



**Communauté métropolitaine
de Montréal**

**« Réussir le développement de la
Communauté métropolitaine de Montréal »**

**Notes pour une allocution du président de
la Communauté métropolitaine de Montréal**

Monsieur Gérald Tremblay

**à l'occasion du
Colloque des élus 2003**

Jeudi 9 octobre 2003

Seul le discours prononcé fait foi.

Mesdames, messieurs,

Ceux qui me connaissent savent que je me définis d'abord et avant tout comme un acteur du changement. C'est pour ce motif que je suis entré en politique. Et c'est toujours ce qui me motive aujourd'hui, deux ans après mon élection à la mairie de Montréal et comme président de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Aujourd'hui, je crois, plus que jamais, que la région métropolitaine est prête à prendre réellement son envol afin d'être plus compétitive et de faire face à la concurrence mondiale. Il est temps que nous passions à l'action parce que cela fait trop longtemps que notre région métropolitaine est négligée.

L'avenir du Québec et du Canada passe par le succès de toutes nos villes et de nos régions métropolitaines. Parce que c'est dans les villes et dans ces régions que les gens vivent, se côtoient, échangent, développent ensemble des projets et des idées qui contribuent à la richesse des nations.

La région métropolitaine de Montréal ne peut plus attendre. Nous devons nous donner les moyens de nos ambitions.

Ainsi :

- Est-il encore acceptable que la région métropolitaine ne soit pas reconnue à sa juste valeur comme le moteur économique et culturel du Québec tout entier quand on sait qu'en 2002, nous représentions :
 - 47,6 % de la population du Québec ;
 - 49,2 % de l'emploi ;
 - 49,5 % du PIB québécois ;
 - Et donc, la source de la moitié des revenus autonomes du gouvernement; ($\pm 22,5$ des 45 MM\$ de revenus autonomes en 2003-2004)
 - 53,4 % des dépenses d'immobilisations privées ;
 - 73,4 % du capital de risque investi au Québec ;
 - 46,3 % des livraisons manufacturières ?

- Est-il encore acceptable pour une région comme Montréal de vivre, année après année, avec une incapacité chronique de financer adéquatement le transport en commun quand on sait que Calgary, Edmonton et la région de Vancouver ont déjà surmonté ce problème avec l'aide de leur gouvernement provincial ?
- Est-il encore acceptable pour une région comme Montréal de ne pas avoir un réseau artériel autoroutier bouclé avec le prolongement de l'autoroute 30 qu'on discute et qu'on nous promet depuis maintenant trois décennies ?
- Est-il encore acceptable qu'on assiste en matière de développement économique à un enchevêtrement des structures et à une duplication des mandats ce qui a notamment pour effet d'encourager des rivalités improductives ?
- Est-il encore acceptable de continuer à planifier notre aménagement du territoire de façon isolée, sans coordination et sans cohérence ?
- Est-il encore acceptable qu'on hésite à prendre le virage du développement durable en protégeant nos zones agricoles, nos boisés, nos espaces verts et en adoptant une gestion responsable de nos déchets ?
- Est-il encore acceptable qu'on ne puisse collectivement financer adéquatement le logement social quand on sait que les besoins se chiffrent à 10 000 unités pour les cinq prochaines années ?
- Et finalement, est-il encore acceptable que les nouveaux revenus découlant de la croissance économique de la région échappent toujours aux municipalités qui partagent le champ foncier, avec le réseau scolaire, pour assurer le financement de leurs activités ?

À toutes ces interrogations, j'ai une première réponse. Il est effectivement inacceptable qu'on ne puisse réunir ces conditions gagnantes pour bâtir une Communauté métropolitaine de Montréal forte et compétitive.

Je dis aussi que les solutions se trouvent du côté de la CMM. J'en veux notamment pour preuve la Vision 2025 adoptée récemment par la Communauté qui offre une série de propositions articulées aux grands questionnements qui concernent l'avenir de l'agglomération.

