

**Mémoire en prévision du budget 2019**

**Ville de Montréal**

## **Recommandations**

- 1. Miser sur la mobilité durable et sécuritaire comme vecteur de développement économique.**
- 2. Développer le plein potentiel de tous les Montréalais en garantissant une offre de logement accessible, abordable et adaptée, par la conclusion rapide d'un accord fédéral-provincial sur le logement dont les paramètres assureront une réponse aux priorités montréalaises, notamment en matière d'itinérance.**
- 3. Développer des infrastructures vertes, performantes et résilientes en réservant des sommes pour la réhabilitation de terrains à haut potentiel de développement économique à Montréal, pour la création d'un parc national urbain dans le secteur de Pierrefonds-Ouest ainsi qu'afin de rendre possibles les activités hivernales dans le lieu historique du Canal-de-Lachine.**
- 4. Assurer l'essor de l'innovation 5G à Montréal et créer un cadre fiscal et normatif équitable.**
- 5. Rendre possible l'établissement d'un centre culturel et touristique des Premières Nations (projet DestiNations).**

Avec une population de plus de 2 millions d'habitants, l'agglomération de Montréal est la deuxième ville en importance au Canada. Sa force économique est indéniable : selon les estimations du Conference Board du Canada, le taux de croissance de l'économie montréalaise aurait atteint 3,5 % en 2017, ce qui porterait à près de 131 milliards de dollars son produit intérieur brut (PIB) 2017. Le poids économique de l'agglomération de Montréal s'est d'ailleurs accentué au cours des cinq dernières années : en 2017, Montréal a généré 35,5 % de l'activité économique du Québec, une part largement supérieure à son poids démographique de 24 %<sup>1</sup>. En 2018, les dépenses en immobilisations y ont été estimées à près de 12,7 milliards de dollars<sup>2</sup>, secteurs privé et public confondus, en croissance de 8,5 %<sup>3</sup> par rapport à 2017. À ce titre, Montréal reçoit 33,6 % des investissements effectués au Québec.

La position économique enviable de Montréal s'explique par une multitude de facteurs. Par exemple, une majorité de sa population peut soutenir une conversation à la fois en français et en anglais. A ceci s'ajoute le fait que 43 % de la population montréalaise âgée de 25 à 64 ans détient un diplôme de niveau universitaire. Les immigrants économiques y représentent plus de la moitié de la population immigrante (54 %).

La Ville de Montréal souhaite évidemment poursuivre sur cette lancée et alimenter la croissance du Canada en jouant son rôle de locomotive économique. Attendus et nécessaires, les investissements fédéraux ont offert une reconnaissance inédite du rôle crucial joué par les municipalités dans le développement économique des communautés canadiennes et ont permis d'entamer un virage important dans le maintien et le développement des infrastructures publiques essentielles.

Afin d'atteindre pleinement leurs objectifs de croissance économique, ces investissements doivent servir à consolider les réseaux et les rendre plus performants. Les sections qui suivent comprennent des propositions qui permettront de maximiser l'apport de Montréal dans l'économie canadienne.

---

1

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILANECONOMIQ UE2017.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILANECONOMIQ UE2017.PDF)

<sup>2</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6897\\_67885762&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897_67885762&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>3</sup> [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region\\_00/region\\_00.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm)

## **1. Miser sur la mobilité durable et sécuritaire comme vecteur de développement économique.**

En plus de générer des gaz à effet de serre et de réduire la qualité de vie des citoyens, la congestion routière et des réseaux de transport collectif nuisent à la performance économique du grand Montréal. Le ministère des Transports du Québec estime qu'en 2008, la congestion routière a entraîné des pertes de 1,85 G\$<sup>4</sup> dans la région. L'utilisation de modes de transport alternatifs à l'auto solo, notamment le transport collectif et actif, permet de réduire cette congestion. De plus, ceci améliore considérablement la circulation des marchandises, soutient une plus grande productivité et rend plus performant le marché du travail dans la métropole.

