



Un mémoire pour l'Est

Une mémoire pour la Ville

MÉMOIRE DE LA CCIEIM
PRÉSENTÉ À
L'OFFICE DE CONSULTATION
PUBLIQUE DE MONTRÉAL

SUR LE

PLAN D'URBANISME

DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le 29 juin 2004

5790, Pierre-de-Coubertin, bureau 201
Montréal (Québec) H1N 1R4

Téléphone 514 354 5378
Télécopieur 514 354 5340



Ce qu'est la CCIEIM

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM) est un organisme économique à but non lucratif dont le territoire comprend tout ce qui est localisé à l'est du boulevard Saint-Laurent, jusqu'à la pointe de l'Île, et ce, de la Rivière-des-Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Forte d'un membership de plus de 1100 membres, ce qui lui confère un caractère représentatif du milieu ainsi qu'un caractère régional, elle exerce un leadership prédominant dans l'Est et son influence ainsi que sa représentativité proviennent principalement de l'appui et de la participation active de ses chapitres ainsi que des petites, moyennes et grandes entreprises de son territoire.

Intervenant incontournable du développement et de l'essor économique de sa région, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal réunit la grande majorité des décideurs de l'Est. Elle agit comme porte-parole des forces vives du milieu des affaires tout en mettant en valeur les richesses et les ressources caractérisant son territoire. Elle joue un rôle prépondérant afin de défendre les intérêts de l'Est de l'île de Montréal tout en répondant efficacement aux besoins de ses membres.

Pourquoi un mémoire?

La Ville de Montréal rendait publique en avril dernier la version préliminaire de son plan d'urbanisme. Ce plan est le fruit d'une démarche de planification et de concertation amorcée au Sommet de Montréal en juin 2002.

Or, le 30 mai 2002, à quelques jours du Sommet de Montréal, la CCIEIM lançait sa « *Stratégie de développement économique pour l'Est de Montréal* ».

Pourquoi une stratégie propre à l'Est? Le président de la CCIEIM d'alors, M. Michel Lesage, expliquait que « *l'Est de Montréal étant un espace économique en soi, bien distinct, qui se situe entre l'approche macro de la Ville de Montréal – ville région – et l'approche micro qui est celle des arrondissements; ses besoins en matière économique ne sont pas les mêmes que ceux de la Ville dans son ensemble, ni ceux des arrondissements, ni même ceux de l'Ouest de Montréal* ». M. Lesage rappelait aussi que « *la dynamique de l'Est est très différente, les enjeux sont nombreux et la CCIEIM veut avoir voix au chapitre, veut que l'Est soit pris en considération dans l'élaboration de solutions, de plans d'action ou de mesures concrètes de soutien au développement.* »

Cette stratégie présentait des secteurs à privilégier pour l'Est, des priorités d'actions ainsi que les pôles d'activités suivants à renforcer :

- < le port de Montréal à reconnaître à sa juste valeur;
- < les terrains vacants à décontaminer pour les développer;
- < le transport à améliorer – rue Notre-Dame – métro vers l'Est – autoroute 25;
- < des instruments de soutien au développement économique à mettre en place.

Deux ans plus tard, le plan d'urbanisme découle de plusieurs consensus atteints au Sommet de Montréal de 2002. Il nous est donc apparu impératif que la CCIEIM réitère son intention que soient pris en compte les éléments de sa stratégie de développement économique pour l'Est. Ou, pour dire les choses autrement, que ce mémoire en faveur de l'Est puisse servir d'aide-mémoire aux autorités montréalaises.

Notre approche du plan d'urbanisme

La structure du plan d'urbanisme est fort complexe. Il s'articule autour de sept orientations d'aménagement : les milieux de vie, les réseaux de transport, le centre-ville, les secteurs d'emplois, le paysage urbain et l'architecture, le patrimoine et l'environnement. Ces sept orientations sous-tendent 21 objectifs distincts, lesquels se traduisent par des paramètres de mise en œuvre tant à l'échelle de la Ville que de chacun de ses arrondissements. Ajoutons à cela 24 secteurs de planification détaillée qui font l'objet d'approches particulières – et dont près d'une dizaine sont situés dans l'Est – ainsi qu'un document complémentaire faisant le lien entre les intentions du plan d'urbanisme et la réglementation municipale, sans compter quelques documents annexes...

Cette complexité, si elle se justifie par l'importance que revêt ce document pour l'avenir de Montréal, peut néanmoins rebuter qui n'est pas un spécialiste aguerri de la chose municipale. La CCIEIM n'ayant pas cette prétention, il ne nous est pas paru opportun de porter un jugement sur l'ensemble du plan. Il nous paraît plutôt plus pertinent d'apporter commentaires et opinions sur les éléments contenus dans le plan d'urbanisme en fonction de la stratégie déjà prônée par la Chambre de commerce de l'Est il y a deux ans.