Une Vision qu'il faut s'approprier

Le 18 septembre dernier, le conseil de la Communauté adoptait sa vision stratégique. Il faut s'approprier cette vision rapidement parce qu'elle définit ce que pourrait devenir notre Communauté en 2025 si nous y mettons les efforts pour y parvenir.

Inutile de vous dire que je souhaite commencer immédiatement à la mettre en oeuvre.

Cette vision est intitulée « *Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable* » :

- Une communauté « *compétitive* », cela veut dire que l'on se fixe comme défi d'être parmi les meilleurs. Pour ce faire, il faut avoir le courage de se donner des objectifs de croissance à la fois ambitieux et réalisables.

Peut-on, par exemple, parler d'un pourcentage de croissance annuel de 5 % comme d'un objectif réaliste, sachant que notre performance moyenne de la dernière décennie est de 3,0 % et en se souvenant qu'une augmentation de 1 % équivaut à 1,02 milliard ? C'est pourtant ce qu'il faudrait viser pour se hisser dans le groupe des économies métropolitaines actuellement performantes.

En clair – et c'est un objectif ambitieux —, cela signifie que, pour permettre à la région de faire partie du peloton de tête des régions métropolitaines, il faudrait augmenter, année après année, notre produit intérieur brut (PIB) d'environ 5 milliards de dollars.

- Une communauté « *attractive* », cela veut dire que nous avons comme défi de continuer à mettre en valeur nos atouts pour attirer davantage de personnes dans la région métropolitaine, mais aussi continuer à donner des services de qualité à notre population.

Il faut, concrètement, se doter d'infrastructures de qualité, d'un réseau de transport collectif efficace, d'un réseau autoroutier fluide, d'activités de loisirs municipaux diversifiées, d'événements de renommée internationale, de quartiers résidentiels sécuritaires, bref, une qualité de vie enviable ;

- Une communauté « *solidaire* », cela veut dire que nous nous donnons comme défi de continuer à lutter contre l'exclusion sociale, poursuivre les mesures visant à réduire le décrochage scolaire, valoriser le rôle de la famille, accroître la contribution de l'immigration au développement de la communauté, mettre en place des partenariats entre les entreprises et les institutions d'enseignement.

Cela veut dire aussi être redevable aux générations futures en protégeant et mettant mieux en valeur le milieu naturel, en assurant une qualité de l'air et de l'eau élevée, en reconnaissant l'importance du territoire agricole et en assurant une gestion écologique de nos matières résiduelles.

- Une communauté « *responsable* », cela veut dire que nous nous donnons comme défi d'instaurer des pratiques d'information continues en vue d'associer le citoyen à la prise de décision. Mais cela veut dire aussi obtenir les mesures nécessaires pour réaliser notre vision.

Et cela touche directement le financement partagé entre le gouvernement du Québec, du Canada, et des villes de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Cette vision doit immédiatement être appuyée par un plan d'action intégré qui, justement, met en lien les compétences stratégiques d'une région comme le développement économique, l'aménagement du territoire, l'environnement, le logement et le transport.

Et c'est exactement ce à quoi nous nous employons présentement à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Une approche intégrée du développement de la Communauté

Je vous propose, avec l'équipe de la CMM, une approche intégrée que nous pouvons discuter et bonifier ensemble afin d'atteindre notre objectif commun qui est, avant tout, de générer davantage de richesse. On pourra ainsi partager cette richesse parmi tous les acteurs de notre société en la réinvestissant dans notre capital humain et dans les éléments structurants d'une région tels que les infrastructures, l'habitation, le transport et l'environnement.

- N'est-ce pas, en effet, logique de planifier le territoire en ayant une vision intégrée de notre développement ?

