



Association des sociétés
de développement
commercial de Montréal



Mémoire présenté à
la Ville de Montréal
dans le cadre de la
consultation
publique sur le Plan
d'urbanisme et de
mobilité 2050

Préambule

À propos de l'ASDCM

Formée en juin 2007, l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM) regroupe aujourd'hui 21 sociétés de développement commercial (SDC), lesquelles totalisent près de 12 500 commerces et places d'affaires. Il s'agit du plus important regroupement d'entrepreneurs de l'agglomération montréalaise.

Les SDC de Montréal déploient des stratégies adaptées à la spécificité de chaque quartier, contribuant ainsi à enrichir la qualité de vie du milieu, à promouvoir l'identification des citoyens à leur quartier et à soutenir le développement économique, culturel, communautaire et social sur le territoire qu'elles occupent.

La mission de l'ASDCM est de soutenir le développement des SDC et de représenter les enjeux qui les concernent, contribuant à l'amélioration de leur performance ainsi qu'à celle de leurs membres.

Liste des membres de l'ASDCM

- Avenue du Mont-Royal
- Boulevard Monk
- Boulevard Saint-Laurent
- Côtes-des-Neiges
- Destination Centre-Ville
- District Central
- Fleury Ouest
- Hochelaga
- Jean-Talon
- Laurier Ouest
- Les Quartiers du Canal
- Petit-Maghreb
- Petite-Italie Marché Jean-Talon
- Plaza Saint-Hubert
- Promenade Fleury
- Promenade Masson
- Promenade Wellington
- Quartier D (Décarie)
- Quartier latin
- Rue Saint-Denis
- Village

Table des matières

Préambule	2
À propos de l'ASDCM	2
Liste des membres de l'ASDCM	2
Table des matières	3
Contexte	4
Introduction	5
Les conditions de réussite du PUM 2050	6
1- Partager une vision d'ensemble	6
Brosser un portrait complet, juste et représentatif de la réalité commerciale.....	6
Une réglementation plus souple, harmonisée et moins lourde favorisant l'innovation commerciale.....	7
2- Accélérer un virage vert plus que nécessaire pour les artères commerciales	9
Réduire notre empreinte environnementale en tirant pleinement parti du territoire, des infrastructures et des ressources	9
3- Miser sur la densification et la mixité d'usages	11
Concentrer l'activité commerciale et sociale sur les artères principales.....	11
Encourager la mixité d'usages par une plus grande souplesse dans la réglementation et une connaissance accrue des dynamiques de marché.....	11
4- Se donner un environnement accessible et agréable	13
Favoriser l'accès aux artères commerciales	13
Le besoin d'embellir et de mieux entretenir les artères commerciales.....	14
Conclusion	16
Sommaire des recommandations	17

Contexte

En 2024, la Ville de Montréal adoptera le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) imaginant la ville de demain et définissant les pistes à privilégier pour la façonner. Afin de préciser ce qui deviendra le cadre de référence des décisions influençant la vie des Montréalais.es au cours des 25 prochaines années, la Ville invite les citoyens à partager leur vision pour orienter la sienne, dans le cadre d'une consultation publique. L'Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM) salue ce processus consultatif en regard d'un plan déterminant pour l'avenir de la métropole.

Ces dernières années, la Ville a multiplié les efforts pour venir en aide aux commerçants, plaçant les artères commerciales au cœur de sa stratégie de développement économique et de ses priorités. Le Plan d'action pour les commerces, tout comme l'ensemble des mesures proposées pour pallier les impacts de la crise entourant la Covid-19, en sont de bons exemples. Le PUM 2050 en est la suite logique. Il constitue dans ce contexte un point tournant dans la réflexion entourant le développement de Montréal et, le processus de consultation en cours, une étape essentielle à sa définition.

En tant que représentante des 21 sociétés de développement commercial (SDC) de la Ville couvrant les principales artères commerciales du territoire, l'ASDCM joue un rôle décisif dans le développement de son commerce artériel et s'est souvent positionnée sur des sujets relatifs au PUM 2050. Elle a notamment déposé un mémoire sur les locaux vacants (2020), contribué au rapport *Les 12 travaux du commerce montréalais* (2020) produit en collaboration avec Vivre en ville, et participé aux travaux du comité consultatif sur le Plan de commerce de la Ville de Montréal en 2018.

