

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050

Atelier de discussion
Secteur du développement économique
8 et 14 août 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion, segmentés selon divers secteurs d'activités professionnelles. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne de deux heures et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion, animés par l'OCPM se sont tenus entre le 6 et le 28 août 2024.

1.2 Synthèse — Secteur économique

Le présent compte-rendu fait état des commentaires recueillis lors des groupes du développement économique qui se sont tenus les 8 et 14 août 2024.

Les organismes suivants étaient présents :

- Centre d'études et de recherches intersectorielles en économie circulaire (CERIEC);
- Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest (CCCSOM);
- Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM);
- Coop Carbone;
- Excellence Industrielle Saint-Laurent;
- Institut du tourisme et de l'hôtellerie du Québec (ITHQ);
- Montréal International;
- PME MTL Est-de-l'île.

II. IMPRESSION GÉNÉRALE

Dans l'ensemble, on estime que le projet de PUM est en phase avec son temps : il aborde la plupart des grandes préoccupations de la population quant à l'avenir de la ville. L'aspect mobilité du projet est accueilli avec enthousiasme. En revanche, on déplore le manque de vision économique.

Aussi, on ne trouve presque pas l'identité distinctive de Montréal (ville de savoir, de culture, de diversité, de festivités, etc.) dans le PUM. Des progrès ont été effectués depuis le Projet de ville, mais il demeure que les orientations sont applicables à n'importe quelle grande ville. Finalement, on exprime des doutes quant à la capacité de la Ville à réaliser le projet. En effet, le PUM est truffé d'expressions en vogue (consolidation du cadre bâti, modulation de l'intensification, etc.), mais ne présente pas de plan concret pour les transformer en réalité.

Au-delà de cette impression générale, on met en évidence un certain nombre de faiblesses dans la proposition de la Ville, notamment, en matière de :

- Développement économique
- Économie circulaire
- Mise en œuvre et suivi
- Transport de marchandises
- Démocratie et gouvernance
- Mobilité
- Densité urbaine
- Logement étudiant
- Art et culture

III. VISION

3.1 Une ville *verte, juste et résiliente*

La vision proposée par le projet de PUM est la suivante : en 2050, Montréal est une ville *verte, juste et résiliente*.

Avec cette proposition de vision, on comprend d'abord que la ville en 2050 est *verte* parce qu'elle a effectué la transition écologique.

On comprend ensuite que la ville est *juste* parce qu'elle s'est attaquée aux enjeux sociaux saillants, notamment les crises du logement et de l'itinérance.

Le terme « résilient » laisse toutefois perplexe. On comprend mal à quoi il renvoie concrètement, ajoutant qu'il s'agit d'un mot à la mode qui, somme toute, ne veut plus rien dire.

3.2 Lacunes

Cependant, on souligne que cette vision présente quelques lacunes.

Premièrement, on remarque qu'il s'agit d'une belle vision pour *résider* à Montréal, mais d'une mauvaise vision pour *travailler* à Montréal. La vision présente une ville paisible, pas une métropole dynamique, innovatrice et avant-gardiste. Sur ce point, on juge important que la vision mentionne que Montréal est une métropole.

Deuxièmement, la vision ressasse, encore une fois, des termes à la mode (vert, résilience) sans qu'ils soient liés à des projets concrets.

IV. FORCES ET FAIBLESSES

4.1 Forces

- Le contenu du projet de PUM est généralement compatible avec sa vision.
- On voit d'un bon œil l'accent mis sur la mobilité parce que les entreprises comme la population jugent que la mobilité est un des points faibles de Montréal. Par ailleurs, la mobilité est un moteur de développement économique.
- Inclure la justice dans la vision du PUM est un pas dans la bonne direction étant donné les crises du logement et de l'itinérance qui secouent Montréal.
- La stratégie de gestion des matières résiduelles est appropriée.
- Le concept d'intensification urbaine est bien accueilli.
- Les objectifs de repartage de la rue sont accueillis d'un bon œil.
- La question de la nordicité est suffisamment abordée.
- Le zonage incitatif semble un outil efficace pour garantir que la densification apporte du logement abordable, des espaces verts, des équipements collectifs, etc.

