothèques

3 400

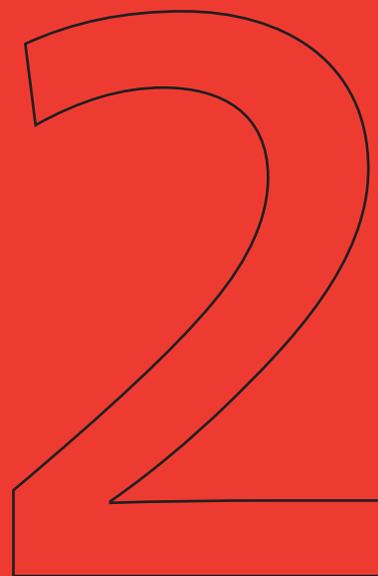
installations récréatives, sportives et culturelles extérieures¹

1 400

parcs et espaces verts¹



Le processus budgétaire



Le budget en cours et l'impact des décisions

Qu'est-ce que le budget de fonctionnement et le Programme décennal d'immobilisations ?

Le budget est le résultat final d'un long processus de planification, de collaboration, de réflexion, de recherches, de discussions, d'analyses et de choix de stratégies afin que l'ensemble des ressources de la Ville soit orienté vers l'amélioration des services aux citoyennes et citoyens, et ce, selon la capacité de payer de la population.

Le budget de la Ville comprend deux volets : le budget de fonctionnement (BF) et le Programme décennal d'immobilisations (PDI). Le BF regroupe l'ensemble des dépenses courantes de la Ville pour un exercice financier. Ces dépenses, dites « de fonctionnement », sont financées majoritairement par les taxes et les autres revenus de l'année en cours. Par ailleurs, le PDI regroupe les projets d'investissements que la Ville prévoit réaliser sur son territoire pour entretenir ses infrastructures, favoriser le développement économique, culturel et social, et améliorer la qualité de vie et de l'aménagement urbain. Ces investissements exigent différentes sources de financement, notamment des emprunts à long terme.

En guise d'illustration, l'achat d'une maison est un investissement en immobilisations, tandis que toutes les dépenses liées, par exemple, à l'entretien du terrain, à l'électricité et au chauffage sont présentées dans un budget de fonctionnement.

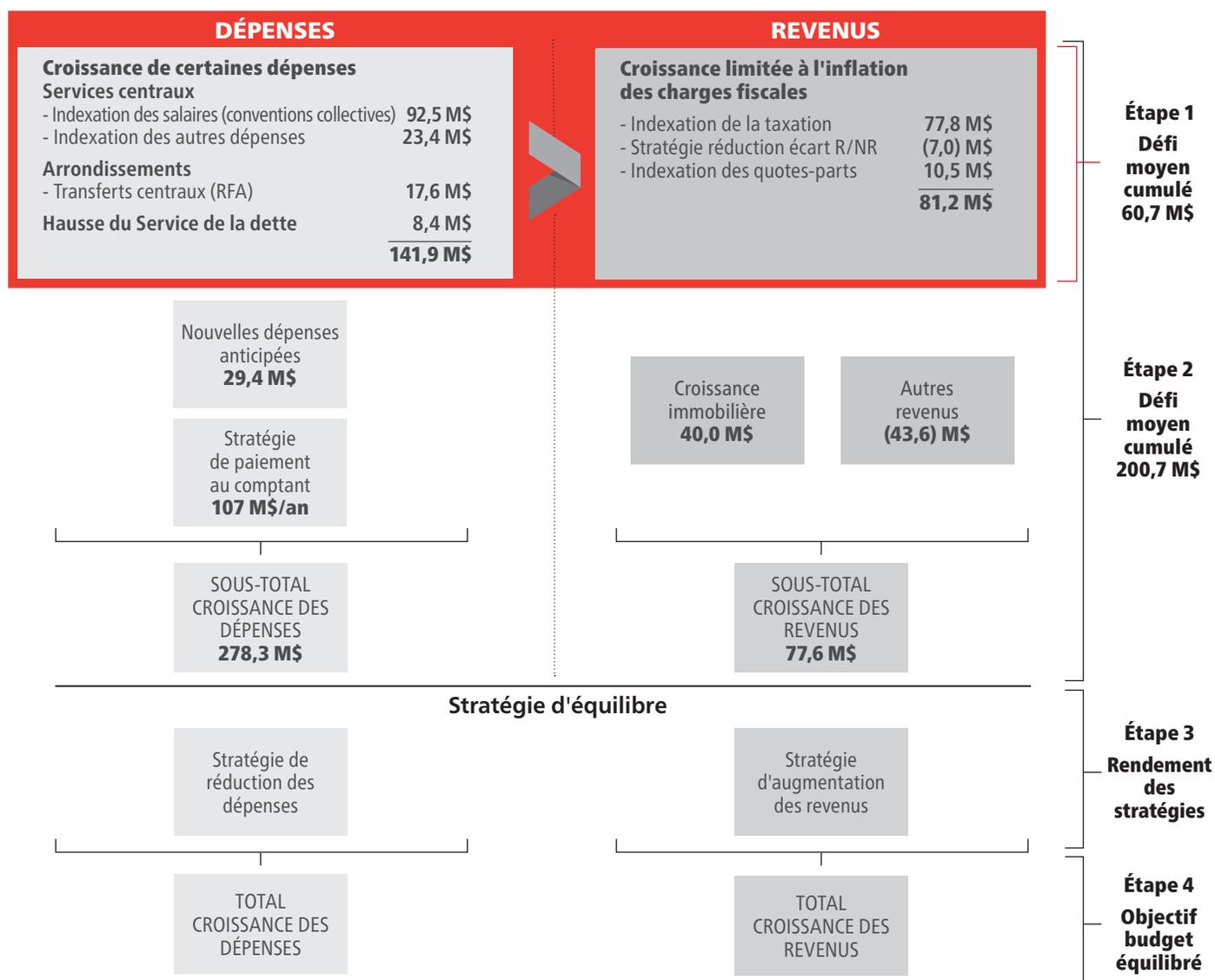
L'équilibre budgétaire

Chaque année, la Ville doit équilibrer ses dépenses et ses revenus dans le cadre de la préparation du budget. Le défi de l'équilibre budgétaire dépend d'un certain nombre de facteurs qui influencent le cadre financier de la Ville.

Pour illustrer cette situation, nous utilisons une équation budgétaire simplifiée qui compare la progression des principales dépenses de la Ville à celle des principaux postes de revenus, tels qu'ils sont calculés au cadre budgétaire.

