



L'ajout de l'écofiscalité dans la diversification des sources de revenus du budget de Montréal

Mémoire présenté à la Commission sur les Finances et l'Administration de la ville de Montréal en vue de la consultation prébudgétaire 2024

Gilles Thériault

Édition Terres et Eaux

Publié à Montréal, le 16 avril 2023 sous le titre :

[L'ajout de l'écofiscalité dans la diversification des sources de revenus du budget de Montréal](#)

ISBN : 978-2-925146-11-7 (PDF) ⁱ

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 15 avril 2023ⁱⁱ.

Photo de la page couverture : Gilles Thériault, mars 2022

Remerciements

Merci à tou.te.s les élu.e.s de la ville de Montréal, merci à madame la mairesse Valérie Plante et merci à la présidente du comité exécutif madame Dominique Ollivier et merci aussi aux membres de la Commission des Finances et de l'Administration (CFA) d'avoir mis sur pied cette cinquième consultation publique. Cette consultation prébudgétaire démontre bien la volonté de transparence de la ville et aussi celle de faire participer les citoyens. **Félicitations.**

L'écofiscalité permet aux villes de favoriser le changement de comportement des citoyens et des entreprises dans l'utilisation des ressources qui sont mises à notre disposition. L'eau, l'énergie et les produits que nous consommons tous et qui génèrent près d'un million de tonnes de matières résiduelles par année.

Nous vous proposons dans ce mémoire, des réflexions qui portent sur les trois grandes priorités de l'Administration municipale. Nous préciserons dans le texte qui suit, des domaines de services ou le financement des services peuvent être améliorés.

Nous pensons qu'il est nécessaire de continuer de diversifier les sources de revenus afin de contribuer davantage au budget de la ville et de l'agglomération dans le domaine du logement.

Par contre, le financement pérenne du transport collectif ne doit pas seulement passer par l'implantation de la taxe kilométrique. À court terme, la hausse sur les droits d'immatriculation comme le suggère l'UMQ sera plus facile à mettre en place, de même que la mise en place d'une aide fiscale pour le co-voiturage de passagers et pour les conducteurs, comme c'est fait en France.

Nous vous renouvelerons notre suggestion de création d'un programme de report des impôts fonciers (PRIF) pour Montréal ou sa région. Ce programme est destiné aux familles, aux aînés et au secteur de l'habitation communautaire. Nous terminerons notre mémoire avec une conclusion et un sommaire des recommandations qui vous seront présentées dans un tableau.

La démocratie participative, quelle belle aventure surtout avec un projet comme « La consultation publique prébudgétaire 2024 ».

Merci aux élu.e.s et à la ville de Montréal pour cette belle occasion de participation.

Pour Montréal Pour Tous : Gilles Thériault _____ et Pierre Pagé _____

Le 15 avril 2023.

“Les gouvernements ont un budget mais pas d'argent, les entreprises ont de l'argent mais pas de budget.” Citation de Shimon Peres, 1923-2016

Sommaire exécutif

Nous avons commencé la rédaction de ce mémoire en ayant à l'esprit qu'un contrôle serré des dépenses dans une administration municipale est un élément fondamental d'une saine gouvernance. Nous avons porté une attention particulière à la formulation de nos recommandations de manière à aller chercher de nouveaux revenus fiscaux, en ayant des solutions, qui exigent un minimum raisonnable de dépenses.

La principale mesure écofiscale proposée dans le document de consultation publique ; la taxe kilométrique est de loin la plus complexe à mettre en place. Pourquoi, à 70 millions de transactions par semaine, ça va prendre un système de traitement plus costaud que celui de la SAAQ ? Le calendrier de mise en place dans certains états américains peut prendre une dizaine d'années de travail avant son lancement au grand public. C'est pourquoi nous avons proposé une approche à court, à moyen et à long terme.

À court terme (**1 an**), c'est possible d'augmenter la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation pour l'ensemble des véhicules de la région. Il y a aucune dépense pour la ville, seulement des revenus.

À moyen terme (**5 ans**), la mise en place d'un projet pilote qui serait accompagné par une deuxième mesure écofiscale ; le soutien fiscal au co-voiturage. Il y a près d'un million de véhicules à Montréal¹. La mise en place d'un abonnement mensuel de 40 \$ à 50\$ par mois pourrait permettre de prendre en compte une distance parcourue de 15000 à 17000² km à ,03 \$ le KM. La solution de l'abonnement est simple, pas de système informatique complexe ou de problème d'accès à des données personnelles. Pour être équitable fiscalement, les participants au projet pilote doivent avoir un rabais de la taxe sur l'essence de, 03 \$.

À long terme (**10 ans**), il faut garder en tête le besoin de mise en place de la taxe kilométrique pour 2034, une année avant la fin de la vente des véhicules à essence au Québec. Si l'on peut avant, tant mieux. La tarification dynamique du stationnement n'est pas une bonne idée, étant le peu de revenus additionnels générés par cette approche. Une solution simple, augmenter les tarifs actuels. Pas de dépenses, seulement l'ajout de revenus additionnels.

Deuxième sujet : la gestion du territoire, oui il faut taxer les surfaces imperméables et aussi enfouir les fils électriques dans nos quartiers. Troisième sujet d'intérêt, la construction de logements. Vous proposez deux mesures de financement récurrent, nous sommes d'accord pour leur mise en place à court terme de la taxe sur les logements vacants et de la redevance sur le développement pour financement la construction du logement social.

La revue des activités nous permet de comprendre que la ville de Montréal doit mieux gérer son déficit d'entretien de son réseau des eaux. Elle peut aussi agir de manière intelligente en reprenant la facturation des matières résiduelles. Nous avons proposé un objectif clair de rééquilibrage des sources de revenus de la ville pour que les impôts fonciers constituent un maximum de 50 % du budget de la ville dans un échéancier réaliste.

Pour conclure, le marché immobilier s'il est laissé à lui-même, ne fonctionne pas seul.

Il doit y avoir une aide pour l'accès à la propriété pour les familles et aussi de l'aide pour le maintien des aînés dans leurs logements, nous proposons le report des impôts fonciers (PRIF). Huit provinces ont un tel système, pourquoi pas, un programme similaire au Québec, à la CMM ou l'agglomération de Montréal ? Une aide semblable et inspirée entre-autre par ce que la ville de Québec réalise avec le programme Accès Famille, c.-à-d. une aide financière pour les familles admissibles pour l'achat d'une propriété, sans remboursement. L'aide est remboursable à la ville de Québec lors de la vente de la propriété.

¹ https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67889677&_dad=portal&_schema=PORTAL

² Au Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/53-223-x/2006000/4059794-fra.htm> et au privé <https://www.mercier-auto.com/guide-achat-auto/combien-de-kilometrage-pour-une-voiture-doccasion/>

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire exécutif	4
1-Commentaires sur le document : Perspectives budgétaires 2024	6
La consultation : l'absence de la notion du contrôle des dépenses	6
2-L'ajout de mesures écofiscales comme source de revenu	6
Avons-nous besoins de mieux financer le transport collectif ? Oui à un bouquet de mesures dont l'ajout de la taxe kilométrique	6
À long terme (10 ans) : mettre en place la taxe kilométrique,un défi technologique majeur.....	6
À moyen terme (5 ans) : ajouter une mesure écofiscale : le soutien au co-voiturage	8
À court terme (1 an) : augmenter la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation	8
Avons-nous des besoins en aménagement du territoire : 1-Taxe sur les surfaces imperméables ? Oui, 2-L'enfouissement des lignes électriques H.Q.? Oui.....	9
3-Le financement récurrent pour le développement du logement	10
Avons-nous besoin d'une taxe pour les logements vacants ? Oui.	10
Avons-nous besoin d'instaurer une redevance de développement ? Oui.....	11
4-La revue des activités (dépenses) de base de la ville	12
L'endettement élevé, le déficit de 10 G\$ dans les infrastructures pour l'eau et les égouts et l'absence de revenus provenant de la collecte des matières résiduelles méritent-elles une diligence raisonnable ? Oui.....	12
L'absence ou l'insuffisance de revenus pour les services rendus.....	14
Est-ce qu'il y a une activité pour laquelle la ville devrait être amenée à revoir qui facture le service ? Oui, la collecte des matières résiduelles	15
La diversification des sources de revenus : des exemples d'ici et d'ailleurs.....	16
6-La fiscalité de l'agglomération.	16
7-Aide à l'accès à la propriété : le report des impôts fonciers (PRIF)	17
L'aide aux familles pour l'accès à la propriété ou le maintien des aîné.e.s dans leur résidence	17
Résumé du PRIF pour l'union des municipalités du Québec (UMQ).....	18
Proposition de financement pour la mise en place du PRIF.....	18
L'aide au secteur coopératif de l'habitation ou aux OSBL d'habitation	19
Conclusion	20
Annexe 1 : Le sommaire des recommandations par chapitre	21

1-Commentaires sur le document : Perspectives budgétaires 2024³

La consultation : l'absence de la notion du contrôle des dépenses

L'exercice budgétaire à venir, c'est le résultat d'un processus budgétaire annuel assez complexe. Le budget lorsqu'il est adopté est un document récapitulatif qui contient les recettes (revenus) et les dépenses (activités) prévisionnelles. Le document de consultation publique **perspectives budgétaires 2024** de la ville de Montréal présente seulement un élément de cette définition, le volet de l'allocation des revenus ou de la création de nouveaux revenus, il n'y a aucune mention des dépenses et encore moins du contrôle des dépenses. Il n'y a rien au sujet du déficit d'entretien des infrastructures de l'agglomération et de la ville. Il n'y a qu'à penser à la situation de dépassement des coûts pour la construction du garage Bellechasse pour s'en convaincre.

