



la Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain

# **Budget 2025 de la Ville de Montréal : retrouver la marge de manœuvre nécessaire au développement économique et urbain de la métropole**

Recommandations dans le cadre de la consultation prébudgétaire en vue du budget 2025 de la Ville de Montréal

.....

Mémoire présenté par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain à la Commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal

*Le 27 mai 2024*

# Table des matières

<b>Préambule.....</b>	<b>3</b>
<b>Contexte.....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Stimuler la croissance économique du territoire .....</b>	<b>5</b>
1.1. Transport collectif et actif : voir plus loin .....	5
1.2. Crise du logement : bâtir plus et plus vite .....	7
<b>2. Mieux contrôler les dépenses et limiter la hausse du fardeau fiscal .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Soutenir le secteur de la culture et de la créativité .....</b>	<b>12</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>13</b>
<b>Synthèse des recommandations .....</b>	<b>14</b>

# Préambule

Forte d'un réseau de 8 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (ci-après « la Chambre ») agit sur trois fronts : elle porte la voix du milieu des affaires de la métropole, offre des services spécialisés aux entreprises et à leurs employés et mène des initiatives d'impact pour renforcer l'environnement d'affaires. Depuis 200 ans, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la Chambre vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

## Contexte

Dans le cadre de l'élaboration de son budget pour l'année 2025, la Ville de Montréal a confié à la Commission sur les finances et l'administration (ci-après la « Commission ») la mission de mener une consultation auprès de la population et des acteurs économiques de la région métropolitaine. L'objectif est de recueillir les préoccupations de ces parties prenantes afin de réaliser un diagnostic des enjeux actuels et des priorités de la Ville pour une allocation efficace de ses ressources budgétaires.

Cette année, l'administration municipale a proposé d'orienter la consultation sur la question du financement du transport collectif<sup>1</sup>. La Chambre respecte cette préoccupation et nous en traiterons dans le présent mémoire. Pour le milieu des affaires, le dispositif de transport collectif constitue la pièce maîtresse pour réussir à améliorer la fluidité des déplacements sur le territoire, accroître l'efficacité et la productivité de notre économie et contribuer à l'atteinte de nos objectifs collectifs en matière de carboneutralité.

Toutefois, les défis que doit relever la Ville vont bien au-delà de la question du financement du transport collectif. Dans un contexte marqué par un ralentissement économique, par la crise du logement, par des besoins criants en infrastructures modernes et efficaces, ou encore par la transition verte et l'adaptation aux changements climatiques, il est nécessaire que l'administration municipale tienne compte de l'ensemble des enjeux dans le cadre de ses orientations budgétaires. Or, la Ville peine déjà à s'acquitter de ses obligations financières en matière de maintien des actifs et d'investissements dans ses propres champs de responsabilité. Dans bien des cas, notamment au niveau des infrastructures de services publics, la Ville n'a pas d'autre choix que de demander des transferts aux deux autres ordres de gouvernement.

La Chambre estime donc qu'il faut aborder plus largement les défis financiers de la Ville et les choix budgétaires qui devraient guider l'administration municipale. Cette approche est d'autant plus pertinente que la capacité de la Ville à financer le transport collectif découle en partie de ses choix budgétaires dans ses autres sphères d'intervention.

## Introduction

### Une performance de maintien dans une économie au ralenti

La conjoncture économique à Montréal s'inscrit dans un contexte plus large de ralentissement observé à l'échelle provinciale et nationale. Au Québec, l'économie a stagné en 2023<sup>2</sup>. Heureusement, le marché du travail est demeuré résilient avec un taux de chômage relativement bas à 4,5 %<sup>3</sup>. Cela a contribué à éviter

<sup>1</sup> Pour plus de détails, consultez le document de consultation publique de la Ville de Montréal [Perspectives budgétaires 2025](#). Mai 2024.

<sup>2</sup> Institut de la statistique du Québec. *PIB réel du Québec aux prix du marché : baisse de 0,2 % au quatrième trimestre de 2023* (communiqué de presse). 26 mars 2024. [En ligne : <https://statistique.quebec.ca/fr/communiqu/pib-reel-quebec-prix-marche-baisse-de-0-2-quatrieme-trimestre-2023>]

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec. *Bilan du marché du travail au Québec 2023*. 20 février 2024. [En ligne : <https://statistique.quebec.ca/fr/communiqu/bilan-marche-travail-quebec-2023>]

un glissement vers une récession. Pour l'année en cours, les prévisions suggèrent que la croissance économique demeura faible, à 0,7 %<sup>4</sup>. Malgré le scénario d'une éventuelle baisse des taux d'intérêt, il est important de garder à l'esprit qu'on ne prévoit pas qu'ils reviendront aux niveaux pré-pandémiques.

Bien que Montréal ne soit pas épargnée par le ralentissement économique, la situation ici aussi est demeurée relativement robuste. Le marché de l'emploi, toujours sous pression, traduit une situation découlant d'une pénurie de main-d'œuvre qui persiste avec un nombre de postes vacants encore significatif. Le nombre de personnes en emploi dans la région de Montréal demeure élevé, près des records historiques. Bien que le taux de chômage ait augmenté d'une année sur l'autre et atteigne maintenant 7,3 %, on s'attend à ce qu'il amorce une descente avec la baisse des taux d'intérêt et une éventuelle reprise de l'activité économique. Le niveau d'inflation pour sa part demeure élevé, à 4,1 % en mars 2024, ce qui affecte négativement la capacité de payer des citoyens et des entreprises<sup>5</sup>.

