

---

## La Nouvelle Donne du maire Murray : les péripéties d'un changement radical à la Ville de Winnipeg

Cas produit par le professeur **Jacob ATANGANA-ABÉ**<sup>1, 2</sup>

---

### Le décor

Dans son bureau situé au deuxième étage de l'Immeuble du Conseil, en cet après-midi de décembre, le maire Glen Murray repasse dans sa mémoire le fil des événements de cette journée au cours de laquelle les conseillers de son parti se sont rendus à l'évidence : la Nouvelle Donne, du moins dans sa mouture actuelle, ne passe pas auprès des Winnipegois et des Winnipegaises.

Avant de décider de jeter définitivement l'éponge, de revoir la copie de son projet ou de répondre favorablement aux appels du pied des libéraux fédéraux canadiens, le maire Murray voulait comprendre ce qui n'avait pas bien marché dans ce projet qu'il présentait comme une initiative novatrice, un projet de renaissance économique qui devait donner à la ville de Winnipeg son lustre d'antan.

### Winnipeg, d'hier à aujourd'hui

Winnipeg est devenue, au fil des ans, une ville cosmopolite de 619 544 habitants, se classant au 8<sup>e</sup> rang des grandes villes canadiennes<sup>3</sup>. C'est aussi le centre commercial et industriel du Manitoba. Située au centre du Canada, la ville est desservie par un aéroport international, un réseau routier et autoroutier et par la voie ferrée transcanadienne. Ses principales industries sont la fabrication aérospatiale, le négoce agricole, l'industrie textile, les services financiers, la recherche dans les domaines de la santé et de la biotechnologie et la fabrication de matériel de transport.

---

<sup>1</sup> M. Jacob Atangana-Abé est professeur à la Faculté des arts et d'administration des affaires au Collège universitaire de Saint-Boniface à Winnipeg (Manitoba) Canada.

<sup>2</sup> L'auteur tient à remercier Daniel Lussier, ancien chef de cabinet du maire Murray, et un membre anonyme du comité exécutif de la Ville de Winnipeg au moment des faits, pour le matériel qu'ils lui ont fourni et pour leurs commentaires sur une version antérieure de ce document. Il exprime aussi sa reconnaissance à l'endroit de trois évaluateurs anonymes dont les critiques lui ont été fort utiles pour affiner ce document et approfondir son analyse dans les notes pédagogiques qui l'accompagnent. L'auteur assume seul l'entière responsabilité des erreurs et omissions que pourraient comporter ce cas et ses notes pédagogiques.

<sup>3</sup> 2001 Census Data, The City of Winnipeg.

Winnipeg tire son nom d'un lac situé à 64 kilomètres au nord de la ville. Étymologiquement, Winnipeg vient de « Winnipeg », un mot cri (une langue amérindienne parlée à travers le Canada) qui signifie « eaux boueuses ». C'est en 1870, l'année de l'entrée du Manitoba dans la Confédération canadienne, que Winnipeg est décrétée capitale du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Située à mi-chemin entre ces Territoires et la frontière des États-Unis, Winnipeg est, à l'époque, la plaque tournante dans l'expédition et l'entreposage de marchandises, la fourniture de matériel, la vente au détail, les finances, l'hôtellerie et la restauration, les soins aux chevaux et au bétail en transit.

À partir de 1881, la construction du chemin de fer Canadien Pacifique (CP) entraîne un essor économique remarquable : Winnipeg devient, en 1913, la troisième ville du Canada avec une population de 150 000 habitants (Emmond, 1998). Cependant, l'inauguration du Canal de Panama quelques années plus tard fait perdre à Winnipeg sa fonction de porte d'entrée de l'Ouest. Bien plus, la capitale du Manitoba subit de plein fouet les contrecoups de la Première Guerre mondiale, les méfaits de la grève générale de 1919 et les dévastations de la Crise économique de 1929 et de la grande sécheresse de 1930.

