Mémoire présenté par la Chambre de commerce de l'Est de Montréal dans le cadre des consultations pré-budgétaires en vue du budget de 2019

29 janvier 2019

Contexte

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) a pour mission de défendre et de promouvoir les intérêts socioéconomiques de ses 1 250 membres et des 32 000 entreprises situées à l'est du boulevard St-Laurent sur l'île de Montréal. Couvrant un territoire composé de 850 000 habitants et de 400 000 emplois, la Chambre représente un milieu économique diversifié disposant d'opportunités de croissance importantes.

L'est de Montréal s'est développé avec la vague d'industrialisation à la fin du XIX siècle et durant le XX siècle. Avec l'arrivée de la Queen City Oil Company (Imperial Oil) en 1916, l'est de Montréal allait devenir graduellement un des plus grands centres industriels au pays. Mais vers la fin du XX siècle, ce secteur d'activité a commencé un lent déclin marqué par le départ de plusieurs industries, dont l'Impériale en 1985 et Shell en 2010. De nombreuses autres industries de fabrication ont également fermé leurs portes durant cette période, entrainant d'importantes pertes d'emplois et un déclin démographique.

La vocation industrielle historique de l'Est a laissé un lourd héritage de terrains désaffectés où la contamination est très élevée. On constate également que l'est de Montréal a subi un sous-investissement chronique dans les infrastructures publiques en comparaison à d'autres secteurs de la métropole. Ces divers facteurs ont conduit à un écart considérable entre l'Est et l'Ouest de la métropole en termes d'indicateurs socio-économiques, fortement défavorables à l'est.

Mais l'est de Montréal recèle aussi un grand potentiel de développement économique et social en raison de la disponibilité des terrains et des bâtiments, la présence du Port de Montréal et l'accès aux réseaux de transport fluvial, ferroviaire et autoroutier, les coûts inférieurs des espaces locatifs et des propriétés comparés au reste de la Ville, la proximité du centre-ville de Montréal, et un grand bassin de main-d'œuvre.

À ce potentiel s'ajoute un contexte politique qui n'a jamais été aussi favorable. Les gouvernements du Québec et de la Ville de Montréal ont multiplié les engagements envers l'est et ont signé, au mois de décembre, une déclaration commune pour revitaliser l'Est de Montréal. Les deux paliers de gouvernement s'entendent pour intervenir sur deux axes principaux, soit pour favoriser une mobilité durable et intégrée, ainsi que le développement économique innovant et durable.

En prévision du prochain budget fédéral, la CCEM est d'avis que le gouvernement du Canada a un rôle important à jouer dans la relance économique et le redéveloppement de l'est de Montréal et qu'il dispose

de plusieurs leviers qui pourront contribuer à cette revitalisation. Nous suggérons que le gouvernement fédéral priorise trois grandes axes d'intervention qui sont les suivants.

Priorité 1 : Favoriser la reconversion des friches industrielles

Selon une récente étude menée pour le compte du Conseil canadien d'urbanisme, la croissance des banlieues est presque 10 fois plus rapide que celle des centres urbains, et ce, malgré le fait que toutes les villes au Canada ont des politiques contre l'étalement urbain et en faveur de la densification. La croissance démographique des banlieues a été particulièrement importante à Montréal - où elle a représenté 83 % de toute la croissance – davantage qu'à Toronto (77 %) ou Vancouver (71 %).

Ce modèle de développement urbain impose d'importants coûts à l'économie canadienne, en raison de la construction de nouvelles infrastructures pour un nombre limité d'usagers, en plus de la perte de terres agricoles et de milieux naturels.

Il devient primordial donc, de favoriser la croissance à l'intérieur même des milieux urbanisés. Et l'enjeu principal pour densifier les centres urbains n'est pas un manque d'espace. Quasiment toutes les villes canadiennes englobent des secteurs qui abritaient autrefois des activités industrielles et qui sont maintenant abandonnés ou sous-utilisés. Ces secteurs sont souvent situés à proximité de zones urbaines densément peuplées et sont déjà dotés de certaines infrastructures de base.

Les avantages du développement ou du redéveloppement à l'intérieur des milieux urbanisés sont nombreux : limiter l'étalement urbain, favoriser le recours aux transports collectifs et les transports actifs, diminuer les émissions des GES, améliorer la qualité de vie, accroître le dynamisme économique, et rentabiliser les infrastructures existantes, entre autres.