- La création de nouveaux emplois et de nouvelles entreprises ne va-t-elle pas de pair avec la forme urbaine que l'on veut donner à notre région ?
- En développant notre territoire, ne faut-il pas tenir compte de nos espaces naturels à protéger et à mettre en valeur ainsi que de la zone agricole à préserver ?
- Ne faut-il pas avoir une vision d'ensemble lorsque nous planifions la gestion de nos matières résiduelles ?
- La planification du transport collectif et autoroutier ne doit-elle pas faire l'objet d'un exercice concerté avec celui du développement économique et de l'aménagement ?
- En matière d'habitation, ne faut-il pas se préoccuper de développer des logements de qualité pour l'ensemble du territoire ?
- L'ensemble de ces fonctions ne devraient-elles pas être mises en œuvre dans une perspective de développement durable ?

La CMM nous permet enfin de le faire pour le bénéfice de la région.

Pour un aménagement du territoire qui reflète notre interdépendance

À l'échelle métropolitaine, l'aménagement du territoire ne peut plus être pensé en fonction de nos territoires respectifs. Il doit refléter nos interdépendances. Les liens qui nous unissent, notamment au niveau du transport, sont tout aussi importants que notre développement local, puisque celui-ci sera déterminé par nos orientations métropolitaines.

Or, ça fait plus de trente ans que l'on attend un plan d'aménagement pour le territoire de la région.

Il est vrai que le gouvernement du Québec a déposé, en juin 2001, son cadre d'aménagement pour la Communauté. Le livrable pour la CMM, c'est de déposer un projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement en mars 2004 pour fins de consultation auprès de nos municipalités. Il est effectivement grand temps que l'on oriente notre aménagement futur.

Il faut qu'ensemble, on puisse déterminer la gestion de notre urbanisation, l'organisation de nos infrastructures ainsi que l'organisation spatiale de notre développement. Cet outil nous permettra de discuter entre nous, et avec le gouvernement, d'une façon cohérente en effectuant des choix rationnels sur le territoire métropolitain.

Le développement économique : une stratégie basée sur les créneaux d'excellence métropolitains

L'aménagement du territoire de la CMM est, cependant, interdépendant du développement économique. L'un ne va pas sans l'autre. Une décision économique a automatiquement un impact sur l'aménagement, le transport ainsi que sur l'habitation et l'environnement.

Parallèlement, une décision d'aménagement ou de transport a un impact direct sur les facteurs de localisation qui sont à la base de la plupart des décisions économiques.

Avec la CMM, nous pouvons articuler un modèle original de développement économique pour notre territoire, un modèle qui tient compte de nos interdépendances et qui assure le succès de chacune de nos 63 municipalités.

À la CMM, nous voulons mettre en place une stratégie visant à stimuler l'innovation et encourager le développement de créneaux d'excellence métropolitains. Ces créneaux, et vous allez les reconnaître, car ils se trouvent chez l'un et chez l'autre, sont :

- l'agriculture et le bio alimentaire ;
- le tertiaire moteur, dont les services aux entreprises, les services financiers et les services professionnels ;
- le tourisme, la culture et le divertissement ;
- l'aérospatiale ;
- les technologies de l'information ;
- les sciences de la vie, dont les biotechnologies et la biopharmaceutique ;
- les nanotechnologies, la robotique et les microsystèmes ;
- les métaux et les produits métalliques ;
- la mode, le vêtement et le textile ;
- le transport, la distribution, la logistique et le commerce de gros ;
- la plasturgie ;
- les matériaux composites ;

- l'imprimerie et l'édition ;
- l'industrie chimique ;
- l'industrie de l'environnement (équipement, récupération, transformation).

En fait, nous sommes même déjà passés à l'action.

Depuis le printemps dernier, avec nos partenaires, soit le MAMSL et la SGF, nous en sommes d'ailleurs venus à une entente pour mettre en place les premiers jalons d'une stratégie pour appuyer le développement de créneaux d'excellence.

L'identification de créneaux à fort potentiel d'accroissement de l'activité économique pourra, éventuellement, conduire au développement de projets majeurs reliés à ces filières, créer un effet d'entraînement sur la vitalité économique et sociale et renforcer le positionnement international de la région métropolitaine de Montréal.