### **Peu de marge de manœuvre pour la gestion des finances publiques**

Malgré la résilience de l'économie de Montréal, nous constatons que les finances publiques municipales demeurent sous forte pression, limitant la ville dans sa capacité d'action, notamment en matière de développement économique. Nous estimons qu'il est nécessaire que l'administration municipale fasse preuve de davantage de rigueur dans la gestion des finances publiques pour permettre à Montréal d'assumer son rôle de moteur économique du Québec dans un contexte de reprise.

Dans son dernier budget, la Ville de Montréal annonçait une augmentation de ses dépenses de 3,5 %, portant son budget annuel à 6,99 milliards de dollars. Cela témoignait d'un niveau de dépenses 34 % supérieur à celui de 2017. L'une des explications de cette forte croissance est l'augmentation marquée du nombre d'employés (de 22 354 à 25 162 entre 2017 et 2024, soit une hausse de 13 %).

L'endettement de l'administration municipale de Montréal est également un enjeu de plus en plus inquiétant, les paiements représentant 2,9 % du budget de fonctionnement, soit 200,7 millions de dollars. Cette gestion de la dette ne suit pas la politique établie depuis 2019, qui stipule que la Ville devrait limiter son niveau d'endettement à un montant maximal de 100 % de ses revenus. La Ville n'arrive tout simplement pas à contenir son ratio d'endettement (108 % en 2024, en hausse par rapport à 105 % en 2023), ce qui bloque sa capacité d'emprunts pour financer des dépenses d'infrastructures dans ses champs de responsabilités, en plus de grever une part grandissante de son budget de fonctionnement pour payer les intérêts. Cette trajectoire pose un risque grandissant pour l'autonomie décisionnelle de la Ville dans l'amorce des projets d'investissements nécessaires à son développement, ou pour faire face à des dépenses majeures imprévues en cours d'année.

La Ville est ainsi dépourvue de marges de manœuvre pour financer les actions dont elle est directement responsable, alors même que l'administration est appelée à trouver des solutions pour stimuler l'investissement immobilier sur son territoire et ainsi contribuer à résorber la grave pénurie de logements qui sévit. Outre les dépenses d'infrastructures nécessaires, ces projets immobiliers nécessiteront aussi des budgets de fonctionnement annuels pour offrir les services municipaux dans ces nouveaux secteurs. Nous réitérons par conséquent l'importance d'aborder, dans les présentes consultations, les enjeux budgétaires liés au développement des zones à fort potentiel.

### **Une pression susceptible de durer sur le marché de l'immobilier**

La situation actuelle sur le marché immobilier résidentiel préoccupe grandement le milieu des affaires. En 2023, seulement 5200 logements ont été mis en chantier à Montréal, soit 8900 de moins qu'en 2022. Outre les conditions de marché, nous estimons que l'imposition du Règlement pour une métropole mixte (ci-après le « RMM ») a contribué à cette baisse marquée observée à Montréal.

<sup>4</sup> Banque Nationale. Le mensuel économique. Mai 2024. [En ligne : <https://www.bnc.ca/content/dam/bnc/taux-analyses/analyse-eco/mensuel/mensuel-economique.pdf> ]

<sup>5</sup> Ville de Montréal. *Indicateurs clés de l'économie*. 10 mai 2024. [En ligne : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INDICATEURS%20S%C9LECTIONN%C910%20MAI%202024.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INDICATEURS%20S%C9LECTIONN%C910%20MAI%202024.PDF) ]

Le RMM n'a pas résorbé la pénurie de logements sociaux et abordables. Pire encore, nous estimons qu'il a contribué à affaiblir la construction résidentielle et qu'il a, par le fait même, aggravé la pénurie de logements sur le territoire. Déjà, comme nous l'avions décrit, le Règlement impose des coûts additionnels aux constructeurs et aux promoteurs, que ces derniers tentent naturellement de repasser aux acheteurs pour respecter leurs coûts de financement et protéger leurs marges. Si, en plus, les acheteurs aux prises avec des coûts de financement hypothécaire élevés deviennent réticents à acheter aux prix du marché, il s'ensuit alors un effondrement des projets de construction. On voit bien là le risque d'une spirale négative : moins d'offres parce que plus coûteuses et moins accessibles aux acheteurs, donc une pression accrue sur les prix à cause de la rareté des logements, et donc encore moins d'accès à la propriété. Outre son effet délétère sur l'équilibre du marché, le RMM a aussi pour effet d'alourdir le fardeau administratif imposé aux promoteurs, ce qui constituait déjà un puissant désincitatif à la construction de logements de tous types.

Nous sommes hautement préoccupés par cette tendance. Le manque de logements a d'ores et déjà un impact sur la capacité de la main-d'œuvre à se loger, contribuant à la pression salariale pour les employeurs et diminuant l'attractivité de Montréal pour les travailleurs et les entreprises.