Le présent mémoire fait état des recommandations de l'ASDCM à l'égard du PUM 2050. De concours avec l'ensemble des dispositions du plan, elles visent à faire de Montréal une ville à l'avant-garde, soucieuse d'offrir un environnement de vie et d'affaires d'une qualité exemplaire, en regard des grands défis auxquels elle est confrontée, notamment en matière de changements climatiques, de démographie, de modes de consommation et d'habitation.

L'importante question du centre-ville est abordée en profondeur dans le mémoire soumis par la SDC Montréal centre-ville. Nous en partageons les points de vue et recommandations.

Introduction

Le PUM 2050 offre l'occasion unique de mobiliser les acteurs clés derrière un projet de ville porteur, qui favorisera son développement durable. Conçu dans une perspective d'équilibre entre les pendants économiques, environnementaux, sociaux qui le sous-tendent, le plan devra préciser la destination à atteindre, tout en favorisant l'innovation et l'ouverture requises pour nous adapter aux éléments qui demeurent inconnus ou incertains à ce jour.

Déjà, la place grandissante des vélos sur nos routes, le déploiement massif des stratégies d'acupuncture urbaine, des contreterrasses et les piétonnalisations de rues à plus grande échelle ont contribué à en transformer le visage. L'essor des technologies de rupture, du commerce électronique, de l'internet des objets, de l'intelligence artificielle et des transports intelligents, pour ne nommer que ceux-là, ne fera qu'accélérer le mouvement. Le commerce traditionnel est constamment bousculé, ce qui accroît le besoin de flexibilité et de créativité pour assurer la compétitivité dans un environnement d'affaires toujours plus exigeant. Dans un monde où les chambres d'écho sont de plus en plus présentes, où le travail, les médias et nos loisirs segmentent de plus en plus les différents groupes qui composent la société, la rue est un des derniers lieux publics – avec les transports en commun et les parcs – où tous, indépendamment de leurs profils, sont amenés à se côtoyer. Les artères commerciales sont donc une composante essentielle de la trame urbaine, qui contribuent tout autant à la qualité de vie des Montréalais.es et à la prospérité du commerce de proximité qu'à la singularité de ses quartiers. Plus qu'un secteur économique essentiel, elles sont les colonnes vertébrales de nos communautés, des points de convergence à privilégier et à replanifier, en fonction des habitudes et des besoins changeants de la population.

Au centre-ville, épicerie économique et culturel de Montréal et du Québec, la rue Sainte-Catherine, la principale artère commerciale de Montréal, doit être valorisée et positionnée comme destination de choix pour ses atouts en matière d'accessibilité, de synergie et de contribution à la transition écologique.

En tant que porte-voix de divers acteurs du développement économique, commercial et urbain de Montréal, l'ASDCM est un courroie essentielle des réalités et des défis qui doivent alimenter la réflexion entourant la définition du Montréal de demain.

Nos propositions trouvent leur source tout particulièrement dans nos récents mémoires, notamment celui sur les locaux vacants. Notre approche cherche, d'une part, à jeter les bases d'un cadre favorable à un tissu commercial diversifié, prospère et résilient, qui contribue à faire de Montréal une métropole dynamique, rayonnante et viable à long terme et, d'autre part, à répondre aux enjeux de court terme.

Les conditions de réussite du PUM 2050

Les événements inédits des dernières années nous auront rappelé l'inévitabilité des éléments qui transforment, voire bouleversent nos quotidiens, nos milieux de vie et l'environnement d'affaires. De l'accélération des changements climatiques au virage numérique, en passant par le vieillissement démographique, l'avènement des transports intelligents, l'évolution des habitudes de consommation, la baisse du pouvoir d'achat des ménages ou, encore, la généralisation du télétravail, de nombreux facteurs influencent nos vies, à des degrés et des rythmes parfois imprévisibles.

Au-delà de s'y préparer au meilleur de nos connaissances, il importe, en toutes circonstances, de savoir les accueillir et s'y adapter, avec ouverture et agilité. Les recommandations qui suivent, aussi ciblées soient-elles, doivent être considérées dans leur contexte et appliquées avec flexibilité.