La Chambre estime en conséquence qu'il faut considérer le plan d'urbanisme comme le plan d'affaires de Montréal en ce qui concerne l'aménagement de son territoire. La Ville prend soin de préciser que le plan d'urbanisme sera son document de référence, tant pour ses services et activités que pour ses partenaires. Nous en déduisons que si des éléments s'y trouvent, ils se réaliseront selon l'intensité des besoins démontrés et la volonté exprimée par le milieu concerné que ces initiatives se concrétisent dans les délais les plus rapprochés. Si des éléments ne s'y trouvent pas, il y a vraisemblablement peu de chances qu'ils voient le jour.

Il n'est pas inutile de préciser ici que la situation de l'est de Montréal est particulière. Nous estimons en effet que notre territoire a souvent été le parent pauvre des investissements publics des différents niveaux de gouvernement. Cette situation, dénoncée à maintes reprises par la CCIEIM et illustrée éloquemment, dans les dernières années, par le piétinement du dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame, sur lequel nous reviendrons plus bin, fait partie du portrait des contraintes que vit depuis longtemps l'Est dans ses relations avec les pouvoirs publics.

Néanmoins, c'est soucieuse de son rôle de principal porte-parole de la communauté d'affaires de l'Est que la CCIEIM est heureuse et fière de répondre à l'invitation du maire Gérald Tremblay, qui convie partenaires et citoyens à « *exprimer votre vision de Montréal, à proposer la bonification d'un aspect ou d'un autre du plan qu'on vous soumet, à mettre de l'avant telle particularité de votre environnement que vous jugez précieuse à conserver ou que vous verriez d'un bon œil être modifiée* ».

Les éléments qui intéressent la CCIEIM

Dans sa « *Stratégie de développement économique pour l'Est* », la question du transport était – et est toujours - identifiée par la CCIEIM comme l'enjeu majeur pour favoriser le développement des activités économiques dans l'Est. À cet égard, dans l'orientation *Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain*, le plan d'urbanisme propose des objectifs et des actions qui concordent généralement avec les vues de la Chambre. Sont nommément évoqués les points d'intérêt suivants :

- la prolongation de la ligne de métro 5 à partir de la station St-Michel vers Anjou
- le développement de lignes de trains de banlieue
- l'instauration de mesures préférentielles au transport collectif le long de corridors routiers à plusieurs endroits. Dans l'Est, on note le corridor de l'autoroute 25, la rue Beaubien Est, le boulevard Maurice-Duplessis, la rue Notre-Dame, le boulevard Pie-IX, le boulevard Rosemont, le boulevard St-Michel, la rue Sherbrooke Est, ainsi que des interventions possibles sur des projets à venir, à savoir à partir de la future station de métro Anjou vers le futur boulevard Bourget et à partir de la pointe est de l'île vers le centre en desservant les arrondissements de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est, Anjou, St-Léonard, Montréal-Nord, St-Michel/Villeray/Parc Extension et Ahuntsic-Cartierville
- la réfection de l'autoroute métropolitaine
- la modernisation de la rue Notre-Dame
- l'amélioration de la desserte du port de Montréal
- le réaménagement de la rue Sherbrooke de l'avenue Georges-V au boulevard Marien et de la 40^e avenue au Bout-de-l'île
- le parachèvement du boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard Rivière-des-Prairies et le boulevard St-Jean-Baptiste
- le parachèvement du boulevard Marien, entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Maurice-Duplessis
- le parachèvement du boulevard Langelier

- le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa à la rue Notre-Dame Est

- le parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval, identifié comme « *intervention potentielle à l'étude* », comprenant la construction du pont et un corridor de transport collectif et, en découlant, l'aménagement d'un stationnement incitatif, situé en amont de la congestion ainsi qu'un lien cyclable.

Or, à l'égard de cet enjeu majeur que constitue pour nous le transport, nous tenons à rappeler que le développement des pôles d'activités économiques de l'Est est fortement dépendant des activités de camionnage. Il est notoire que l'accessibilité à un réseau routier de qualité constitue le principal facteur de localisation des entreprises. Et sur ce plan, l'Est est fortement défavorisé par rapport à d'autres secteurs géographiques de l'île. C'est pourquoi nous croyons que toutes les mesures citées ci-haut sont des conditions de succès essentielles au développement des pôles d'activités économiques de l'Est.