La Ville de Montréal appuie fortement la volonté du fédéral d'investir massivement dans le maintien d'actif et la réalisation de grands projets de transport collectif. La Ville souhaite poursuivre sur cette voie et s'attend à prendre une part active dans la définition des paramètres des programmes associés au plan Investir dans le Canada. La Ville a identifié les projets qu'elle juge prioritaires et ceux-ci ne devraient pas être contraints ou exclus par la détermination de normes manquant de flexibilité ou de pérennité dans le temps. La Ville réitère sa demande pour un engagement qui lui permettra à la fois de réaliser les prolongements de la ligne bleue du métro et du SRB Pie IX, mettre en œuvre des projets d'électrification des transports ainsi que poursuivre son programme d'accessibilité universelle et de maintien de ses actifs de l'ensemble de ses équipements. Il est également nécessaire que des fonds soient dédiés pour répondre à la problématique de la saturation du métro de Montréal par un engagement clair en faveur de la construction de la ligne rose.

Montréal est une plaque tournante du transport de marchandises et il va de soi que des investissements majeurs sont attendus sur son territoire afin de faciliter les accès à son port, ses gares et ses corridors de transport. Alors que les projets d'amélioration d'accès au Port de Montréal sont en cours, plusieurs autres projets de systèmes de transports intelligents mériteraient aussi d'être soutenus dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Ce dernier devra être rapidement bonifié.

De plus, nous souhaitons une multiplication et une accélération de l'implantation des projets pilotes, en collaboration avec Transport Canada, pour le système Mobile Eye. Ce système de caméra permet de détecter piétons et cyclistes et d'avertir l'opérateur. Il est urgent de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires complémentaires aux interventions de l'administration municipale dans le domaine public, qui ne peuvent à elles seules nous permettre d'atteindre nos objectifs de vision zéro.

---

<sup>4</sup> Ministère des Transports du Québec, 2014, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1165444.pdf>

**2. Développer le plein potentiel de tous les Montréalais en garantissant une offre de logement accessible, abordable et adaptée, par la conclusion rapide d'un accord fédéral-provincial sur le logement dont les paramètres assureront une réponse aux priorités montréalaises, notamment en matière d'itinérance.**

Les indicateurs énoncés en introduction démontrent combien la performance économique de Montréal est influencée par une multitude de facteurs sociodémographiques. La Ville est, à ce titre, fortement engagée dans le maintien d'une offre de logement diversifiée et de qualité ; elle s'est également fixé d'ambitieux objectifs en matière de logement abordable. À cet égard, l'administration montréalaise a accueilli favorablement les initiatives du gouvernement fédéral en lien avec la Stratégie nationale sur le logement et elle presse les gouvernements fédéral et provincial de convenir rapidement un accord afin que le financement promis se traduise rapidement en projets concrets.

La croissance économique du Canada passe également par une approche inclusive qui permet à tous les citoyens de développer leur plein potentiel, quels que soient leur réalité ou leurs défis particuliers. Dans cet esprit, la Ville de Montréal constate qu'en matière d'itinérance, une diversité d'actions est nécessaire pour répondre à cette problématique complexe, multicausale, et la prévenir. Montréal se félicite que la future Stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance (SCLI) laisse place à cette diversité d'actions. Toutefois, au plan administratif, il sera essentiel que les indicateurs et les processus de suivis soient adaptés. Il serait contreproductif que les indicateurs retenus se limitent aux seules mesures de l'itinérance chronique : il doit y avoir place pour la prévention et pour l'innovation, ce qui commande des évaluations sensibles à ces aspects.

Il importe également d'assurer le développement d'une offre de logements aux personnes très démunies. Bien que la Ville de Montréal salue la création du Fonds de co-investissement en logement abordable, elle souhaite néanmoins rappeler l'importance que les critères de ce Fonds permettent de réaliser une diversité de projets, notamment pour des clientèles exclues du marché, comme les familles nombreuses à faible revenu. Compte tenu des besoins en matière d'itinérance, la Ville de Montréal estime également que la future SCLI doit conserver la capacité de financer les projets d'habitation, et ce, afin d'assurer le maillage du financement immobilier avec celui des interventions qui doivent accompagner ces projets.

**3. Développer des infrastructures vertes, performantes et résilientes en réservant des sommes pour la réhabilitation de terrains à haut potentiel de développement économique à Montréal, pour la création d'un parc national urbain dans le secteur de Pierrefonds-Ouest ainsi qu'afin de rendre possibles les activités hivernales dans le lieu historique du Canal-de-Lachine.**

Les investissements fédéraux prévus en matière d'infrastructures vertes s'inscrivent en parfaite cohérence avec la Stratégie de développement économique 2018-2022 de la Ville de Montréal. La Ville souhaite, en effet, poursuivre sur la voie de l'économie circulaire en investissant massivement pour rendre ses infrastructures résilientes aux aléas climatiques.

