



## **MÉMOIRE SUR LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL**

Mémoire présenté par l'IDU Québec

AOÛT 2013

## **Note liminaire**

L'actuelle consultation publique, portant sur le « Projet de Plan de développement de Montréal », se tient dans un contexte bien particulier. Effectivement, bien que ce Plan précise qu'il s'appliquera pour les vingt prochaines années, dans quelques mois à peine, les Montréalais éliront les dirigeants qui auront notamment comme tâche de planifier l'avenir de la métropole, selon la vision qu'ils leur auront présentée.

L'exercice auquel nous avons le plaisir de participer n'en constitue pas moins une opportunité donnée aux acteurs de la société civile montréalaise et à sa population de se prononcer sur leur vision de la métropole et sur les actions à entreprendre pour en assurer la fonctionnalité, la compétitivité et l'attractivité.

Il faut que les Montréalais, et les « montréalistes », se serrent les coudes pour se rebâtir une confiance et une fierté commune renouvelées.

Il est également temps que les Québécois redeviennent fiers de leur seule métropole internationale, qui demeure le principal moteur de la croissance et de la prospérité du Québec.

L'Institut de développement urbain du Québec (l'IDU Québec) se présente devant l'Office de consultation publique de Montréal en tant qu'organisation qui croit profondément en Montréal, en ses multiples atouts et en son potentiel de croissance exceptionnel. L'IDU contribue activement, à sa manière, au développement de Montréal et compte bien poursuivre cette contribution dans les années à suivre. Nous nous présentons en quelque sorte en tant qu'amoureux pragmatiques de Montréal.

L'institut de développement urbain regroupe la plupart des propriétaires, gestionnaires et promoteurs immobiliers de Montréal œuvrant principalement dans les secteurs des immeubles commerciaux, à bureaux, industriels et multirésidentiels. Se greffent à ces entreprises les professionnels de l'immobilier : courtiers, financiers, évaluateurs, architectes, urbanistes, avocats et fiscalistes. Les membres de l'IDU Québec gèrent et possèdent un portefeuille avoisinant les 30 milliards de dollars, dont 20 milliards à Montréal seulement.

« En tant que porte-parole de l'industrie immobilière québécoise, l'IDU Québec a pour mission de favoriser le développement économique du secteur immobilier, de promouvoir les intérêts de ses membres, d'assurer des politiques efficaces, ainsi que de maintenir de bonnes relations avec les membres, les instances gouvernementales et la communauté. »

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Note liminaire.....</b>	<b>2</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>1 - Pour une ville fonctionnelle et compétitive .....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 - Pour une ville fonctionnelle .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2 - Pour une ville compétitive .....</b>	<b>10</b>
<b>2 - Pour une ville attractive et prospère .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 - Pour une ville attractive.....</b>	<b>14</b>
<b>2.2 - Pour une ville prospère.....</b>	<b>15</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>18</b>

## Introduction

L'article 91 de la Charte de la Ville de Montréal prévoit: « La ville doit élaborer un plan relatif au développement de son territoire qui prévoit notamment les objectifs poursuivis par la ville en matière d'environnement, de transport et de développement communautaire, culturel, économique et social. » Le Plan de développement de Montréal détermine la vision et les enjeux de développement sur un horizon de 20 ans et doit faire l'objet d'une révision tous les cinq ans.

L'approche préconisée par la Charte relativement au Plan de développement de Montréal se veut donc intégrée. Nous croyons que cette cohérence des différents domaines de l'activité montréalaise devrait surtout s'appliquer dans les interventions des différents acteurs de la métropole, et pas seulement dans un ixième document de planification.

Cette cohérence est, selon nous, plus tributaire d'un leadership mobilisateur que de nouveaux changements qui pourraient être apportés aux structures administratives ou politiques de la Ville. Après la fusion, les défusions et les réorganisations, le temps est venu pour la Ville de mettre de côté, pour un temps, ces débats de structures et, pour ses dirigeants et gestionnaires, de se mobiliser vers la réalisation de projets et l'atteinte d'objectifs communs et clairement établis. Bien que l'organisation administrative et politique du Grand Montréal soit à revoir de fond en comble<sup>1</sup>, nous croyons qu'il est possible, et souhaitable, à l'intérieur du cadre actuel, de rendre la Ville plus efficace.

S'il y a bien quelque chose que nous pouvons retenir des expériences passées de Montréal, c'est que lorsque les administrations publiques, la société civile et la population convergent dans leur volonté et leurs efforts dans la réalisation de projets porteurs et l'atteinte d'objectifs ambitieux, rien ne leur résiste.

On peut évidemment se rappeler que c'est le dynamisme de Montréal qui a été au cœur de la Révolution tranquille québécoise, notamment par la tenue de l'Exposition universelle et des Jeux olympiques. Les années récentes ont également vu le génie montréalais à l'œuvre alors que des projets suscitaient l'adhésion de l'ensemble des acteurs montréalais.