La demande croissante en logements est vouée à perdurer en dépit des mouvements régionaux à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Montréal est la porte d'entrée pour l'immigration étudiante et professionnelle, une réalité partagée avec toutes les autres grandes métropoles internationales. Le défi est de s'organiser pour garantir un niveau adéquat de logements d'abord pour les résidents de Montréal et ensuite pour les cohortes d'étudiants, de travailleurs étrangers temporaires et d'immigrants permanents à venir.

Évidemment, la solution à ce besoin en logements est intrinsèquement liée à la nécessité de miser sur un système de transport collectif performant, capable de suivre les flux de population et le développement urbain, particulièrement dans les nouveaux quartiers. Source d'une plus grande fluidité des déplacements, le transport collectif joue également un rôle vital dans la capacité de bien planifier un projet immobilier à densité intelligente, qu'il soit résidentiel ou commercial (tout particulièrement dans le contexte de développement de zones TOD – *transit-oriented development* – prônées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD))<sup>6</sup>.

## 1. Stimuler la croissance économique du territoire

### 1.1. Transport collectif et actif : voir plus loin

#### Le financement du transport collectif manque de prévisibilité

Les avantages économiques et environnementaux que les métropoles comme Montréal tirent du transport collectif sont bien établis. Le transport collectif offre la solution efficace pour à la fois réduire la congestion routière, diminuer la pollution atmosphérique, favoriser la connexion entre les quartiers d'affaires et résidentiels et offrir une mobilité équitable à tous et à toutes. Son financement doit être à la hauteur des besoins pour assurer le développement urbain et économique du territoire en tenant compte des pressions démographiques qu'il subit.

Les discussions actuelles sur le financement du transport collectif mettent en lumière un constat majeur : les villes se retrouvent de plus en plus dans l'incapacité d'engager leur part des dépenses d'investissement nécessaires pour entretenir et développer ce système vital tout en maintenant leur part des dépenses de fonctionnement.

---

<sup>6</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. [En ligne : <https://cmm.gc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/#:-:text=Le%20Plan%20m%C3%A9ropolitain%20d'am%C3%A9nagement,une%20perspective%20de%20d%C3%A9veloppement%20durable.>]

La Chambre reconnaît la volonté de la Ville de Montréal à trouver des solutions pour le financement du transport collectif et sa détermination à obtenir un engagement pluriannuel de la part du gouvernement du Québec. Il est difficile de nous prononcer avec tout l'éclairage voulu alors que des discussions sont en cours à propos du déficit des sociétés de transport et que les résultats des audits indépendants ne seront pas connus avant quelques mois.

Nous considérons que ces audits sont essentiels pour bien évaluer les capacités de réduction des coûts et d'optimisation des dépenses des sociétés de transport. Le contexte est d'autant plus opaque que la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, vient tout juste de déposer son projet de loi 61 qui propose la création de l'agence Mobilité Infra Québec et qui aura sans doute des retombées importantes sur la gouvernance et le développement du transport collectif dans la région métropolitaine.

En attendant ces résultats, nous encourageons la Ville 1) à maintenir un dialogue constructif avec toutes les parties, 2) à évaluer les mesures qu'elle peut mettre en œuvre pour hausser sa contribution au financement du transport collectif et 3) à n'imposer aucune mesure qui aurait pour effet de diminuer les revenus de la STM, comme elle l'a fait avec la gratuité des titres de transport pour tous les citoyens âgés de 65 ans et plus.

Par ailleurs, la Chambre réitère la demande qu'elle présente depuis plusieurs années au gouvernement du Québec d'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation et sur le carburant. Nous avons aussi fait valoir la pertinence de prévoir le déploiement d'une taxe kilométrique en remplacement de la taxe sur le carburant, un outil fiscal plus équitable dans un contexte d'électrification accéléré des véhicules.

***Recommandation 1 : En collaboration avec les autres ordres gouvernementaux, à la suite des démarches en cours, assurer la prévisibilité du financement du transport collectif pour les cinq prochaines années.***

### **L'arrimage nécessaire entre le développement de nouveaux quartiers et la mobilité durable**

La congestion routière et le manque de fluidité des déplacements demeurent des défis majeurs pour les citoyens et les entreprises de la métropole. Cette situation affecte non seulement la qualité de vie des résidents, mais elle nuit également à l'attractivité de la ville pour les investisseurs et les visiteurs, en plus d'entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Malgré les mesures prises à la suite du [Sommet sur les chantiers](#) de mars 2023, les entraves à la circulation demeurent trop nombreuses. Le lancement d'une carte interactive répertoriant presque toutes les entraves sur le réseau routier constitue une initiative prometteuse pour informer plus efficacement la population. Cependant, la Ville doit entreprendre davantage d'actions pour améliorer la coordination des chantiers et ainsi limiter la suroccupation de la voie publique. La Chambre attend donc de voir les effets de la mise en service de la plateforme AGIR (Assistant à la gestion des interventions dans la rue) à cet égard.