Dans cette foulée, l'ASDCM émet des recommandations s'articulant autour de quatre axes qui, à son avis, contribueront à la réussite du PUM 2050 :

- 1- Partager une vision d'ensemble pour assurer la vitalité commerciale
- 2- Accélérer un virage vert des artères commerciales
- 3- Miser sur la densification et la mixité d'usages
- 4- Se donner un environnement accessible et agréable

1- Partager une vision d'ensemble

Brosser un portrait complet, juste et représentatif de la réalité commerciale

L'écosystème commercial montréalais s'inscrit dans un contexte évoluant à grande vitesse, qui force les commerçants à faire preuve d'une grande agilité pour répondre à des défis nouveaux et croissants. Ils doivent pouvoir prendre des décisions rapides et éclairées, non pas fondées sur des perceptions, mais sur l'expertise et l'expérience communément acquises par l'ensemble des SDC, en temps réel et sur tout le territoire.

Pour ce faire, l'ASDCM estime que l'accès à des données complètes et de qualité, colligées pour créer des indicateurs représentatifs, crédibles et favorisant la réalisation d'actions concrètes¹, est de mise. Qu'ils rendent compte de vitalité commerciale, de mobilité, d'environnement ou de l'animation du milieu², ils doivent permettre de tracer un portrait global de l'environnement commercial local sur une base régulière, commune et objective, tout en permettant de dégager les tendances, de cibler les écarts et d'anticiper les changements prévisibles. Cela nécessitera de poursuivre le travail entamé par l'écosystème afin notamment d'harmoniser les définitions, les données recueillies, les outils de collecte et les méthodologies.

¹ Direction du commerce et de la construction, « [Les centre-ville du Québec : indicateurs de performance](#) ».

² Ibid.

Pour y parvenir, l'ASDCM suggère la mise sur pied d'un observatoire de l'écosystème commercial montréalais dans le contexte plus vaste du suivi du PUM 2050. Avec le soutien financier de la Ville, celui-ci pourrait mener un sondage annuel auprès des commerçants afin de recueillir les données, puis les analyser. Grâce à cette intelligence d'affaires, nous pourrions mieux soutenir l'implantation territoriale des commerces, et favoriser, par exemple, la pérennité des commerces indépendants ne disposant pas des avantages d'autres réseaux. Forte de ces données probantes, la Ville pourra également resserrer sa planification des secteurs commerciaux et les envisager dans une perspective à plus long terme.

Recommandation 1 :

Mettre en place un observatoire de l'écosystème commercial montréalais dans le contexte plus vaste du suivi du PUM 2050.

Recommandation 2 :

Demander aux arrondissements de préparer un plan d'action commercial qui soit cohérent avec les orientations du PUM 2050.

Une réglementation plus souple, harmonisée et moins lourde favorisant l'innovation commerciale

La qualité de vie des quartiers est intimement liée à leur dynamisme économique et, par le fait même, à la vitalité des commerces qu'ils abritent. Malgré les efforts déjà réalisés en ce sens, le fardeau lié à la réglementation, aux formalités administratives et à la fiscalité constitue à ce jour l'un des principaux freins à la croissance et à la survie des commerces, et particulièrement des commerces indépendants.³

Selon la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI), le coût des obligations réglementaires serait jusqu'à 5 fois plus élevé par employé au sein des petites et moyennes entreprises que des grandes.⁴ Or, avant même que la Covid-19 ne creuse l'écart, les commerces sur rue peinaient à faire concurrence aux entreprises étrangères et aux géants du Web, dont les capacités, notamment en matière de commerce électronique, sont nettement plus grandes que les leurs.⁵

Qui plus est, satisfaire à ces obligations n'est pas que complexe, coûteux et chronophage : dans de trop nombreux cas, les règles à suivre sont incompatibles avec les réalités du marché. Pensons notamment, comme nous le mentionnions dans le mémoire sur les locaux vacants, aux établissements qui peuvent se voir retirer leur permis d'alcool parce qu'ils sont soudainement considérés « nuisibles » suivant la venue d'un nouveau projet résidentiel, au processus fastidieux entourant l'obtention de permis de tout genre ou, encore, aux commerces éphémères qui réussissent difficilement à obtenir le certificat d'occupation d'un local vacant sans se commettre à le rénover pour assurer sa conformité aux règlements municipaux.⁶ Ce dernier cas n'est pas sans rappeler la responsabilité qui incombe uniquement aux locataires d'assurer

³ Ministère de l'économie de la science et de l'innovation, [Plan d'action gouvernemental en matière d'allègement réglementaire et administratif dans le commerce de détail](#).