---

<sup>1</sup> Rappelons que, dans le Grand Montréal, on trouve la CMM, 14 MRC, 82 municipalités, un conseil d'agglomération à Montréal et un à Longueuil; et à Montréal: le comité exécutif, le conseil municipal, les 19 conseils d'arrondissement. Au niveau du gouvernement du Québec, le Grand Montréal regroupe 5 régions administratives, dont 3 sont en partie à l'extérieur du Grand Montréal (Laurentides, Lanaudière et Montérégie).

Le Quartier international de Montréal fut un de ces projets porteurs. Financé grâce à la contribution des gouvernements du Canada et du Québec, de la Ville de Montréal, de grandes sociétés montréalaises et québécoises et des propriétaires riverains, ce projet de requalification a doté Montréal d'un centre d'affaires attrayant et dynamique. De surcroît, il est devenu un véritable flambeau québécois à l'étranger de l'expertise montréalaise en gestion de grands projets de développement urbain.

Le Quartier des spectacles, bien qu'ayant connu des débuts ardu, a pris sa lancée il y a cinq ans et a permis une mise en valeur exceptionnelle de la culture québécoise sous toutes ses formes. Encore une fois, ce projet urbain a ajouté de la valeur aux actifs collectifs et a soutenu la croissance de plusieurs entreprises – dont plusieurs joyaux – du domaine des arts et de la culture. L'expérience urbaine du visiteur, du travailleur et du résident s'est également grandement améliorée. Le Quartier des spectacles est aujourd'hui un lieu invitant et vivant.

Sans le leadership de la Ville de Montréal, ces projets n'auraient pu voir le jour. Voilà le type d'intervention qui devrait être au cœur des activités du service de développement économique de la Ville de Montréal.

Aux deux extrémités du centre-ville, deux mégaprojets font s'ériger des institutions de calibre international dans le domaine de la santé et, plus largement, des sciences de la vie. Jonctions de centres de recherche colossaux et de la consolidation d'expertises médicales à la fine pointe des connaissances et des technologies mondiales, le CUSM et le CHUM sont appelés à devenir les vaisseaux amiraux du domaine des sciences de la vie du Québec en entier ainsi qu'au Canada, du moins dans certains domaines. Il a fallu la volonté et le leadership d'acteurs montréalais pour que se réalisent ces deux projets. Maintenant que ces deux projets sont en voie de réalisation, il est de la responsabilité de la Ville de s'assurer qu'ils procureront aux Montréalais un maximum de retombées économiques.

Ce leadership montréalais doit également se manifester à l'échelle métropolitaine. Le maire de la Ville de Montréal est le président de la Communauté métropolitaine de Montréal (la CMM), il doit donc prendre appui sur cette position pour défendre et promouvoir les intérêts de la ville centre. La Ville de Montréal compte pour la moitié de sa population et pour plus de 80 % de son

activité économique<sup>2</sup>. L'économie métropolitaine est fortement intégrée; ses principales infrastructures de transport sont interreliées, ses pôles économiques sont régionaux et elle partage un même cœur : le centre-ville de Montréal.

Or, le conseil d'agglomération, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les municipalités, les sociétés et organismes de transport devaient, en 2011, selon leurs champs de compétence, produire des plans directeurs d'urbanisme, des plans stratégiques de transport, avec un horizon de 10 ans. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est à produire un plan de mobilité durable pour la région de Montréal. La loi 58 demande à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'adopter un plan métropolitain d'aménagement et de développement incorporant les orientations des politiques gouvernementales en matière d'environnement, de développement durable, de transport et d'aménagement du territoire. Ce plan a été adopté en décembre 2011 et est entré en vigueur en mars 2012. Il y a là un défi de cohérence majeur.

Sur le plan économique s'ajoute l'intervention d'une multitude de joueurs dans le développement économique (Montréal International, les CLD, la CRÉ, etc.). Encore une fois, le leadership de la Ville est nécessaire pour fédérer ces organisations derrière de grands objectifs communs.

Montréal constitue la première vitrine internationale dont est doté le Québec pour se mettre en valeur face au monde. C'est Montréal qui accueille, et de loin, le plus grand nombre d'immigrants, de touristes et d'étudiants étrangers. La région est également le lieu de résidence de la moitié de la population québécoise, et près du tiers des Québécois habitent la ville de Montréal. Le leadership montréalais doit également viser une plus grande reconnaissance et des investissements conséquents de la part du gouvernement du Québec.

Mais cet énoncé s'applique aussi à l'implication financière du gouvernement fédéral dans la relance de Montréal. Montréal est après tout la seule métropole internationale francophone du Canada et constitue certainement sa meilleure porte d'entrée vers le continent européen, au moment où se négocie le plus important traité de libre-échange pour le Canada depuis l'ALÉNA. Nous avons la perception que Montréal ne constitue pas un enjeu important à Ottawa, et cela nous préoccupe grandement. Montréal a besoin, au niveau fédéral comme au niveau provincial d'ailleurs, d'un porteur politique fort.