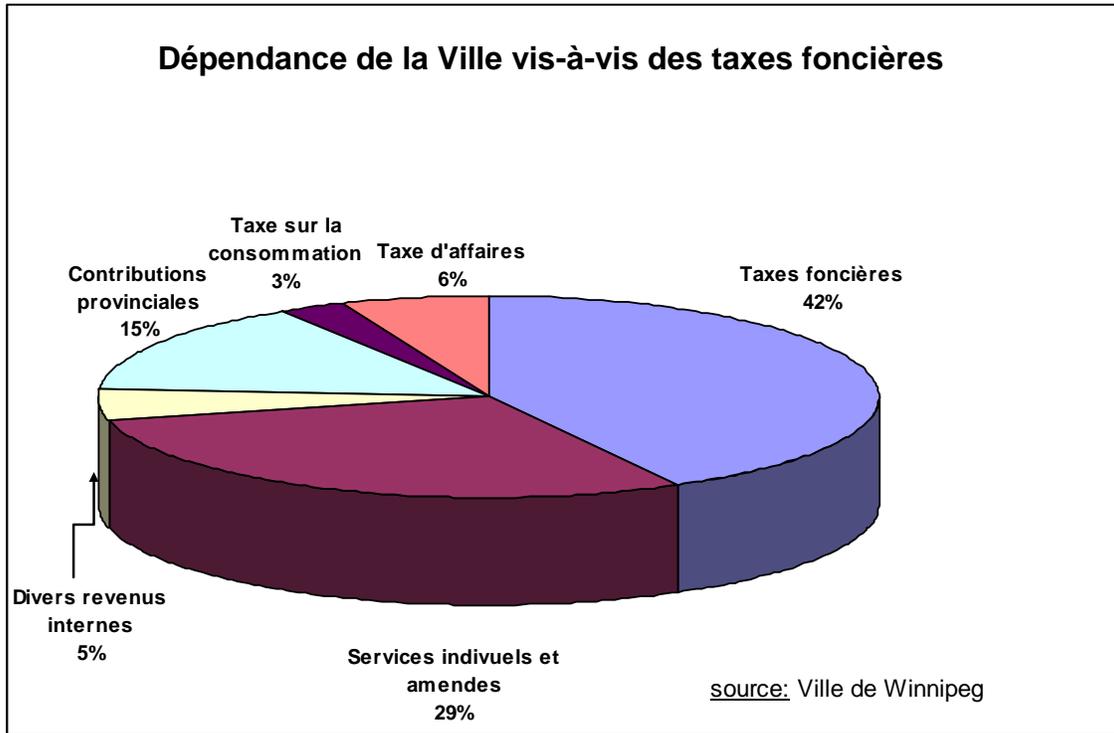
Dans les années 50 et 60, Winnipeg connaît une expansion économique et sociale remarquable, ponctuée de projets ambitieux tels que la construction du stade de Winnipeg, du canal de dérivation sur la Rivière Rouge et du Musée de l'homme et de la nature, et l'organisation des jeux panaméricains en 1967. Cependant, le développement d'autres villes de l'Ouest canadien telles Vancouver, Calgary, Edmonton, Regina et Saskatoon lui fait amplement concurrence. Winnipeg est obligée de diversifier ses activités industrielles et commerciales pour les orienter vers la satisfaction des besoins de ses propres habitants et ceux du Manitoba en général. Cette nouvelle orientation attire de plus en plus de gens des campagnes au point où, en 1970, la région métropolitaine de Winnipeg regroupe 54 % de la population totale de la province, 83,5 % de la main-d'œuvre industrielle du Manitoba et 82 % des biens manufacturés dans la province (Artibise, 1977).

La ville de Winnipeg, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est le produit de la loi 36 adoptée le 27 juillet 1971. Cette loi a pour objet la création d'une seule ville à partir de la fusion des 13 municipalités rurales, villes ou cités. La nouvelle ville voit donc légalement le jour le 1<sup>er</sup> janvier 1972, avec un conseil municipal composé de 50 membres et d'un maire élus au suffrage universel pour trois ans.

## **Changer ou ne pas changer...**

En 2001, comme on le constate à la figure 1, la gestion de la fiscalité de la Ville de Winnipeg repose principalement sur les taxes foncières. En effet, environ 42 % des ressources financières de la Ville proviennent de ces taxes; les autres sources de financement étant composées des frais pour services individuels et amendes (29 %), des contributions provinciales (15 %), des taxes d'affaires et de celles basées sur la consommation (10 %). La figure ci-dessous donne en détail la ventilation des sources de revenus de la Ville de Winnipeg.

Figure 1 : Répartition actuelle des sources de revenus de la Ville de Winnipeg<sup>1</sup>



Malgré leur relative diversité, il apparaît de plus en plus que ces sources de revenus ne permettent pas à la Ville de répondre entièrement aux attentes de la population. D'après un sondage réalisé par la firme Prairie Research de Winnipeg, trois citoyens sur quatre croient qu'il est important que l'infrastructure urbaine dans son ensemble soit améliorée. Ils donnent à Winnipeg une cote moyenne de 4,8 sur 10 pour sa situation présente (1 reflétant une situation pitoyable et 10, excellente). Avec la situation financière de la Ville, il faudrait un investissement additionnel annuel de 188 millions de dollars pour satisfaire les besoins de la population et revitaliser la ville. Ce déficit d'investissement se répartit comme suit :

- eau et égouts, 55 millions;
- routes, 50 millions;
- parcs et autres installations, 21 millions;
- drainage des eaux, 17 millions;
- transport par autobus, 10 millions;
- nouveaux investissements, 35 millions.