Qui plus est, de nombreux exemples de reconversion d'anciennes friches industrielles démontrent l'énorme potentiel que recèlent ces espaces pour créer des milieux de vie exceptionnels et des pôles économiques performants. Le Technopôle Angus, dans l'est de Montréal, en est un. À la suite de la fermeture des ateliers ferroviaires du Canadien Pacifique (Shops Angus) et la mise à pied des derniers 900 employés en 1992, la Société de développement Angus (SDA) a été créée par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) pour remettre en valeur un vaste terrain. La SDA, un organisme à but non lucratif a acheté, entre 1998 et 2005, près de la moitié des terrains contaminés du CP, soit l'équivalent de plus de 222 000 mètres carrés. Au fil des ans, en mobilisant des investissements des secteurs public et privé, on y a construit un mail industriel accueillant des entreprises, un supermarché, des bureaux et des espaces de vie. Aujourd'hui, seulement à la moitié du projet, le site a attiré 65 entreprises et 2800 emplois. Actuellement, la SDA s'apprête à construire la phase II de son projet, qui accueillera 300 unités résidentielles, 450 000 pi2 d'espaces à bureaux, une rue piétonne, trois places publiques, et fort probablement une école primaire. La SDA va rester gestionnaire du site après la construction de la dernière phase afin d'assurer qu'il demeure un lieu innovateur et connecté aux besoins de la communauté.

De nombreux autres projets de revitalisation d'anciens terrains industriels se heurtent néanmoins à d'importants obstacles et défis, incluant les coûts élevés de décontamination des sols (et la difficulté à estimer ces coûts d'avance), la multiplicité des acteurs en jeu, l'accès difficile au capital, de même que les

risques et les délais règlementaires. Prenons comme exemple une autre friche industrielle de l'est de Montréal avec un grand potentiel de redéveloppement : l'immense terrain de 228 acres de l'ancienne raffinerie Shell à Montréal-Est, qui a fermé en 2010. Ces terrains font l'objet de travaux de décontamination depuis la fermeture de la raffinerie et ont été récemment acquis par l'entreprise Groupe C. Laganière, qui a procédé à leur décontamination dans le but de les redévelopper. Or, bien que le processus de décontamination soit presque complété, l'attraction d'investisseurs privés est encore freinée puisque ces terrains nécessitent d'importants investissements afin de les connecter aux infrastructures urbaines (aqueduc, égouts, électricité et gaz) et afin d'y créer de nouvelles routes et voies de passage.

La Stratégie nationale du Canada en matière de friches industrielles note que lorsque tous les paliers gouvernementaux déploient des efforts concertés pour soutenir de tels projets, les résultats sont bien meilleurs. Ce genre de projet n'attire pas des investisseurs privés au départ, en raison de leur complexité et des délais importants pour assurer un retour sur investissement. Ainsi, le secteur public a un rôle très important à jouer pour réaliser des investissements stratégiques qui serviront de levier pour attirer la participation des investisseurs privés.[1]

Priorité 2 : Favoriser la mobilité durable et efficace

Les déplacements des personnes et des marchandises partout au pays – et surtout dans les centres urbains – ne cessent de croître, entrainant une augmentation des émissions des GES, tandis que la congestion et l'entretien routier imposent des coûts importants sur le plan économique et nuisent à la qualité de vie.

Les besoins criants de la population de l'est de Montréal pour de meilleures options en matière de mobilité ont été largement démontrés lors des dernières élections provinciales, où les transports collectifs ont représenté un enjeu central et un élément décisif dans le choix de nombreux électeurs.

En même temps, les infrastructures routières existantes dans l'Est ne répondent pas aux besoins contemporains en transport de marchandises. Il y a un grand besoin pour des infrastructures permettant un mouvement plus fluide des marchandises avec moins d'impacts négatifs sur les populations environnantes. Dans l'Est de Montréal, il faut notamment connecter le port de Montréal directement au réseau routier supérieur afin d'accroître l'efficacité des transports intermodaux et désengorger la rue Notre Dame Est.

Les projets de transport prioritaires pour améliorer l'attractivité économique et la qualité de vie des habitants et des travailleurs de l'est de Montréal incluent :

- Le prolongement de l'avenue Souligny et du boulevard L'Assomption pour connecter le Port de Montréal au réseau routier supérieur.
- La modernisation de la rue Notre-Dame Est pour en faire un boulevard urbain avec un corridor de mobilité durable et efficace.
- Le prolongement de la ligne bleue du métro
- Le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'à la rue Notre Dame Est.

[1] TRNEE, 2003. La Stratégie nationale du Canada en matière de friches industrielles.

Priorité 3 : Soutenir l'innovation et le développement économique dans les secteurs porteurs d'avenir

L'innovation joue un rôle primordial dans les performances économiques, permettant d'accroître la productivité, tout en développant de nouveaux produits, services ou procédés. Du fait de la mondialisation, de l'intensification de la concurrence, de l'impact croissant des technologies de l'information et de la communication, et du rythme effréné des progrès technologiques, aucune entreprise, petite ou grande, ne peut survivre sans innover.