---

<sup>2</sup> *Le PIB du Grand Montréal pour 2010 se situe à environ 126 G\$, alors que celui de Montréal, agglomération, se situe à 104 G\$.*

## **1 – Pour une ville fonctionnelle et compétitive**

### 1.1 Pour une ville fonctionnelle

Pour maintenir l'activité économique urbaine, les infrastructures fondamentales doivent être fonctionnelles. Les réseaux d'égout et d'aqueduc, les infrastructures routières et la voirie ainsi que les systèmes de transport en commun doivent assurer un service fiable, de qualité et sécuritaire pour l'ensemble des Montréalais, et ce, en tout temps.

Une large part des infrastructures urbaines de Montréal ont été construites à l'époque du baby-boom québécois, dans les années 50 et 60. La désuétude normale ainsi qu'un certain laxisme des pouvoirs publics dans les années 80 et 90 ont engendré un dur réveil au tournant du millénaire.

À ce moment, concernant les réseaux souterrains, un plan de réinvestissement ambitieux a été lancé par la Ville de Montréal. La cadence ne doit pas ralentir, au contraire, la Ville doit trouver les moyens de l'accélérer.

Au chapitre de la voirie et du réseau routier, des défis immenses demeurent. L'entretien de l'actif existant n'est pas à la hauteur de son maintien. Plusieurs artères majeures de Montréal doivent faire l'objet de réparations de tout ordre pour en assurer la fluidité et parfois même la praticabilité.

Nous sommes conscients qu'il n'est pas séduisant, électoralement parlant, de parler d'égouts et d'aqueducs, mais ces réseaux sont fondamentaux pour soutenir la prospérité et la croissance de Montréal. Dans un contexte de ressources financières limitées, on se doit d'être responsable et d'accorder l'attention requise à ces réseaux.

Par ailleurs, si le problème est sérieux et que nous devons nous y attaquer résolument, il n'est pas propre à Montréal; plusieurs autres grandes villes nord-américaines connaissent les mêmes défis.

Au chapitre du transport en commun, le défi d'une mobilité durable est entier. Les réseaux de la STM, autobus et métro, ainsi que les trains de banlieue, peinent à fournir à la demande et doivent parfois conjuguer avec de graves problèmes de fiabilité. De son côté, le système routier est pleinement congestionné. Les coûts de la congestion s'élevèrent, selon les plus récentes estimations, à plus de 1,5 milliard de dollars par année (CCMM ; 2012). Cela constitue une perte économique nette pour Montréal.

Pour remédier à la situation, les besoins sont colossaux. La Communauté métropolitaine de Montréal a chiffré les besoins financiers des organisations de transport œuvrant sur son territoire à l'horizon 2020. Pour le seul maintien des actifs, les besoins sont chiffrés à 10,3 milliards de dollars pour 2010-2020, plus d'un milliard par an. La majeure partie des besoins va au renouvellement prévu des voitures de métro. Quant aux projets de développement dans la grande région de Montréal, leur estimation s'élève à quelque 12,6 milliards de dollars sur 10 ans.

Parallèlement, le montant prévu des investissements du gouvernement du Québec dans le transport collectif sera passé de 980 millions de dollars en 2011 à 397 millions de dollars en 2014-2015. Le principal fonds destiné au financement des infrastructures de transport, routier comme collectif, le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) sera déficitaire à partir de 2013-2014<sup>3</sup>.

Cette réalité appelle une priorisation des investissements dans le maintien des actifs routiers et de transports en commun actuels. Il est temps de cesser de faire miroiter des mégaprojets d'infrastructures qui ne verront pas le jour parce que nous n'avons pas les moyens de les financer (rallongement des lignes du métro, construction d'un tramway, construction d'un SLR). Une attitude et un discours plus pragmatiques et plus réalistes participeront à contrer le cynisme et la perte de confiance des citoyens envers les dirigeants. Montréal doit être prête à se dire la vérité à elle-même. Par ailleurs, nous croyons que les investissements devraient être priorisés en fonction d'une évaluation coûts-bénéfices rigoureuse. Au nombre des critères devraient notamment se trouver : le nombre d'usagers touchés, l'impact sur le transfert modal, la desserte des pôles d'emplois existants, le nombre d'entreprises desservies.

---

<sup>3</sup> Les données des deux paragraphes traitant des investissements en transport en commun dans la région métropolitaine proviennent des analyses produites par l'organisation Transit, notamment dans le document : « Artères bloquées, Quand le sous-financement des transports en commun menace l'économie du Québec. »

Cela dit, de nouvelles sources de financement méritent également d’être identifiées afin de remplir une plus grande part des besoins et d’améliorer la productivité et la compétitivité de l’économie montréalaise. Les revenus tirés de la taxe sur l’essence pourraient par exemple être augmentés et exclusivement consacrés à financer les transports en commun.

La création de péages régionaux a également été avancée publiquement au cours des dernières années. Ces postes de péage seraient installés à l’entrée des ponts vers l’île de Montréal. Si les automobilistes contribuent à hauteur de 1 dollar par passage, cela amènerait 400 millions de dollars annuellement dans les coffres<sup>4</sup>. Toutefois, nous ne sommes pas favorables à cette mesure, car elle créerait un frein à la vitalité du centre-ville et à la santé du commerce de détail et de son nouveau Quartier des spectacles. En effet, cette taxe déguisée pourrait décourager les résidents des périphéries à se rendre au centre-ville. Déjà que la taxe sur les stationnements applicable au centre-ville de Montréal constitue un tel élément négatif pour le centre-ville, il serait inacceptable d’en rajouter.