2-L'ajout de mesures écofiscales comme source de revenu

En guise d'introduction, nous aborderons les principaux besoins financiers de la ville sous le thème du déficit du maintien des infrastructures.

- Transport en commun (9,9% du budget de la ville) = déficit exploitation à la STM de 78 M\$ -> 60M\$. Un déficit de revenu du transport collectif de près d'un demi-milliard \$ pour la région et d'un retard dans l'entretien de 4,1 G\$ en 2015⁴.
- Voirie : réseau routier (5,9% du budget) = déficit pour l'entretien du réseau = 1 à 2 G\$⁵
- Gestion des matières résiduelles (3,5% du budget) = zéro revenu, dépassements de coûts dans les projets d'infrastructures de ce secteur.
- Gestion de l'eau et des égouts (4,3% du budget) = déficit entretien du réseau 2,5G\$ (référence au document du forum sur la fiscalité municipale de novembre 2022) et selon un communiqué de la le cabinet de la mairesse, c'est 10 G\$ d'investissement pour assurer le maintien des infrastructures de l'eau à raison de 1 G\$ par année pendant 10 ans. *C'est le double de l'investissement annuel*⁶.

Avec ces seules informations, le déficit structurel de la ville de Montréal/STM est évalué à au moins 15 milliards \$. Si l'on prend comme hypothèse qu'il sera résorbé sur une période de dix ans, c'est 1,5 milliards par année en fonds qu'il faudra trouver, pour 20 ans, c'est 750 M\$ et pour 25 ans, c'est 600 M\$ par année en nouveaux revenus qu'il faudra trouver pour la ville et la STM.

Avons-nous besoins de mieux financer le transport collectif ? Oui à un bouquet de mesures dont l'ajout de la taxe kilométrique⁷

Le premier sujet de la consultation publique proposé par la ville de Montréal est la taxe kilométrique. Il s'agit d'une solution de financement qui vise essentiellement le remplacement de la taxe sur l'essence par une taxe sur le kilométrage parcouru. La fin de la vente des véhicules à essence prévue pour 2035 au Québec asséchera cette source de revenus pour les villes.

À long terme (10 ans) : mettre en place la taxe kilométrique,⁸ un défi technologique majeur

Afin d'être clair sur les délais d'implantation de la taxe kilométrique, nous vous présentons un résumé du graphique (p29 du rapport sur la taxe kilométrique), les principales étapes de l'étude de tarification kilométrique de l'État de Washington. Il est question d'une période de mise en place de cette taxe kilométrique sur une période de plusieurs années (>10). Nous avons ajouté au tableau 1, aux données du rapport d'Alliance Transit (jusqu'à 2020), la suite des prochaines étapes à partir de 2022 et au-delà.

³ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/29052_consultations_prebudgetaires_2024_lr.pdf

⁴ https://consultations.finances.gouv.qc.ca/Consultprebudg/2022-2023/memoires/Memoire_STM.pdf

⁵ https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CE/CE_DA_ORDI_2014-06-25_08h30_Etat_infrastructures.pdf

⁶ <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-ville-de-montreal-adopte-une-declaration-visant-une-gestion-responsable-et-durable-de-l-eau-comme-ressource-naturelle-publique-815345252.html>

⁷ <https://www.wsac.org/road-usage-charge-hb-1832/>

⁸ <https://www.king5.com/article/news/politics/state-politics/house-proposal-to-pay-per-mile-system/281-ee1ce24f-5ea4-4785-86c5-c87a3a267769>

L'enquête de l'ARTM découpe le territoire en cinq régions : 1 — la ville de Montréal est découpée en quatre sous-régions, 2 — Longueuil, soit l'agglomération de Longueuil, 3 — Laval, soit l'agglomération de Laval, 4- la couronne nord et 5-la couronne sud. Dans son sommaire (période 2013-2018), dans son enquête origine destination (EOD), l'ARTM à réaliser le portrait de la région métropolitaine : la mobilité représente = 9 426 000 déplacements quotidiens⁹. Le défi technologique majeur comprend un outil technologique.

Le volet technique de ce défi fait référence au mode de perception de la taxe de l'essence : la taxe de l'ARTM sur l'essence (,03\$) est déjà en place et n'a pas été ajustée depuis 10 ans. Le volet de l'outil technologique au sujet du traitement d'un volume élevé de transaction provenant de la taxe kilométrique (70 millions par semaine).

Année	Résumé des étapes
2012 - 2016	Étude pré-pilote de design du système à mettre en place
2016 - 2017	Recrutement des 5000 participants au projet pilote
2018 - 2019	Projet pilote (adhésion volontaire)
2019 - 2020	Évaluation du projet pilote
2020 - 2022	Rapport final pour les décideurs
2023	Adoption de la loi (15 février 2023)
2025 - 2030	Participation volontaire, 0,25 \$ mile parcouru (moyenne 11 000 pour 270\$/an)
2030	Participation obligatoire au programme

Devant un pareil calendrier, il y a lieu d'avoir des mesures qui donneront des résultats à court terme tout en conservant l'objectif à long terme de mettre en place cette taxe. Sans vouloir être négatif au sujet de cette taxe, il y a lieu d'être réaliste et de mentionner que l'état américain de l'Oregon et la Belgique sont en projet pilote, cette taxe kilométrique n'est pas toujours facile à mettre en place.

Recommandation no 1 : À long terme (**au moins 10 ans**), amorcer le cycle de projet de la mise en place d'un programme de taxation kilométrique demandera les étapes du tableau 1. Poursuivre la mise en place d'un programme de la taxe kilométrique en ayant : les études appropriées, un projet pilote qui doit l'accompagner, d'évaluer le projet pilote, de créer et adopter un projet de loi et avoir une période de transition de participation volontaire à ce programme.

La taxe kilométrique fait du surplace en Belgique¹⁰

Cet article publié en Belgique le 28 mars 2021 fait mention de la difficulté d'implanter cette mesure à Bruxelles.

« Outre les difficultés avec les Régions, la taxe ne suscite pas le plus débordant des enthousiasmes au sein du parti socialiste bruxellois, en raison du coût financier plus important que pourrait représenter cette taxe.

On rajoutera enfin l'immense défi technique que représente la mise en place de cette taxe kilométrique. Au final, entre difficultés politique, social, ou technique, le chemin vers la mise en place de la taxe kilométrique est semé d'embûches. Celle-ci va continuer de faire du surplace. A moins d'une immense surprise, non, la taxe kilométrique ne verra pas le jour d'ici 2024. »

Étude sur la mise en place d'une éventuelle tarification kilométrique dans a région de Montréal et au Québec parue en 2020¹¹.

Cette étude publiée en 2020 a été supervisée par l'OSBL Alliance Transit et réalisée par l'OSBL Vivre en Ville. Cet organisme a étudié dans son rapport quatre modes de financement (taxe kilométrique, cordon à péage, péage routier et la taxe sur l'essence). Les recommandations de ce rapport paru en 2020 sont assez claires, il faut continuer d'étudier la technologie associée à la mise en place de la taxation du kilométrique, **à court terme augmenter la taxe sur l'essence, augmenter les droits d'immatriculation et implanter cette taxe d'ici 10 à 15 ans.**

⁹ <https://www.artm.quebec/faits-saillants-eod-2018/>

¹⁰ Article de la Radio-Télévision Belge-Française, <https://www.rtb.be/article/la-taxe-kilometrique-fait-du-surplace-10726405>

¹¹ Alliance Transit ; voir le site Internet sous la rubrique : enjeux/publications/2020/Étude sur une éventuelles tarification kilométrique dans la région métropolitaine de Montréal, page 4 recommandation et p29 du rapport l'échéancier du projet de Washington. <https://www.transitquebec.org/enjeu/etudes/>

« Favoriser le déploiement d'un projet pilote afin d'évaluer l'opportunité de remplacer la taxe sur l'essence par une tarification kilométrique d'ici 10 à 15 ans. » Page 4 de la référence.

À moyen terme (5 ans) : ajouter une mesure écofiscale : le soutien au co-voiturage

Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'une voiture par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

« En France, le covoiturage est indemnisé dans la limite du barème fiscal kilométrique ce qui permet au plus grand nombre de se déplacer. »

Dans sa politique de covoiturage, la France l'a mise en place en 2016, un barème fiscal kilométrique pour les utilisateurs d'un service de covoiturage avec une exonération fiscale¹². C'est donc dire que les frais associés au covoiturage sont déductibles de l'impôt sur le revenu selon certaines conditions.¹³

Les récents déboires à propos du système informatique de la SAAQ au sujet des transactions de renouvellement de permis de conduire et du paiement des droits d'immatriculation nous laissent songeurs quant à l'utilisation de mesurer la distance parcourue des automobiles chaque jour dans la région montréalaise. Un système informatique capable de traiter un volume de 70 millions de transactions par semaine et pire encore, à 2,5 millions de déplacements durant les 4 heures de pointe du matin ou du soir, c'est 600 000 transactions à traiter à l'heure. Une transaction comprend deux informations : la distance parcourue qui implique l'entrée dans la zone et l'arrêt du parcours pour, 2 accès à la base de données. Donc 1,2 millions d'accès à une base de données par heure de pointe. Un tel système informatique s'apparente à ceux requis par les grandes banques canadiennes et non pas à celui du dépanneur du coin.

Recommandation 2 : À moyen terme (**d'ici cinq ans**), mettre en place un projet qui permette l'introduction du concept de la taxe kilométrique. Elle peut être mise en place rapidement au moyen d'un abonnement mensuel payé par l'utilisateur du système routier. Cette solution sera plus simple et plus rapide à réaliser, surtout si elle est accompagnée d'une adhésion volontaire et d'une ristourne sur la taxe payée sur l'essence.