⁴ Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, [Rapport sur la paperasserie au Canada](#).

⁵ Comité consultatif sur le « Plan commerce » de la Ville de Montréal, [Renouer avec le commerce sur rue, un chantier prioritaire](#).

⁶ Association des sociétés de développement commercial de Montréal, Mémoire présenté à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation dans le cadre de la consultation publique sur les locaux vacants sur les artères commerciales.

les transformations physiques favorisant l'accessibilité universelle à leur commerce, sans égard à l'ampleur des travaux requis pour y parvenir.

Placés dans les situations intenable que cela peut provoquer, de nombreux commerces sont forcés d'abandonner leurs projets de démarrage ou de rénovation. Ajouté au loyer et à des taxes municipales et locales plus élevées que celles de villes avoisinantes ou comparables⁷, ce poids financier, parfois superflu, peut faire pencher la balance.

Pour favoriser l'émergence de commerces et susciter une culture d'innovation nécessaire, nous devons réduire les obstacles et augmenter les mesures incitatives. Nous y voyons une condition de réussite des ambitions du PUM 2050 et de la vision qu'il dégage à l'échelle des quartiers.

Recommandation 3 :

Alléger fardeau règlementaire, administratif et fiscal des commerçants.

⁷ Comité consultatif sur le « Plan commerce » de la Ville de Montréal, [Renouer avec le commerce sur rue, un chantier prioritaire](#).

2- Accélérer un virage vert plus que nécessaire pour les artères commerciales

Réduire notre empreinte environnementale en tirant pleinement parti du territoire, des infrastructures et des ressources

Bien que le commerce entraîne de nombreux déplacements, tant pour le transport des clients que des produits, les artères commerciales ont le potentiel d'être un important levier de la transition écologique de la ville. D'une part, parce que leur proximité aux clientèles qu'elles desservent permettent de minimiser les transports pour s'y rendre et, de l'autre, parce qu'elles favorisent ainsi l'utilisation optimale du territoire, des infrastructures publiques et des ressources.⁸

Les enjeux du transport (client et marchandise) et de la mobilité

Or, il importe, dans ce contexte, de favoriser le maintien d'une ville dite de « 15 minutes », où la majorité des activités quotidiennes peuvent être réalisées dans un rayon de 15 minutes à pied, à vélo ou en transport collectif. Cela permet d'améliorer la qualité de vie, mais aussi de réduire considérablement les distances parcourues.⁹ Pour maintenir les acquis des SDC et leur permettre d'accroître leurs gains en ce sens, l'ASDCM est d'avis qu'il faut accélérer la mise en place d'un système amélioré de transport en commun, qui favorise le transport actif et minimise – sans la nier – la nécessité de la voiture pour accéder aux artères commerciales. Dans cette veine, le virage vert des artères commerciales doit également passer par la réduction de la nuisance que représente le gabarit des camions de livraison et une meilleure planification des pratiques de livraison et de ramassage qui ont pris d'assaut nos rues.¹⁰

Soutenir la transition verte des commerçants

Pour plus d'effet, l'ASDCM estime qu'il faudra également soutenir les commerces directement, soit par l'entremise de mesures incitatives ou de financement, pour qu'ils puissent mettre en œuvre des initiatives de réduction de l'empreinte environnementale à leur niveau. Au-delà de la décarbonation des bâtiments, nous devons soutenir la mutualisation des équipements et des services pour favoriser la réduction de la consommation à la source. Par exemple, en mettant en place des solutions de logistique et d'expédition simples, adaptées à la réalité des entreprises de petite taille, les commerces pourraient se partager à la fois les frais et les déplacements, de manière à offrir un service plus concurrentiel et moins polluant. De plus, la valorisation des modes de transports décarboné pour le dernier kilomètre semble une solution de plus en plus envisageable compte tenu de l'essor des systèmes logistiques et des technologies associées au transport vert. Cette approche semble particulièrement prometteuse pour la livraison de colis aux consommateurs.