Pour financer ses services au niveau actuel, la Ville doit s'endetter auprès des institutions financières. En fait, la répartition des taxes fédérales et des taxes sur les produits et services, payées par les citoyens de Winnipeg, ne leur profite que très peu. Sur chaque dollar prélevé, plus de 50 % revient au gouvernement fédéral, plus de 40 % au gouvernement provincial et environ 10 % alimente les coffres de la Ville. Cette proportion est demeurée plus ou moins la même entre 1997 et 2001 (voir tableau 1). C'est conscient de cette situation que John Angus, un fervent

<sup>1</sup> <http://www.canadascities.ca/pdf/finaltownhall.pdf>, consulté le 19 mai 2009.

collaborateur du maire Murray, membre du comité exécutif de la Ville et président du Comité d'orientation permanent des travaux publics, affirme :

Les grandes lacunes en matière de financement pour l'entretien et les projets d'immobilisations démontrent que notre régime fiscal actuel ne nous permettra jamais de construire le genre de ville que nous voulons. Nous avons besoin de sources de revenus réservés pour investir dans la réfection des routes et des ponts actuels et en construire de nouveaux. C'est ce qui fait que notre projet avant-gardiste de Nouvelle Donne pour la ville tombe si bien.

**Tableau 1**  
**Évolution de la répartition des taxes payées par les citoyens de la Ville de Winnipeg<sup>1</sup>**

	<b>1997</b>	<b>2001</b>
Total des taxes payées	6,1 milliards	7 milliards
Au gouvernement fédéral	51,3 %	50,3 %
Au gouvernement provincial et aux divisions scolaires	40,9 %	42,9 %
À la Ville de Winnipeg	7,8 %	6,8 %

Comment, dans de telles conditions, espérer améliorer l'image de Winnipeg? Quelle serait la meilleure façon d'y parvenir sans qu'il y ait trop de pressions financières pour les citoyens?

Un rapport d'audit indépendant conduit par la firme Dominion Bond, à la fin des années quatre-vingt dix, affirmait que « malgré les progrès considérables effectués ces dernières années par la ville de Winnipeg, celle-ci doit trouver des sources de revenus alternatives afin de réduire sa dépendance sur les revenus des taxes foncières et gérer les pressions financières liées aux importantes dépenses requises pour réhabiliter ses infrastructures ».

Fort de ce constat, le maire Glen Murray fit de la réforme fiscale de Winnipeg, une des missions essentielles de son mandat. Son défi était de proposer une série de solutions alternatives de financement des services municipaux qui permettrait à la Ville de réaliser son autonomie financière. Pour ce faire, trois pistes sont explorées, chacune conduisant à une impasse :

- *Dépenser moins?* La Ville dépense déjà 9 % de moins qu'en 1994. En plus, il y a 2 700 employés de moins qu'en 1990 et les citoyens ne veulent pas de coupure de services. Bien plus, une étude comparative publiée en 2002 a démontré que Winnipeg dépensait 32 % de moins qu'Edmonton et 16 % de moins que Calgary, dans des services de base tels que le service de police, les services de sécurité incendie, les bibliothèques, les parcs, le système de transport public, les routes, etc.
- *Emprunter plus?* La Ville rembourse encore ses dettes accumulées dans le passé; sa capacité d'endettement actuelle est donc très faible.
- *Augmenter les taxes foncières?* Winnipeg a un système de taxes foncières plus élevées que la moyenne canadienne. Continuer à les augmenter nuirait donc à ses efforts de maintien de sa compétitivité. De plus, les citoyens de Winnipeg ne veulent pas entendre parler d'augmentation de taxes foncières!

<sup>1</sup> Adapté de : <http://www.canadacities.ca/pdf/finaltownhall.pdf>, consulté le 19 mai 2009.

C'est suite à une analyse minutieuse de ces différentes pistes qu'on en est venu à la formulation de la Nouvelle Donne.

## **Qu'est-ce que la Nouvelle Donne?**

L'idée de la Nouvelle Donne est une inspiration de la philosophe urbaniste Jane Jacobs<sup>1</sup>. Gourou et activiste des questions d'urbanisme mondialement reconnue, Jane Jacobs pense qu'il faut repenser la structuration de nos villes et la façon dont celles-ci sont gérées. Selon elle et contrairement à une idée reçue, nos villes ne sont pas uniquement des hôtes de l'activité économique, ce sont surtout des génératrices de cette activité. Pour que nos villes survivent et prospèrent, il faut les considérer comme des cités-états. Au Canada, reconnaître nos grandes villes comme des cités-états revient (de la part des gouvernements fédéral et provinciaux) à donner plus de pouvoir de décision et d'action à leurs citoyens et à leurs maires. Ceci passe entre autres par une réforme de la fiscalité dans le but de diversifier et de donner plus de revenus aux grandes villes.

Pour mettre en pratique ces idées, le C5, une instance de concertation entre les maires des cinq grandes villes canadiennes (Calgary, Montréal, Toronto, Vancouver, Winnipeg) voit le jour sous l'instigation de l'homme d'affaires et philanthrope torontois Alan Broadbent. La première réunion solennelle du C5 a lieu à Winnipeg en 2001. Autour de Jane Jacobs et du maire de la ville hôte, Glen Murray, les membres du C5 et leurs délégués conviennent de :

- Mettre sur pied un groupe de travail qui entreprendra des recherches sur les avantages du réinvestissement dans les villes, les meilleurs modes d'opération déjà en application au pays et la manière la plus efficace d'aligner les sources de financement appropriées sur les engagements en matière de dépenses;
- Étudier des moyens d'engager la participation des citoyens;
- Adopter une position commune en matière de recommandations;
- Encourager des partenariats avec les milieux des affaires, du travail et des groupes communautaires afin d'obtenir leur appui dans l'accroissement des pouvoirs des villes.