Qu'il nous soit permis ici de souligner aux commissaires et à la Ville que certains de ces points d'intérêt représentent des éléments cruciaux du développement de l'Est. Nous voulons, bien sûr, parler d'abord de la modernisation de la rue Notre-Dame. Après des millions de dollars d'études, la démolition de près de 2 000 logements et de plusieurs commerces et bien des démarches infructueuses, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal sont toujours en désaccord sur la façon de moderniser la rue Notre-Dame. La Chambre a la volonté de faire avancer le dossier et a multiplié les actions publiques et les représentations depuis plusieurs années. Le projet de réfection de la rue Notre-Dame est annoncé depuis 30 ans. Rien n'a encore été fait. Et la notion de boulevard urbain évoquée à la page 48 du plan, vocable d'ailleurs curieusement non repris dans le secteur de planification détaillée largement explicité à la page 262, ne semble pas à ce jour rencontrer les objectifs de fluidité de circulation souhaités par la CCIEIM.

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 figure aussi en bonne place dans nos préoccupations. Nous avons d'ailleurs à cet effet sondé nos membres et participé à des actions publiques dont nous attendons toujours les retombées.

Le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget est aussi un enjeu important pour lequel l'Est se mobilise depuis des années. Quand verrons-nous les résultats de cette volonté populaire?

Soulignons, toujours au chapitre du transport, que les dessertes en transport en commun dans nos parcs industriels mériteraient d'être améliorées.

Mentionnons enfin que les interventions proposées aux lignes de trains de banlieue, à la page 37 du plan, n'incluent pas la mise en usage d'une ligne originant de la partie nord-est de Montréal et traversant les arrondissements de l'Est. Tout au plus la chose est-elle évoquée, à la page 40, en tant « qu'intervention possible ».

Or, ce projet de ligne de trains de banlieue a fait l'objet de vigoureuses représentations de la part des autorités de la MRC de l'Assomption, appuyées notamment conjointement par la CCIEIM, la Chambre de commerce de Montréal-Nord et la Chambre de commerce de la Pointe-de-l'île, et nous paraît mériter plus de considération. Nous avons la conviction qu'une desserte de l'est de Montréal par un train de banlieue provenant de la partie nord-est de Montréal et comportant des arrêts à Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou et Montréal-Nord constituerait un actif précieux pour améliorer la qualité de vie tant de nos travailleurs que de nos entreprises : favoriser l'accessibilité pour les travailleurs, économiser temps et carburant, contribuer à une meilleure fluidité de la circulation routière, et mettre fin à une iniquité quant à la desserte de transport collectif sur ce territoire, voilà autant de raisons qui conduisent la CCIEIM à donner son appui à ce projet.

Les terrains contaminés

Une autre priorité exprimée par la Chambre en 2002 avait trait à la décontamination des terrains vacants en vue de leur développement. Cette priorité se retrouve dans le plan d'urbanisme montréalais en tant qu'objectif dûment inscrit, *favoriser la réhabilitation des sites contaminés*. Elle s'exprime également par une action visant à développer des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés, sous le titre *régénérer de grands sites désaffectés afin qu'ils accueillent de nouvelles activités économiques*.

L'intérêt de la Chambre de commerce de l'Est pour la question environnementale n'est pas récent. Il s'inscrit dans une continuité d'engagements qui a vu notamment la Chambre, en 1994-95, adopter un « *Énoncé de principe sur le développement durable* ». Dans les années qui ont suivi, en 1995 et 1996, la Chambre de commerce a organisé, de concert avec Pro-Est, deux sommets sur l'environnement qui avaient à l'époque attiré près d'un millier d'entrepreneurs.

Notre « *Stratégie de développement économique pour l'est de Montréal* » évoque aussi la question environnementale comme élément important pour renforcer les pôles d'activités de l'Est.

De plus, compte tenu de l'importance du secteur manufacturier sur son territoire, et de la place qu'y occupe l'industrie chimique, pétrochimique, la métallurgie, l'industrie du plastique et de la plasturgie, de même que tout le domaine du recyclage et de la valorisation des terrains contaminés, la Chambre s'est ponctuellement et fidèlement intéressée à tous les événements visant à exploiter ce potentiel de développement extrêmement significatif pour l'essor et le redéploiement de l'Est.

Elle a d'ailleurs publiquement exprimé sa satisfaction à l'annonce de la réalisation du projet Interquisa, en février 2001, et a fait valoir les revendications du milieu des affaires de l'Est lors d'une rencontre tenue avec le ministre de l'Environnement du Québec, M. Thomas Mulcair, et le caucus ministériel de l'Est en septembre 2003.