⁸ Vivre en ville, [L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce.](#)

⁹ Vivre en ville et l'ASDCM, [Les 12 travaux du commerce montréalais.](#)

¹⁰ Ibid.

Recommandation 4 :

Optimiser le transport collectif et actif vers les artères commerciales et en multiplier l'offre pour tirer pleinement parti du territoire, des infrastructures et des ressources.

Recommandation 5 :

Soutenir les commerces dans la réduction de leur empreinte écologique par l'entremise de mesures incitatives ou de financement.

3- Miser sur la densification et la mixité d'usages

Concentrer l'activité commerciale et sociale sur les artères principales

Une saine gestion des artères commerciales s'inscrit dans une volonté plus large de densification de la trame urbaine favorisant la création de milieux de vie dynamiques et inclusifs. Face au phénomène de la vacance des locaux, encore plus fort au centre-ville, nous devons privilégier une planification en amont hiérarchisée de l'offre commerciale tenant compte des spécificités de chaque quartier.

La problématique de la vacance des locaux se traduit par un cercle vicieux difficile à rompre. Les locaux vacants arborent des façades abandonnées, souvent marquées d'actes de vandalisme. Ces décors peu invitants affectent négativement l'ambiance et la vitalité de l'artère commerciale, ce qui en diminue l'attrait pour la clientèle et les nouveaux commerces. La perception négative des usagers se traduit par une diminution de l'achalandage, qui mène à une baisse du chiffre d'affaires des commerçants et, ainsi de suite, à une perte de diversité commerciale.

Il est primordial de considérer la densité d'habitations et l'éventail des commerces établis au sein d'un même périmètre comme critères pour assurer une saine concurrence évitant toutefois la saturation commerciale. Dans cette veine, le PUM doit donc favoriser la mise en œuvre d'initiatives concourant à une concentration réfléchie de l'activité commerciale sur les artères principales à court et moyen terme, comme l'octroi de permis commerciaux priorisant l'armature commerciale des artères principales plutôt qu'un étalement sur les rues secondaires¹¹.

Recommandation 6 :

Planifier, autour des artères commerciales, une densité d'habitations et d'activités suffisante pour assurer une offre commerciale de proximité vivante, diversifiée et concurrentielle, à l'échelle des quartiers.

Encourager la mixité d'usages par une plus grande souplesse dans la réglementation et une connaissance accrue des dynamiques de marché

L'amélioration de la mixité commerciale de chaque quartier se présente comme un élément de réponse évident pour faire face à la problématique des locaux vacants.¹² Les artères commerciales doivent être organisées pour répondre aux besoins des citoyens, tout en offrant une diversité d'usages commerciaux, résidentiels, publics et institutionnels, communautaires et culturels qui s'inscrivent dans la lignée du concept de la « ville 15 minutes ». L'ambiance et la convivialité des aménagements des artères commerciales, rehaussées par la présence d'art et de verdure, doivent inciter les usagers à s'y attarder ou à y revenir¹³.

¹¹ ASDCM, [Mémoire sur les locaux vacants](#)

¹² Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, [Consultations publiques sur l'enjeu des locaux vacants sur les artères commerciales](#)

¹³ Vivre en ville et l'ASDCM, [Les 12 travaux du commerce montréalais](#)

Près de la moitié des commerçants (47 %) soutiennent que les locaux vacants sur leurs artères commerciales nuisent de manière significative à leurs affaires. En 2021, le taux moyen de vacance s'établissait à 4,3 % à Montréal.

Les enjeux menant à la vacance des locaux se révèlent fort plus complexes que la seule inaction des propriétaires. L'ASDCM recommande ainsi une étude approfondie des causes profondes d'un tel problème, qui s'inscrirait en complémentarité de celles réalisées au cours des dernières années. Une connaissance plus vaste de la situation favoriserait le déploiement d'actions efficaces et l'établissement de mesures incitatives pensées selon des critères pertinents. Pensons par exemple à l'imposition d'une redevance réglementaire aux propriétaires de locaux qui demeurent vacants sur une trop longue période, ou à une réglementation claire sur l'entretien et l'affichage des locaux vacants pour minimiser l'impact d'une apparence de dévitalisation sur l'expérience client¹⁴.