À court terme (1 an) : augmenter la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation

Les solutions de financement du réseau routier et du transport collectif selon l'organisme Transit et le journal La Presse¹⁴. Dans un article de Charles Lecavalier paru le 25 novembre 2022, il est question d'un grand dérapage. Les dépenses sont et seront plus grandes que les revenus si le gouvernement ne fait rien. Le journaliste mentionne ce que madame Florence Adenot-Joncas dit au sujet des nouvelles sources de revenu,

« Le plus simple, dit Florence Junca-Adenot, serait, à court terme, d'augmenter la taxe sur l'essence, qui repose sur le nombre de kilomètres parcourus et la consommation du véhicule. Il faudrait [au moins suivre l'inflation] »

Il y a aussi la demande de 2021 des 82 villes de la CMM **d'augmenter le montant des droits d'immatriculation** sur les véhicules, la CMM aura un manque à gagner de 100 millions \$ à raison du retard causé par les lenteurs de Québec et la SAAQ de mettre en place une augmentation de 50\$ par renouvellement¹⁵. Elle apportera éventuellement, des revenus récurrents aux municipalités. C'est beaucoup plus simple à réaliser, d'augmenter quelque chose qui existe déjà que de partir de zéro et créer une nouvelle taxe « kilométrique ».

Recommandation 3 : À court terme (**1 an**), augmenter la taxe sur l'essence et percevoir l'augmentation demandée sur les droits d'immatriculation des véhicules (voitures, VUS, camions, camions-remorques, etc.) de la région métropolitaine. C'est près de 100 M\$ de revenus et zéro dépense pour l'agglomération ou la ville. Pour répondre à la question du **territoire d'application**, il faut songer à l'étalement urbain et à la compétitivité des villes : le territoire de la CMM ou de la CMQ ou des agglomérations constitue un minimum à réaliser

¹² <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>

¹³ Assurer la planification du financement du transport collectif au Québec, Gilles Thériault, décembre 2020, page 71

<https://books.apple.com/us/book/assurer-la-planification-du-financement-du-transport/id1544804093?ls=1>

¹⁴ <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2022-11-25/financement-du-reseau-routier/le-grand-derapage.php>

¹⁵ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201811/05/01-5203085-la-cmm-envisage-detendre-la-taxe-sur-limmatriculation-au-450.php>

Recommandation 4 : Appliquer la taxe kilométrique au territoire de la CMM, de la CMQ, ou aux agglomérations afin de ralentir l'étalement urbain à l'extérieur de ces zones.

Pour répondre à la question à savoir si la taxe kilométrique doit être implantée. **Oui, voir les 4 recommandations précédentes à ce sujet.**

Pour répondre à la question sur les **dispositifs téléphoniques** : **non**, aucun dispositif n'est requis.

Recommandation 5 : À moyen terme, ne pas ajouter de dispositifs téléphoniques. Mettre en place une application d'abonnement mensuel pour la tarification kilométrique qui sera accessible sur les téléphones mobiles. Éviter les systèmes complexes de tarification et les dépenses superflues.

Une taxe invisible qui est cachée dans le prix de l'essence deviendra visible, si l'on doit mesurer la distance parcourue. Afin **d'avoir une meilleure acceptabilité sociale** au sujet de la taxe kilométrique, il faudra ajouter une mesure compensatoire telle que le co-voiturage avec un crédit d'impôt pour le conducteur et le passager, comme l'a fait la France¹⁶ depuis plusieurs années déjà.

Recommandation no 6 : À moyen terme, à l'exemple de la France, adopter une mesure compensatoire comme un crédit d'impôt pour le co-voiturage afin de faciliter l'accessibilité sociale de la taxe kilométrique.

Avons-nous besoin de la tarification dynamique du stationnement ? non

Une seule question se pose au sujet de cette proposition, si la ville de San Francisco a connu une légère augmentation des revenus associés au stationnement dynamique sur rue, le jeu en vaut-il la chandelle ? Non, ça ne vaut pas la peine de retenir cette proposition.

À la question sur l'implantation de la tarification dynamique du stationnement, **la réponse est non pour le volet du stationnement avec une tarification dynamique.** Pourquoi ? Parce que comme mentionné précédemment, il faut que ça fasse une différence appréciable dans les revenus, une légère augmentation des revenus ce n'est pas assez précis en matière d'augmentation visée.

À la question s'il y a d'autres manières d'optimiser, **oui, augmenter la tarification tout simplement en se rapprochant de la tarification des stationnements privés tout en ayant un taux compétitif pour la ville.**

Recommandation 7 : À court terme, il s'agit simplement augmenter la tarification du stationnement sur rue, sans ajouter la tarification dynamique. Il faut demeurer compétitif par rapport à la tarification des stationnements privés.

Avons-nous des besoins en aménagement du territoire : 1-Taxe sur les surfaces imperméables ? Oui, 2-L'enfouissement des lignes électriques H.Q.? Oui.

Montréal possède 498,1 KM² de superficie ou réside 2 millions d'habitants. C'est donc de 700 000 à 800 000 logements qui ont des surfaces potentiellement imperméables. Dans le cas du secteur résidentiel, les surfaces de ruissellement sont très limitées pour ne pas dire à peu près inexistantes. Le nombre de commerces, d'industries et d'institutions est moins élevés (+- 70 000) et leurs surfaces plus importantes.

Les commerçants, les centres d'achats, les hôpitaux, écoles Cégep et universités et la ville avec ses très larges trottoirs bétonnés seront-ils-elles sujettes aux prélèvements comme l'ensemble des propriétaires fonciers ? En appliquant le principe de Pareto, (80/20) il est raisonnable de commencer par taxer ce 10% de commerce/industries et institutions pour régler 80% du problème territorial des surfaces imperméables.

La récente tempête de verglas n'est pas sans nous rappeler la tempête de 1998. Des pannes qui durent plusieurs jours, des pertes pour les familles et les commerçants comme par exemple la boulangerie Guillaume sur le boulevard Saint-Laurent qui estime avoir perdu 25 000\$ de matériel et de revenu dans une des périodes les plus occupées de l'année, Pâques. Plusieurs centaines et peut-être quelques milliers de commerçants ont subi des pertes. Un autre coup dur de +-100 M\$ pour l'économie de Montréal. On peut faire mieux ! Or avec les changements climatiques, ces événements risquent de se produire de plus en plus souvent. Il y a lieu de réfléchir sur le fait que plus de 50% du réseau de transport électrique de la métropole est exposé aux

¹⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur>

intempéries dont les épisodes de verglas. Il serait sage que la ville conjointement avec Hydro-Québec adopte un programme d'enfouissement dans les sections densément peuplées de la ville et de l'agglomération.

- 1- La ville de Montréal doit-elle étudier la mise en place de la taxation des zones imperméables ? **oui**.
- 2- Applicabilité de la mesure : **à tous les secteurs : commercial, institutionnel, industriel, la ville et ensuite les résidences. Les dimensions minimales d'applicabilité sont : 5 000 pieds carré ou 465 mètres carré.**

Recommandation 8 : Mettre en place une taxe pour les surfaces imperméables, de la déployer en premier pour les secteurs ; commercial, institutionnel ou industriel, peu importe la grandeur de la surface, et taxer le secteur résidentiel possédant des surfaces ayant plus de 5 000 pieds carrés ou 465 mètres carrés.

Recommandation 9 : Que la ville ou l'agglomération de Montréal conjointement avec Hydro-Québec et le gouvernement du Québec définissent et mettent sur pied un programme d'enfouissement des fils électriques dans les arrondissements les plus densément peuplés de Montréal au fur et à mesure de la planification et de la réalisation des travaux d'infrastructures urbaines !

3-Le financement récurrent pour le développement du logement

Avons-nous besoin d'une taxe pour les logements vacants ? Oui.

La ville de Montréal se questionne sur la pertinence de la mise en place d'une taxe sur les logements vacants¹⁷. Voici en gros ce qu'elle représente : la taxe sur l'utilisation improductive de logements au Canada par des propriétaires étrangers non-résidents. Cette mesure mise en place par le gouvernement fédéral vise à réduire la spéculation et l'inabordabilité des logements.

« Dans le budget du 19 avril 2021, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il irait finalement de l'avant avec la taxe de 1 % applicable aux propriétés sous-utilisées appartenant à des non-résidents du Canada, à partir de 2022. Cette nouvelle taxe pourrait avoir un impact important sur vos finances ou celles de vos clients. »

Cette taxe pourrait être mise en place au Québec et les montants perçus par les municipalités pourraient aider à soutenir l'achat de terrain ou le développement du logement social ou servir à financer le rabais des frais d'intérêts du PRIF (voir le chapitre 7). La ville de Vancouver a introduit cette taxe en 2017 avec un taux de 1 %. Depuis, elle a revu deux fois le taux à 3 % puis à 5 %. La taxe est basée sur la valeur foncière et elle est de ,5 % pour les propriétaires canadiens et de 2 % ou plus pour les non-résidents. Toronto et Ottawa ont décidé en 2022 de mettre en place cette taxe avec une valeur de 1 %. Le Québec est administré en fonction des organisations et des institutions qui sont présentes sur son territoire¹⁸. Il est défini **en trois paliers** qui sont : **régional** (CMM et la CMQ), le palier **supra local** (MRC, ou agglomérations ou organisations autochtones et le palier **local** avec les villes, municipalités ou villes ou municipalités autochtones.