Lors de l'élaboration de mémoires pour les consultations prébudgétaires, toutes propositions pouvant entraîner des coûts additionnels pour la Ville doivent être accompagnées de propositions de financement (que ce soit par des sources de revenus additionnels ou par la réallocation d'autres dépenses). Pour plus d'information sur ce point, vous pouvez consulter le document de référence sur les instructions de dépôt de mémoire.

Figure 3 – Équilibre budgétaire, moyenne sur trois ans (2024-2026)



***Données proviennent du cadre financier 2024-2028 au 27 janvier 2023

Les facteurs liés au défi budgétaire

Étape 1

La première étape de l'équation consiste à identifier les impacts de la croissance naturelle de certains postes de dépenses. Il s'agit d'ajustements dits techniques de par leur nature. Parmi ces ajustements, on retrouve **l'indexation de la masse salariale en lien avec les conventions collectives, les indexations des autres dépenses**, notamment celles prévues aux **contrats déjà octroyés, le coût de l'électricité, le coût de l'essence, etc.** Cela inclut également le coût du service de la dette qui découle des emprunts faits pour assurer le financement des investissements réalisés au cours des années antérieures.

Étape 2

La deuxième étape de l'équation consiste à répertorier les nouveaux besoins liés au développement de la Ville et aux priorités de l'Administration. Parmi ces nouveaux besoins prioritaires, notons la hausse des investissements pour améliorer les déplacements en transports collectifs et actifs et, également, une augmentation du paiement au comptant des dépenses en immobilisations.

Ils sont partiellement financés par des revenus supplémentaires de taxation générés par la croissance immobilière, ainsi que par les autres sources de revenus (transferts gouvernementaux, tarifs, etc.). Néanmoins, de ces deux étapes résulte un défi moyen cumulé d'équilibre important de 200,7 M\$.

Les stratégies d'équilibre budgétaire

À l'issue des étapes 1 et 2, la Ville doit redoubler d'efforts en adoptant des stratégies afin de déposer un budget équilibré, notamment par un exercice de révision et d'optimisation de l'affectation de ses ressources, tant pour les dépenses que pour les revenus.

Étape 3

L'optimisation ou la réduction des dépenses

La Ville cherche une meilleure gestion de ses ressources actuelles afin de générer des économies récurrentes.

L'augmentation des revenus

Pour équilibrer son budget, la Ville cherche également à augmenter ses revenus au-delà des indexations annuelles. En effet, la Ville constate que ses revenus actuels, tant propres qu'issus de transferts, ne suffisent plus à financer les responsabilités qui lui incombent en tant que métropole du Québec. Dans ce contexte, la Ville souhaite revoir ses sources de revenus afin de les diversifier davantage et de s'assurer d'un meilleur partage des responsabilités.

**Les sujets de
la consultation
prébudgétaire
2024**





Les sujets de la consultation prébudgétaire 2024

Dans le cadre du processus de consultation prébudgétaire, la Ville souhaite obtenir l'opinion de la population et des contribuables sur un certain nombre d'enjeux auxquels elle sera confrontée en 2024, soit :

- A) L'écofiscalité et la fiscalité ;
- B) La revue des activités et des programmes ;
- C) L'agglomération.

A. L'écofiscalité et la fiscalité

La taxe kilométrique

Qu'est-ce que la taxe kilométrique ?

La taxe kilométrique (aussi appelée « tarification kilométrique ») consiste en un tarif appliqué pour l'usage de la route. Un montant est ainsi prélevé pour chaque kilomètre parcouru par un véhicule automobile.

La taxe kilométrique présente **deux avantages** principaux :

- Elle respecte le principe de l'utilisateur-payeur. En associant un prix à la distance parcourue en automobile, elle peut encourager le transfert modal (soit une plus grande utilisation des transports collectifs et actifs), réduire la congestion, réduire la pollution associée à la consommation de carburant et à la production de véhicules, et limiter l'étalement urbain ;
- Elle permet des modulations (ex. : tarifs plus élevés aux heures de pointe ou sur certaines routes) visant à diminuer la congestion routière, dont les coûts dans la région métropolitaine ont été estimés à 4,2 G\$ en 2018.

Si, dans plusieurs situations, ses atouts lui permettent de remplacer avantageusement d'autres mécanismes comme les péages routiers ou les péages de cordon, la taxe kilométrique peut toutefois faire l'objet de débats en termes d'équité si certaines zones assujetties à la taxe sont moins bien desservies en modes alternatifs de transport.

Quels sont ses avantages par rapport à la taxe sur l'essence ?

La taxe sur l'essence, qui respecte également le principe de l'utilisateur-payeur, permet de faire payer davantage les propriétaires de véhicules plus énergivores. Cependant, l'efficacité grandissante des moteurs à combustion ainsi que la proportion croissante de véhicules électriques dans le parc automobile affectent les revenus de la taxe sur l'essence sans nécessairement refléter une diminution de l'utilisation des infrastructures routières.

Il est estimé qu'entre 2018 et 2022, le nombre de véhicules immatriculés aura augmenté de 6 % dans la région métropolitaine alors que les revenus de la taxe sur les carburants auront diminué de 12 %. La fin de la vente de nouveaux véhicules à essence en 2035 laisse présager la fin de la taxe sur les carburants comme source majeure de financement.

Que devrait-elle financer ?

Au Québec, en ce moment, la taxe sur les carburants finance les transports collectifs ainsi que l'entretien du réseau routier.

On retrouve également sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) une taxe supplémentaire sur les carburants de 0,03 \$/litre, laquelle participe au financement des transports collectifs de la région métropolitaine.

La taxe kilométrique pourrait ainsi être amenée à financer le réseau routier et les transports collectifs, en remplacement graduel de la taxe sur l'essence.

Quelles sont les options technologiques envisageables ?

Les progrès technologiques rendent aujourd'hui envisageable l'implantation d'une taxe kilométrique. Les solutions technologiques sont principalement de deux catégories, selon qu'elles impliquent l'utilisation d'un module ou d'un transpondeur doté ou non d'un GPS. L'absence d'un GPS rend difficile l'intégration de modulations à la taxe (selon le trajet ou l'heure), tandis que la présence d'un GPS peut engendrer des enjeux d'acceptabilité sociale relatifs au respect de la vie privée.

La taxe kilométrique existe-t-elle ailleurs dans le monde ?