## 1.2 Pour une ville compétitive

Montréal ne performe pas à la hauteur de ses capacités. Elle souffre la comparaison avec les grandes villes du Canada, ayant connu une croissance annuelle moyenne de son PIB inférieure à la moyenne canadienne au cours des dernières décennies (CBOC ; 2012)<sup>5</sup>; elle souffre la comparaison sur le continent, se classant au vingt-huitième rang sur les trente métropoles nord-américaines de plus de deux millions d’habitants au chapitre du PIB par habitant (CMM ; 2010). Montréal n’est actuellement pas le moteur économique qu’elle devrait être pour le Québec et le Canada.

Nous croyons, parce que nous le voyons tous les jours, que la croissance économique repose essentiellement sur les épaules des créateurs de richesse, entrepreneurs et commerçants qui produisent, échangent et vendent produits et services, ici et ailleurs, et qui font travailler les Montréalais, ici et ailleurs.

Pour que Montréal réalise le rattrapage économique qui lui est nécessaire afin de générer la richesse qui pourra être réinvestie sur son territoire, elle doit soutenir et faciliter la vie de ceux et celles qui la propulsent. Une fiscalité trop lourde nuit à la capacité des entreprises de se développer et diminue la capacité d’attirer à Montréal de nouveaux investisseurs.

---

<sup>4</sup> David Hanna, professeurs en études urbaines à l’Université du Québec à Montréal calculait pour sa part qu’un péage de 2 \$ à l’entrée de chacun des 22 ponts dans la région de Montréal permettrait de dégager 822 millions \$ par année.

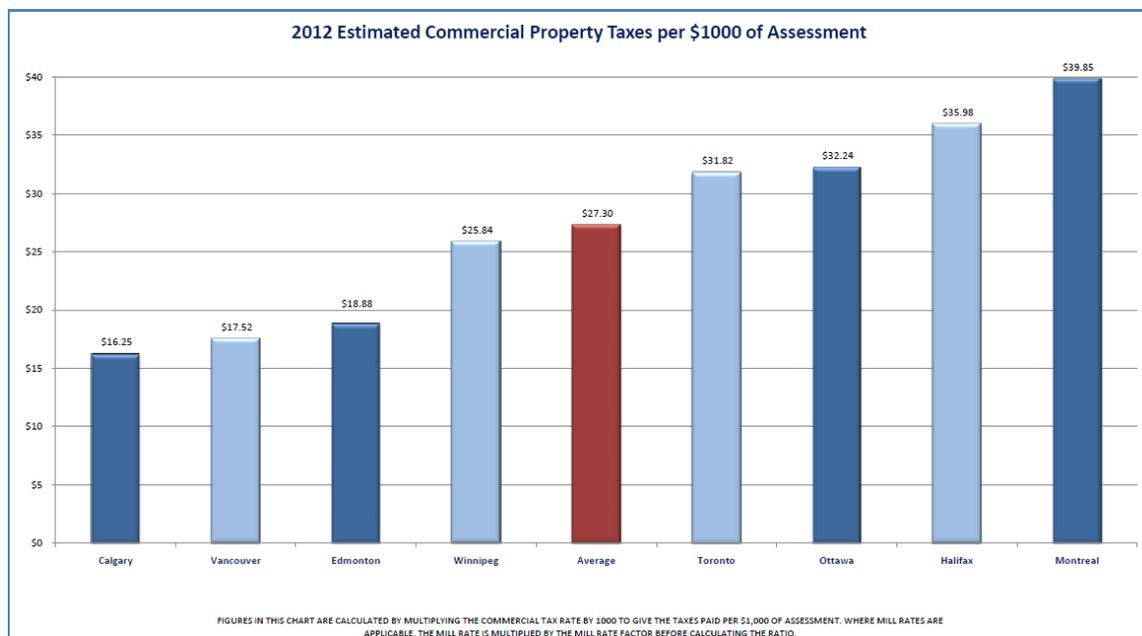
<sup>5</sup> Mario Lefebvre, directeur du Centre des études municipales du CBOC, précisait dans un communiqué : « De 1987 à 2011, la croissance économique annuelle moyenne de la RMR de Montréal n’a été que de 1,8 p. 100, comparativement à 2,4 p. 100 pour l’ensemble du Canada. »

La Ville de Montréal doit d'abord faciliter la vie des investisseurs qui souhaitent réaliser des projets de développement. Le processus d'approbation des projets immobiliers mérite d'être revu afin de s'assurer que des réponses soient données plus rapidement aux promoteurs. Dans plusieurs villes nord-américaines, des processus accélérés (*fast track*) ont été mis en place par exemple pour les projets immobiliers visant une certification Leed, ou étant situés dans une zone à revitaliser.

Il ne s'agit pas ici de réduire les exigences légitimes ni de rendre le processus moins rigoureux, mais bien de s'assurer que ce processus devienne plus efficace et, surtout, plus cohérent.