Dans le cas des quartiers développés récemment, l'impératif de fluidité doit être d'autant plus respecté, car il s'agit d'une occasion de revoir nos habitudes de déplacement et d'opter pour une mobilité plus durable. Un réseau de transport collectif et actif efficace est essentiel pour assurer la connectivité de ces nouveaux lieux de vie et le bien-être de leurs résidents et visiteurs. La Ville pourrait envisager d'établir des plans de gestion des déplacements avec des « artères à faible émission » et en créant des espaces dédiés au transport collectif et actif<sup>7</sup>. Ces plans s'appuieraient sur le déploiement d'un réseau de transport collectif et actif sans compromettre l'accès aux axes majeurs et aux artères de transit qui demeurent essentiels à l'approvisionnement des marchandises et au transport routier à plus grande échelle.

***Recommandation 2 : Assurer la fluidité et la mobilité durable au sein de la métropole en portant une attention particulière aux artères de transit et aux innovations possibles au sein des nouveaux quartiers en :***

---

<sup>7</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Transition du centre-ville de Montréal vers une économie verte*. 19 octobre 2023. [En ligne : <https://www.cmmm.ca/fr/publications/etude-transition-du-centre-ville-de-montreal-vers-une-economie-verte/>]

- **poursuivant le déploiement des mesures promises pour limiter les effets des entraves à la circulation sur la voie publique, notamment la gestion des chantiers;**
- **développant un projet pilote d'artères à faibles émissions comprenant un plan de gestion des déplacements et en préservant les axes de transit, notamment au centre-ville et dans les nouveaux quartiers.**

## **1.2. Crise du logement : bâtir plus et plus vite**

Le défi majeur du logement à Montréal réside dans la nécessité d'accélérer la construction de bâtiments, de privilégier ces nouvelles constructions dans les zones TOD et de faciliter la construction ou la rénovation de bâtiments écologiques en vue de la décarbonation du parc immobilier. Malheureusement, la situation n'évolue pas dans la bonne direction.

### **Le recul des mises en chantier exacerbe la crise du logement**

Les mises en chantier sur le territoire de la ville de Montréal, après avoir atteint un sommet de 13 204 en 2021, ont enregistré deux baisses annuelles consécutives pour s'établir à 9 427 en 2022 et à 7 705 en 2023.

La crise du logement que nous connaissons commanderait au contraire des hausses de mises en chantier. Cela est d'autant plus paradoxal que ces baisses surviennent au même moment où Montréal enregistre des hausses de population records.

Il est encore trop tôt pour avoir un portrait de 2024, mais sur la base des 4 premiers mois de l'année, il y a de quoi être inquiet. En effet, pour la période de janvier à avril, si on la compare à celle de l'année dernière, on observe une forte baisse de 40 %. La situation exige de la Ville des gestes concrets afin de renverser cette tendance.

Depuis sa mise en vigueur en avril 2021, le *Règlement pour une métropole mixte* force les promoteurs à intégrer des logements sociaux, abordables et familiaux dans leurs projets de construction à Montréal ou, à défaut, à contribuer en terrains ou en argent à un fonds de développement de logements sociaux. En termes de construction de logements, le RMM est un échec : dans 98 % des 226 ententes conclues à ce jour, les promoteurs ont préféré verser une compensation financière à la Ville au lieu de construire ces logements. En 2023, ces compensations ont totalisé plus de 38,7 millions de dollars, mais seulement un projet de logement social a été réalisé jusqu'à présent<sup>8</sup>. Dans les faits, le RMM s'apparente donc à une taxe sur les projets de construction.

La Ville a bien tenté de diminuer cet impact négatif avec des assouplissements. Les mesures visant une augmentation des compensations versées aux promoteurs qui cèdent des terrains à la Ville ainsi que le gel jusqu'en 2026 des contributions financières en cas de non-respect des exigences pourront avoir des effets positifs à court terme. Nous doutons toutefois fortement que ces modifications relancent la construction de logements. Nous demandons plutôt que la Ville revoit comment ses processus réglementaires freinent le rythme des mises en chantiers.

Par ailleurs, nous attendons avec intérêt la démonstration des progrès réalisés par la Cellule facilitatrice qui, depuis 2021, se penche sur des outils et des solutions pour accélérer les autorisations de projets et améliorer l'expérience des promoteurs immobiliers dans le cadre de projets pilotes. L'expérimentation doit

---

<sup>8</sup> Ville de Montréal. *Ententes conclues dans le cadre du Règlement pour une métropole mixte*. Données ouvertes consultées le 16 mai 2024. [En ligne : <https://donnees.montreal.ca/dataset/ententes-reglement-metropole-mixte/resource/1b5a181d-11d4-4491-b3fa-b6e5264a2f47>]



maintenant laisser rapidement place à l'action avec un budget adéquat et des efforts supplémentaires pour maintenir le dialogue avec les promoteurs immobiliers, et ce à l'échelle de tous les arrondissements.

**Recommandation 3 : Revoir les processus réglementaires qui freinent la construction de logements et élargir le champ d'action de la Cellule facilitatrice avec le financement nécessaire.**

### **Une vision de la densification intelligente sans redevances de développement**

Pour résoudre efficacement la crise du logement à Montréal, une approche de densification intelligente s'impose, avec l'établissement de seuils de densité minimaux pour accroître fortement la construction annuelle de logements. Cette mesure est essentielle pour mieux répondre aux besoins accrus de logements associés à la croissance démographique des prochaines années.