Il est donc clair pour la CCIEIM qu'avec la question du transport, l'environnement est le second enjeu majeur pour optimiser le développement économique de l'Est et le mieux-être de sa population.

Ce qui est bon pour l'Est est bon pour l'île, nous le rappelons encore une fois. Et l'importante quantité de terrains disponibles chez nous pour une revalorisation appelle à un effort concerté pour redonner vie à ce qui fut autrefois le moteur de la vitalité industrielle du pays.

Le Port de Montréal

La CCIEIM note avec satisfaction que le Port de Montréal, dont elle demandait en 2002 qu'en soit reconnue l'importance, fait l'objet d'un objectif qui lui est propre, *confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes*. Cet objectif correspond à ce que souhaitait la CCIEIM.

Vous nous permettez d'ajouter que le Port de Montréal constitue un facteur déterminant dans le développement actuel et futur de l'Est et de tout Montréal. Il est pour l'Est ce qu'est l'aéroport de Dorval pour l'Ouest. Près de 17 milliards \$ et près de 18 000 emplois en dépendent directement et indirectement. Trop souvent au cours des dernières années, nous avons entendu des voix qui réclamaient son déplacement sur la Rive sud. Or, toute volonté d'en réduire les activités ou de les déplacer entraînerait des pertes considérables pour l'Est. Nous osons espérer que l'objectif visé par le plan d'urbanisme fera en sorte que sera reconnue une fois pour toutes cette importance et qu'il contribuera ainsi à stimuler les investissements pour que le Port soit encore davantage un facteur attractif pour l'Est et pour l'ensemble de Montréal.

Les secteurs d'emplois

C'est aussi avec beaucoup d'intérêt que la CCIEIM a pris connaissance du « schéma des secteurs d'emplois » qui sont, en fait, des zones géographiques précises que la Ville veut appuyer par des interventions urbaines. Parmi les sept secteurs d'emplois recensés, nous nous sommes davantage intéressés aux *secteurs d'affaires et de commerce*, le schéma en identifiant deux sur notre territoire, soit l'ensemble Galeries d'Anjou/rue Jean-Talon et le secteur Place Versailles. Nous souscrivons au principe que la Ville met de l'avant en voulant accroître la compétitivité de ces secteurs et améliorer la qualité de vie en donnant un rôle accru à la qualité du cadre urbain. Les gens d'affaires oeuvrant dans ces secteurs ou devant les traverser régulièrement sont en effet quotidiennement confrontés à des problèmes de circulation, de mobilier urbain déficient et à des lacunes importantes dans le transport collectif.

La même situation prévaut dans certains *secteurs d'emplois institutionnels* (l'hôpital Louis-H. Lafontaine, l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et les Cégeps Marie-Victorin, Rosemont et Maisonneuve entrent dans cette catégorie), les *secteurs d'entreprises* (aucun n'est identifié dans l'Est mais on pourrait penser à un technopôle), les *secteurs d'emplois diversifiés* (un bon exemple est la voie de service, tant nord que sud, de l'autoroute métropolitaine), les *secteurs industriels* (les parcs industriels en général) et les *secteurs industriels extensifs* (le port de Montréal, l'industrie pétrochimique). Des interventions urbaines pertinentes consolideraient certes, comme le souhaite le plan d'urbanisme, l'accueil des entreprises et favoriseraient l'intégration des secteurs d'emplois institutionnels. La CCIEIM ne peut qu'être d'accord à cet égard.

De façon ponctuelle, la Chambre

- invite la Ville à réaliser dans les meilleurs délais les éléments d'aménagement prévus dans la planification détaillée du secteur Galeries d'Anjou/rue Jean-Talon Est
- salue l'importance qu'accorde le plan aux espaces industriels du secteur Notre-Dame Est dans le cadre du lien routier L'Assomption – Notre-Dame et les espaces industriels du secteur Bourget – Forget
- s'étonne et se préoccupe de ne pas voir le Technopôle Angus figurer dans les *secteurs d'entreprises* identifiés à la carte 2.4.1

Et, de façon générale, la Chambre

- invite les autorités municipales à mettre tout en œuvre pour que ses interventions urbaines, dans le temps et dans l'espace, privilégient l'Est.

Le modèle de développement économique

À la page 96 du plan, la Ville explique sa stratégie de développement économique en mettant de l'avant quel diagnostic découle des consensus du Sommet de 2002, quels sont les défis à relever, les orientations stratégiques et le modèle de développement économique qu'elle entend privilégier.