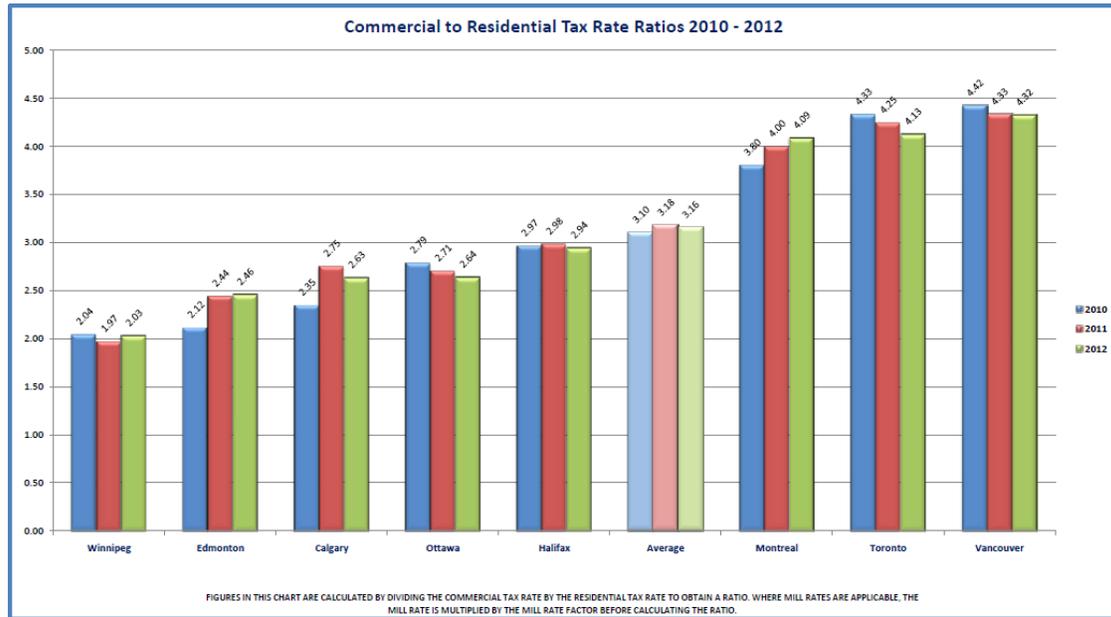
La Ville de Montréal doit éviter de nuire à ses créateurs de richesse, notamment dans l'application de sa fiscalité foncière.

Or, au sein des grandes villes canadiennes, c'est à Montréal que l'on trouve le fardeau fiscal le plus élevé dans le secteur non résidentiel, comme l'indique le tableau suivant<sup>6</sup> :

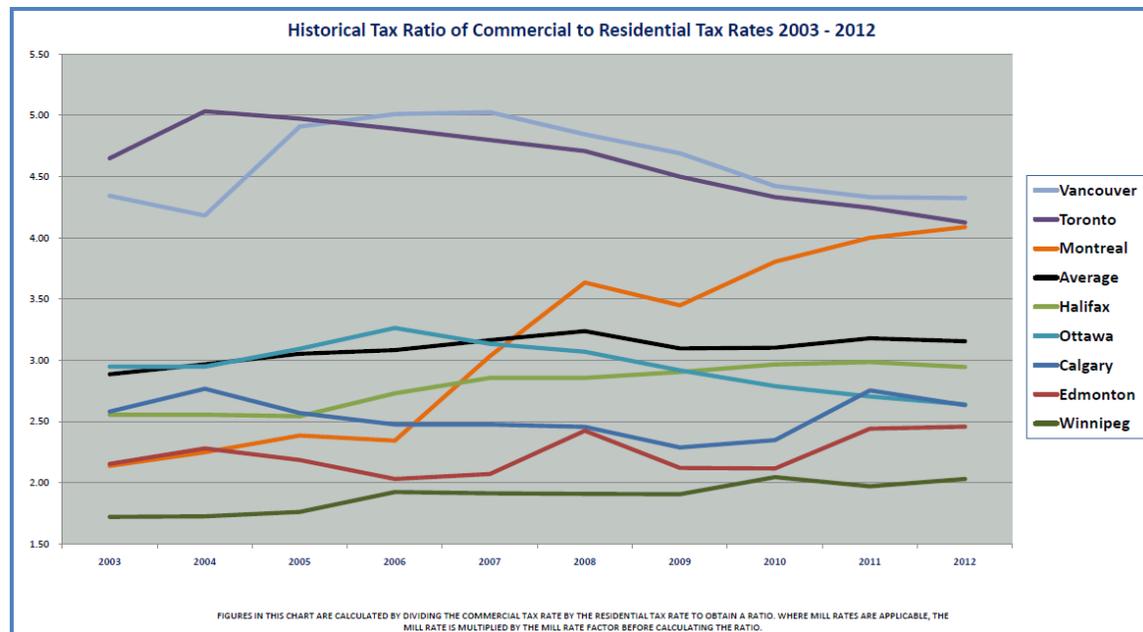


<sup>6</sup> Les trois tableaux suivants sont tirés de l'étude "2012 Property Tax Rate Analysis", produite par Altus pour le compte de RealPac (Real Property Association of Canada).