4.2 Faiblesses

4.2.1 Développement économique

a) Enjeux

- Le PUM met beaucoup l'accent sur le développement commercial et peu sur le développement industriel. Par exemple, les secteurs économiques prioritaires sont mentionnés, mais on ne leur attache pas de vision. S'ensuit une vision économique incomplète et, de surcroît, incompatible avec la vision d'une ville verte, car une ville qui produit peu doit importer beaucoup.
- On ne cible pas de types d'activités à vocation économique à encourager dans les secteurs à caractère industriel afin de rendre la ville attractive du point de vue international.
- Il n'y a pas de mention de l'efficacité énergétique et du développement d'énergies renouvelables. Pourtant, la question énergétique est indissociable de la transition écologique.
- Les objectifs de l'Orientation 4 en matière d'emploi sont déconnectés de la réalité du terrain parce qu'on y parle de création d'emploi en présumant que les emplois actuels se maintiendraient. Or, dans les faits, beaucoup des emplois d'aujourd'hui ne seront plus là dans 25 ans.

- Plusieurs grandes entreprises préfèrent s’installer ailleurs parce qu’à Montréal :
 1. la réglementation en matière d’affectation du sol est trop rigide et les processus pour effectuer des changements dans la réglementation prennent trop de temps. Or, lorsqu’une entreprise perçoit une occasion avantageuse dans un secteur d’activité, elle désire s’installer rapidement pour ne pas manquer la fenêtre de tir;
 2. les exigences de la Ville en matière de redynamisation des quartiers (développement de logements, commerces et services de proximité, espaces verts, etc.) sont irréalistes. En effet, on demande aux grandes entreprises de planifier la redynamisation du quartier avant même qu’elles ouvrent leurs portes.
- Non seulement la Ville se prive-t-elle ainsi d’emplois à forte valeur ajoutée, mais elle perd également une partie de sa population étudiante qui peine à trouver des stages et des emplois à Montréal.
- Le PUM ne prévoit pas de mesures pour inciter les entreprises à demeurer à Montréal.
- Les affectations du sol ne sont pas définies de la même façon d’un arrondissement à l’autre. Par conséquent, le développement de projets économiques chevauchant deux arrondissements ou devant être construits dans un autre arrondissement que celui qui était initialement prévu est trop complexe.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Ajouter une orientation consacrée au développement économique avec un cadre favorisant l’économie circulaire ainsi que des objectifs de compétitivité.
- Développer une vision plus poussée du développement industriel. En plus de générer des revenus pour la Ville, le développement industriel créera de nombreux emplois.
- Cibler des grappes stratégiques désirables (technologies de l’information et de la communication, industrie pharmaceutique, etc.) à développer en priorité pour rendre la ville attirante du point de vue international.
- Développer des objectifs d’efficacité énergétique et d’énergies renouvelables dans le secteur économique.
- Intégrer la notion de transformation d’emploi à l’Orientation 4.
- Enchâsser la notion de flexibilité réglementaire pour les grappes prioritaires dans la réglementation en matière d’affectations du sol.
- Travailler avec les entreprises pour accélérer les processus pour obtenir des changements et allègements dans la réglementation.
- Simplifier le processus d’implantation pour les entreprises souhaitant s’installer à Montréal en n’exigeant pas une redynamisation immédiate du secteur. L’arrivée d’une entreprise est la première étape du processus de redynamisation. Les

logements, commerces et services de proximité, équipements collectifs et autres vecteurs de redynamisation suivront de manière organique.

- Ajouter des mesures qui incitent les entreprises déjà implantées à rester à Montréal.
- Travailler avec les arrondissements dans le but d’uniformiser la définition des règles d’affectation du sol.

4.2.2 Économie circulaire

a) Enjeux

- L’économie circulaire est souvent associée au recyclage, alors que ce n’est qu’une des douze stratégies de l’économie circulaire et, de surcroît, la dernière.
- Montréal a récemment adopté une feuille de route en économie circulaire, une première au Québec. Cependant, on reste sur sa faim lorsqu’on cherche des concordances entre cette feuille de route et le plan de PUM.
- L’économie circulaire reste peu connue de la population, ce qui constitue un obstacle à son essor.
- Le développement de l’économie circulaire à Montréal rencontre un certain nombre de résistances économiques, logistiques, institutionnelles et professionnelles qui freinent son expansion. Par exemple :
 1. il peut sembler moins coûteux de détruire un bâtiment que de le déconstruire pour récupérer les matériaux;
 2. pour bien fonctionner, l’économie circulaire nécessite la mise en place de toute une logistique : points de dépôt, centres de tri, déplacement des matériaux, etc.;
 3. le code du bâtiment n’est pas adapté à la réutilisation des matériaux de construction, car il juge qu’elle présente des enjeux de sécurité;
 4. il est difficile de trouver du personnel qualifié, car peu de personnes dans les secteurs du génie et de la construction connaissent l’économie circulaire;
 5. les institutions ne reconnaissent pas les avantages environnementaux que présentent les projets intégrant des notions d’économie circulaire dans les commandes publiques.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Dans le contexte de l’économie circulaire, remplacer le mot « recyclage » par « revalorisation des matières ». Ce dernier terme est plus compatible avec les objectifs de l’économie circulaire.
- Intégrer les priorités stratégiques de la Feuille de route montréalaise en économie circulaire 2024-2030 au projet de PUM. Établir des cibles d’économie circulaire jusqu’en 2050.