Plusieurs autres rencontres du C5 ont lieu à travers le Canada y compris avec les premiers ministres provinciaux et le premier ministre fédéral, Paul Martin. Ce dernier, en choisissant Glen Murray comme candidat du Parti libéral du Canada au comté de Charleswood/St. James au Manitoba pour les élections fédérales de 2004, confirme de façon implicite sa proximité avec la plupart des positions du C5 dont Glen Murray fut, non seulement le premier porte-parole, mais aussi le premier à essayer de les mettre en pratique à Winnipeg à travers son projet de la Nouvelle Donne.

La Nouvelle Donne est présentée aux populations de Winnipeg comme un projet de « renaissance urbaine » visant à faire de la ville de Winnipeg une place où il fait bon vivre. C'est un projet sans précédent au Canada qui est censé permettre à la ville de Winnipeg d'assumer ses responsabilités fiscales de façon autonome. En pratique, il s'agit d'arrimer les revenus de la Ville à l'évolution de ses besoins, autrement dit, d'accroître ses revenus en appliquant le principe du consommateur payeur dans le système de taxation.

---

<sup>1</sup> Voir *Ideas That Matter*, « C5: Historic First Meeting of Canadian Mayors with Jane Jacobs », vol. 2, n° 1, 2001.

D'après les estimations qui sont avancées, la Nouvelle Donne devrait rapporter chaque année à la Ville 120 millions de dollars de revenus supplémentaires dont 70 millions proviendraient de nouvelles taxes à la consommation, et 50 millions des transferts fédéraux relatifs à la taxe sur les produits pétroliers.

« Nous essayons d'alléger les charges sur l'impôt foncier en trouvant d'autres sources de taxation », affirme le maire Murray devant un groupe d'étudiants de l'Université du Manitoba au cours d'une rencontre de discussion. En fait, d'après une étude menée par la Ville, la Nouvelle Donne devrait permettre de réduire de moitié les taxes foncières, d'éliminer la taxe d'entreprise et de réviser à la baisse les tarifs d'autobus. La même étude soutient que malgré ces baisses, la Ville serait capable de collecter suffisamment d'argent pour faire les réfections et les rénovations nécessaires à l'infrastructure routière, à condition qu'elle ait recours à de nouvelles sources de revenus à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes canadiennes. Ces nouvelles sources de revenus seraient liées directement aux coûts de prestation des services municipaux. Par exemple, la taxe sur le carburant servirait à la réfection des routes et seuls en seraient redevables les utilisateurs de voitures personnelles. Les populations qui utilisent le transport en commun ou le vélo ne la paieraient pas car elles contribuent moins à l'usure des routes.

De façon générale et d'après les informations fournies par le site Internet de la Ville<sup>1</sup>, la Nouvelle Donne devrait permettre de :

- réduire de moitié les taxes foncières des particuliers et les tarifs d'autobus (le prix d'un ticket pour adulte passerait de 1,75 \$ à 85 cents);
- éliminer la taxe d'entreprise et celle sur les jeux et les spectacles;
- geler aux niveaux actuels les droits d'accès aux installations de loisir;
- réduire les taxes foncières des entreprises et les autres frais d'utilisation.

Ces réductions ne sont possibles que si la Ville peut :

- augmenter la taxe sur la longueur de façade, celle-ci s'élèverait à 5 \$ le pied au lieu de 2,55 \$ actuellement;
- hausser les tarifs d'eau et d'égout;
- exiger un droit de collecte des ordures ménagères qui serait de 1 \$ par sac;
- percevoir une taxe de vente qui serait de 1 %, une taxe sur les boissons alcoolisées de 7 %, et une taxe sur les chambres d'hôtel;
- demander un droit sur les lignes téléphoniques afin de financer le 911;
- accroître les amendes pour les infractions au code de la route et au code du bâtiment;
- percevoir une taxe sur le carburant et obtenir une partie de la taxe fédérale sur le carburant;
- augmenter la taxe actuelle sur le gaz naturel et l'électricité;
- obtenir du gouvernement provincial, à la place des subventions actuelles, une partie des revenus actuels de la taxe de vente et de l'impôt sur le revenu.

---

<sup>1</sup> <http://www.canadacities.ca/pdf/finaltownhall.pdf>, consulté le 19 mai 2009.

La Ville estime à 120 millions de dollars les sommes additionnelles annuelles que pourrait générer ce train de mesures. Des sommes qui sont, pour la plupart, directement liées au cycle économique et, de ce fait, qui augmenteraient au fil des années en cas de croissance économique. La Ville pourrait ainsi faire face à la réhabilitation de ses routes, de son système d'égouts, de ses ponts et de son système de transport en commun. Ce sont ces arguments que le maire Murray entend mettre de l'avant dans sa campagne d'information visant à convaincre les populations de Winnipeg d'adhérer à ce projet de Nouvelle Donne.