Il y a lieu de spécifier que c'est tout d'abord dans les grands centres urbains que la pénurie de logements est la plus grave. Si l'on prend l'exemple de la CMM et de l'agglomération de Montréal, le taux de propriété à la CMM est de près de 60 % alors que dans l'agglomération il avoisine les 40 %. Il est facile d'imaginer que la location de type AirB&B est plus présente dans l'agglomération de Montréal que dans l'ensemble de la CMM. Si l'on applique ce raisonnement pour le Québec à partir des deux exemples précédents, ce serait la proposition du prochain tableau.

Zone d'application territoriale		Taux base	Résident	Non-résidents	Total
Régional	CMM, CMQ	0,5 %	0,5 %	1 à 2 %	1,5 à 2,5%
Supra-local ou Agglomérations	Montréal, Laval Longueuil, etc.	1,0 %	1 %	2 à 4 %	3 à 5%
Local = Villes	Mtl, etc.	1,5 %	1,5 %	3,5 à 6 %	5 à 7,5%
Zones problématiques	Interdiction d'AirB&B	2 %	2%	4 à 8%	6 à 10 %

¹⁷ Document sur la consultation publique, Perspective budgétaire 2024, page 24,

¹⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Agglomération_du_Québec

Recommandation 10 : Mettre en place une taxe sur l'utilisation improductive des logements. Avoir un taux de base pour les propriétaires à 100 % canadiens et majoré de 200 à 400 % pour des logements appartenant à des propriétaires non-résidents (incluant les sociétés par actions, fiducies, etc.). Exclure le logement social de l'application de cette nouvelle taxe.

1-À la question : Considérez-vous souhaitable d'imposer les logements vacants ? la réponse est oui, c'est souhaitable d'avoir cette taxe. La zone d'application de cette recommandation serait le territoire de la CMM, ou celui de l'agglomération de Montréal et au minimum le territoire de la ville de Montréal.

2-À la question : êtes-vous d'accord avec l'établissement de taux différents ? la réponse est oui, nous sommes entièrement d'accord avec l'établissement de taux variés.

Avons-nous besoin d'instaurer une redevance de développement ?¹⁹ Oui

Le concept de base de la redevance de développement est de financer les infrastructures urbaines requises par le développement immobilier par les personnes ou les entreprises qui font du développement immobilier et non pas l'ensemble des citoyens par la perception des impôts fonciers ou par des emprunts.

Récemment en 2023, les villes de Terrebonne et de Brossard ont mis en place une redevance de développement dans le secteur du développement immobilier. Les montants varient de 3500 \$ à 5000 \$ par logement. En tout, c'est une vingtaine de villes du Québec le font. Certaines villes appliquent le même type de redevances aux projets résidentiels, institutionnels, industriels et commerciaux. Ailleurs au Canada c'est plus, par exemple : Ottawa c'est 21 878 \$ et Toronto c'est 55 012 \$ par unité de logement.

« Ces frais peuvent réduire considérablement la pression sur la taxe foncière, donc permettre de consacrer une plus grande part de celle-ci à l'entretien des infrastructures existantes. À Vancouver, 75 % des investissements de la Ville sont faits grâce aux redevances. Mais ce n'est pas le plus important. Les redevances permettent aussi d'orienter le développement quand elles augmentent en fonction de l'éloignement du centre-ville ou encore en fonction du type de logement (unifamilial ou multiple). »

À Ottawa et à Toronto, la redevance de développement sur les maisons unifamiliales est encore plus élevée (près du double) pour favoriser la densification urbaine. Les redevances sont payées au moment de l'octroi du permis de construction. Au Québec, dans certaines villes, les projets de logement sociaux sont exemptés de paiements de la redevance de développement.

À la question, la ville devrait-elle implanter la redevance de développement sur son territoire, la réponse est : oui.

Recommandation 11 : Implanter la redevance de développement immobilier pour les projets résidentiels, institutionnels, industriels et commerciaux avec une exception pour le logement social. Pour les projets résidentiels, il est nécessaire d'adopter une tarification plus élevée dans le secteur résidentiel afin de favoriser la densification. Il ne faut pas imposer cette redevance au secteur du logement social ou coopératif

Quels types de coûts la redevance de développement devrait-elle couvrir ? : Tous les coûts pour les infrastructures urbaines sauf le transport routier.

Recommandation 12 : Utiliser les redevances de développement immobilier pour financer tous les coûts du développement de l'ensemble des infrastructures urbaines, l'eau, les écoles, bibliothèques, centres culturels, les parcs, etc. Utiliser la redevance règlementaire pour financer les infrastructures de transports collectifs et routiers comme le fait actuellement la CDPQ-Infra.

¹⁹ Article de Maxime Pedneaud-Jobin, 17 février 2023, <https://www.lapresse.ca/debats/chroniques/2023-02-17/redevances-de-developpement/des-frais-de-5000-par-porte-ce-n-est-pas-assez.php>

4-La revue des activités (dépenses) de base de la ville

Tableau no 3 : coûts des services offerts et leur évolution sur la période de 2018-2023							
Description des services	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ²⁰	Évolution + ou -
Total du Budget en G\$	5,47	5,70	6,17	6,17	6,46	6,75	
Sécurité publique %	18,7	18,3	17,4	17,6	17,7	18,4	Budget similaire
Service de la dette %	16,8	16,1	16,4	17,2	17,0	17,6	En augmentation Zone critique +17%
Administration générale	?	10,9	10,7	11,2	10,8	11,0	Budget similaire
Loisir et culture	10,4	10,3	9,9	10,2	10,1	10,3	Budget similaire
Contribution au transport collectif	10,5	10,5	10,8	10,4	10,0	9,9	En diminution
Paiement au comptant d'immobilisations	6,6	7,7	10,2	6,4	6,2	7,4	Budget similaire
Réseau routier (voirie)	?	4,9	5,2	5,7	5,6	5,9	En augmentation
Charges corporatives	?	3,6	2,2	2,5	5,1	1,5	En diminution
Gouvernance, service corp	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a. à Mtl, Toronto.
Aménagement urbanisme, développement économique	?	4,5	4,0	5,1	4,3	4,5	Budget similaire
Traitement eau et gestion égouts	4,56	4,4	4,2	4,3	4,1	4,3	Coûts en diminution Augmentation du déficit
Collecte déchets, matières recyclables et envi.	2,87	3,2	3,2	3,5	3,4	3,5	En augmentation Et aucun revenu
Enlèvement de la neige	2,98	2,9	2,9	3,0	2,9	2,8	Budget similaire
Logement social	?	2,0	2,9	2,9	2,8	2,9	Stable en dépit de la crise du logement

L'endettement élevé, le déficit de 10 G\$ dans les infrastructures pour l'eau et les égouts et l'absence de revenus provenant de la collecte des matières résiduelles²¹ méritent-elles une diligence raisonnable ? Oui.

La revue des activités de base se comprend bien en observant l'évolution des grands secteurs d'activités (services) sur une période de plusieurs années (2018-2023). Le service de la dette est passé au-delà du 100 % des revenus de la ville. C'est donc dire une dette supérieure à 6,75 G\$ ce qui entraîne une augmentation au-delà de la limite réglementaire de 17 % prévu pour le service de la dette. Avec la hausse des taux depuis le début de 2022, la situation d'endettement de la ville ne s'est pas améliorée.

Recommandation 13 : Il faut augmenter le paiement au comptant en allant chercher des revenus supplémentaires où c'est possible, mettre en place la tarification [avec un volet social] de la gestion des matières résiduelles ce qui contribuerait à équilibrer les finances de la ville à la hauteur de 200 M\$.

En avril 2023, le gouvernement du Québec annonce qu'il va augmenter le prix de la redevance sur l'eau en 2024²². Ces revenus serviront à alimenter le fonds bleu. Selon le journaliste François Carabin qui cite ministre Charrette, **[on la donne notre eau.]** L' élu s'est engagé à hausser la valeur des redevances de 900 %. Le taux de redevance pour un million de litres passe de 2,50 \$ à 35 \$.

« Le gouvernement a déposé un projet de loi qui haussera, à compter de janvier prochain, le taux des redevances payées par les entreprises qui utilisent beaucoup d'eau. Les taux dépendent du type d'utilisation. Le premier fera un bond de 2,50 \$ à 35 \$ par million de litres d'eau. Le second passera de

²⁰ <https://montreal.ca/articles/budget-2023-et-pdi-2023-2032-de-montreal-40201>

²¹ http://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Autres/fr/AUTFR_RecoursEcofiscalite.pdf

L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. Le recours à l'écofiscalité trouve son fondement dans la Loi sur le développement durable. Les mesures écofiscales s'appuient principalement, mais non exclusivement, sur les principes de la Loi sur le développement durable, tels que le principe de l'internalisation des coûts, le principe de pollueur-payeur et le principe d'utilisateur-payeur.

²² Article de François Carabin, 6 avril 2023, Le Devoir, <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/788192/quebec-entend-decoupler-les-redevances-sur-l-eau-pour-creer-le-fonds-bleu>

70 à 150 \$/Ml. Un troisième type d'utilisation : Pour les embouteilleurs d'eau, le projet ajouterait au plus haut taux (150 \$/Ml) une redevance additionnelle de 350 \$/Ml qui ferait passer leur taux effectif à 500 \$/million de litres.²³ »

Voici la tarification de l'eau pour la région de Montréal²⁴. Le taux pour une quantité de 1000 à 10 000 mètres³ est de ,10\$ le mètre³, de 10 000 à 100 000 de ,20\$ le mètre³ et au-delà de 100 000 0,60 \$ pour 100 000 mètres³. Un mètre³ = 1000 litres. Donc 1 million de litres = 1000 mètres³ à ,10\$ ça fait 100. La ville de Montréal avait une tarification de ,57\$ le mètre³ en plus d'une redevance de ,07\$ qui était versée à Québec en en 2017²⁵.