Des taxes kilométriques sont implantées dans plusieurs pays européens ainsi qu'en Nouvelle-Zélande, mais elles y ciblent les poids lourds transportant des marchandises. L'implantation d'une taxe kilométrique visant les véhicules de promenade fait surtout l'objet de projets pilotes, notamment aux États-Unis. En vertu d'un projet pilote, les automobilistes de l'Oregon peuvent troquer le paiement de la taxe sur l'essence pour une taxe de 0,009 \$/km. Les propriétaires de voitures électriques qui y adhèrent peuvent pour leur part économiser sur leurs frais d'immatriculation. Les participants ont le choix entre une mesure de la distance parcourue par odomètre ou par GPS. La mise en place de la tarification kilométrique dans l'ensemble de l'État est prévue en 2027. Les États de la Californie, de Washington et du Minnesota ont également conduit des projets pilotes tandis que l'Utah offre aux propriétaires de véhicules électriques le choix de déboursier un montant forfaitaire ou 0,009 \$/km afin qu'eux aussi financent la bonification et l'entretien des routes (ce que les autres automobilistes financent à travers la taxe sur l'essence).

Quel devrait être le territoire d'application d'une taxe kilométrique à Montréal ?

Trois arguments principaux militent en faveur de l'implantation d'une taxe kilométrique qui ne se limiterait pas uniquement au territoire de la région métropolitaine :

- *Limiter les effets de frontière.* Une délimitation régionale pourrait créer des incitatifs contre-productifs en encourageant le développement ou l'étalement urbain juste à l'extérieur du périmètre d'application ;

- *Limiter le nombre de véhicules en transit non dotés d'un transpondeur.* Les véhicules venant de l'extérieur du périmètre et non dotés du transpondeur devraient payer l'utilisation de la route d'une autre façon (par exemple, en achetant un permis de circulation), compliquant les démarches et réduisant l'acceptabilité sociale ;
- *Confier la gestion de la taxe au gouvernement du Québec.* Tout comme la taxe régionale sur l'essence est perçue par le gouvernement du Québec, la taxe kilométrique devrait l'être également. Il est en effet difficilement envisageable que celle-ci soit gérée à l'échelle des municipalités ou même de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Qui plus est, la décroissance des revenus de la taxe sur l'essence combinée aux besoins d'investissements dans les infrastructures routières et les transports collectifs pousseront, tôt ou tard, le gouvernement à considérer l'implantation de la taxe kilométrique sur l'ensemble de son territoire.

Axes de réflexion

1. **Considérez-vous qu'une taxe kilométrique devrait être implantée ?**
 - 1.1 Si oui, devrait-elle être implantée à l'échelle de la région métropolitaine ou dans l'ensemble du Québec ?
 - 1.2 Si non, pourquoi ?
2. **Considérant que nos téléphones cellulaires enregistrent fréquemment nos déplacements et que de nombreux programmes d'assurance automobile proposent déjà l'utilisation d'un GPS, croyez-vous qu'un module doté d'un GPS devrait mesurer la taxe kilométrique ? Est-ce que vous proposez d'autres technologies ou moyens pour mesurer le kilométrage ? Lesquels ?**

La tarification dynamique du stationnement sur rue

Quelle est l'origine des parcomètres ?

Les premiers parcomètres ont fait leur apparition à Oklahoma City en 1935 à la demande des commerçants locaux. Ces derniers faisaient face au problème suivant : de nombreux employés venaient se stationner pour la journée dans les rues commerciales avant l'ouverture des commerces et bureaux dans lesquels ils travaillaient, ne laissant aucun espace pour les clients une fois les commerces ouverts. Les parcomètres ont donc été créés afin d'aider les commerçants et de fluidifier le transport.

Quel devrait être le taux d'occupation optimal des espaces tarifés sur rue ?

Selon le professeur Donald Shoup, un expert en la matière, un taux d'occupation des espaces tarifés de 85 % serait associé à une rotation optimale des consommateurs dans les rues commerciales³. Lorsque les tarifs sont trop élevés, les taux d'occupation se maintiennent à des niveaux beaucoup plus bas. Un nombre important d'espaces tarifés demeurent vides, générant une perte d'activité économique. À l'inverse, lorsque les tarifs sont trop faibles, les espaces libres sont trop rares, générant de la frustration chez ceux qui peinent à se stationner, de l'activité économique perdue, de la congestion routière, de la consommation inutile de carburant et de la pollution. On avance d'ailleurs qu'environ un tiers de toute la congestion routière dans les centres-villes des métropoles, telles que Los Angeles et New York, serait attribuable aux véhicules s'immobilisant en double file ou circulant en boucle à la recherche d'un stationnement.

Quel devrait être le tarif de parcomètre idéal ?

Le tarif de parcomètre idéal serait le montant minimal permettant d'atteindre le taux d'occupation optimal. L'ennui, c'est qu'un même tarif fixe sur un même tronçon peut être à la fois trop faible à 9 h et trop élevé à 19 h. Il peut aussi être trop faible le jeudi et trop élevé le dimanche. Dans ces circonstances, le taux d'occupation optimal est rarement atteint.

Qu'est-ce que la tarification dynamique du stationnement sur rue et quels sont ses avantages ?

C'est en raison de cette difficulté à atteindre et à maintenir un taux d'occupation optimal qu'a été développée la tarification dynamique du stationnement, aussi appelée « tarification du stationnement basée sur la demande » et « tarification modulaire ». Il s'agit d'un courant qui a pris naissance en 2011 à San Francisco.

SFPark, l'agence de stationnement de la Ville de San Francisco, a cherché à faire fluctuer ses tarifs d'un tronçon à l'autre et selon les périodes de la journée afin qu'il y ait en tout temps entre 20 % et 40 % d'espaces libres sur rue (correspondant à des taux d'occupation sensiblement inférieurs à 85 %).

Au terme de l'exercice, les prix avaient globalement augmenté dans 31 % des espaces tarifés, avaient diminué dans 30 % des espaces tarifés et étaient demeurés identiques dans 39 %. En moyenne, les prix ont diminué le matin et ont augmenté en milieu de journée et en après-midi. Globalement, les prix ont connu une diminution moyenne de 4 %, qui s'est néanmoins traduite par une légère augmentation des revenus.

L'initiative de San Francisco a permis de réduire le temps de recherche de 43 %, le stationnement en double de 22 % et le nombre de contraventions de 23 %. Le fait qu'il est plus facile de circuler et de se stationner a rendu les zones ciblées plus attrayantes, au bénéfice des commerces et de leurs clients. Cela est sans compter les effets bénéfiques relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants.

3 Louise SMYTH, 2012. « Donald Shoup », Traffic Technology International, février-mars 2012, p. 55.

Quelles sont les options technologiques envisageables?