Qui plus est, depuis quelques années, il semble s'effectuer un transfert progressif du fardeau fiscal du secteur résidentiel vers le secteur non résidentiel, comme le démontre cet autre tableau. Fait à noter, Montréal est la grande ville canadienne ayant vu son ratio taxes non résidentielles/taxes résidentielles augmenter le plus de 2010 à 2012.



Cette tendance n'est pas d'hier et s'accroît au cours de la dernière décennie :



L'alourdissement de la fiscalité non résidentielle nuit à la compétitivité de Montréal sur la scène canadienne, mais également face à ses villes voisines. Montréal, par ses décisions fiscales récentes, semble vouloir démontrer qu'elle ne souhaite pas soutenir la croissance des entreprises situées sur son territoire.

En outre, il s'est ajouté récemment une surtaxe pour les entreprises montréalaises, soit la taxe sur les stationnements. L'effet concret de cette nouvelle taxe ne fera que rendre plus coûteux le fait de magasiner, de consommer ou de faire affaire à Montréal plutôt qu'en banlieue. Le déplacement de ces activités économiques vers la périphérie ne fera qu'affaiblir des entreprises montréalaises.

L'IDU Québec reconnaît les besoins financiers importants de la Ville pour remplir ses obligations. On a qu'à penser au déficit monstre de ses régimes de retraite. Le récent rapport D'Amours nous rappelle éloquemment que des solutions devront être mises en œuvre pour combler ces déficits sans miner la capacité de Montréal de continuer à se développer. L'IDU Québec croit également que ses revenus doivent être diversifiés considérablement.

La diversification des sources de revenus des villes québécoises est un enjeu important pour l'IDU Québec, sur lequel nous travaillons depuis plusieurs années. Dans ses demandes au gouvernement du Québec allant en ce sens, la Ville de Montréal aura en l'IDU Québec un partenaire indéfectible.

Le report des négociations entre le gouvernement du Québec et les villes québécoises visant l'adoption d'un nouveau pacte fiscal constitue une opportunité à ne pas manquer pour la prochaine équipe qui dirigera Montréal. En plus de se joindre aux villes du Québec, entre autres dans le cadre de l'Union des municipalités du Québec, nous croyons que le prochain premier magistrat de Montréal devra prendre les devants afin que Montréal assume un leadership qui lui revient naturellement, étant donné qu'elle sera la première bénéficiaire, ou la première victime, des contours de ce futur cadre financier et fiscal qui indiqueront aux grandes villes du Québec les moyens dont elles disposeront pour faire face à leurs multiples obligations.

## 2 – Pour une ville attractive et prospère

### 2.1 - Pour une ville attractive

Montréal possède déjà de multiples atouts, il ne faut pas l'oublier. Possédant une des économies les plus diversifiées au Canada, Montréal abrite également des industries de pointe qui performant et rayonnent, dont les TIC, l'aérospatiale et les sciences de la vie. Montréal est une des villes les plus sécuritaires du continent, elle est tolérante et ouverte. Des dizaines de langues s'y côtoient, elle est le lieu de rencontre de deux grandes civilisations de notre temps, l'anglaise et la française. Montréal est éclectique et dynamique. De multiples événements culturels et sportifs l'animent et l'enrichissent. Toute cette activité, toute cette énergie, elle provient des Montréalais eux-mêmes.

Par ailleurs, il faut le constater, la population de Montréal croît à un rythme relativement lent. Depuis les vingt dernières années, sa croissance annuelle moyenne se situait aux alentours de 7 000 personnes<sup>7</sup>. La population de Montréal vieillit : un Montréalais sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2031 (par rapport à un sur six en 2006)<sup>8</sup>.

Comme le rappelle par ailleurs la Ville dans son Plan :

« Montréal connaît depuis quelques décennies un déficit migratoire au profit de sa banlieue immédiate, en raison notamment du départ des ménages avec enfants de la classe moyenne. Malgré ce constat, l'île de Montréal réunit un très grand nombre de ménages avec enfants, près de 250 000, ce qui représente la moitié de toutes les familles de la région métropolitaine, soit l'équivalent de son poids démographique régional. Certains quartiers montréalais enregistrent même une croissance des familles avec enfants.<sup>9</sup> »

Montréal s'est construite par l'immigration : un Montréalais sur trois est né à l'extérieur du Canada, et environ 70 % des immigrants au Québec s'établissent à Montréal. En fait, la croissance démographique de Montréal, comme celle du Québec, dépend de l'immigration. Sans l'apport annuel de dizaines de milliers de personnes qui viennent nous rejoindre ici, Montréal et le Québec vivraient un déclin démographique.