Lors du dépôt de sa *Stratégie de développement économique pour l'Est*, il y a deux ans, la CCIEIM insistait sur la nécessité de mettre en place des instruments de développement économique. Le plan d'urbanisme est muet sur ce point. Cela peut s'expliquer par le fait que les leviers du plan sont de l'ordre des aménagements et de la réglementation plutôt que dans les structures institutionnelles à créer ou à bonifier.

Il n'en demeure pas moins que cette revendication de la Chambre garde toute son importance, compte tenu du morcellement du territoire de la ville en arrondissements et, depuis quelques jours, d'une municipalité distincte, et du manque d'unité de leurs interventions en matière de développement économique. La CCIEIM tient donc à réitérer la nécessité de doter l'Est d'une seule structure de services et de soutien au développement économique, autonome et efficace, avec une pleine participation du milieu des affaires à sa gestion et à ses orientations.

Les interventions précises

La Chambre a aussi scruté avec intérêt les *secteurs de planification détaillée* décrits au chapitre 4 du plan d'urbanisme et noté qu'il est écrit avec justesse que ceux-ci « présentent une problématique urbanistique complexe ». Le tiers, soit huit, sont dans l'Est. Certains touchent notre territoire de façon incidente, tels les abords des voies du C.P. pour la partie située dans Rosemont, le boulevard Crémazie pour sa portion située chez nous, et le boulevard Pie-IX comme entrée de ville à Montréal-Nord.

D'autres sont au cœur de la stratégie de développement de la CCIEIM pour l'Est. Ce sont : le secteur Bourget/Forget, le Complexe et village olympiques, le Corridor Louis-H. Lafontaine, les Galeries d'Anjou/rue Jean-Talon et, bien sûr, la rue Notre-Dame.

Là encore, la CCIEIM souscrit avec intérêt et enthousiasme aux projets touchant son territoire. Nous ne saurions trop insister sur l'importance que revêt pour nous la venue d'équipements et d'installations structurantes pour l'économie de l'Est. Pensons en particulier au projet de centre de foires au Stade olympique et à la transformation de la Tour olympique en édifice à bureaux.

Nous en retenons que, dans une vue d'ensemble, les orientations générales exprimées, l'identification des diverses problématiques et les balises d'aménagement proposées paraissent, sur papier, prometteuses; quant aux intentions municipales, elles correspondent, de façon générale, à la volonté de la collectivité d'affaires de l'Est.

Mais on nous pardonnera de penser que l'intention n'est pas garante de la réalisation. Trop souvent, par le passé, nous avons eu le sentiment que l'Est était relégué au dernier rang des préoccupations des pouvoirs publics.

Conclusion

Par la présentation de ce mémoire à la consultation sur le nouveau plan d'urbanisme de Montréal, nous souhaitons que les commissaires et la Ville entendent, écoutent et prennent en compte les préoccupations de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal.

Compte tenu de ses positions antérieures et de son statut de principal porte-parole de la communauté d'affaires de l'Est, nous croyons que la CCIEIM avait le devoir, autant que l'intérêt, de faire entendre sa voix. Ce n'est ni la première, ni la dernière fois que la Chambre veut avoir voix au chapitre pour l'élaboration des solutions de développement pour l'Est.

Certains points particuliers, comme la modernisation de la rue Notre-Dame, la problématique des terrains contaminés ou le train de banlieue, commandent votre attention immédiate, pour ne pas dire urgente.

L'Est, au cours des dernières années, a vécu et vit encore une profonde restructuration économique, restructuration qui doit se poursuivre et être appuyée par des mesures concrètes de soutien au développement, mesures octroyées à bien d'autres secteurs de Montréal sans que l'Est puisse bénéficier d'un support équivalent. L'Est est en profond retard en ce qui concerne l'accessibilité au transport, tant des personnes que des marchandises, ce qui constitue un frein important aux projets de développement. L'Est fait aussi face à une image négative qui déforme la réalité : l'accent est trop souvent mis sur la pauvreté alors que l'Est compte sa part d'entrepreneurs et de zones industrielles et commerciales dynamiques et des secteurs résidentiels en plein essor. L'Est est d'ailleurs le territoire de l'île où le développement résidentiel est et sera le plus fort dans les années présentes et à venir.

L'Est, c'est aussi, et d'abord, une communauté dotée d'un potentiel significatif de développement, fréquemment oubliée, regrettons-nous, par les pouvoirs publics. En ce sens, nous souhaitons que ce mémoire ait aussi valeur de mémoire auprès des autorités municipales.

Nous souhaitons, par cette présentation, vous avoir sensibilisés à la problématique et aux préoccupations de l'Est. Puisse la Ville de Montréal et le plan d'urbanisme répondre à celles-ci!

Merci de nous avoir écoutés. Nous souhaitons maintenant être entendus.