Si on fait le calcul de l'inflation pendant la période 2017-2023²⁶, le calculateur de la Banque du Canada, évalue que 1\$ de 2017 vaut aujourd'hui 1,19\$. Il s'agit d'un changement de 19%. La taxe de ,57\$ de 2017. Il s'agit donc d'une augmentation potentielle de 0,11\$. L'augmentation de la ville a été de 0,03\$ pendant cette période. **Le taux de la tarification sur l'eau de la ville n'a pas suivi l'inflation. Pourtant, les besoins sont immenses comme nous l'avons mentionné au début du chapitre 2 (10 G\$).**

L'embouteilleur Aquafina qui prend son eau dans le réseau de Montréal. Il utilis 415 334 mètres³. *Mais elle n'est pas seule ; 42 entreprises utilisent à elles seules 2% de la production d'eau de Montréal.*

Recommandation 14 : Pour la région de Montréal, il y a lieu d'indexer annuellement le montant de la tarification volumétrique sur l'eau à l'IPC. Il faut aussi améliorer la typologie de la tarification actuelle de l'eau afin de mieux contribuer au financement du traitement de l'eau pour le secteur non résidentiel. Les 3 **types de l'utilisation de l'eau sont reconnus par le gouvernement du Québec**, sont : 1 — un taux bas ; pour les entreprises qui utilisent de l'eau dans leur production, mais qui l'évacuent ensuite, 2 — un taux haut pour les entreprises qui intègrent une partie de l'eau qu'elles utilisent à leur production et 3 — pour les embouteilleurs d'eau. Chacun des types pourra avoir sa tarification à l'image de la redevance du gouvernement du Québec. **Les revenus additionnels doivent servir à réduire le déficit d'entretien des infrastructures de l'eau** qui est de 10 G\$²⁷. Le communiqué du cabinet de la mairesse mentionne un besoin de revenu de 1G\$ pendant 10 ans. En réalité, si on utilise une plus grande période c.-à-d. 25 ans, le besoin en revenus additionnels implique tout de même des revenus supplémentaires de 400 M\$ par an.

Depuis de très nombreuses années, un grand nombre de partenaires municipaux mentionnent que les impôts fonciers représentent une source de revenus trop importante dans les budgets municipaux. La ville de Montréal fait des efforts de rééquilibrage que l'on peut constater dans le tableau 4. Elle a réduite de 68,4 à 63% la proportion des impôts fonciers dans l'ensemble des sources de revenus de la ville. **Bravo.**

Tableau no 4 : sources de revenu de la ville et leur évolution sur la période 2018-2023								
Sources de revenus	2018	2019	2020 ²⁸	2021 ²⁹	2022 ³⁰	2023	2024	2024 à venir
Pacte fiscal municipal 2020-2024								
Impôt foncier perçu en %	68,4	67,5	64,2	64,7	63,0	63,0	61,0	Diminution
Services rendus, autres %	18,6	19,4	20,2	21,5	22,4	21,6	22,5	Augmentation
Redevances en %							,5	
Quotes-parts villes en %	7,6	7,5	6,9	7,1	7,5	7,7	7,8	Assez stable
Transfert gouvernement %	5,4	5,6	8,7	6,7	7,1	7,7	8,2 (?)	Augmentation

Problème : Il manque un objectif d'équilibre dans la provenance des sources de revenus entre impôts fonciers et les autres sources de revenus. Le prochain tableau illustre bien une proposition d'objectifs sur six ans d'un rééquilibrage des sources de revenus de la ville.

²³ Article de Johanna Sabys, 8 avril 2023 : <https://infobref.com/hausse-redevances-eau-fonds-bleu-2023-04/>

²⁴ En janvier 2023, nouveau tarif en vigueur pour Montréal. <https://montreal.ca/articles/immeubles-non-residentiels-nouvelle-tarification-volumetrique-de-leau-40288>

²⁵ <https://journalmetro.com/actualites/national/1039219/vendre-de-leau-du-robinet-une-pratique-courante/>

²⁶ <https://www.bankofcanada.ca/rates/related/inflation-calculator/>

²⁷ <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-ville-de-montreal-adopte-une-declaration-visant-une-gestion-responsable-et-durable-de-l-eau-comme-ressource-naturelle-publique-815345252.html>

²⁸ https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/service_fin_fr/media/documents/budget_2020_faits_saillants_fr.pdf

²⁹ <https://montreal.ca/articles/budget-2021-et-pdi-2021-2030-de-montreal-8018>

³⁰ <https://montreal.ca/articles/budget-2022-et-pdi-2022-2031-de-montreal-24778>

Le tableau 5 contient une proposition qui devrait donner un répit aux contribuables au sujet des impôts fonciers.

Recommandation 15 : Avoir un objectif d'équilibre budgétaire au sujet de la provenance des sources de revenus afin de réduire la pression de l'augmentation continue des impôts fonciers sur les propriétaires et surtout d'améliorer la compétitivité de la ville de Montréal par rapport aux autres grandes villes du pays.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Sources de revenus		Prochain pacte fiscal 2025-29					
Impôt foncier perçu	61,0%	59%	57%	55%	53%	51%	Légère diminution
Services rendus et autres rev.	22,5%	23%	24%	24,5%	25%	25%	Légère augmentation
Redevances	,5%	1%	1,5%	2%	2,5%	3,5%	Augmentation
Quotes-parts villes	7,8%	7,9%	8%	8%	8%	8%	Assez stable
Transfert gouvernemental	8,2%	9,1%	9,5%	10,5%	11,5%	12,5%	Augmentation
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Recommandation 16 : Augmenter la tarification pour les services rendus par la ville, mettre en place des redevances de développement ou par règlement et augmenter les transferts gouvernementaux. Ces mesures fiscales permettront de réduire le besoin d'augmenter les impôts fonciers. Le point d'équilibre des sources de revenus du budget est de 50%.

L'absence ou l'insuffisance de revenus pour les services rendus.

Problème : Le manque d'optimisation des ressources pour le financement des services.

En fonction des types d'utilisateurs ou de clientèles il faut tenir compte des ressources allouées par l'organisation et de ses objectifs sociaux ou économiques³¹.

Tableau 6 : Optimisation des activités (dépenses) et revenus de la ville

Description du service	Secteur Résidentiel	Secteur non-résidentiel	Réduire les dépenses	Augmenter les revenus
Sécurité publique	Maintenir le service tel quel	Facturer le temps supplémentaire (TS) des policiers	Limiter à l'inflation	Ajouter la facturation du TS d'événements sportifs ou culturel
Service de la dette	n.a.	n.a.	Légère augmentation du paiement comptant	Augmentation des transferts provinciaux
Administration générale	Réduire 1%	Réduire 1%	Réduire -1% et plus d'efficacité = -67 M\$	n.a.
Loisir et culture	Maintenir le service tel quel	Utiliser la redevance au développement		+ 1% des tarifs en plus inflation
Contribution au transport en commun	Maintenir le service et la tarification tel quel	Développer le REM 2.0 Ajouter une redevance immobilière 1.5 KM des stations	Améliorer la gestion des projets d'infrastructure, Mieux évaluer les coûts	Ajout d'une redevance réglementaire et des transferts fiscaux additionnels de Québec pour le transport collectif
Paiement au comptant d'immo	n.a.	n.a.	+0,5 % du paiement au comptant par année	Nouvelles sources de revenus alternatifs
Réseau routier	n.a.	n.a.	Mieux contrôler la gestion des RH des chantiers. Augmenter la vitesse des travaux pour compléter dans une année sauf pour chantiers majeurs	
Aménagement urbain, développement économique	Maintenir le service tel quel	Maintenir le service tel quel		

³¹ https://www.oqlf.gouv.qc.ca/ressources/bibliotheque/dictionnaires/terminologie_pds/fiches/niveau_de_service.html

Description du service	Secteur Résidentiel	Secteur non-résidentiel	Réduire les dépenses	Augmenter les revenus
Eau, égouts		Tarifier l'eau au volume avec compteur	Rattrapage du déficit de 2,5 G\$ sur 10, 20 ou 25 ans c.-à-d. -100 M\$ par an	Couvrir un minimum 100% des coûts de la gestion de l'eau avec les tarifs incluant le rattrapage
Déchets, environnement	Tarifier la collecte	Tarifier au poids/volume levée		Couvrir 70% des coûts de la gestion des matières résiduelles avec tarification pour la collecte, le tri et l'enfouissement, c.-à-d. + 200 M \$/an
Enlèvement de la neige	Maintenir le service tel quel	Maintenir le service tel quel	6000 Logements annuellement	Augmenter la tarification du stationnement sur rue
Logement	Augmenter le développement du logement social	Appel d'offre de projets	6000 logements par année dont 1200 logements sociaux.	Mettre en place une taxe sur logements vacants pour financer le logement social et la redevance de développement

Le texte en gras dans le tableau sert à la prochaine recommandation.

Est-ce qu'il y a une activité pour laquelle la ville devrait être amenée à revoir qui facture le service ? Oui, la collecte des matières résiduelles

Il est pour le moins étonnant que l'on cherche à réduire le nombre de collectes de déchets, à une collecte aux deux semaines, en pensant que le volume de déchets va réduire comme par magie. Il est facile d'imaginer une situation où des locataires pris avec des vidanges sur leurs balcons ou dans leurs logis durant les mois d'été. L'écoresponsabilité doit commencer par une mesure incitative dans la réduction des déchets : la tarification de la collecte des matières résiduelles. C'est un service dont les frais sont en augmentation continue depuis de nombreuses années. Les débouchés sur les marchés extérieurs se ferment les uns après les autres mettant de la pression sur nos infrastructures régionales.

À la question, est-il possible de laisser la gestion d'un service à des entreprises privées ? La réponse est oui.