Le territoire de l'est de Montréal comprend plus de 32 000 entreprises, dont plusieurs industries et PME manufacturières. Le territoire recèle également d'une grande capacité pour accueillir de nouvelles entreprises. Pour soutenir le développement économique, il faut stimuler l'innovation dans les entreprises existantes et attirer de nouvelles entreprises innovantes en lien avec les créneaux d'avenir du territoire.

Recommandations

Nos recommandations pour soutenir la relance économique et le redéveloppement de l'est de Montréal en lien avec les trois priorités exposées ci-dessus et les champs d'activité du gouvernement du Canada sont les suivantes :

1) Renouveler le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

Ce fonds a été lancé en 2016-17 et devrait prendre fin en 2019-2020. Depuis de 31 mars 2018, aucune proposition de projet additionnel n'est acceptée aux termes de ce programme.[2] Pour continuer d'accélérer les investissements municipaux visant à améliorer la mobilité et accroitre la croissance de l'économie canadienne, il est important que ce fonds soit renouvelé dans le budget 2019.

2) Renouveler le Nouveau Fonds Chantiers Canada – volet Infrastructures provinciales-territoriales – Projets nationaux et régionaux (VIPT-PNR)

Ce fonds a été lancé en 2014-2015 et devrait prendre fin en 2023-2024, mais aucune proposition de projet additionnel n'est acceptée aux termes de ce programme. Ce fonds devrait être renouvelé, car il représente un outil très important pour financer les projets d'infrastructures nécessaires au redéveloppement des anciennes friches industrielles ainsi que des projets structurants de mobilité.

3) Créer un nouveau fonds pour cofinancer des projets stratégiques de décontamination des sols

Un tel fonds devrait être conçu de manière à favoriser la reconversion et le redéveloppement des anciennes friches industrielles comme celles qui se retrouvent dans l'est de Montréal.

Reconnaissant que la contamination des sols freine sérieusement le développement de l'est de Montréal, le gouvernement du Québec s'est engagé à créer un fonds de 200 M$ pour soutenir la décontamination des terrains de cette région spécifiquement. Estimant que les coûts totaux de décontamination des terrains du territoire se situent autour de 500 M$, une contribution égale du palier gouvernemental fédéral

[2] https://www.infrastructure.gc.ca/prog/programs-infc-summary-fra.html?pedisable=true

permettrait de réellement s'attaquer au fléau de la contamination historique et d'ouvrir la voie à un redéveloppement de ces zones stratégiques.

4) Permettre à la Banque de l'infrastructure du Canada de travailler avec des OBNL du développement économique et territorial

La nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) a pour objectif d'apporter un soutien fédéral afin d'attirer les investissements privés et institutionnels dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus et qui sont dans l'intérêt du public. Des projets de redéveloppement de friches industrielles, de même que des projets structurants de mobilité durable, pourront grandement bénéficier de ce soutien, car il s'agit de projets qui génèrent des revenus à terme, mais qui ont besoin d'un levier financier pour attirer les investissements privés en raison de leur complexité et leur longue durée. Ainsi, nous espérons voir la BIC devenir pleinement opérationnelle rapidement afin de répondre aux grands besoins en cette matière.

Nous souhaitons également souligner que le projet de Réseau express métropolitain (REM) à Montréal, qui a bénéficié du premier investissement de la BIC dans la forme d'un prêt garanti de 1,28 G$, ne dessert pas la partie Est de la métropole. En effet, tandis que l'est de Montréal affiche des besoins criants en matière de mobilité, le projet du REM vient accentuer l'iniquité territoriale en matière de mobilité en connectant toutes les parties de la région métropolitaine à l'exception de l'Est. Nous sommes d'avis que le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, en collaboration avec CDPQ-Infra, devraient se pencher rapidement sur un projet de prolongement du REM dans l'est de Montréal afin qu'un projet structurant et mobilisant puisse contribuer au développement économique durable de l'Est de la métropole.

Au sujet du mode de fonctionnement de la nouvelle Banque, nous nous interrogeons sur le fait que la banque semble viser uniquement des partenariats d'investissement entre le secteur privé et le secteur public.[3] Nous voudrions nous assurer que la banque reste ouverte à des partenariats avec des acteurs comme les sociétés de développement sans but lucratif. Le Technopôle Angus est un exemple éloquent du type de projet exemplaire de revitalisation urbaine qu'un OBNL puisse piloter, de concert avec la communauté.

La SDA a notamment l'ambition de mettre à profit l'expérience et l'expertise acquises ces dernières décennies pour jouer un rôle concret pour dynamiser l'économie locale et améliorer la qualité de vie des résidents d'autres zones de l'est de Montréal.