Si la principale force de Montréal réside dans sa population, sa croissance dépendra de notre capacité à attirer plus de personnes, plus de ménages et plus de familles à s'y établir pour y grandir et prospérer. Montréal doit être encore plus accueillante, encore plus accessible, encore

---

<sup>7</sup> *Tableau de bord de Montréal de la CCMM* : <http://www.tableaubordmontreal.com/analyseco.fr.html?mode=print>

<sup>8</sup> *Plan de développement de Montréal*, p. 17

<sup>9</sup> *Ibid*, p. 17

plus abordable pour les jeunes ménages. La ville est très exigeante envers ses promoteurs (inclusion de logements sociaux, respect du patrimoine, développement durable, etc.). Si toutes ces exigences se défendent prises individuellement, mises ensemble elles ont un impact direct sur les prix de vente des unités construites, ce qui réduit d'autant l'accessibilité du marché montréalais aux jeunes ménages. Un délicat équilibre est ici à retrouver.

La Ville doit aussi mieux intégrer socialement et économiquement les milliers d'immigrants qui y atterrissent annuellement. En fonction de ses moyens réglementaires et financiers, la Ville de Montréal devrait selon nous être plus agressive dans l'attraction d'une plus large population sur son territoire. Cela passe en partie par des programmes d'accès à la propriété plus efficaces, cela passe aussi par une intervention plus vigoureuse dans le domaine de l'immigration. Sur ce dernier point, nous sommes pleinement conscients que le gouvernement du Québec possède l'essentiel des moyens et des leviers liés à l'intégration socio-économique des immigrants. Cette question, unique à Montréal, devrait pouvoir faire l'objet de discussions avec Québec dans le cadre de la négociation du prochain pacte fiscal.

## 2.2 Pour une ville prospère

Montréal a par contre des leviers bien concrets pour améliorer l'expérience urbaine qu'elle offre à ses résidents comme à ses millions de visiteurs : la qualité de son aménagement urbain. On parle ici de mobilier urbain, de liens cyclables, de parcs, de verdissement des rues, ruelles et trottoirs, d'art public, entre autres choses.

Chaque année, la Ville investit déjà des sommes importantes en aménagement urbain. Nous lui soumettons qu'elle devrait prioriser ces investissements dans les zones où la demande est la plus forte. Les Montréalais, nouveaux ou anciens, votent quotidiennement avec leur bagage et leur portefeuille. En concentrant ses investissements et ses interventions dans les zones où plusieurs projets se développent, elle produit un effet de levier en matière d'aménagement urbain, pour le bien des nouveaux résidents, mais également des anciens. Cette façon de faire permet de créer de nouveaux lieux qui seront encore plus attractifs pour les résidents, et pour les investisseurs.

Un autre moyen est à la disposition de la Ville de Montréal pour embellir le quotidien des Montréalais et de ses 8,5 millions de visiteurs annuels. Il s'agit de l'art public. Les œuvres d'art

public ajoutent à la ville comme elles ajoutent à leur environnement immédiat, à commencer par l'édifice qui les intègre.

Lorsqu'elles s'insèrent bien dans l'environnement urbain, les œuvres d'art public deviennent un élément reconnaissable du paysage et participent à l'identité d'une ville, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance de sa population. Grâce à leur esthétique et à leur style, ces œuvres artistiques deviennent des marques de distinction pour une ville. Nous pouvons citer en exemple La Joute, œuvre phare de Jean-Claude Riopelle, qui est maintenant véritablement mise en valeur au cœur du Quartier international de Montréal. Dans un contexte où la compétitivité entre les villes et la mondialisation s'expriment sur des critères de créativité, l'art devient une composante majeure du développement urbain.

D'autre part, les grands projets de développement urbain constituent de puissants effets de levier pour l'économie de Montréal, de sa région et du Québec en entier. En plus de faire travailler des milliers de personnes durant leurs travaux de réalisation, ces projets transforment, pour le mieux, la ville. Ses résidents en retirent des bénéfices directs par la richesse foncière créée, l'activité économique générée et le legs urbain laissé. Ces grands projets contribuent fortement à nourrir la notoriété internationale de Montréal et son attractivité. Au nombre des grands projets urbains qui ont façonné Montréal, nommons le métro de Montréal, le Parc des Îles, le Parc olympique, la relance du Vieux-Port et du Vieux-Montréal, le Quartier international de Montréal, le Quartier des spectacles.

La Ville de Montréal doit, dans sa situation économique actuelle et à l'aube de son 375<sup>e</sup> anniversaire, finaliser les projets entrepris et lancer de grands projets de développement urbain. Elle doit surtout prioriser ses investissements dans quelques projets les plus porteurs, plutôt que de disséminer dans des dizaines de projets des sommes insuffisantes pour impacter réellement le tissu économique et urbain.

Au nombre des projets à finaliser, l'échangeur Dorval. Et des projets à lancer, la réalisation d'une desserte efficace entre l'aéroport international de Montréal et son centre-ville. Cet aéroport constitue notre première vitrine d'accueil international. Des millions de visiteurs, investisseurs, nouveaux arrivants et touristes ont comme première impression de Montréal la laideur et l'inefficacité. Il est temps d'y remédier.