Les propriétaires de commerces montréalais, les futurs entrepreneurs et les groupes communautaires qui souhaitent ouvrir ou adapter un commerce doivent déjà naviguer à travers une réglementation complexe et fastidieuse qui tarde à s'ajuster aux nouvelles réalités. Confronté à un problème de locaux vacants, un commerçant qui souhaiterait transformer l'usage de son espace commercial vers un usage résidentiel serait confronté à une démarche laborieuse pouvant s'échelonner sur plusieurs mois pour obtenir un permis de zonage et un certificat d'occupation. La réglementation constitue ici un frein à la mixité des usages tant souhaitée.

Afin de véritablement appuyer les commerçants dont les locaux sont vacants, les valeurs d'ouverture et d'agilité doivent être au cœur de l'approche des divers services aux commerçants des arrondissements et de la Ville de Montréal. Elles doivent se refléter par des actions concrètes qui offrent davantage de souplesse. Comme point de départ, suggérons la simplification de la réglementation, la facilitation du cheminement des demandes ainsi que la création d'un portail rassemblant toute l'information pertinente pour les entrepreneurs visant l'ouverture d'un commerce artériel. Plus qu'une mesure de la vitalité des artères, notre capacité à relever cet enjeu au cours des prochaines années constitue, à notre sens, un gage de la réussite à plus long terme du PUM 2050.

Recommandation 7 :

Développer une plus vaste connaissance des causes liées aux locaux vacants, assurer une meilleure flexibilité au niveau réglementaire et créer un portail d'information afin d'encourager la mixité d'usages dans un contexte de vacance élevée des locaux et d'une volonté de densification accrue.

¹⁴ ASDCM, [Mémoire sur les locaux vacants](#)

4- Se donner un environnement accessible et agréable

Favoriser l'accès aux artères commerciales

Les artères de la Ville remplissent un rôle à la fois économique et social, qui justifie l'importance d'en faciliter l'accès à tout prix, d'une part, pour favoriser le commerce local et, d'autre part, pour assurer l'accès de tous aux biens et services dont ils ont besoin, indépendamment de leur niveau de mobilité.

Bien que le dynamisme du commerce local soit un facteur de santé socioéconomique reconnu, des obstacles à sa pérennité et à sa résilience sont encore trop présents. Nous croyons qu'il est possible d'agir sur deux fronts prioritaires pour favoriser l'accès aux artères commerciales et la fluidité de la circulation, soit les chantiers et le stationnement.

La gestion des chantiers

Une mauvaise coordination des chantiers peut avoir un fort impact sur la vitalité d'une artère commerciale de quartier ou de destination. Nous n'avons qu'à penser à la rue Saint-Denis qui a été affaiblie par des travaux de réfection majeurs, les fermetures intermittentes causées par la pandémie de 2020, puis enfin, la construction du Réseau express vélo. Bien des années avant, les travaux à répétition non coordonnés sur la rue Saint-Laurent avaient aussi considérablement nui à la fonction commerciale. Ce sont de telles situations qu'il importe d'éviter alors que des travaux d'envergure de réfection et d'embellissement des infrastructures et du mobilier urbains vont prendre place tout au long de la réalisation du PUM 2050.

L'ASDCM appuie bien évidemment les initiatives de mobilité active, qui elles aussi, contribuent à la vitalité des quartiers. Nous comprenons également la nécessité de procéder à des travaux, souvent urgents, et nous reconnaissons que des efforts de coordination des chantiers ont été déployés au cours des dernières années. Ces actions de mitigation ne sont malheureusement pas suffisantes. Ces initiatives et ces travaux ne peuvent se faire au détriment de la santé, voire de la survie, de nos commerçants locaux. Une vision d'ensemble quant à la gestion des entraves et la planification des chantiers publics et privés doit être une préoccupation constante, systématiquement communiquée avec l'ensemble des parties prenantes.

Un autre élément important lié aux chantiers sur lequel il est encore possible et nécessaire de s'améliorer est celui de la communication. Communiquer plus efficacement avec les usagers, les résidents et les commerçants lorsqu'un chantier est en cours permet de réduire les désagréments et d'augmenter le niveau d'acceptabilité sociale d'un projet. Cela peut notamment passer par une meilleure signalisation pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes ou encore par l'habillage plus systématique des chantiers pour illustrer, par exemple, ce qui se cache derrière les cônes ou les grillages parfois mal entretenus.