La tarification dynamique implique de faire le suivi des taux d'occupation des zones tarifées par tronçon. Ce portrait peut être établi en temps réel ou non, à l'aide de différents types de capteurs ou de caméras.

La tarification dynamique du stationnement sur rue existe-t-elle ailleurs dans le monde?

Depuis l'expérience de San Francisco, plusieurs villes ont adopté la tarification dynamique. Les cibles d'occupation, le nombre de plages horaires tarifaires, la fréquence des ajustements tarifaires et la technologie utilisée varient de l'une à l'autre. Voici certaines d'entre elles : Auckland, Boston, Calgary, Los Angeles, Madrid, Seattle, Vancouver et Washington.

Quelle est la situation de la tarification dynamique du stationnement sur rue à Montréal?

L'Agence de mobilité durable travaille à mettre en œuvre la tarification dynamique dans certains secteurs de l'arrondissement de Ville-Marie au cours de l'année 2023. Une fois la tarification dynamique implantée, le tarif y serait de 5 \$/h entre 12 h et 15 h du lundi au vendredi, mais de 4 \$/h pendant les autres périodes tarifées.

Axes de réflexion

1. Considérez-vous souhaitable d'implanter la tarification dynamique du stationnement sur rue à Montréal?
 - 1.1 Si oui, quelle serait la zone d'application : partout? sur les artères commerciales seulement? sur des places non tarifées actuellement?
 - 1.2 À l'aide de quelles technologies?
2. Proposez-vous d'autres manières d'améliorer ou d'optimiser l'occupation des places de stationnement? Lesquelles?

Une mesure écofiscale : la taxe sur les surfaces imperméables

Les surfaces imperméables dans les villes causent des enjeux de ruissellement des eaux, surtout lors de pluies importantes. Des eaux de pluie, qui pourraient être gérées par chacun des immeubles, se retrouvent plutôt dans le réseau municipal.

Ces événements de précipitations importantes, qui sont de plus en plus fréquents, peuvent ainsi causer des situations indésirables liées à l'atteinte, voire au dépassement de la capacité maximale du réseau municipal en raison des eaux de ruissellement, comme :

- des déversements d'eaux usées dans le fleuve en raison de l'atteinte de la capacité maximale des bassins de rétention ;
- des refoulements dans les résidences et commerces de certains secteurs en raison d'un réseau d'égouts trop sollicité.

Pour encourager les propriétaires à mieux gérer les eaux de ruissellement sur leur propriété, plusieurs municipalités ont mis en place des mesures écofiscales pour le financement des dépenses relatives à la gestion des eaux pluviales.

À titre d'exemples, on peut penser aux éléments suivants :

- Un prélèvement variant en proportion des surfaces imperméables mesurées sur une propriété ;
- Un rabais en fonction de la présence de mesures de rétention des eaux pluviales dans un immeuble (ex. : citerne de récupération des eaux de pluie).

Une mesure écofiscale de ce type pourrait permettre, par exemple, le financement de certaines infrastructures pour améliorer la gestion des eaux de ruissellement dans des endroits ciblés. Une telle mesure réduirait également la nécessité de construire ce type d'infrastructure sur l'ensemble du territoire, en réduisant le déversement d'eaux de ruissellement dans le réseau municipal.

Axes de réflexion

1. Est-ce que la Ville de Montréal devrait étudier la mise en place d'une mesure écofiscale pour encourager les propriétaires à gérer les eaux de pluie qui ruissellent depuis leur propriété vers le réseau d'égouts municipal ?
2. Est-ce que cette mesure devrait s'appliquer à l'ensemble des propriétaires de la Ville ou seulement à une catégorie de propriétaires ? Dans ce cas, auprès de quelles propriétés cette mesure devrait-elle s'appliquer en priorité (ex. : propriétés au-delà d'une certaine superficie, immeubles résidentiels ou non résidentiels, etc.) ?

La taxe sur les logements vacants

Qu'est-ce que la taxe sur les logements vacants ?

Il s'agit communément d'une taxe imposée au(x) propriétaire(s) d'un logement qui n'est pas considéré comme sa ou leur résidence principale ou celle d'un quelconque occupant autorisé, ou qui a été inoccupé pendant au moins six mois au cours de l'année civile précédente. Le montant de la taxe correspond normalement à un pourcentage de la valeur du logement au rôle d'évaluation foncière.

À quoi sert la taxe sur les logements vacants ?

Alors que les loyers subissent des hausses considérables et que bon nombre de ménages peinent à trouver un logement qui leur convient, il peut être jugé problématique qu'un nombre important de logements en zone urbaine demeurent délibérément vacants. Les explications peuvent être multiples. Par exemple, ils peuvent servir de pied-à-terre à leurs propriétaires ou faire simplement office d'investissements spéculatifs. Ils peuvent aussi être destinés à la location à court terme de type Airbnb plutôt qu'à la location à long terme.

Selon l'état du marché, cela peut entraîner des conséquences fâcheuses d'un point de vue social en accentuant la rareté des logements, en affectant la dynamique des quartiers et en augmentant les pressions sur l'étalement urbain.

Implantée au sein d'un marché de l'habitation sous tension, la taxe sur les logements vacants peut favoriser l'utilisation des logements comme résidences principales et encourager le retour d'un certain nombre d'entre eux sur le marché locatif à long terme.

La taxe sur les logements vacants est-elle appliquée ailleurs au Canada ? Si oui, quels en sont les effets ?

Colombie-Britannique

La Ville de **Vancouver** a introduit la taxe sur les logements vacants en 2017. Basée sur la valeur foncière, elle était de 1 % à l'origine, a augmenté à 3 % en 2021, puis à 5 % en 2023. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a aussi mis sur pied en 2018 la taxe sur la spéculation et l'inoccupation. Cette dernière cible certaines zones urbaines caractérisées par des prix résidentiels élevés et de faibles taux d'inoccupation : le **Grand Victoria**, le **Grand Vancouver**, Nanaimo, Kelowna et Abbotsford, notamment. La taxe, basée sur la valeur foncière, est de 0,5 % pour les citoyennes et citoyens canadiens ainsi que les résidentes et résidents permanents, et de 2 % pour les propriétaires venant de l'étranger.

Un rapport dévoilait en 2022 que la taxe de la Colombie-Britannique avait généré 231 M\$ de revenus entre 2018 et 2020 et qu'elle avait contribué à remettre sur le marché locatif à long terme environ 20 000 logements. Devant ces résultats, le gouvernement britanno-colombien a décidé d'assujettir davantage de régions à cette taxe en 2023.