D'ici au printemps 2004, nous aurons identifié, à l'aide d'une analyse spatiale des masses critiques industrielles, les créneaux d'excellence qui feront l'objet d'une stratégie de développement au cours des prochaines années.

Ces créneaux d'excellence seront représentés au sein d'une table métropolitaine de l'innovation, un véritable forum de résolution de problèmes d'affaires et de communication sur l'innovation à l'échelle du territoire. En même temps que nous travaillons à identifier les créneaux d'excellence gagnants, nous sommes aussi à mettre en place les bases de notre table de l'innovation avec nos partenaires du monde des affaires, de la recherche et des gouvernements.

Dans l'approche que nous mettrons de l'avant au cours des prochains mois, il faudra penser l'agglomération comme un tout. Les questions de rivalité interrégionale, inévitables, devront donc, en bout de ligne, graduellement céder le pas à une stratégie métropolitaine intégrée où chaque partie y trouvera son compte en se développant à partir de ses forces.

Il nous faudra nous éloigner de l'approche sectorielle traditionnelle et développer des « couloirs » industriels pour la région. Il ne s'agira donc plus de savoir si une entreprise va s'installer à Laval, Longueuil ou Montréal, ou encore dans la couronne Nord ou la couronne Sud, mais de s'assurer que la richesse qui sera créée soit partagée sur tout le territoire et qu'elle soit réinvestie dans le développement du territoire pour l'avenir. Il s'agira aussi de vérifier que le système d'innovation

métropolitain, corollaire des créneaux d'excellence, puisse permettre à tous de grandir et de devenir meilleurs dans sa spécialité, peu importe où il se trouve sur le territoire.

L'approche des créneaux d'excellence vise essentiellement le développement économique d'un territoire désigné, dans notre cas, la région métropolitaine de Montréal. Mais, comme le but visé est d'augmenter la compétitivité de la région à l'échelle mondiale, nous procéderons à un étalonnage international systématique des créneaux qui auront été retenus.

Finalement, il faut s'assurer de considérer l'interrégionalité des créneaux d'excellence sur le territoire québécois. À cet effet, il est convenu avec nos partenaires économiques que notre démarche respecte et tienne compte des exercices ACCORD en cours, particulièrement dans les trois régions partiellement comprises dans le territoire de la CMM et même avec l'ensemble des régions du Québec.

Je vous annonce que ces deux dossiers stratégiques que sont l'aménagement et le développement feront l'objet du prochain colloque des élus de la CMM qui se tiendra en juin 2004 afin que l'on puisse ensemble établir des consensus sur les orientations que l'on veut donner à notre région.

Le virage environnemental est bien amorcé à la CMM

En matière environnementale, la CMM a agi rapidement afin de doter la région de son premier règlement de contrôle intérimaire afin de protéger les boisés d'intérêt et de reconnaître la zone agricole à protéger mais ce règlement doit encore faire l'objet de discussions entre nous et le ministre des Affaires municipales, du Sport et du Loisir. Elle a aussi mis en place un programme afin de revitaliser les espaces bleus de la région en finançant 16 projets sur l'ensemble du territoire avec la collaboration du MAMSL. Elle a aussi adopté un projet de plan métropolitain de gestion des matières résiduelles qui fait l'objet d'une consultation publique.

La Communauté doit agir de façon responsable puisqu'il faut aussi être conscient des impacts sociaux entourant la mise en œuvre de ce plan, notamment en ce qui concerne les infrastructures.

Pour une planification intégrée du transport avec l'aménagement

La CMM doit avoir un plan de transport métropolitain intégré afin d'assurer aux citoyens l'accessibilité à un système efficace de transport en commun et à un réseau routier fluide.