La gestion des stationnements

Bien que l'habitude de se déplacer par le biais des transports collectifs et actifs soit ancrée chez un pourcentage toujours plus élevé de Montréalais.es¹⁵ et que la plupart des déplacements dans les quartiers se fassent à pied, la voiture demeure un mode de transport souvent nécessaire, particulièrement si on pense aux populations ayant des besoins spécifiques, qui voyagent à l'extérieur des heures de pointe ou qui sont mal desservies par le transport en commun.

Dans un contexte où nous souhaitons avoir un meilleur accès aux artères commerciales, la question de la gestion du stationnement sur rue devient primordiale.

Une gestion plus agile et réactive du stationnement contribuerait à améliorer la fluidité des déplacements et la diminution des GES. L'objectif n'est pas d'augmenter le nombre de voitures en circulation, mais plutôt de mieux gérer la circulation déjà existante. Cela peut notamment passer par un mécanisme de calcul et d'affichage des places disponibles plus efficace, par la simplification des méthodes de paiement du stationnement, par le biais, par exemple, d'un code QR, ou, encore, par la mutualisation d'espaces de stationnement commerciaux et résidentiels.

Recommandation 8 :

Améliorer la gestion des chantiers de construction et celle des stationnements pour favoriser l'accès aux artères commerciales des quartiers.

Le besoin d'embellir et de mieux entretenir les artères commerciales

Au-delà de la question de l'accès, l'abondance d'offre commerciale sur rue et en ligne oblige les commerçants de Montréal à redoubler d'efforts pour attirer la clientèle vers leurs boutiques, en plus, bien entendu, de prendre le virage numérique qui s'impose. L'embellissement des espaces urbains, et plus particulièrement des artères commerciales, doit être au cœur de la réflexion et de l'action entourant l'aménagement du territoire qui prévaudra sur l'horizon 2050. Parmi les pierres d'achoppement les plus pressantes, notons la propreté du domaine public et privé, la sécurité, la place accordée à la culture et aux arts, ainsi que le verdissement.

La propreté

Nous saluons les actions récentes pour remettre sur pied l'entretien général des rues et du mobilier urbain à la grandeur de la ville. Le déploiement récent par la Ville d'un programme de propreté¹⁶ accompagné de l'embauche de personnel dédié et un travail de compilation cartographique qui permettra à terme de mieux comprendre la réalité du terrain. Il demeure que ces premières étapes ne doivent pas rester sans suite. Nous estimons que l'enjeu de propreté devrait également inclure une offre universelle d'installations de récupération et de compost esthétiques, en s'assurant d'avoir les ressources nécessaires afin de s'occuper adéquatement du ramassage et de l'entretien régulier des outils endommagés. Les commerces mal entretenus nuisent également à un cadre de vie soigné. Nous proposons à cet effet de mettre en place des mesures incitatives encourageant les propriétaires à prendre soin de leurs immeubles.

¹⁵ Observatoire du Grand Montréal, [Portraits territoriaux \(Édition 2021\)](#)

¹⁶ [Les 100 jours de l'administration Plante-Ollivier : La Ville de Montréal annonce la bonification des brigades de propreté](#), Ville de Montréal.

L'accès aux arts et à la culture

En plus de la propreté, l'embellissement des milieux de vie passe aussi par l'accès aux arts et à la culture. L'ASDCM croit qu'il faut miser sur une approche d'aménagement culturel qui met à profit les zones commerciales afin de créer des occasions de rencontres au sein des quartiers, tout en encourageant le commerce de proximité. Le renforcement de la présence de l'art visuel sous toutes ses formes peut s'opérer via plusieurs médiums, dont les murales, les installations artistiques, ou encore l'intégration de mobilier urbain design. En parallèle, la piétonnisation des rues commerciales peut aussi être au service des arts en créant de nouvelles zones libres de circulation dans lesquelles une programmation culturelle et événementielle peut prendre vie. Il serait aussi pertinent de réfléchir au déploiement de quartiers dits culturels¹⁷ en impliquant systématiquement les SDC au cœur de leur création. Leviers financiers stables, possédant des canaux de communication bien établis auprès des populations locales, les SDC sont des partenaires de choix dans le déploiement d'une vision culturelle partagée du quartier et de leur secteur. En les intégrant à la gouvernance, nous contribuons à dynamiser le territoire par une programmation culturelle qui devient elle-même un vecteur important d'achalandage pour les commerces.