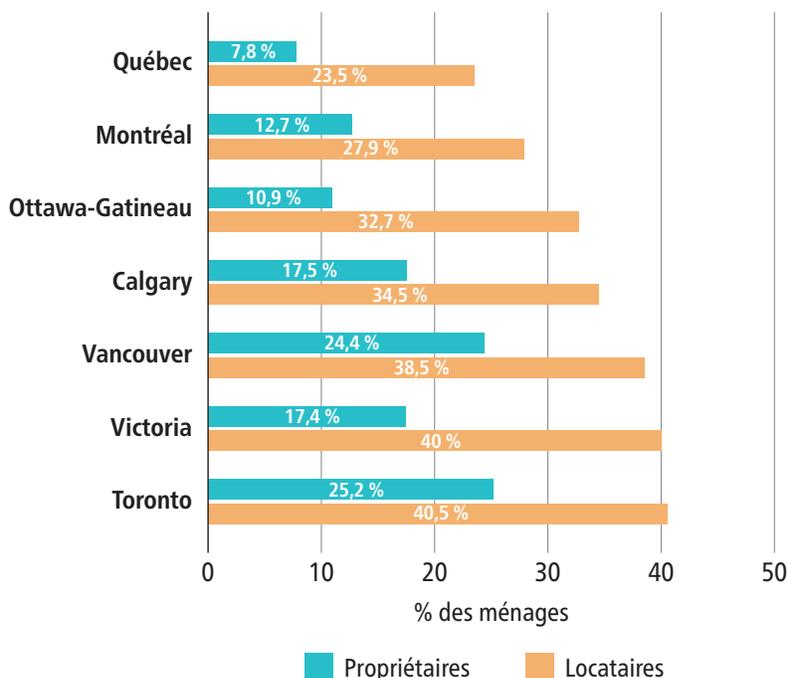
Ontario

Les villes de **Toronto** et **Ottawa** ont décidé en 2022 de mettre en place leurs propres taxes sur les logements vacants. Elles sont toutes deux établies à 1 % de la valeur foncière et sont payables en 2023. Les effets de ces taxes ne sont toutefois pas encore mesurables, puisque la mesure est trop récente.

Quelle est la situation du logement à Montréal par rapport à celle d'autres grandes villes canadiennes ?

Bien que tendue, la situation du logement semblait moins pénible à Montréal que dans d'autres métropoles canadiennes en 2021. En effet, comme illustré au graphique suivant, la part des ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu pour se loger était moins élevée qu'ailleurs.

Figure 4 – Pourcentages de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement, 2021⁴



Source : Statistique Canada, recensement de 2021

Évidemment, les hausses répétées des taux hypothécaires ont certainement modifié ce portrait depuis, alourdissant les paiements hypothécaires et, par ricochet, les loyers, partout au Canada.

La rareté des logements n'en demeure pas moins élevée, et la baisse de la cadence des mises en chantier ne favorisera pas les acheteuses et acheteurs ni les locataires à court terme. Une taxe sur les logements vacants pourrait donc avoir un effet positif sur l'offre de logements disponibles.

Axes de réflexion

1. Considérez-vous souhaitable d'imposer la taxe sur les logements vacants à Montréal ?
 - 1.1 Si oui, quelle est l'étendue du territoire sur lequel elle devrait être appliquée ? L'île de Montréal ? La grande région métropolitaine ?
2. À l'instar de la Colombie-Britannique, êtes-vous d'accord avec l'établissement de taux différents, d'une part pour les citoyennes et citoyens ainsi que les résidentes et résidents permanents, et d'autre part pour les propriétaires venant de l'étranger ?

4 Les territoires correspondent aux régions métropolitaines de recensement

Les redevances de développement : financer les coûts du développement de nouveaux logements

Les redevances de développement sont un mécanisme de financement disponible depuis quelques années pour les municipalités québécoises. Ce mécanisme permet de financer les coûts des services municipaux qui seront requis par de nouveaux logements.

Des exemples de mesures déjà en place

Déjà plusieurs services municipaux ou infrastructures municipales sont financés par le biais de certains mécanismes lors de la construction de logements. Voici quelques-uns de ces mécanismes :

- Les ententes avec les promoteurs qui obligent ceux-ci à construire des infrastructures très locales tels les routes et les branchements aux réseaux d'égouts et d'aqueduc des nouveaux logements. La taille surdimensionnée de certaines infrastructures est également à la charge des promoteurs ;
- Les frais de parcs qui permettent de prélever des sommes destinées à financer la construction de parcs municipaux par la Ville dans les nouveaux développements et sur le territoire ;
- Le Règlement pour une métropole mixte (RMM), qui permet d'assurer le financement d'initiatives de logements sociaux.

L'incidence fiscale des frais imputés aux promoteurs

En matière de fiscalité, l'incidence fiscale d'une mesure vise à identifier la personne qui supportera le fardeau fiscal. En effet, ce n'est pas toujours la personne qui paie une taxe qui est celle qui supporte le coût final.

Ceci est particulièrement le cas pour les « frais de développement », qui, selon certains, regroupent souvent toutes sortes de frais imposés par les municipalités comme le coût des permis de construction, les frais d'inspection des chantiers, le coût des infrastructures municipales ou les frais relatifs au respect de la réglementation municipale.

En fait, ces frais font partie du coût de construction des logements, au même titre que le coût d'achat du terrain, le coût des matériaux, le salaire des entrepreneuses et entrepreneurs en construction, les frais de financement du promoteur pendant la construction des logements ou encore, le profit des promoteurs.

Ainsi, l'ensemble de ces coûts de construction se traduit dans le prix final des nouveaux logements. Puisque les coûts de développement par logement tendent à être moindres lorsque les développements sont plus denses, les redevances de développement peuvent être considérées comme une mesure financière qui défavorise l'étalement urbain.

En résumé :

- l'ajout de redevances de développement pourrait faire augmenter le prix d'achat des nouveaux logements ;
- sans l'ajout de redevances de développement, c'est l'ensemble des Montréalaises et Montréalais qui finance le coût des infrastructures liées à ces nouveaux logements.

Les coûts de développement qui pourraient être inclus dans les redevances de développement

Malgré l'existence des mécanismes nommés précédemment, notons que certains coûts liés au développement ne sont pas encore financés, dont :

- le coût des terrains nécessaires pour l'installation de nouvelles écoles (la Ville doit acheter ces terrains et les céder gratuitement au gouvernement);

- le coût de nouvelles infrastructures ou de l'agrandissement d'infrastructures existantes telles que des centres communautaires, des installations de loisirs, des bibliothèques, etc.