Susciter l'établissement des nouveaux ménages dans des quartiers de type TOD est une stratégie prometteuse de la Ville. Pour y parvenir, il est crucial de ne pas imposer des redevances de développement excessives dans ces zones, afin de ne pas dissuader les promoteurs. Au contraire, des incitations financières à la construction dans ces quartiers pourraient stimuler le développement urbain souhaité.

Par ailleurs, la création de coopératives d'habitation, en partenariat avec des acteurs locaux, représente une solution novatrice pour offrir du logement abordable à moyen et long terme. En garantissant que les unités ainsi créées restent hors du marché et ne soient pas soumises à la spéculation, la Ville pourrait assurer une stabilité et prévenir toute forme de rente d'abordabilité. En combinant ces mesures, la Chambre estime que Montréal pourrait mieux répondre de manière durable et inclusive à ses défis en matière de logement.

**Recommandation 4 : Adopter une fiscalité incitative et limiter les redevances de développement pour la construction de bâtiments dans les zones TOD.**

### **La décarbonation des bâtiments doit bénéficier de processus souples et incitatifs**

Montréal avance résolument vers la décarbonation des bâtiments grâce à une feuille de route ambitieuse et à la collaboration de partenaires majeurs tels qu'Ivanhoé Cambridge et l'Université Concordia. Le récent règlement adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour encadrer les émissions de gaz à effet de serre dans les nouveaux bâtiments renforce cette dynamique.

Pour soutenir et maintenir cet élan, la Ville doit garantir une réglementation claire et prévisible pour les nouvelles constructions vertes, tout en offrant des incitations financières adéquates. De plus, pour encourager la rénovation écologique des bâtiments existants, en particulier des catégories B et C qui peuvent contribuer à la hausse des taux d'occupation, des allègements fiscaux pourraient être offerts aux propriétaires qui s'engagent dans la rénovation de leurs bâtiments. Dans cette perspective, les ressources financières prévues par les gouvernements du Québec et du Canada, telles que le *Plan de mise en œuvre 2022-2027* issu du *Plan pour une économie verte* du gouvernement du Québec<sup>9</sup> et le financement annoncé par le gouvernement canadien en marge de la *Stratégie canadienne pour les bâtiments verts*<sup>10</sup>, devraient être sollicités.

Un autre élément essentiel à prendre en compte dans les réflexions entourant le développement du territoire est l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2040, un objectif que la Ville se fixe depuis 2020 dans le cadre du *Plan climat* et de la *feuille de route Bâtiments zéro émission d'ici 2040*. La Ville doit s'assurer que les

<sup>9</sup> Gouvernement du Québec. *Plan de mise en œuvre 2022-2027*. Novembre 2023. [En ligne : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2022-2027.pdf>]

<sup>10</sup> Ressources naturelles Canada. *Stratégie canadienne pour les bâtiments verts*. Juillet 2022. [En ligne : <https://ressources-naturelles.canada.ca/sites/nrcan/files/public-consultation/cgbs-discussion-paper-2023-08-03-fra.pdf>]



nouvelles constructions ou rénovations de bâtiments s'alignent sur ces objectifs ambitieux, permettant à Montréal de se positionner de manière avantageuse dans son parcours de transition écologique.

**Recommandation 5 : Offrir des allègements fiscaux pour les propriétaires qui investissent dans la carboneutralité de leur parc immobilier, en sollicitant l'appui des gouvernements du Québec et du Canada.**

### **Développement du secteur Bridge-Bonaventure : passer à l'action**

Le développement de grands projets d'aménagement, tel que celui du secteur Bridge-Bonaventure, est essentiel pour répondre de manière proactive à la crise du logement. Selon les travaux du groupe d'intervention de la Chambre chargé d'étudier les conditions de déploiement du quartier, plus de 15 000 logements pourraient être construits, permettant de loger jusqu'à 27 000 citoyens à proximité du centre-ville<sup>11</sup>.

Parmi les recommandations émises, la création d'une société à but non lucratif pour financer les infrastructures publiques de la zone permettrait de couvrir les frais estimés à 440 millions de dollars<sup>12</sup>. Ces infrastructures pourraient être financées en partie par une portion de la taxe foncière générée par le nouveau quartier. De plus, cette structure indépendante pourrait bénéficier de prêts garantis par le gouvernement du Québec à des taux préférentiels ainsi que de subventions provinciales et fédérales, telles que celles annoncées dans le dernier budget fédéral à travers le Fonds canadien pour les infrastructures liées au logement, doté d'une enveloppe de 6 milliards de dollars<sup>13</sup>.

Ces conditions favorables ouvrent la voie à une rapide mise en place d'un plan directeur et des infrastructures nécessaires pour lancer les travaux dès 2025. Ce projet illustrerait ainsi l'engagement de la Ville à prendre des mesures concrètes pour répondre aux besoins de logement de sa population tout en favorisant le développement économique et urbain.