Figure 2 : Répartition des sources de revenus de la Ville suite à la Nouvelle Donne<sup>1</sup>

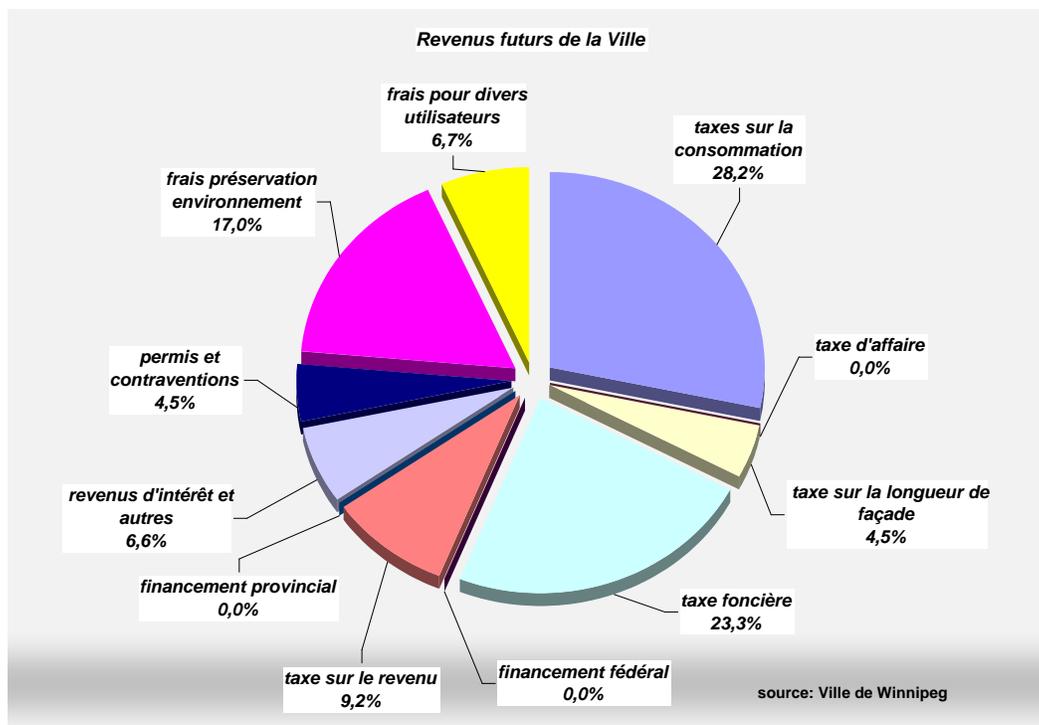


Tableau 2 : Quelques changements proposés pour le financement des services<sup>2</sup>

Items	Présentement	Suite à la Nouvelle Donne
Ticket d'autobus (pour adulte)	1,75 \$	85 cents
Taxe sur la longueur de façade	2,55 \$/pied	5 \$/pied
Ramassage des ordures	Actuellement « gratuit »	1 \$/sac d'ordures
Taxe sur les produits pétroliers	Quelques cents par litre sont actuellement rétrocédés à la Ville	Introduction d'une taxe de 5 cents par litre de carburant; le gouvernement fédéral devrait aussi verser à la Ville 5 autres cents par litre
Hôtels	Pas de taxes	Une taxe sur la location des chambres d'hôtel (taux non encore spécifié)

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> Adapté de : <http://www.canadascities.ca/pdf/finaltownhall.pdf>, consulté le 19 mai 2009.

## **La campagne d'information**

Pour mettre la Nouvelle Donne en place et engager les négociations nécessaires avec les gouvernements provincial et fédéral, le maire Murray, peut, outre le soutien implicite du premier ministre fédéral Paul Martin<sup>1</sup>, compter sur les appuis du C5 et des sept membres du Comité exécutif de la ville de Winnipeg. Cependant, il juge indispensable d'avoir l'adhésion d'une forte majorité des Winnipegois et des Winnipegaises au projet de la Nouvelle Donne. C'est pourquoi entre les mois de septembre et novembre 2003, une campagne d'information intensive, estimée à un million de dollars, est engagée. Des forums de discussion sont tenus à sept endroits représentatifs des composantes sociodémographiques de la ville de Winnipeg. Ceux-ci ont pour but « de discuter des problèmes auxquels fait face la ville de Winnipeg ainsi que des solutions possibles ». La Ville crée un site Internet, organise une série de consultations populaires et sollicite les médias (radio, télévision et presse écrite). Un gourou des problèmes urbains, Richard Florida, de l'université Carnegie Mellon, est aussi invité à donner une conférence publique le 2 octobre 2003 sur le thème « *Imagine a City* ». La Ville imprime par ailleurs une brochure pour expliquer la Nouvelle Donne et celle-ci est expédiée à des milliers de personnes. Enfin, des cyber-rencontres populaires sont organisées au cours desquelles Glen Murray peut répondre en temps réel aux questions des internautes.