Si ces coûts ne sont pas financés par les nouveaux logements ou les promoteurs qui les construisent, c'est l'ensemble des Montréalaises et Montréalais qui doit assumer ces frais.

Axes de réflexion

1. Est-ce que la Ville de Montréal devrait implanter des redevances de développement sur son territoire afin de financer les coûts de développement de nouveaux logements ?
2. Quels types de coûts devraient être financés par le biais de ces redevances ?

B. La revue des activités et des programmes

La priorisation des services souhaités

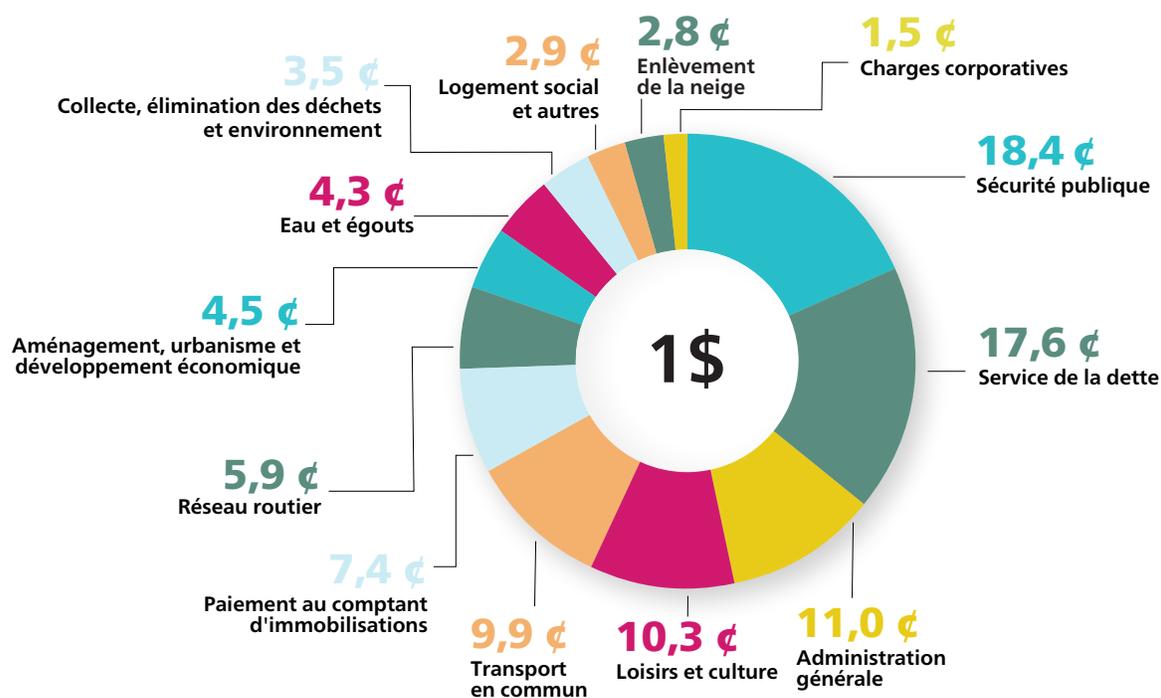
Comme expliqué précédemment, la Ville doit faire face à un défi budgétaire récurrent, dans la mesure où ses dépenses croissent plus rapidement que ses revenus. Chaque année, la Ville se livre donc à un exercice d'équilibre budgétaire de plus en plus laborieux. Cet équilibre se fait par deux moyens : l'augmentation des revenus et la réduction des dépenses.

Dans une perspective où la revue des services et programmes offerts par la Ville serait préférable à l'augmentation des taxes, deux moyens pour réduire les dépenses de la Ville s'offrent à elle : l'optimisation des services et la redéfinition des services offerts.

En ce qui a trait à l'optimisation des services, la Ville s'est engagée, ces dernières années, à des exercices d'optimisation qui avaient pour but de réduire les dépenses tout en maintenant les services à la population. Or, la nature même de l'exercice fait en sorte que plus un poste de dépenses est optimisé chaque année, plus les économies générées par un exercice subséquent risquent d'être moindres. En d'autres termes, si, au début, il est possible de réorganiser ou changer ses façons de faire pour économiser des ressources tout en maintenant la qualité des services, éventuellement, il ne reste plus de marge de manœuvre et donc il n'est plus possible de faire des économies sans affecter le service.

Il faut alors nécessairement se tourner vers une priorisation des services. Actuellement, les dépenses de la Ville sont réparties de la façon suivante :

Figure 5 – Dépenses pour chaque dollar



Ces postes de dépenses incorporent différentes activités. Pour plusieurs de ces activités, il existe non seulement un éventail de services, mais également un niveau de service bien défini. À titre d'exemple, le poste de dépenses « collecte, élimination des déchets et environnement » inclut toutes les activités de collecte comme celle des déchets, des matières recyclables et des matières compostables. Pour ce qui est du niveau de service, il serait question de la fréquence de ces collectes, par exemple hebdomadaire ou toutes les deux semaines. Par ailleurs, aujourd'hui les opérations de chargement de la neige se font à partir de 8 à 10 cm de neige tombée. Il serait bien de se questionner à savoir si ces normes pourraient être revues pour générer des économies sans pour autant réduire la qualité des services.

Axes de réflexion

1. Est-ce qu'il y a des activités pour lesquelles la Ville devrait ou pourrait être amenée à revoir le niveau de certains services ?
 - 1.1 Si oui, lesquelles ?
2. Par rapport aux types de services offerts par la Ville actuellement, est-ce qu'il y a des services qui devraient être assumés par les paliers supérieurs gouvernementaux ou même laissés à des organismes ou à des entreprises privées ?