Afin d'appuyer des projets de cette nature dans l'est de Montréal et ailleurs au Canada, nous considérons que la Banque de l'infrastructure du Canada doit rester ouverte à travailler en partenariat avec des OBNL de développement territorial et économique, en plus des partenaires du secteur public et du secteur privé.

5) Raviver la Stratégie canadienne en matière de friches industrielles

[3] https://cib-bic.ca/fr/a-propos/foire-aux-questions/

La Stratégie canadienne en matière de friches industrielles a été lancée par la Table ronde sur l'environnement et l'économie (TRNEE) en 2003. Aujourd'hui, il ne semble pas y avoir un effort particulier au gouvernement fédéral pour poursuivre cette stratégie. Pourtant, les défis pour le redéveloppement des friches industrielles – notamment, l'accès au capital patient et les risques et les délais règlementaires – persistent. Nous recommandons au gouvernement du Canada de raviver et mettre à jour la Stratégie canadienne en matière de friches industrielles afin de mobiliser les différents paliers gouvernementaux, le secteur public et des autres parties prenantes dans le redéveloppement et requalification des friches industrielles à travers le Canada.

6) Renforcer la capacité de Développement économique Canada pour les régions du Québec (DEC) de promouvoir le développement économique dans l'est de Montréal

Développement Économique Canada (DEC) doit jouer un rôle beaucoup plus actif dans la revitalisation et le redéploiement économiques de l'Est de Montréal. En effet, une présence accrue sur le terrain, une connaissance fine des enjeux et un engagement actif dans les réalisations et réussites des organisations qui soutiennent le développement économique de l'est permettront à DEC de réaliser ses objectifs et de favoriser la croissance économique durable.

7) Encourager l'innovation dans les entreprises

Afin que nos entreprises continuent de croitre, il nous faut stimuler l'innovation en encourageant le développement de la recherche industrielle et en favorisant la collaboration entre les entreprises, les établissements d'enseignement et les instituts de recherche. Des mesures pour favoriser la commercialisation des innovations sont aussi nécessaires. Il faut notamment soutenir les efforts des entreprises et des organismes économiques qui développent des initiatives favorisant l'innovation, particulièrement celles orientées vers les PME dont les ressources sont plus limitées.

À ce titre, nous recommandons notamment d'accélérer l'application de la stratégie d'engagement de DEC en matière de soutien à l'innovation. Le plan stratégique 2021 de DEC regroupe plusieurs pistes d'intervention intéressantes qui favoriseront l'innovation dans l'Est de Montréal.

Nous espérons également voir le gouvernement du Canada venir en appui de l'ambition du gouvernement du Québec, partagée par divers acteurs du développement économique comme la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, de créer une zone d'innovation dans l'est de Montréal. La création d'une zone d'innovation en lien avec les créneaux d'avenir de l'est contribuerait à stimuler la créativité et l'entrepreneuriat et à positionner le territoire dans les secteurs qui font appel aux atouts du territoire, notamment les technologies propres, la chimie verte, l'agroalimentaire, les technologies de la santé, les TICs, l'économie circulaire, de même que le transport et la logistique.

Pour favoriser l'émergence de nouvelles entreprises et la création d'un écosystème d'innovation et d'entrepreneuriat dans l'est, il faut soutenir la création de centres d'innovation et des services de soutien à l'innovation et à l'entrepreneuriat en lien avec ces secteurs porteurs d'avenir pour l'est. Certains projets sont déjà en cours et d'autres pourront être développés pour favoriser la collaboration entre les

entreprises, les centres de recherche et les établissements d'enseignement autour des projets de recherche et développement, de prototypage et de commercialisation des innovations. Il faut porter une attention particulière à ce que les centres d'innovation développés encouragent le maillage entre utilisateurs potentiels de nouveaux produits ou technologies et les développeurs/fournisseurs de ces produits ou technologies, afin de favoriser la commercialisation des innovations et de soutenir les efforts des entreprises dans le développement des marchés.

Conclusion

L'est de Montréal représente un territoire à défis multiples et un potentiel de croissance important. Dans le contexte des engagements du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser ce vaste territoire, notamment à travers la décontamination des sols et des projets structurants de transports et de réaménagement, la table est mise pour que des projets structurants et porteurs soient mis de l'avant dans les mois et les années à venir. La participation active du gouvernement fédéral serait primordiale afin de permettre leur réalisation. La revitalisation de l'est représente une opportunité pour marquer d'importantes avancées sur plusieurs fronts (économie, environnement, social) et d'obtenir de réels progrès pour la classe moyenne canadienne.