Il est grand temps que l'on puisse enfin associer le développement du transport avec l'aménagement. Il y a, en effet, une étroite complémentarité entre l'aménagement et le transport. Le type d'occupation du territoire influence les choix de transport et, inversement, l'offre de transport conditionne à son tour l'occupation du territoire. Nous avons l'occasion de définir ensemble une forme urbaine qui favorisera une utilisation optimale du transport en commun afin de réduire l'utilisation de l'automobile.

En matière de camionnage, nous avons l'occasion, avec l'adoption du futur réseau artériel métropolitain, de favoriser une utilisation accrue du réseau stratégique de transport ce qui consolidera notre position concurrentielle de plaque tournante continentale pour le transport des marchandises. Pour être efficace, il faut assurer une cohérence métropolitaine des exercices locaux de planification. Les élus doivent enfin s'approprier la planification métropolitaine de cette compétence.

De plus, la Communauté métropolitaine de Montréal, dans la foulée du nouveau rôle des grandes villes, en terme de création et de partage de la richesse, doit davantage s'intéresser à la présence sur son territoire des équipements de transports portuaires, aéroportuaires et ferroviaires. La croissance de l'utilisation de ces modes de transport de marchandises doit se faire en harmonie avec l'aménagement de nos quartiers et la qualité de vie de nos concitoyens.

Pour des logements abordables sur l'ensemble de notre territoire

En matière d'habitation, il est important que l'on réfléchisse à des moyens d'assurer une offre de logements décentes et abordables, plus particulièrement pour les ménages à revenu modeste, sur l'ensemble de notre territoire.

* * *

Laissez-moi maintenant vous démontrer l'importance de l'intégration de ces compétences lorsque nous allons ensemble faire des choix.

Concrètement, lorsque, la CMM adoptera son plan de réseau artériel métropolitain recommandant notamment le prolongement de l'autoroute 30, nous devons aussi être d'accord avec le principe de développer le long de cet axe des fonctions de logistique et d'entreposage qui favoriseront le transport des marchandises avec les marchés extérieurs. Ce faisant, nous aurons intégré les dimensions du transport, de l'aménagement et du développement économique.

Un autre exemple : lorsque l'on accepte le principe que l'arrondissement du centre-ville de Montréal soit le lieu privilégié pour accueillir des sièges sociaux d'institutions internationales, il faut, du même coup, soutenir cette vocation parce qu'elle contribue au rayonnement international de la région, d'autant plus que ce rôle profite à l'ensemble des municipalités de l'agglomération.

Au niveau de la planification de la gestion des matières résiduelles, il faudra, une fois la consultation publique terminée, convenir du calendrier, des mesures qui nous permettront d'atteindre l'objectif de revalorisation de 60 %, et de la stratégie de financement. Il faudra aussi que nous assumions collectivement nos choix quant aux futures infrastructures de gestion des matières résiduelles. Notre solidarité devra s'exprimer.

De la même façon, lorsqu'on convient ensemble de nos créneaux de développement économique, comme l'aérospatial à Longueuil, Mirabel et Montréal, ou comme les biotechnologies à Montréal et à Laval, il faut que ceux-ci soient confirmés dans leur portée interrégionale au niveau de l'organisation spatiale et du transport.

Et si l'on consacre des sommes importantes au transport en commun et que l'on veut favoriser ce mode de transport, on doit planifier notre aménagement de façon conséquente.

Ces choix peuvent et doivent faire l'objet de débats entre nous. Et je suis par-dessus tout convaincu que nous parviendrons à des compromis acceptables pour tous.

Nos partenaires gouvernementaux devront eux aussi nous aider à investir dans cet ambitieux plan intégré, car c'est en investissant dans notre région que l'on accélérera la croissance qui nous permettra, entre autres, d'augmenter nos revenus si nous y avons accès. Mais, nous ne réussirons jamais à régler seul ce dossier : nous devons faire front commun afin d'obtenir une diversification des sources de revenus.