L'optimisation des services et des équipements

Les services et les équipements municipaux se répartissent entre plusieurs échelons admiratifs : l'agglomération, les services centraux et les arrondissements. Le conseil d'agglomération a ses propres compétences. La Ville de Montréal, qui fait partie de l'agglomération, voit ses compétences encore plus décomposées et caractérisées par une structure basée sur de multiples services centraux ainsi que sur 19 arrondissements. Leur responsabilité se résume comme suit :

Figure 6 – Compétences de la Ville de Montréal (locales), réparties selon les pouvoirs et obligations respectifs des arrondissements et des services centraux

Arrondissements	Services centraux
<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisme – adoption de tous les règlements relatifs à son territoire selon la procédure de consultation publique prévue à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à l'exception du contrôle des animaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisme – élaboration du plan d'urbanisme et encadrement assurant la conformité des arrondissements à ce plan; protection du patrimoine bâti, des lieux publics et des immeubles municipaux incluant le contrôle des animaux.
<ul style="list-style-type: none"> • Conversion d'un immeuble en propriété divisée – dérogation à l'interdiction de convertir un immeuble en propriété divisée afin de favoriser l'augmentation de logements disponibles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation – élaboration des politiques d'habitation; conception, planification opérationnelle et évaluation des programmes touchant les subventions résidentielles.
<ul style="list-style-type: none"> • Prévention en sécurité incendie et sécurité civile – participation et recommandation à l'élaboration des schémas de couverture de risques et de sécurité civile. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévention en sécurité incendie et sécurité civile – élaboration de la réglementation en matière de protection incendie, de nuisance et de salubrité publique.
<ul style="list-style-type: none"> • Voirie locale – entretien du réseau local, à l'exception du déneigement et de l'élimination de la neige, contrôle de la circulation et du stationnement sur les voies locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voirie artérielle – entretien du réseau artériel, entretien des feux de circulation et des structures routières, contrôle de la circulation et du stationnement, gestion du stationnement tarifé (y compris ceux du réseau local).
<ul style="list-style-type: none"> • Matières résiduelles – gestion des activités reliées à l'enlèvement des matières résiduelles, par délégation du conseil municipal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voirie locale – déneigement et élimination de la neige.
<ul style="list-style-type: none"> • Développement économique local, communautaire, culturel et social – soutien financier aux organismes qui exercent une mission de développement local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Environnement et matières résiduelles – compétence en ce qui a trait à l'enlèvement des matières résiduelles (y compris les matières recyclables); élaboration des programmes assurant la qualité de l'environnement; gestion du traitement des matières résiduelles.
<ul style="list-style-type: none"> • Culture, sports, loisirs et parcs – responsabilité à l'égard des parcs et des équipements culturels et de loisirs à vocation locale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement économique, communautaire, culturel et social – élaboration du plan institutionnel de développement économique, culturel et social.
	<ul style="list-style-type: none"> • Culture, sports, loisirs et parcs – élaboration d'une vision commune en matière de culture, de sports et de loisirs.

Notons que chaque arrondissement est doté d'un conseil d'arrondissement redevable envers la population et responsable de livrer les services sous sa responsabilité. Pour remplir ce mandat, chaque arrondissement dispose d'équipements et de personnel financés par des transferts centraux, mais également par des revenus autonomes, comme la taxation locale.

Si cette autonomie des arrondissements permet une grande adéquation entre les besoins exprimés par la population et le niveau de services consentis localement, elle peut toutefois donner lieu à une certaine redondance des équipements et du personnel entre les arrondissements et les services centraux. La mise en commun des ressources pourrait donc être une avenue à explorer davantage en contexte de quête d'économies et de gains d'efficacité pour la Ville dans son ensemble.

Depuis plusieurs années déjà, les projets de nouvelles bibliothèques sont considérés selon une perspective « Ville » et non plus seulement d'arrondissement. Les bibliothèques Marc-Favreau et du Cœur-Nomade, situés à la jonction de deux ou même trois arrondissements afin de desservir le plus grand nombre d'usagères et usagers, sont de bons exemples de ce changement de perspective.

Un autre exemple est l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie qui possède un équipement de marquage. Il offre ses services de marquage aux autres arrondissements, ce qui permet d'optimiser l'utilisation de son équipement tout en générant des économies pour les autres arrondissements.

Toutefois, ces économies se réalisent en contrepartie d'une perte de disponibilité et de flexibilité. Néanmoins, les avantages financiers s'avèrent souvent supérieurs aux inconvénients opérationnels.

Axes de réflexion

1. Est-ce que vous seriez en faveur de la mise en commun d'équipements entre arrondissements ?
 - 1.1 Si oui, lesquels?
2. Si le partage de certains équipements entre arrondissements génère des économies et des gains en efficacité, est-ce que, par exemple, une légère augmentation des délais de réponse et des délais d'accès serait acceptable ?
3. Quels services et équipements seraient mieux gérés au niveau des arrondissements ou au niveau des services centraux ?

C. L'agglomération

La fiscalité d'agglomération

Une Table de dialogue sur le financement et les dépenses de l'agglomération de Montréal est actuellement en cours et toute modification à la situation actuelle doit faire l'objet d'une négociation entre les parties. Ce volet de la consultation prébudgétaire vise surtout à sonder l'opinion publique et à encourager la participation des citoyennes et citoyens des municipalités de l'agglomération, afin d'enrichir cette discussion. L'ensemble des réponses obtenues sera transmis à toutes les parties prenantes concernées par ce processus.

Lors de la création du conseil d'agglomération, le 1^{er} janvier 2006, les dépenses pour les compétences communes à l'ensemble des 16 villes liées (les compétences d'agglomération) étaient financées par une fiscalité d'agglomération.

Ainsi, la Ville de Montréal transmettait à l'ensemble des propriétaires de l'agglomération un compte de taxes d'agglomération :

- Le compte de taxes pour les propriétaires de la Ville de Montréal comprenait deux sections, soit une pour les taux municipaux et l'autre, pour les taux d'agglomération ;
- Le compte de taxes pour les propriétaires dans les villes reconstituées concernait uniquement les taux d'agglomération (ces propriétaires recevaient également un compte de taxes locales de la part de leur municipalité).

À partir de 2009, à la demande des villes reconstituées, la fiscalité d'agglomération a été remplacée par des quotes-parts facturées aux 16 villes liées (incluant la Ville de Montréal). Ces quotes-parts sont, pour la plupart, établies sur la base du potentiel fiscal.

Le potentiel fiscal

Le potentiel fiscal mesure la capacité d'une municipalité à générer des revenus fiscaux, sur une base comparable d'une municipalité à l'autre. La possibilité d'introduire des taux plus élevés pour les immeubles non résidentiels est prise en compte.

Les règles entourant le calcul du potentiel fiscal d'agglomération sont établies par la ministre des Affaires municipales et de l'habitation.

Les assiettes foncières prises en considération sont celles du mois de septembre, à la date anniversaire ou au jour du dépôt des rôles d'évaluation pour les municipalités de l'agglomération.

Tout comme les taxes foncières utilisées par les municipalités, le potentiel fiscal utilisé pour l'établissement des quotes-parts depuis 2017 repose sur les valeurs foncières inscrites dans les rôles d'évaluation des municipalités.