Le verdissement

Une autre piste d'amélioration à fort potentiel d'impact touche le verdissement des artères commerciales. En plus d'embellir les espaces urbains, l'amélioration du cadre végétal aide à réduire les îlots de chaleurs, à diminuer les impacts nuisibles des vagues de chaleur accablante sur la santé humaine et à améliorer la qualité de l'air ambiant, comme le propose le PUM 2050. Ce verdissement peut prendre de multiples formes : mise en place de boîtes à fleurs, retrait de l'asphalte au pied des bâtiments pour permettre la plantation en pleine terre de plantes grimpantes, ajout de jardinières et de toits verts, etc.

Recommandation 9 :

Miser sur l'embellissement, le verdissement et l'entretien des espaces urbains, de même qu'aux arts et à la culture pour faire des artères commerciales des lieux de rencontre attractifs, vibrants et dynamiques.

¹⁷ [Les quartiers culturels](#), Ville de Montréal.

Conclusion

De façon générale, en regard de la vision et des ambitions exprimées dans le PUM 2050, nous recommandons que le développement et la vitalité des artères commerciales deviennent une priorité dans la vision d'avenir de Ville de Montréal et une préoccupation de premier plan pour tous ses services et ses arrondissements. Il est essentiel de redonner aux artères commerciales la vocation qui leur revient; être le cœur et le point de rassemblement des citoyens dans leur quartier. Il faut concentrer l'activité commerciale, culturelle et sociale sur la rue principale, et avant tout, il faut mettre toutes les conditions en place pour y offrir un environnement exemplaire aux plans de la propreté et de la sécurité.

L'ASDCM tient à souligner la place prépondérante que fait le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 à la vitalité commerciale et salue cet engagement. Pour assurer le succès de sa mise en œuvre, l'approche que nous préconisons en est une de souplesse et d'ouverture, d'innovation et de créativité. Chaque quartier est unique et les mesures qui seront mises en place devront refléter cette singularité. Dans cette optique, nous nous rallions à la Ville de Montréal, qui pourra compter sur notre soutien et notre collaboration dans la réalisation de ce vaste chantier sur l'horizon 2050.

Sommaire des recommandations

Recommandation 1 :

Mettre en place un observatoire de l'écosystème socioéconomique montréalais dans le contexte plus vaste du suivi du PUM.

Recommandation 2 :

Demander aux arrondissements de préparer un plan d'action commercial qui soit cohérent avec les orientations du PUM 2050.

Recommandation 3 :

Alléger fardeau réglementaire, administratif et fiscal des commerçants.

Recommandation 4 :

Optimiser le transport collectif et actif vers les artères commerciales pour tirer pleinement parti du territoire, des infrastructures et des ressources.

Recommandation 5 :

Soutenir les commerces dans la réduction de leur empreinte écologique par l'entremise de mesures incitatives ou de financement.

Recommandation 6 :

Planifier, autour des artères commerciales, une densité d'habitations et d'activités suffisante pour assurer une offre commerciale de proximité diversifiée et concurrentielle à l'échelle des quartiers.

Recommandation 7 :

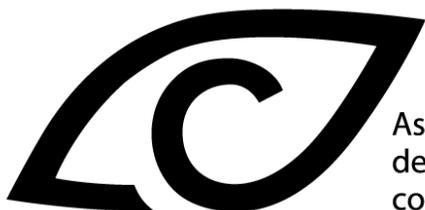
Développer une plus vaste connaissance des causes reliées aux locaux vacants et assurer une meilleure flexibilité au niveau réglementaire afin d'encourager la mixité d'usages dans un contexte de vacance élevée des locaux et d'une volonté de densification accrue.

Recommandation 8 :

Améliorer la gestion des chantiers de construction et celle des stationnements pour favoriser l'accès aux artères commerciales des quartiers.

Recommandation 9 :

Miser sur l'embellissement, le verdissement et l'entretien des espaces urbains pour faire des artères commerciales des lieux de rencontre attractifs, vibrants et dynamiques.



Association des sociétés
de développement
commercial de Montréal

1012 Avenue du Mont-
Royal Est, Bureau 101
Montréal
H2J 1X6