## **Les résistances se manifestent**

La campagne d'information engagée par la Ville suscite des réactions diverses de la part des résidents de Winnipeg, quelques-uns appuyant fortement la plupart des réformes proposées par la Nouvelle Donne, d'autres s'y opposant. L'intérêt porté sur un aspect ou un autre de la réforme varie aussi d'une catégorie à une autre de la population. Par exemple, un sondage mené par la firme Probe Research auprès des résidents de Winnipeg révèle que la Nouvelle Donne et ses aspects fiscaux sont la préoccupation numéro un chez les propriétaires de maisons et les personnes ayant un revenu annuel de plus de 60 000 \$. Par contre, les locataires et les personnes dont le revenu annuel est en deçà de 30 000 \$ considèrent le déficit d'infrastructures de transport comme le problème le plus important.

En fonction des catégories d'âge ou du sexe, le même sondage de Probe Research mentionne que les hommes et les personnes âgées de plus de 55 ans considèrent la construction et l'entretien des routes, des ponts et du système d'égout comme la priorité numéro un de la Ville. Pour les moins de 35 ans, c'est plutôt la lutte contre la criminalité qui emporte leur préférence.

En dépit de ce sondage, le maire Murray, quant à lui, affirme que la Nouvelle Donne est largement soutenue par les jeunes en général. Un avis qui semble démenti par les faits. Lors de la rencontre avec plus de 300 jeunes de East Kildonan au gymnase de Miles MacDonell Collegiate par exemple, beaucoup de participants qui prennent la parole s'estiment surtaxés et craignent que la Nouvelle Donne, à travers la taxe sur le carburant, les ventes et l'énergie, ne vienne alourdir

---

<sup>1</sup> Un membre du Cabinet du maire Glen Murray nous a confirmé cet appui implicite du premier ministre Paul Martin. Appui qui s'est vérifié par la suite par le choix du maire de Winnipeg comme candidat du Parti libéral dans le Comté de Charleswood/St. James aux élections fédérales de 2004 et sa nomination, en 2005, à la présidence de la Table ronde nationale de l'environnement et de l'économie (TRNEE).

davantage ce fardeau fiscal. Un jeune lance à l'adresse du maire : « À Winnipeg, chaque fois que l'on sort de chez soi, on reçoit une taxe ou une contravention! ». Pour terminer, les résidents exigent que la Ville vive en fonction de ses moyens et demandent au maire d'arrêter de financer des services « non essentiels » comme le Ballet de Winnipeg auquel la Ville accorde une subvention substantielle.

À l'Université du Manitoba, la consultation a lieu au Centre des étudiants. Plus de 250 étudiants y prennent part. Le maire Murray affirme que les étudiants seraient parmi les plus grands bénéficiaires des baisses de tarifs d'autobus prévues par la Nouvelle Donne car 60 % d'entre eux se déplacent par autobus. Melodie Friesen, une étudiante de l'Université du Manitoba, s'oppose à cet argument du maire en soulignant que « réduire de moitié les taxes foncières et éliminer complètement les taxes d'entreprise est certainement une excellente nouvelle pour des citoyens propriétaires d'une maison ou d'une entreprise. Mais peut-on en dire autant pour les autres catégories de citoyens<sup>1</sup>? »

Dans l'esprit de ses concepteurs, la Nouvelle Donne devrait satisfaire aux attentes de toutes les couches sociales de Winnipeg. Pourtant, bien qu'audacieux et innovateur, ce projet n'entraîne pas autant d'enthousiasme que le maire avait espéré. Au contraire, la Nouvelle Donne est attaquée dans tous ses aspects avec des arguments qui rallient beaucoup de citoyens.

Par exemple, Glen Murray soutient qu'à travers la suppression de la taxe d'entreprise et des autres taxes nuisibles à l'activité économique, la Nouvelle Donne créerait un environnement propice à l'investissement et partant, à la création d'emplois. Fletcher Baragar, professeur d'économie à l'Université du Manitoba et Dave Angus, président de la Chambre de commerce de Winnipeg, ne sont pas de cet avis. Selon le professeur Baragar, pour prétendre améliorer l'environnement des affaires, la suppression ou la diminution de certaines taxes à elles seules ne suffisent pas. D'autres facteurs sont cruciaux pour prendre la décision d'investir dans une région donnée, par exemple la nature du marché, le niveau de qualification de la main-d'œuvre ou encore le niveau de la concurrence. Dave Angus, de son côté, est tout simplement opposé à toute forme d'augmentation de taxes à Winnipeg quelle que soit la forme que celle-ci prendrait.