Toutefois, au cours des dernières années, plusieurs municipalités ont émis des réserves quant à ce mode de financement, dont les suivantes :

- Le potentiel fiscal d'agglomération ne permet pas de prendre en considération :
 - les effets de la croissance immobilière au fur et à mesure de l'émission des certificats par l'évaluatrice ou l'évaluateur (entre autres, dans le cas de nouveaux immeubles, de modifications faites à des immeubles existants ou d'incendies ayant affecté des immeubles),
 - les effets parfois rétroactifs des contestations d'évaluations foncières par les propriétaires (certaines causes peuvent avoir des effets sur plusieurs années) ;

- Le potentiel fiscal d'agglomération ne permet pas de modifier annuellement le ratio des taux entre les immeubles résidentiels et non résidentiels, donc d'établir une réelle politique fiscale au niveau de l'agglomération.

La fiscalité d'agglomération présente des coûts d'exploitation légèrement supérieurs à ceux de l'envoi de 16 factures de quotes-parts. Toutefois, la fiscalité d'agglomération permettrait :

- d'assurer plus de transparence auprès des propriétaires de l'ensemble de l'agglomération quant aux charges fiscales qui découlent des décisions du conseil d'agglomération ;
- d'éviter d'estimer la capacité fiscale des municipalités par le biais du potentiel fiscal ;
- de prendre en considération immédiatement les effets des certificats de l'évaluatrice ou évaluateur.

Différentes options pourraient être soumises à l'étude :

- L'envoi des comptes de taxes à l'ensemble des propriétaires de l'agglomération par la Ville de Montréal pour la fiscalité d'agglomération ;
- L'établissement de taux de taxes par le conseil d'agglomération et leur imposition par les villes liées.

Axes de réflexion

1. Est-ce que la Ville de Montréal devrait transmettre un compte de taxes distinct à l'ensemble des propriétaires des villes de l'agglomération pour le financement des dépenses d'agglomération ?

Les compétences d'agglomération

Une Table de dialogue sur le financement et les dépenses de l'agglomération de Montréal est actuellement en cours et toute modification à la situation actuelle doit faire l'objet d'une négociation entre les parties. Ce volet de la consultation prébudgétaire vise surtout à sonder l'opinion publique et à encourager la participation des citoyennes et citoyens des municipalités de l'agglomération, afin d'enrichir cette discussion. L'ensemble des réponses obtenues sera transmis à toutes les parties prenantes concernées par ce processus.

Au cours des années, des négociations entre la Ville de Montréal et les municipalités reconstituées ont mené à une modification, des compétences d'agglomération, généralement en réduisant les compétences d'agglomération. En voici quelques exemples :

- Retrait de la compétence d'agglomération sur la voirie artérielle (2008, portée rétroactive au 1^{er} janvier 2006);
- Révision des équipements d'intérêt collectif en 2008;
- En 2016, retrait de la compétence d'agglomération sur les investissements du centre-ville en contrepartie d'une contribution financière à Montréal de la part des villes reconstituées.

Ainsi, il est possible de modifier le partage des compétences. Toutefois, cela doit se faire par le biais de négociations entre les villes. Quelques critères peuvent guider la réflexion soutenant ces négociations :

- Est-ce que le service municipal bénéficie à la population locale de la municipalité ou à celle de l'ensemble de l'agglomération ?
- Est-ce que la planification de l'activité municipale doit être coordonnée sur l'ensemble du territoire ou localement ?

Il est possible qu'après négociations, certaines compétences redeviennent des compétences municipales plutôt que des compétences d'agglomération. La réflexion aurait alors démontré que l'exercice de certaines compétences serait davantage approprié au niveau de chacune des 16 municipalités d'agglomération.

En somme, certains services tels que la sécurité publique ou la planification du transport en commun, en raison de leur portée régionale, devraient continuer de relever du conseil d'agglomération, tandis que d'autres pourraient faire l'objet d'une répartition de compétences différente.

Figure 7 – Résumé des principales compétences (conseil d’agglomération d’une part, conseil municipal et conseils d’arrondissement d’autre part)

Compétences d’agglomération	Compétences locales (Conseil municipal et conseils d’arrondissement)
<ul style="list-style-type: none"> • L’évaluation foncière • Les services de police et de sécurité incendie et civile • Les services de premiers répondants et répondantes, à l’exception de ceux de la Ville de Côte-Saint-Luc • Le centre d’urgence 911 • La mise en œuvre des schémas de couverture de risques en sécurité incendie et en sécurité civile • La cour municipale • Le logement social • L’aide destinée aux sans-abris • La prévention de la toxicomanie et de la prostitution, et la lutte contre celles-ci • L’élimination et la valorisation des matières résiduelles ainsi que tout autre élément relatif à la gestion de celles-ci, si elles sont dangereuses • L’élaboration et l’adoption du plan de gestion des matières résiduelles • La gestion des cours d’eau municipaux • Les équipements et les infrastructures d’alimentation en eau et d’assainissement des eaux usées, sauf les conduites locales • Le transport collectif des personnes • La détermination de normes minimales de gestion et la planification générale du réseau artériel ainsi que les travaux concernant certaines voies énumérées • L’accueil touristique • Les parcs industriels • Le Conseil des arts de Montréal • Les équipements, les infrastructures et les activités d’intérêt collectif nommés à l’annexe du <i>Décret concernant l’agglomération de Montréal</i> (no 1229-2005 et modifications) • La contribution au financement du déficit de l’Espace pour la vie • Toute autre compétence anciennement accordée à la Communauté urbaine de Montréal, dans le cas où la Ville a succédé à celle-ci 	<ul style="list-style-type: none"> • L’adoption du plan d’urbanisme et les modifications qui y sont apportées • La réglementation en matière de construction, de nuisance et de salubrité • L’habitation • La collecte et le transport des matières résiduelles • La gestion des rues locales et artérielles • Les conduites qui, au sein des réseaux d’aqueduc et d’égouts, sont de nature locale • Les équipements locaux de sport et de loisirs • Les bibliothèques locales • Les parcs locaux • La promotion économique locale, communautaire, culturelle et sociale • Le patrimoine • La Commission des services électriques de Montréal • Les sociétés de développement commercial • Les parcs industriels énumérés au règlement RCG 06-020 • L’organisation des élections

Axes de réflexion

1. À l’exception du transport en commun, de l’eau et de la sécurité publique, quels services pourraient ne plus relever de l’agglomération et être intégralement sous la responsabilité de chacune des municipalités ?

Montréal 

montreal.ca