La Ville accueille favorablement l'intention des gouvernements fédéral et provincial de réserver des sommes pour la réhabilitation de terrains. Il s'agit d'un enjeu majeur pour Montréal qui doit à la fois composer avec son passé industriel et lutter contre l'étalement urbain. Un financement significatif doit donc être prévu afin de permettre à Montréal de s'attaquer à la réhabilitation et à la décontamination de ses terrains, dont certains, forts stratégiques, comme le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, présentent un fort potentiel de développement économique.

Les inondations printanières de 2017 ont, par ailleurs, démontré à quel point le quotidien des citoyens peut être perturbé par les épisodes climatiques extrêmes. La Ville de Montréal souhaite accroître la protection des milieux naturels qui exercent d'importantes fonctions de régulation. Dans cette perspective, la Ville demande à ce qu'une partie du Fonds de la nature annoncée dans le budget fédéral 2018 permette la création d'un parc national urbain dans le secteur de Pierrefonds-Ouest. En plus d'accomplir des fonctions naturelles essentielles, l'implantation d'un tel parc offrirait un abri à de nombreuses espèces animales et végétales. La création de ce parc vise à renforcer le caractère attractif de la métropole en contribuant concrètement à hausser la qualité de vie des Montréalais.

Soucieuse de contribuer à la diminution des GES et, conséquemment, à la réduction de la dépendance à l'automobile, la Ville de Montréal s'est résolument engagée dans des pratiques exemplaires notamment en matière de transport actif. La pratique du vélo, même durant la période hivernale, a connu un bond remarquable depuis quelques années à Montréal. La piste cyclable du Canal-de-Lachine, déjà très prisée par les cyclistes durant la période estivale, semble bénéficier du même engouement durant la période hivernale. Dans un souci d'équité, et dans le respect de la mission de Parcs Canada, la Ville demande à ce que les infrastructures de ce site puissent demeurer accessibles à la population, notamment aux cyclistes, durant toute l'année. Parcs Canada devrait également assumer les coûts qui y sont associés.

#### **4. Assurer l'essor de l'innovation 5G à Montréal et créer un cadre équitable au niveau fiscal et normatif**

La technologie 5G est essentielle dans l'ère des mégas-données et de l'internet des objets (IdO). Pour Montréal, cette dernière favorisera l'essor de l'écosystème d'innovation et continuera de faire rayonner l'expertise de la métropole en matière d'intelligence artificielle. La Ville souhaite que le gouvernement fédéral soit un partenaire de premier plan pour le déploiement de cette nouvelle technologie, notamment en matière d'interopérabilité.

Par ailleurs, dans le contexte où les réalités commerciales évoluent, la Ville presse le gouvernement fédéral d'agir afin d'assurer un traitement fiscal et normatif équitable pour tous. Les entreprises et les commerces œuvrant dans le même domaine, qu'elles s'insèrent dans l'économie collaborative ou traditionnelle, doivent être encadrés par des règles, normes et politiques qui assurent l'équité du marché.

## **5. Rendre possible l'établissement d'un centre culturel et touristique des Premières Nations (projet DestiNations).**

À l'instar du gouvernement fédéral, la Ville de Montréal est résolument engagée sur la voie de la réconciliation avec les peuples autochtones. Le projet DestiNations, constitue une opportunité de faire rayonner les cultures des premières nations au sein d'un complexe architectural autochtone unique : cette ambassade culturelle sera un phare de la vitalité et du dynamisme autochtone. Ce projet qui ne pourra voir le jour sans le soutien des gouvernements. Une contribution fédérale est attendue.

## **Conclusion**

La croissance économique du Canada est intimement liée au développement économique des municipalités. Les besoins des municipalités doivent être reflétés dans le prochain budget fédéral, car elles sont aux premières loges de l'adaptation des collectivités aux changements climatiques, technologiques et démographiques. Ce budget devra donc soutenir le dynamisme actuel de la métropole du Québec.