La gestion des matières résiduelles pourrait très bien être laissée à des entreprises privées. Le service de la gestion des matières résiduelles sera facturé directement aux propriétaires, aux commerces, aux industries et aux entreprises par ces dernières. Une tarification sociale doit être mise en place.

Recommandation 17 : Réaliser une étude de faisabilité dans le but de permettre aux entreprises privées de prendre en charge l'entièreté de la collecte des matières résiduelles dans l'agglomération de Montréal. Les entreprises seraient en mesure de facturer les services de collecte comme le font Gaz Métro, Hydro-Québec, Vidéotron, etc. aux clients qui utilisent ces services. Une tarification sociale doit être mise en place.

Propositions de financement pour soutenir les activités de la ville

Recommandation 18 :

- Facturer le temps supplémentaire des policiers lors d'évènements culturels ou sportifs aux sociétés organisatrices de ces évènements.
- Augmenter les transferts financiers du gouvernement du Québec dans le cadre du prochain pacte fiscal municipal pour financer le paiement comptant des immobilisations.
- Réduire de 1 % les dépenses d'administration générale de la ville.
- Augmenter la tarification des services rendus dans le domaine de la culture de +1 % au-delà de l'inflation.
- Ajouter une redevance règlementaire et des transferts fiscaux additionnels de Québec pour le transport collectif.

- Couvrir un minimum 70 % à 100 % des coûts du budget soit 3,5 % de 6,75 G\$ = [+– 165 ~ 236 M\$] de la gestion des matières résiduelles avec tarification pour la collecte, le tri et l'enfouissement.
- Augmenter simplement la tarification du stationnement sur rue tout en demeurant compétitif avec le secteur privé.
- Mettre en place une taxe sur logements vacants pour financer le logement social avec un pourcentage de la valeur des immeubles.

5-Le financement des dépenses pour les activités communes aux 16 municipalités de l'île de Montréal

La diversification des sources de revenus : des exemples d'ici et d'ailleurs.

Parmi les différentes sources de revenus qu'une ville pouvait, peut ou pourra éventuellement utiliser, il y a : la taxe d'accise, les autres revenus, la taxe de vente, l'impôt sur le revenu, la taxe sur le numérique, la redevance de développement immobilier, la redevance règlementaire pour le transport collectif (CPDQ-Infra), la taxe sur le stationnement et la taxe sur l'essence pour le transport routier permettent d'ajouter d'autres sources de revenus au budget de la ville. Tout est question de modération, de justification et d'acceptabilité sociale. Une taxe sur le gain de capital au niveau municipal « avec des conditions appropriées » lors de la vente de propriété résidentielle, pour des non-résidents et lorsque ce sera applicable à nouveau.

Recommandation 19 : Rééquilibrer les sources de revenus (impôts fonciers et autres revenus) du budget en augmentant la part des revenus de la ville et de l'agglomération de Montréal qui proviennent des sources autres que celle des impôts fonciers de 2 % par année.

Le résultat de cette recommandation (sans tenir compte de l'inflation) peut-être imaginé comme suit :

Tableau no 7 : rééquilibrage des sources de revenus sur une période de 6 ans 2024-29							
Budget 2023 = 6,75 G\$.	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Année
Hypothèse d'une croissance annuelle de 3% du budget	6,95 G\$	7,16 G\$	7,37 G\$	7,59 G\$	7,81 G\$	8,04 G\$	évolution
Impôt foncier perçu en % (*)	61,0%	59,0%	57,0%	55,0%	53,0%	51,0%	Diminution
Impôt foncier perçu \$	4,24 G\$	4,22G\$	4,20 G\$	4,17 G\$	4,14 G\$	4,10 G\$	
Services rendus, autres revenus en % (*)	22,5%	23,0%	24,0%	24,5%	25%	25%	Augmentation
Services rendus, autres rev.	1,56 G\$	1,64 G\$	1,77 G\$	1,86 G\$	1,95 G\$	2,01 G\$	
Redevances en % (*)	,5%	1%	1,5%	2,0%	2,5%	3,5%	Augment.
Redevances/tarification \$	34,7 M\$	71,6 M\$	110 M\$	152 M\$	195 M\$	281 M\$	
Quotes-parts villes en % (*)	7,8%	7,9%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	Stable
Quotes-parts villes \$	542 M\$	566 M\$	590 M\$	607 M\$	625 M\$	643 M\$	
Transfert gouvernement %	8,2%	9,1%	9,5%	10,5%	11,5%	12,5%	Augment.
Prochain pacte fiscal municipal 2025-2029							
Transfert gouvernemental \$	570 M\$	652\$	700 M\$	797 M\$	898 M\$	1 G\$	

(*) Les hypothèses en % du tableau 5 ont été reprises pour le calcul des sommes \$ du tableau 7.

6-La fiscalité de l'agglomération.

Afin de tenir compte des demandes des villes liées, nous pensons que la ville de Montréal devrait permettre l'envoi des comptes de taxes distinct à l'ensemble des propriétaires pour ce qui a trait à la fiscalité d'agglomération.

Recommandation 20 : Montréal devrait permettre l'envoi des comptes de taxes distincts à l'ensemble des propriétaires pour ce qui a trait à la fiscalité d'agglomération afin de mieux prendre en compte la dimension financière des services offerts à l'agglomération ainsi que d'être plus transparent auprès de ces derniers.

Recommandation 21 : Les villes sont près des besoins locaux, nous recommandons que ces services ne relèvent plus de l'agglomération ; le domaine social en général c.-à-d. le logement social, l'aide aux sans-

abris, la prévention de la toxicomanie, de la prostitution et de la lutte contre celle-ci, la gestion des cours d'eau municipaux, l'accueil touristique, les parcs industriels.

7-Aide à l'accès à la propriété : le report des impôts fonciers (PRIF)³²

Nous avons proposé un programme de report des impôts fonciers en 2017 et de nouveau en 2019. Il a été conçu pour les grandes villes du Québec, mais il peut être implanté dans la région de Montréal en premier lieu. En 2023, nous avons produit une nouvelle version (3^e édition) de ce programme qui explique comment ce programme peut être mis en place et comment il peut être financé.

L'aide aux familles pour l'accès à la propriété ou le maintien des aîné.e.s dans leur résidence

Nous avons récemment trouvé à la ville de Québec un programme d'accès à la propriété qui fonctionne exactement de la même manière que le PRIF. Il est nommé AccesFamille³³, il permet d'emprunter jusqu'à près de 10 % de la valeur de la maison avec un maximum de la valeur de la résidence de 400 000 \$. Le prêt est garanti par la ville de Québec et il est remboursable à la vente de la résidence ou selon d'autres conditions.

Le programme de la ville de Montréal³⁴ donne un crédit pour les maisons neuves ou rembourse les droits de mutation qui sont payés par les familles qui désirent acheter une maison existante. La subvention de la ville Montréal n'est pas remboursable, donc une dépense dans le budget des opérations. En utilisant l'approche de la ville de Québec, la ville de Montréal pourrait financer la subvention pour la baisse des taux d'intérêt accordés aux futurs utilisateurs du PRIF.

³² Projet de création d'un programme des impôts fonciers (PRIF), Gilles Thériault, 3^{ième} édition, Janvier 2023, ISBN 978-2-925146-10-0 (PDF), fichier PDF gratuit sur demande à l'auteur, référence :

<http://collections.banq.qc.ca/document/9SCGUL5X8KpOcOjEng3xSQ>

³³ https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/programmes-subventions/habitation/acces_familles/index.aspx

³⁴ <https://montreal.ca/programmes/programme-dappui-lacquisition-residentielle>

Résumé du PRIF pour l'union des municipalités du Québec (UMQ)

Ce programme de report des impôts fonciers (PRIF) permet le maintien des aînés dans leurs résidences et surtout, il permet l'accès des familles à la propriété. Actuellement, ce programme est en vigueur dans 8 provinces canadiennes et il est très présent dans de grandes villes comme Toronto et Vancouver où il y a plus de 65 000 participants au programme.

Tableau 8 : Résumé du programme de report des impôts fonciers (PRIF)			
Description programme	Participants	Type de financement	Systèmes gouvernementaux comparables
Niveau de gouvernement	Province Québec	Crédit d'impôt du Québec	Secteur forestier ou agricole Secteur de l'éducation supérieure
	Villes / Municipalités	Subvention municipale	
Système de prêt pour payer l'impôt foncier	Système de prêt Banques / Caisses Desjardins	Collatéral en garantie	Garantie gouvernementale Comme le système de prêt étudiant du Québec
Fréquence annuelle	Emprunt sans remboursement	Paiement capital + Intérêt	Fréquence sur demande
Clientèle cible	Aînés 55 ans et plus Familles avec ou sans enfants	Prêt sur demande pour payer impôts fonciers	Système de prêt étudiants ou étudiantes
Critères d'admissibilité au programme	Revenus, âge, nombre membre de la famille	Paiement complet ou partiel du compte annuel	Revenus, statut d'étudiant,
Système de prêts / PRIF	Critères d'admissibilité au système	Remboursement des prêts par participants	Système de prêts / bourses pour études
Crédit d'impôt PRIF	Critères d'admissibilité au programme	Crédit d'impôt du Québec	Crédit de solidarité
Subvention réduction du taux d'intérêt	Critères d'admissibilité à la subvention	Subvention municipale	Subvention pour la hausse des impôts fonciers

Les membres de la Commission sur les Finances et de l'Administration ont bien compris, il y a quatre ans (2019) l'importance de ce programme, en incluant une recommandation (no 23) au Comité exécutif, afin de réaliser une étude de faisabilité au sujet du PRIF.