Sur le plan des impôts fonciers, certains groupes de citoyens estiment qu'une réduction des impôts fonciers ne bénéficierait qu'aux propriétaires de maison de grande valeur ou aux propriétaires d'immeubles locatifs. Les changements proposés par la Nouvelle Donne vont donc à l'encontre des attentes des locataires de maisons et d'appartements car pour ces derniers, il n'y a pas de garantie qu'une baisse des impôts fonciers entraîne une réduction des loyers ou une amélioration des conditions de leurs habitats.

Au sujet des taxes sur la consommation, les personnes à faible revenu estiment que la création de telles taxes augmenterait leur facture mensuelle de gaz et d'électricité. Une facture déjà lourde à supporter compte tenu du climat de Winnipeg. De plus, d'après Garth Steek, un conseiller municipal de River Heights (un quartier de Winnipeg), l'augmentation des taxes sur la consommation allait encourager l'évasion fiscale et profiterait plutôt aux municipalités situées hors de la ville de Winnipeg. Ainsi, les populations de Winnipeg iraient acheter leur véhicule à Steinbach

---

<sup>1</sup> Voir *The Manitoban*, 29 octobre 2003.

plutôt qu'à Winnipeg et réaliseraient ainsi des économies sur les taxes sur la consommation de l'ordre de 400 \$.

Par ailleurs, la campagne d'information révèle que si une large partie de la population approuve et soutient l'idée du partage des taxes fédérales sur le carburant, elle n'est pas prête à accepter un renchérissement du prix du carburant de 0,05 \$ le litre à la pompe. Enfin, la taxe sur l'alcool et l'industrie hôtelière est mal accueillie par les milieux d'affaires qui jugent qu'elle serait néfaste pour l'industrie du tourisme.

Pour ce qui est des services urbains, le maire Murray veut encourager le recyclage en adoptant un système de taxation des déchets ménagers. Cette idée est mal accueillie par les citoyens qui craignent que la taxation des ordures ménagères n'encourage des rejets illégaux de déchets, ce qui aurait un effet bien plus néfaste pour l'environnement et la salubrité de la ville que le régime actuel. De même, quant à la réduction des frais de transport en commun, beaucoup de réserves sont émises en ce qu'une diminution des tarifs dans ce secteur ne garantirait pas une augmentation de l'utilisation des transports en commun. De plus, l'installation d'un système de transit rapide représente un investissement énorme pour la taille de la population de Winnipeg.

## **Le « coup de grâce » du premier ministre Gary Doer**

Appelé à se prononcer sur le projet de la Nouvelle Donne, le premier ministre Gary Doer a cette réponse qui traduit clairement sa position : « Je n'ai pas été élu pour augmenter les taxes. » Cette position découle des engagements pris par le premier ministre au cours de la campagne électorale provinciale. Pendant celle-ci, en effet, Gary Doer a dû contrer les affirmations de l'opposition voulant qu'il ait l'intention d'augmenter les taxes, en promettant aux populations, s'il était élu, de ne pas recourir à cette forme de financement. Au mois de novembre 2003, le premier ministre va plus loin dans sa position en affirmant qu'il n'accorde pas au maire Murray l'autorité d'imposer de nouvelles taxes aux populations de Winnipeg. « Je ne voudrais pas voir les gens aller acheter leur téléviseur ou leur auto hors de Winnipeg », affirme-t-il pour illustrer l'effet néfaste d'une hausse de la taxe de vente sur les commerçants de Winnipeg<sup>1</sup>. Quand on sait qu'une augmentation de 1 % de la taxe de vente aurait rapporté à la Ville 127 millions de dollars, on comprend aisément que l'opposition du premier ministre sonne le glas de la Nouvelle Donne. Ceci n'échappe pas au maire Murray qui déclare : « En 48 heures, le gouvernement provincial a détruit ce que nous essayons de bâtir depuis plusieurs années<sup>2</sup>. »

Devant toutes ces inquiétudes et oppositions soulevées par son projet, c'est un maire déçu, mais pas tout à fait découragé qui, en cet après-midi de décembre, se demande quoi faire : abandonner le projet, revoir sa copie et soumettre une nouvelle version de la Nouvelle Donne comme le lui suggéraient plusieurs membres de son équipe municipale, ou répondre favorablement aux appels des libéraux fédéraux et entreprendre une carrière politique au niveau fédéral (les élections fédérales à venir lui en donnaient l'opportunité). Avant de répondre à cette question, et à bien d'autres qui lui viennent à l'esprit, Glen Murray veut d'abord comprendre : comprendre ce qui n'a pas marché avec la Nouvelle Donne; comprendre ce qu'il aurait dû faire pour que le projet

---

<sup>1</sup> Voir *The Free Press* du 27 novembre 2003, p. A1.

<sup>2</sup> Voir *The Free Press* du 28 novembre 2003, p. B1.

soit accepté par les populations de Winnipeg; et enfin, comprendre quelles leçons tirer de cette expérience.

## **Références bibliographiques**

### **Documents**

ARTIBISE, Alan (1977). *The History of Canadian Cities: Winnipeg, an illustrated history*, Toronto, James Lorimer & Company Publishers.

EMMOND, Ken (1998). *À la Découverte du Canada : Le Manitoba*, Montréal, Grolier Éducation.