**Recommandation 6 : Agir sans délai pour permettre au secteur Bridge-Bonaventure d'être redéveloppé en :**

- **adoptant rapidement une vision ambitieuse s'appuyant sur des principes de mixité urbaine et fonctionnelle et de densification intelligente et favorisant la connectivité du secteur;**
- **amorçant rapidement la construction d'une station du REM dans la zone du bassin Wellington et en développant l'offre de transport collectif et actif autour de celle-ci;**
- **finançant les infrastructures publiques du secteur Bridge-Bonaventure par l'instauration d'un modèle de financement fiscal de revitalisation afin d'éviter que les coûts des infrastructures municipales n'apparaissent dans le bilan financier de la Ville;**
- **mettant en place un organisme dédié au développement de Bridge-Bonaventure, en définissant particulièrement sa forme juridique, sa composition, ses mandats et son financement.**

---

<sup>11</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Étude Bâtir plus, plus vite et mieux : Pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation. 5 juin 2023 2024. [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/publications/etude/batir-plus-plus-vite-et-mieux-pour-une-strategie-de-densification-intelligente-du-grand-montreal/>]

<sup>12</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Développement du secteur Bridge-Bonaventure : pour une vision inspirante, un modèle financier ingénieux et une gouvernance exemplaire. 19 avril 2024. [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/publications/developpement-du-secteur-bridge-bonaventure-pour-une-vision-inspirante-un-modele-financier-ingenieux-et-une-gouvernance-exemplaire/>]

<sup>13</sup> Ministère des Finances du Canada. Des logements plus abordables (document d'information). 16 avril 2024. [En ligne : <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2024/04/des-logements-plus-abordables.html>]

## **Quartier Namur-Hippodrome : préparer adéquatement le terrain**

Le quartier Namur-Hippodrome incarne l'ambition de Montréal de développer une zone exemplaire en matière d'innovation urbaine et de durabilité, avec une perspective d'accueil entre 18 500 et 20 000 logements. Nous saluons ici les 6 millions de dollars investis par le gouvernement du Canada à travers la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal afin de soutenir la poursuite des travaux entrepris par le Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'hippodrome (GALOPH) pour le développement de l'écoquartier<sup>14</sup>.

Ces investissements seront nécessaires au déploiement d'infrastructures publiques et du réseau de transport collectif et actif afin de répondre à la problématique d'enclavement propre au quartier.

Pour que ce projet se concrétise pleinement, il est crucial de ne pas ralentir son avancement avec des processus administratifs excessivement contraignants, susceptibles de restreindre les propositions novatrices en matière de mixité sociale, d'aménagement urbain et de développement durable. Des mécanismes d'approbation clairs, rapides et bien connus de tous les acteurs concernés, notamment le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, la Ville de Montréal, les arrondissements et les villes avoisinantes, doivent être mis en place. Cela permettra de répondre efficacement aux demandes spécifiques des promoteurs dans le cadre de projets qui nécessitent des modifications aux infrastructures publiques.

***Recommandation 7 : Adopter le Plan directeur du quartier Namur-Hippodrome d'ici la fin de 2024 et délivrer les premiers permis de construction dès 2025.***

## **Terrains de l'Est de Montréal : accélérer la décontamination en vue du développement immobilier, industriel et commercial**

Les vastes espaces disponibles dans l'Est de Montréal offrent à la Ville une occasion unique d'adopter une vision audacieuse pour le développement de son territoire. Il est crucial d'accélérer les opérations de décontamination des sols sur d'anciens terrains industriels, un processus entamé depuis 2020, tout en limitant les lourdeurs administratives. À cet égard, la création de la Société de mise en valeur de terrains dans l'Est de Montréal (SMTEM) et l'octroi d'une nouvelle enveloppe de 100 millions de dollars par le gouvernement du Québec offrent un bon élan pour planifier le développement immobilier, industriel et commercial de la région. Il faudra aussi s'assurer qu'un projet structurant de transport en commun voit le jour pour assurer le succès projets de développement à venir.

En simplifiant les procédures administratives et en mobilisant des ressources financières importantes, Montréal peut saisir cette opportunité pour transformer l'Est de la ville en un pôle économique et résidentiel florissant.

***Recommandation 8 : S'assurer du décaissement de la première tranche de 100 millions de dollars octroyés par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal pour la décontamination des terrains de l'Est.***

---

<sup>14</sup> Gouvernement du Québec. *Développement du site de l'ancien hippodrome de Montréal - Écoquartier Namur-Hippodrome : 6 M\$ pour soutenir le développement d'un grand projet en habitation (communiqué de presse)*. 19 avril 2024. [En ligne : <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/developpement-du-site-de-lancien-hippodrome-de-montreal-ecoquartier-namur-hippodrome-6-m-pour-soutenir-le-developpement-dun-grand-projet-en-habitation-55230>]

## 2. Mieux contrôler les dépenses et limiter la hausse du fardeau fiscal

### Optimisation et productivité de l'appareil municipal

Les finances de la Ville de Montréal étouffent sous la pression de la rémunération de ses employés. D'abord, il y a le simple poids de l'enveloppe de rémunération globale : 2,7 milliards de dollars en 2024, soit 39 % de son budget. Mais surtout, la rémunération des fonctionnaires de la Ville de Montréal est de 36 % plus élevée que pour les fonctionnaires du gouvernement du Québec, selon les chiffres de 2023<sup>15</sup>. Cet écart a un effet dévastateur sur les finances de la Ville : selon nos calculs, si la Ville avait une structure salariale similaire à celle du gouvernement du Québec, cela libérerait 723 millions de dollars en 2024<sup>16</sup>, qui pourraient être alloués aux missions de la Ville telles que le financement de la propreté, la sécurité, les transports collectifs, voire une diminution du compte de taxe foncière.