Proposition de financement pour la mise en place du PRIF

Le financement de ce programme peut être obtenu en taxant la valeur de la maison résidentielle détenue par des entreprises ou par des résidents étrangers (Toronto et Vancouver). La taxe sur la plus-value pourrait être exigée sur la vente de propriété au-dessus d'une valeur d'un million de dollars ou à l'aide d'une taxe sur la spéculation foncière (Flip). La taxation sur les logements vacants présenté plus tôt peut aussi être pris en compte.

Permettre aux citoyens aînés de demeurer propriétaires de leur unité d'habitation et aux familles de reporter le paiement des charges fiscales en vue d'acquérir une maison en reportant le paiement des impôts fonciers au moment de la vente. **L'ajout d'un programme d'aide semblable à de celui de la ville de Québec est plus que souhaitable.** C'est ce que nous proposons aux familles et aux aînés avec le PRIF.

Le financement du programme peut être assuré en partie par les propriétaires, par une légère hausse des droits de mutation ou par une surtaxe de 15 % sur la vente des propriétés appartenant aux non-résidents ou par l'introduction d'une taxe sur le gain en capital sur les propriétés de plus de 1 million \$ ou plus.

Recommandation 22 : La CMM, l'agglomération ou la ville doivent permettre d'améliorer l'accès à la propriété des familles ou maintenir les aîné.e.s dans le logement en créant un programme de report des impôts fonciers. Le programme peut être financé par des fonds provenant d'autres programmes gouvernementaux (crédit de solidarité et augmentation de la hausse de taxe municipale) et de la taxation des logements vacants qui est proposée dans le présent document. La loi de la fiscalité municipale (LFM) devra être modifiée pour permettre la mise en place du programme.

L'aide au secteur coopératif de l'habitation ou aux OSBL d'habitation

Le secteur du logement coopératif ou social doit être aidé afin de pouvoir maintenir en état son parc de logements sociaux ou coopératifs. Pour le seul secteur coopératif, dans la région de Montréal, il y a un déficit d'entretien qui est évalué à près de 500 M\$. La situation est similaire pour les OSBL d'habitation de la région.

Pour les immeubles résidentiels, il y a la catégorie des immeubles de 5 logements ou moins et la catégorie des immeubles de 6 logements ou plus. Actuellement, le taux de taxation à Montréal est identique pour ces deux catégories résidentielles.³⁵ La loi sur la fiscalité municipale (LFM) permet de majorer le taux de base pour la catégorie du 6 logements et plus (art 244.36 de la LFM). En absence de majoration, le taux de base est utilisé, ce qui explique que les taux soient identiques.

Afin de prendre en compte le statut de précarité des prestataires des régimes publics [+ 27 465 personnes] et des programmes d'assistance sociale [51 787 personnes], nous proposons d'ajouter à la LFM (une **réduction du taux de base résidentiel de 50% pour la catégorie du 6 logements+**) pour tenir compte que ces organismes ne font pas de profit ou de gain de capital. Actuellement les OMH paient aux alentours de 50% des impôts fonciers. Cette mesure ferait en sorte que les coopératives ou OBNL d'habitation ne paieraient plus, ou moins d'impôts fonciers.

Le principe recommandé est assez simple, il s'agit d'avoir, une réduction du taux de taxation de -50 points de base pour les 6 logements et plus qui ont une vocation sociale et de compenser cette perte de revenus de la municipalité par une majoration (ce que la loi permet) de la partie résiduelle de cette catégorie pour que la réduction ne génère pas de pertes de revenus à la ville.

Voici un exemple de l'application de cette méthode.

Tableau 10 : Application du taux varié à la catégorie du 6 logement et + pour le logement social		
1 à 5 logements	6 logements et +	6 logements sociaux et +
Taux de base résidentiel pour 100\$	Taux de base résidentiel + 25% (% Modifiable suite aux calculs de la ville)	Taux de base pour le logement social – 50% du taux résidentiel
Taux général : ,57 cents Taxe eaux : ,09 cents Dettes : ,008 cent	Taux général : 0,57 + 0,14 = 0,7100 cts Taxe eaux : ,09 + ,0225 = ,1125 cts Dettes = ,008	Taux général : ,57 -,28 = 0,27 cts Taxe eaux : ,09 -,045 = ,045 cents Dettes = ,008

Le taux de 25% est donné à titre d'exemple, la réalité dépendra du nombre de logement social (max 33,3%)

Recommandation 23 : Modifier la Loi de la fiscalité municipale (Art 244.44 de la LFM) pour y inclure une **réduction de 50% du taux de base de l'impôt foncier de la catégorie des 6 logements et + à vocation sociale** (Coopérative, OBNL d'habitation, etc.). Les revenus perdus dans cette catégorie par les villes seront financés par les propriétaires de 6 logements et plus en majorant le taux de base comme la loi le permet (jusqu'à 133,3%) pour récupérer les sommes perdues par la réduction accordée au logement social. C'est le principe de la redistribution de la richesse.

Recommandation 24 : Afin de favoriser la densité urbaine dans la construction et d'amoindrir l'effet négatif de la précédente recommandation, il est nécessaire de créer une subvention à la densité dans le secteur des 6 logements et +. La mesure peut reprendre le modèle français qui offre 100 € du mètre carré en fonction de différents critères d'admissibilité.

L'étude détaillée de ce programme (PRIF) se retrouve dans la référence suivante.³⁶

³⁵ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/2022_taux_taxes_tableau_fr_0.pdf

³⁶ En format PDF : <http://collections.banq.qc.ca/document/9SCGUL5X8KpOcOjEng3xSQ>

Janvier 2023, ISBN 978-2-925146-10-0 (PDF), fichier PDF gratuit sur demande à l'auteur, référence : <http://collections.banq.qc.ca/document/9SCGUL5X8KpOcOjEng3xSQ>

Conclusion

Nous avons vu ensemble que la ville de Montréal peut continuer à jouer son rôle de locomotive économique du Québec. Dans la mesure du possible, nous avons cherché à créer de nouvelles sources de revenus tout en essayant de limiter de façon raisonnable, l'augmentation des dépenses.

Le prochain sommet sur la fiscalité montréalaise en 2023 sera une autre belle occasion de réfléchir ensemble sur l'évolution du financement des villes et des agglomérations. Toutefois il y a lieu de saisir toutes les occasions fiscales qui sont disponibles comme la tarification des matières résiduelles et les redevances de développement et ce sans avoir besoin de renégocier le pacte fiscal municipal.

Au fédéral comme au provincial, personne ne veut ajouter de nouvelles taxes, on comprend pourquoi, ce n'est pas très populaire auprès des électeur.e.s. Gouverner, c'est aussi choisir !

Dans un esprit d'entraide citoyenne, nous avons discuté du besoin d'aider le secteur du logement social dans la région de Montréal. Un ajustement à la Loi sur la fiscalité municipale à l'article 244.46 pourrait permettre d'introduire dans la loi, la notion du logement social et inclure la possibilité **d'une réduction de 50% du taux de base de l'impôt foncier de la catégorie des 6 logements et + à vocation sociale**. Il existe déjà la possibilité dans la loi de majorer le taux d'imposition de base de 33,3% le taux de base pour cette catégorie.

La promotion de cette mesure par les représentant.e.s élu.e.s de la ville auprès du gouvernement québécois serait une marque de solidarité indéniable pour ce secteur d'activité économique de la région. La modification de la LFM en cette période de crise du logement serait **une aide appréciable au maintien en état des parcs immobiliers** de la FCHQ³⁷ et de la FOHM³⁸ ou résident plus de 30 000 personnes. Cette approche économique et solidaire permet aux villes de maintenir les revenus perçus au niveau actuel et d'aider ceux qui en ont le plus besoin.

En raison de son dynamisme actuel et de l'équipe en place, les élu.e.s de la ville ont l'ouverture d'esprit nécessaire pour innover et stimuler l'économie dans cette période post-pandémique et de hausse de l'inflation et des taux d'intérêts.

Toutes ces solutions et recommandations doivent servir à avoir un budget viable économiquement. Il ne tient qu'à nous en tant que société et citoyens d'innover et d'être des leaders.

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

Merci beaucoup à tous ceux et toutes celles qui ont pris le temps de lire ce mémoire.

Gilles Thériault et Pierre Pagé citoyens de Montréal.

³⁷ FCHQ : Fédération de l'habitation coopérative du Québec. <https://fhcq.coop/fr>