IDEAS THAT MATTER (2001). « [C5: Historic First Meeting of Canadian Mayors with Jane Jacobs](#) », vol. 2, n° 1.

THE BUSINESS COUNCIL OF MANITOBA (2004). *Thoughts on a “New deal for Winnipeg,”* Winnipeg, The Business Council of Manitoba.

THE CONFERENCE BOARD OF CANADA (2004). *A New Deal for the City of Winnipeg*, Ottawa, The Conference Board of Canada.

VILLE DE WINNIPEG (2004). *“New Deal” : Report on public consultation*, Winnipeg, Secrétariat administratif central.

### **Sites Internet**

<http://www.canadascities.ca/pdf/finaltownhall.pdf> (consulté le 19 mai 2009).

[http://www.leadership2004.ca/french/2004/bio\\_murray.cfm](http://www.leadership2004.ca/french/2004/bio_murray.cfm) (consulté le 27 octobre 2007, site désormais non actif).

2010-02-03

## **Annexe**

### **Biographie du maire Glen R. Murray<sup>1</sup>**

En 2003, Glen Murray en était à son deuxième mandat comme maire de Winnipeg, ayant été élu à ce poste en 1998 et en 2002. Il a servi à titre de conseiller municipal de Fort Rouge pendant neuf ans (de 1990 à 1998), élu chaque fois à une écrasante majorité. À son troisième mandat, il a reçu 81 % des voix exprimées.

Glen Murray est né à Montréal et a fréquenté, pendant quatre ans, l'École des affaires publiques et communautaires de l'Université Concordia où il s'est spécialisé en études urbaines. À Concordia, il a été président du syndicat étudiant.

La passion de M. Murray pour Winnipeg a débuté en 1985 alors que sa carrière à Postes Canada l'a amené au Manitoba. Il s'est épris de l'architecture, du dynamisme artistique, de la diversité ethnique, de la forêt urbaine et de l'esprit de corps de Winnipeg. M. Murray a toujours manifesté un rare mais véritable intérêt pour le bien-être des Winnipegois et Winnipegaises, surtout pour les démunis. Après son départ de Postes Canada, il a été coordonnateur de l'éducation sanitaire et travailleur de la rue à la Village Clinic de Winnipeg, poste qui l'a placé aux premières lignes pendant la crise du SIDA.

Pendant son premier mandat de maire de Winnipeg, M. Murray s'est concentré sur quatre grands projets : la création de la Société de développement CentreVenture, société unique en son genre ayant pour mandat de revitaliser le centre-ville; la réduction des taxes foncières; l'élaboration d'un budget triennal des plus novateurs; la mise en œuvre d'un programme de logements complet pour aider les vieux quartiers. Tout en travaillant à la réalisation de ces objectifs, il a réussi à doubler le financement des arts et de la culture. Il a, entre autres, affecté la somme de 500 000 \$ à l'art des lieux publics.

M. Murray a joué un rôle de premier plan à l'échelle nationale en tant qu'ancien président du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités et du Groupe des 5 (C5). Il est un des chefs de file du mouvement des villes ingénieuses, au même rang que la théoricienne urbaine Jane Jacobs et l'auteur et économiste américain Richard Florida. Il joue également un rôle actif au sein de la Conférence internationale des maires. En 2002, l'Institut royal d'architecture du Canada l'a admis dans ses rangs, à titre de membre honoraire, en reconnaissance des efforts qu'il a déployés pour la conservation du patrimoine historique du centre-ville et l'encouragement de normes élevées et de la créativité dans la conception.

Passionné de cyclisme, M. Murray a, en 2000, parcouru à vélo les 1 700 kilomètres qui séparent Kansas City, au Missouri, de Winnipeg, au Manitoba. En 1996, il a parcouru à vélo, à titre de membre de l'équipe de Habitat for Humanity, les 2 800 kilomètres séparant Winnipeg d'Atlanta. C'est le plus long trajet qu'il n'ait jamais fait à vélo. Habitat for Humanity est un organisme qui aide les familles à construire leur maison et à en devenir propriétaires.

---

<sup>1</sup> Voir [http://www.leadership2004.ca/french/2004/bio\\_murray.cfm](http://www.leadership2004.ca/french/2004/bio_murray.cfm) (hyperlien périmé).

La capacité de M. Murray de former des coalitions municipales et de diriger avec intégrité lui ont valu une cote de confiance élevée de la part des Winnipegois et des Winnipegaises. C'est sa vision de Winnipeg qui a fait de celle-ci une ville exceptionnelle par opposition à une ville ordinaire. Il a tracé la voie de l'inclusion économique et culturelle, de la diversité et du pragmatisme. Il mène actuellement une campagne en vue de l'obtention d'une « Nouvelle Donne » pour Winnipeg, et ce, afin de doter l'administration municipale de nouveaux pouvoirs et de nouvelles sources de revenus et faire de Winnipeg la ville canadienne de premier choix où il fait bon vivre, travailler et s'amuser.