La ville doit commencer à s'attaquer à cet enjeu dès le prochain budget. Elle doit se doter d'un plan pour réduire progressivement cet écart salarial. Cette réflexion est d'autant plus cruciale dans un contexte où la Ville recherche des solutions de financement pour le transport collectif et doit développer rapidement de nouveaux quartiers d'habitation.

**Recommandation 9 : Proposer une feuille de route permettant d'optimiser les ressources et gagner en productivité avec l'objectif de réduire l'enveloppe salariale globale de l'administration municipale.**

### Fardeau fiscal des contribuables

Le fardeau fiscal des entreprises et des individus au Québec est le plus élevé au pays. C'est encore plus vrai pour les résidents de Montréal, ce qui explique les réactions de plus en plus négatives à toute augmentation des taxes foncières globales. Pour une troisième année consécutive, la Chambre insiste donc pour limiter l'augmentation du fardeau fiscal à 3 %.

Il est crucial de trouver un équilibre entre la nécessité de financer adéquatement les services municipaux et la charge fiscale supportable pour la population et les entreprises locales. C'est pourquoi la Chambre fait valoir depuis des années l'importance d'optimiser les ressources de la Ville encore davantage et d'assurer une meilleure efficacité d'ensemble. Le cas des sociétés de transport de la métropole montre que c'est possible.

Dans le cadre des consultations prébudgétaires précédentes, la Chambre a fait valoir que le fardeau fiscal repose indûment sur les épaules du secteur non résidentiel. Nous devons faire le constat qu'en dépit des efforts déployés, la situation s'est détériorée, notamment en raison de la réévaluation. Le ratio des taxes commerciales par rapport aux taxes résidentielles a de fait augmenté de plus de 6 %, passant de 4,21 en 2022 à 4,33 en 2023<sup>17</sup>. Il s'agit du déséquilibre le plus élevé des grandes villes canadiennes en 2023.

Il faut cesser de fragiliser les commerces de la ville. Nous demandons que la ville s'engage à respecter une trajectoire pour rejoindre 1) le ratio de la ville de Québec (3,53), puis 2) celui de la moyenne des 11 grandes villes canadiennes (2,82).

Enfin, dans le cadre du mouvement Relançons MTL qui a été mené par la Chambre lors de la pandémie de COVID-19 en 2020, nous présentions un plan d'action pour renforcer le centre-ville de Montréal. Déjà, nous

<sup>15</sup> Institut de la statistique du Québec. *Rémunération des salariés : État et évolution comparés 2023 – Faits saillants*. [En ligne : <https://statistique.quebec.ca/fr/document/remuneration-des-salaries-etat-et-evolution-comparees>]

<sup>16</sup> Ce calcul a été effectuée par la Chambre en se basant sur les données de l'ISQ, en comparant la rémunération moyenne des employés du gouvernement du Québec par rapport à ceux de la Ville de Montréal, selon le nombre de ressources.

<sup>17</sup> Groupe Altus, Rapport de référence sur les taux d'impôt foncier au Canada, 11 octobre 2023 [En ligne : <https://www.altusgroup.com/press-releases/altus-group-announces-release-of-canadian-property-tax-rate-benchmark-report-2023/?lang=fr>]

indiquions que la dévitalisation du centre-ville déséquilibrerait l'assiette fiscale de Montréal et créerait des pressions énormes pour que la Ville aille chercher des revenus additionnels. Dans sa soumission prébudgétaire 2025 à la Ville de Montréal, l'Institut de développement urbain du Québec (IDU) présente une nouvelle évaluation des impacts potentiels de la baisse de la valeur foncière des immeubles commerciaux au centre-ville sur le budget municipal. Il s'agit d'une question qui mérite toute l'attention de l'administration municipale.

**Recommandation 10 : S'assurer d'un fardeau fiscal optimal en :**

- **limitant la hausse du compte de taxes à 3 %;**
- **réduisant l'écart entre les taxes foncières résidentielles et non résidentielles en visant sur trois ans le ratio de la ville de Québec.**

### **3. Soutenir le secteur de la culture et de la créativité**

Enfin, nous demandons à la Ville de se pencher dans son prochain budget sur la situation particulièrement précaire du secteur de la culture et de la créativité à Montréal, incluant celle des grands festivals.

L'économie de Montréal bénéficie grandement de l'apport de ce secteur. Environ 112 000 personnes travaillent dans le secteur de la culture à Montréal, représentant près de 8 % de la main-d'œuvre totale<sup>18</sup>. La richesse de la production culturelle, le dynamisme des établissements de diffusion culturelle et la multiplication des initiatives créatives de toutes sortes constituent un pilier de notre base économique, en plus de leur apport inestimable à notre identité collective. Les quelque 100 festivals annuels contribuent à attirer plus de 11 millions de visiteurs par année. Cette programmation estivale contribue aussi considérablement à la hausse de fréquentation des musées, hôtels, commerces et restaurants du centre-ville pendant les mois d'été. Enfin, la culture sert de levier de promotion de la langue française, de la diversité et de l'inclusion.