³⁸ FOHM : Fédération des OSBL d'habitation de Montréal : <https://fohm.org>

Annexe 1 : Le sommaire des recommandations par chapitre

Chap	No	Description de la recommandation
2	1	À long terme (au moins 10 ans), amorcer le cycle de projet de la mise en place d'un programme de taxation kilométrique demandera les étapes du tableau 1. Poursuivre la mise en place d'un programme de la taxe kilométrique en ayant : les études appropriées, un projet pilote qui doit l'accompagner, d'évaluer le projet pilote, de créer et adopter un projet de loi et avoir une période de transition de participation volontaire à ce programme.
	2	À moyen terme (d'ici cinq ans), mettre en place un projet qui permette l'introduction du concept de la taxe kilométrique. Elle peut être mise en place rapidement au moyen d'un abonnement mensuel payé par l'utilisateur du système routier. Cette solution sera plus simple et plus rapide à réaliser, surtout si elle est accompagnée d'une adhésion volontaire et d'une ristourne sur la taxe payée sur l'essence.
	3	À court terme (1 an), augmenter la taxe sur l'essence et percevoir l'augmentation demandée sur les droits d'immatriculation des véhicules (voitures, VUS, camions, camions-remorques, etc.) de la région métropolitaine. C'est 100 M\$ de revenus et zéro dépense pour l'agglomération ou la ville.
	4	Appliquer la taxe kilométrique au territoire de la CMM, de la CMQ, ou aux agglomérations afin de ralentir l'étalement urbain à l'extérieur de ces zones.
	5	À moyen terme, ne pas ajouter de dispositifs téléphoniques. Mettre en place une application d'abonnement mensuel pour la tarification kilométrique qui sera accessible sur les téléphones mobiles. Éviter les systèmes complexes de tarification et les dépenses superflues.
	6	À moyen terme, adopter une mesure compensatoire comme un crédit d'impôt pour le co-voiturage afin de faciliter l'accessibilité sociale de la taxe kilométrique.
	7	À court terme, il s'agit simplement augmenter la tarification du stationnement sur rue, sans ajouter la tarification dynamique. Il faut demeurer compétitif par rapport à la tarification des stationnements privés.
	8	Mettre en place une taxe pour les surfaces imperméables, de la déployer en premier pour les secteurs ; commercial, institutionnel ou industriel, peu importe la grandeur de la surface, et taxer le secteur résidentiel possédant des surfaces ayant plus de 5 000 pieds carrés ou 465 mètres carrés.
	9	Que la ville ou l'agglomération de Montréal conjointement avec Hydro-Québec et le gouvernement du Québec définissent et mettent sur pied un programme d'enfouissement des fils électriques dans les arrondissements les plus densément peuplés de Montréal au fur et à mesure de la planification et de la réalisation des travaux d'infrastructures urbaines !
3	10	Mettre en place une taxe sur l'utilisation improductive des logements. Avoir un taux de base pour les propriétaires à 100 % canadiens et majoré de 200 à 400% pour des logements appartenant à des propriétaires non-résidents (incluant les sociétés par actions, fiducies, etc.). Exclure le logement social de l'application de cette nouvelle taxe.
	11	Implanter la redevance de développement immobilier pour les projets résidentiels, institutionnels, industriels et commerciaux avec une exception pour le logement social. Pour les projets résidentiels, il est nécessaire d'adopter une tarification plus élevée dans le secteur résidentiel afin de favoriser la densification. Il ne faut pas imposer cette redevance au secteur du logement social ou coopératif
	12	Utiliser les redevances de développement immobilier pour financer tous les coûts du développement de l'ensemble des infrastructures urbaines, écoles, bibliothèques, centres culturels, les parcs. Utiliser la redevance règlementaire pour financer les infrastructures de transports collectifs et routiers comme le fait actuellement la CDPQ-Infra.
4	13	Il faut augmenter le paiement au comptant en allant chercher des revenus supplémentaires où c'est possible, mettre en place la tarification [avec un volet social] de la gestion des matières résiduelles ce qui contribuerait à équilibrer les finances de la ville à la hauteur de 200 M\$.
	14	Pour la région de Montréal, il y a lieu d'indexer annuellement le montant de la tarification volumétrique sur l'eau à l'IPC. Il faut aussi améliorer la typologie de la tarification actuelle de l'eau afin de mieux contribuer au financement du traitement de l'eau pour le secteur non résidentiel. Les 3 types de l'utilisation de l'eau sont reconnus par le gouvernement du Québec , sont : 1 — un taux bas ; pour les entreprises qui utilisent de l'eau dans leur production, mais qui l'évacuent ensuite, 2 — un taux haut pour les entreprises qui intègrent une partie de l'eau qu'elles utilisent à leur production et 3 — pour les

Chap	No	Description de la recommandation
		embouteilleurs d'eau. Chacun des types pourra avoir sa tarification à l'image de la redevance du gouvernement du Québec. Les revenus additionnels doivent servir à réduire le déficit d'entretien des infrastructures de l'eau qui est de 10 G\$. Le communiqué du cabinet de la mairesse mentionne un besoin de revenu de 1G\$ pendant 10 ans. En réalité, si on utilise une plus grande période c.-à-d. 25 ans, le besoin en revenus additionnels implique tout de même des revenus supplémentaires de 400 M\$ par an.
	15	Avoir un objectif d'équilibre budgétaire au sujet de la provenance des sources de revenu afin de réduire la pression de l'augmentation continue des impôts fonciers sur les propriétaires et surtout d'améliorer la compétitivité de la ville de Montréal par rapport aux autres grandes villes du pays.
	16	Augmenter la tarification pour les services rendus par la ville, mettre en place des redevances de développement ou par règlement et augmenter les transferts gouvernementaux. Ces mesures fiscales permettront de réduire le besoin d'augmenter les impôts fonciers. Le point d'équilibre des sources de revenus du budget est de 50%.
	17	Réaliser une étude de faisabilité dans le but de permettre aux entreprises privées de prendre en charge l'entièreté de la collecte des matières résiduelles dans l'agglomération de Montréal. Les entreprises seraient en mesure de facturer les services de collecte comme le font Gaz Métro, Hydro-Québec, Vidéotron, etc. aux clients qui utilisent ces services. Une tarification sociale doit être mise en place.
	18	<ul style="list-style-type: none"> • Facturer le temps supplémentaire des policiers lors d'évènements culturels ou sportifs aux sociétés organisatrices de ces évènements. • Augmenter les transferts financiers du gouvernement du Québec dans le cadre du prochain pacte fiscal municipal pour financer le paiement comptant des immobilisations. • Réduire de 1% les dépenses d'administration générale de la ville [-67 m\$]. • Augmenter la tarification des services rendus dans le domaine de la culture de +1% au-delà de l'inflation. • Ajouter une redevance règlementaire et des transferts fiscaux additionnels de Québec pour le transport collectif. • Couvrir un minimum 70% à 100% des coûts du budget soit 3,5% de 6,75 G\$ = [+ 165 ~ 236 M\$] de la gestion des matières résiduelles avec tarification pour la collecte, le tri et l'enfouissement. • Augmenter simplement la tarification du stationnement sur rue tout en demeurant compétitif avec le secteur privé. • Mettre en place une taxe sur logements vacants pour financer le logement social avec un pourcentage de la valeur des immeubles.
5	19	Rééquilibrer les sources de revenus (impôts fonciers et autres revenus) du budget en augmentant la part des revenus de la ville et de l'agglomération de Montréal qui proviennent des sources autres que celle des impôts fonciers de 2 % par année.
6	20	Montréal devrait permettre l'envoi des comptes de taxes distincts à l'ensemble des propriétaires pour ce qui a trait à la fiscalité d'agglomération afin de mieux prendre en compte la dimension financière des services offerts à l'agglomération ainsi que d'être plus transparent auprès de ces derniers.
	21	Les villes sont près des besoins locaux, nous recommandons que ces services ne relèvent plus de l'agglomération; le domaine social en général c.-à-d. le logement social, l'aide aux sans-abris, la prévention de la toxicomanie, de la prostitution et de la lutte contre celle-ci, la gestion des cours d'eau municipaux, l'accueil touristique, les parcs industriels.
7	22	La CMM, l'agglomération ou la ville doivent permettre d'améliorer l'accès à la propriété des familles ou maintenir les aînés dans le logement en créant un programme de report des impôts fonciers. Le programme peut être financé par des fonds provenant d'autres programmes gouvernementaux (crédit de solidarité et augmentation de la hausse de taxe municipale) et de la taxation des logements vacants qui est proposée dans le présent document. La loi de la fiscalité municipale (LFM) devra être modifiée pour permettre la mise en place du programme.
	23	Modifier la Loi de la fiscalité municipale (Art 244.44 de la LFM) pour y inclure une réduction de 50% du taux de base de l'impôt foncier de la catégorie des 6 logements et + à vocation sociale (Coopérative, OBNL d'habitation, etc.). Les revenus perdus dans cette catégorie par les villes seront financés par les propriétaires de 6 logements et plus en majorant le taux de base comme la loi le permet (jusqu'à 133,3%) pour récupérer les sommes perdues par la réduction accordée au logement social. C'est le principe de la redistribution de la richesse.
	24	Afin de favoriser la densité urbaine dans la construction et d'amoindrir l'effet négatif de la précédente recommandation, il est nécessaire de créer une subvention à la densité dans le secteur des 6 logements et +. La mesure peut reprendre le modèle français qui offre 100 € du mètre carré en fonction de différents critères d'admissibilité.

P.S. Afin de ne pas alourdir le texte inutilement, nous avons placé à la fin de ce document cette explication sur le manque de contrôle dans la réalisation des travaux de voirie. Normalement il aurait été placé au premier chapitre.

Voici un exemple, parmi les très nombreux faits, que nous sommes en mesure de constater régulièrement dans de nombreux arrondissements, constatations en tant que citoyens et payeurs de taxes ; **le manque de contrôle dans la réalisation des travaux de la voirie à Montréal**. La voirie c'est 5,9% du budget de la ville en 2023, budget qui est en croissance continue depuis 2019.

Sur cette photo, c'est 6 ouvriers pour boucher un trou dans le trottoir avec du béton, un trou de 12 pieds carrés. Deux ouvriers qui travaillent, le reste qui supervise. « Business as usual »

Photo G. Thériault, septembre 2022



Un exemple de la gestion des matières résiduelles à Montréal, c'est tellement de gaspillage de ressources qui pourraient être utilisées à nouveau. Il n'y aura pas de magie, ça prendra une tarification si l'on veut subventionner en amont la réutilisation afin de réduire en aval les matières à ramasser, à traiter ou à enfouir. Sinon on va toujours manquer de capacité de traitement ou d'enfouissement.



Photo G. Thériault avril 2023

ⁱ Cette version est disponible en version PDF sur le portail de BANQ ou sur demande à l'adresse courriel suivante : gilles.theriault51@gmail.com

ⁱⁱ Lien au fichier PDF : http://collections.banq.qc.ca/document/uSCswi61L258BEx2ezn_0g