Par ailleurs, en plein cœur de Montréal, un grand projet de requalification urbaine a transformé le centre-ville : le Quartier des spectacles. La phase 1 de ce projet visant à mettre en valeur l'offre culturelle montréalaise dans une zone concentrant les plus belles scènes intérieures, et maintenant extérieures, a été un grand succès. Mais le travail est inachevé. La phase 2 du Quartier des spectacles mérite d'être achevée rapidement, afin de continuer à faire croître Montréal en tant que métropole culturelle d'envergure internationale.

Les plus importants investissements publics réalisés au cours de la dernière décennie à Montréal l'ont été dans la réalisation du CUSM et du CHUM. Ces deux mégahôpitaux sont appelés à transformer de manière importante tant l'offre de soins aux Québécois que la recherche et son rayonnement dans une économie du savoir. La grappe économique des sciences de la vie est déjà un moteur important de création de richesse et de rayonnement. La Ville de Montréal doit absolument s'assurer de profiter pleinement de la réalisation de ces mégaprojets immobiliers dans une perspective de développement urbain. Si de nouveaux quartiers d'affaires et résidentiels sont créés dans l'environnement de ces deux plus grands hôpitaux du Québec, la Ville de Montréal et ses contribuables en sortiront gagnants.

Lieu de fondation de Montréal, le Havre de Montréal porte un potentiel de développement impressionnant. La réfection de l'autoroute Bonaventure, pour en faire un grand boulevard urbain, libérera des espaces de développement qui permettront la requalification de ses abords. Le projet Griffintown, bien qu'ayant connu des difficultés, est bien implanté et est appelé à continuer à se développer. Le projet de Quartier de l'innovation, porté par deux grandes institutions académiques montréalaises, l'École des technologies supérieures et l'Université McGill, est également prometteur pour permettre au centre-ville de Montréal d'avoir un nouveau pôle d'activité, dans la seule zone permettant son expansion. Surtout, le projet du Havre de Montréal vise à redonner aux Montréalais l'accès à l'eau, alors qu'ils vivent sur une île.

## Conclusion

Étant donné le contexte dans lequel cette consultation se tient, et son objet, l'IDU Québec a cru bon de profiter de l'opportunité offerte par l'Office de consultation publique de Montréal pour présenter, au nom de ses membres qui gèrent plus de 20 milliards d'actifs immobiliers à Montréal, sa vision du développement de Montréal.

Le Plan déposé par la ville a le mérite de susciter une réflexion sur ce que nous souhaitons pour cette ville que nous chérissons tant. Mais il possède certaines lacunes, sans objectifs chiffrés ni véritable cadre financier, sans véritable priorisation non plus. Il devrait surtout être l'impulsion par laquelle les élus et la population, de Montréal et du Québec en entier, se donnent comme objectif que Montréal redevienne la « grande métropole » qu'elle a longtemps été.

Le défi de la cohérence, malgré le libellé de l'article 91 de la Charte qui annonce ce souhait, demeure entier à Montréal. La cohérence entre les plans ainsi que la cohérence entre les villes de la région font défaut dans plusieurs domaines. Le prochain premier magistrat de Montréal devra faire preuve d'un grand leadership pour donner une direction claire à tous ces intervenants. Il aura notre appui dans cette entreprise. Inutile de mentionner que la seule critique de la lourdeur de la gouvernance en place ne règle rien; il est temps de l'accepter (du moins pour le moment) et de passer à l'action.

Montréal, pour s'enrichir, doit pouvoir compter sur ceux et celles qui créent cette richesse. Ce sont les entreprises privées et leurs travailleurs. Ces derniers occupent des espaces immobiliers pour vaquer à leurs occupations économiques : commerce, industriel ou bureau. La fiscalité foncière leur est indirectement imposée, et le fardeau fiscal montréalais est le plus élevé des grandes villes canadiennes. Cette situation mérite d'être redressée. La diversification des revenus municipaux est la seule solution, et le pacte fiscal doit donc être un succès et non un vœu pieux.

Nous souhaitons également souligner la contribution exceptionnelle de milliers de travailleurs municipaux qui œuvrent ardemment à créer l'environnement adéquat pour recevoir ces nouveaux résidents et ces nouveaux investisseurs. Nous leur soumettons que la Ville de Montréal devrait concentrer ses efforts dans les domaines d'intervention dans lesquels elle possède les leviers financiers et réglementaires, ainsi que l'autorité politique pour mener à bien ses projets.

Finalement, la ville doit devenir plus attractive, plus belle et plus prospère. L'attraction de la population doit devenir le premier objectif et les moyens doivent être déployés pour l'atteindre. L'aménagement urbain doit mieux s'appuyer sur la demande, et l'art public mérite de faire l'objet d'une attention toute particulière. Montréal a besoin de projets structurants pour nourrir sa croissance, elle doit les prioriser pour en assurer la réalisation, les ressources des corps publics étant limitées pour les financer.

La prochaine équipe qui dirigera Montréal, avec à sa tête un nouveau premier magistrat, aura une belle opportunité pour insuffler un dynamisme renouvelé aux Montréalais.

Cette équipe trouvera en l'IDU Québec un partenaire de premier plan pour soutenir le développement économique de Montréal. Nous y croyons fermement.