Cette convergence des logiques culturelles et économiques devrait se refléter dans la stratégie budgétaire de la Ville à l'égard du maintien de ses actifs culturels et stratégiques et de la pérennité du cœur créatif montréalais. Or, ce secteur ne s'est pas remis de l'éclipse pandémique. Aux défis d'achalandage s'ajoute une augmentation de 30 % à 40 % des coûts de production sur cinq ans. Les budgets sont déficitaires, les programmations écourtées : l'avenir est sombre.

En 2023, face à cette précarité financière des événements culturels, la Ville avait annoncé sa volonté de revoir son modèle d'aide. Cependant, pour l'année 2024, la Ville n'a déployé qu'une seule initiative d'accompagnement, dédiée aux organismes communautaires qui tiennent leurs événements sur le domaine public. C'est insuffisant dans les circonstances. Il est impératif que la Ville revoie son niveau de subvention et, à tout le moins, s'engage à indexer toutes les aides et les budgets des programmes au cours des prochaines années.

**Recommandation 11 : Dégager les capacités financières nécessaires au maintien de la vitalité du cœur créatif et du secteur de la culture et de la créativité.**

---

<sup>18</sup> Conseil des arts de Montréal. *Un profil statistique des 20 900 artistes professionnel-le-s de l'île de Montréal*. 27 février 2024. [En ligne : <https://regardsstatistiques.substack.com/p/montreal-20900-artistes-professionnels>]

## Conclusion

Dans la perspective de son budget 2025, la Ville de Montréal doit se préparer à poser des gestes difficiles pour reprendre le contrôle de ses dépenses et se dégager des marges de manœuvre. La Chambre demande une gestion rigoureuse des finances municipales et une trajectoire crédible de réduction de l'écart de rémunération entre les employés de la fonction publique municipale et ceux du gouvernement du Québec. De même, nous réitérons notre demande que la Ville s'engage fermement sur une trajectoire de réduction de l'écart entre le fardeau foncier du secteur commercial et celui du secteur résidentiel. Nous sommes convaincus qu'avec ces deux initiatives, l'administration municipale pourra trouver une solution partielle au financement du budget de fonctionnement de la STM, tout en évitant de taxer davantage les citoyens et les entreprises sur son territoire.

# Synthèse des recommandations

**Recommandation 1** : En collaboration avec les autres ordres gouvernementaux, à la suite des démarches en cours, assurer la prévisibilité du financement du transport collectif pour les cinq prochaines années.

**Recommandation 2** : Assurer la fluidité et la mobilité durable au sein de la métropole en portant une attention particulière aux artères de transit et aux innovations possibles au sein des nouveaux quartiers en :

- poursuivant le déploiement des mesures promises pour limiter les effets des entraves à la circulation sur la voie publique, notamment la gestion des chantiers;
- développant un projet pilote d'artères à faibles émissions comprenant un plan de gestion des déplacements et en préservant les axes de transit, notamment au centre-ville et dans les nouveaux quartiers.

**Recommandation 3** : Revoir les processus réglementaires qui freinent la construction de logements et élargir le champ d'action de la Cellule facilitatrice avec le financement nécessaire.

**Recommandation 4** : Adopter une fiscalité incitative et limiter les redevances de développement pour la construction de bâtiments dans les zones TOD.

**Recommandation 5** : Offrir des allègements fiscaux pour les propriétaires qui investissent dans la carboneutralité de leur parc immobilier, en sollicitant l'appui des gouvernements du Québec et du Canada.

**Recommandation 6** : Agir sans délai pour permettre au secteur Bridge-Bonaventure d'être redéveloppé en :

- adoptant rapidement une vision ambitieuse s'appuyant sur des principes de mixité urbaine et fonctionnelle et de densification intelligente et favorisant la connectivité du secteur;
- amorçant rapidement la construction d'une station du REM dans la zone du bassin Wellington et en développant l'offre de transport collectif et actif autour de celle-ci;
- finançant les infrastructures publiques du secteur Bridge-Bonaventure par l'instauration d'un modèle de financement fiscal de revitalisation afin d'éviter que les coûts des infrastructures municipales n'apparaissent dans le bilan financier de la Ville;
- mettant en place un organisme dédié au développement de Bridge-Bonaventure, en définissant particulièrement sa forme juridique, sa composition, ses mandats et son financement.

**Recommandation 7** : Adopter le Plan directeur du quartier Namur-Hippodrome d'ici la fin de 2024 et délivrer les premiers permis de construction dès 2025.

**Recommandation 8** : S'assurer du décaissement de la première tranche de 100 millions de dollars octroyés par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal pour la décontamination des terrains de l'Est.

**Recommandation 9** : Proposer une feuille de route permettant d'optimiser les ressources et gagner en productivité avec l'objectif de réduire l'enveloppe salariale globale de l'administration municipale.

**Recommandation 10** : S'assurer d'un fardeau fiscal optimal en :

- limitant la hausse du compte de taxes à 3 %;
- réduisant l'écart entre les taxes foncières résidentielles et non résidentielles en visant sur trois ans le ratio de la ville de Québec.

**Recommandation 11** : Dégager les capacités financières nécessaires au maintien de la vitalité du cœur créatif et du secteur de la culture et de la créativité.