La diversification des sources de revenus

Les villes et la communauté métropolitaine de Montréal doivent avoir accès à un financement fiable et prévisible pour faire des investissements à long terme. Le problème du financement municipal est connu : nous ne percevons aucune taxe qui augmente au rythme de la croissance économique.

- Est-ce normal que nos dépenses municipales, malgré un contrôle de plus en plus serré, augmentent plus vite que nos revenus ?

- Est-ce normal que nos sources de revenus arrivent à saturation alors que les retombées économiques bénéficient essentiellement aux gouvernements supérieurs ?

Nous ne sommes plus au niveau de la justification de cette problématique, mais bien au niveau des solutions.

Les deux sources de revenus les plus prometteuses sont la taxe de vente du Québec et la taxe sur l'essence, tant la portion perçue par le Québec que celle perçue par Ottawa.

Si la croissance économique de la région métropolitaine augmente suite à nos efforts, n'est-il pas logique d'en recevoir une partie afin de financer les dépenses qui ont permis cette croissance ?

Nos besoins sont connus et les solutions tout autant.

En matière de transport en commun, un investissement annuel d'environ 200 millions \$ d'ici 2010, soit un montant total de 1,4 milliard \$, est nécessaire afin d'assurer les coûts d'exploitation de tout le réseau métropolitain de transport de la région.

Au niveau des infrastructures, la région métropolitaine de Montréal devra prévoir un investissement de 9 milliards \$ sur 15 ans pour financer les travaux de réfection pour la voirie, les réseaux d'aqueducs et d'égouts. Cela équivaut à un investissement annuel de 600 millions \$.

Donc, si les besoins sont connus, les moyens le sont aussi.

Au niveau du transport en commun, la Communauté métropolitaine de Montréal propose la création d'un fonds métropolitain dédié au transport en commun qui recevrait des revenus provenant de la taxe sur l'essence, des droits d'immatriculation et de la taxation foncière.

Pour 2004, ce fonds devrait être minimalement doté d'une somme de 200 millions \$ incluant 45 millions provenant du champ foncier, 75 millions provenant de la taxe sur l'essence (2,5 cents) et 60 millions provenant des droits sur l'immatriculation (35 \$). La mise sur pied d'un tel fonds permettrait de stabiliser la crise chronique vécue pour le financement du transport en commun.

Nous ne demandons rien de plus que ce que certaines villes et régions métropolitaines canadiennes comme Edmonton, Calgary et la région de Vancouver, ont déjà.

En matière de logement social, nos besoins sont aussi très importants, d'autant plus que la pénurie de logements locatifs perdure toujours.

Au niveau des espaces bleus, des projets représentant une valeur de plus de 60 millions de dollars ont été présentés à la CMM. Nous en avons financé pour 15 millions de dollars cette année, avec la collaboration du MAMSL.

Quant au financement de nos infrastructures, le problème est si important que l'on doit s'y attaquer sans tarder. Deux solutions s'offrent à nous. La première est la création d'un fonds pour la réfection des infrastructures qui serait financé par les revenus de la taxe fédérale sur l'essence et de la taxe de vente du Québec. La deuxième serait la reconduction d'un programme tripartite sur les infrastructures. Dans les deux cas, il faut convenir rapidement d'une nouvelle entente fiscale entre le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et les municipalités de la Communauté métropolitaine afin d'établir les modalités.

Conclusion

Ensemble, nous avons un pouvoir d'influence important face à nos partenaires, que ce soit le gouvernement provincial ou fédéral. En ayant adopté une vision cohérente et partagée du développement, nous avons franchi un pas dans la bonne direction. En restant unies et en travaillant ensemble, les villes et la CMM contribueront non seulement à enrichir la population de notre territoire, mais aussi du Québec et du Canada tout entier. Afin d'obtenir de nouveaux revenus de croissance, il faudra cependant démontrer que nous sommes compétitifs, solidaires et responsables. Avec la CMM, nous avons un moyen collectif qui va nous permettre d'accélérer le développement économique de la région.

Merci.