- Effectuer un travail d'éducation et de promotion sur l'économie circulaire auprès de la population.
- Augmenter les frais d'enfouissement des matériaux usés afin que la récupération des matériaux usés par la démolition devienne plus avantageuse sur le plan financier.
- Lancer une réflexion sur les manières de repenser la logistique du secteur de la construction pour intégrer les pratiques d'économie circulaire.
- Revoir le code du bâtiment pour qu'il permette la réutilisation des matériaux de construction lorsque cela est sécuritaire.
- Encourager l'enseignement des pratiques d'économie circulaire dans les établissements d'enseignement de la ville. Fournir des trousseaux d'information au personnel enseignant pour qu'ils intègrent des notions d'économie circulaire à leurs cours.
- Avantager les projets qui intègrent des notions d'économie circulaire dans les commandes publiques.

4.2.3 Mise en œuvre et suivi

a) Enjeux

- Bien que ses objectifs soient louables, le projet de PUM reste avare de détails sur la question du financement. Or, la faisabilité du projet est largement tributaire de l'obtention de fonds de la part des gouvernements provincial et fédéral.
- Les objectifs ont été fixés, mais pas hiérarchisés. En d'autres termes, on suggère ce qu'il faut faire, mais pas dans quel ordre de priorité.
- Le PUM laisse beaucoup de leviers aux arrondissements. Il est difficile de garantir l'atteinte des cibles établies en l'absence de balises claires qui ne pourront pas être contournées par les arrondissements.
- Les cibles intermédiaires sont trop éloignées dans le temps (2030 et 2040).

b) Propositions et pistes de réflexion

- Hiérarchiser les objectifs et cibles à atteindre en entonnoir et établir des balises claires afin de s'assurer que les arrondissements respectent les objectifs et cibles du PUM.
- Établir des cibles intermédiaires à de plus brèves échéances, soit aux deux, trois ou cinq ans en fonction des besoins de chaque cible.

4.2.4 Transport de marchandises

a) Enjeux

- Les entrepôts des entreprises de livraison sont majoritairement en périphérie de la ville. Cela les force à utiliser des modes de transport motorisés pour effectuer les livraisons en ville.
- La plupart des entreprises n'envisagent pas d'utiliser le vélo cargo pour transporter leurs marchandises parce qu'elles ne comprennent pas les avantages économiques à effectuer ce changement de mode de transport. Par ailleurs, plusieurs entreprises ignorent comment s'y prendre.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Encourager les entreprises de livraison à se doter de centres de logistique urbains plus proche des milieux de vie. Cela leur permettra d'effectuer les livraisons en ville avec des vélos cargo.
- Faire la promotion du transport de marchandises par vélo cargo auprès des entreprises en mettant l'accent sur les avantages économiques à effectuer ce changement de mode de transport.
- Accompagner les entreprises qui souhaitent changer de mode de transport de marchandises.

4.2.5 Démocratie et gouvernance

a) Enjeux

- Trop de projets de portée globale, par exemple logement, mobilité ou développement économique, doivent être annulés en raison d'une opposition citoyenne locale. Par exemple, le REM de l'Est, un projet de transport structurant qui aurait amélioré la mobilité de 500 000 personnes, a dû être abandonné parce qu'il aurait opéré une fracture dans la trame urbaine locale.
- Le PUM ne prévoit pas de méthode de concertation permettant aux différents secteurs de travailler ensemble à l'atteinte des objectifs.
- Les mesures favorisant la marchabilité des quartiers risquent de rencontrer beaucoup de résistance de la part de la population et des commerces locaux. Idem pour les mesures visant à repartager l'espace de la rue de manière équitable.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Trouver un moyen de placer les projets à portée globale à l'abri d'obstructions locales.
- Créer un comité de consultation réunissant des gens issus de tous les secteurs. Ce comité devra se voir donner les moyens et le pouvoir de faire le suivi des objectifs du PUM à court et moyen termes.

- Impliquer la population et les commerces locaux dans le processus d’adoption de mesures favorisant la marchabilité. Lorsque les parties prenantes sont consultées, les changements jouissent d’une plus grande acceptabilité.

4.2.6 Mobilité

a) Enjeux

- L’aspect mobilité est bien développé pour les quartiers centraux, mais laisse à désirer dans les quartiers excentrés.
- Certains projets de mobilité nécessitent la décontamination de terrains pour être construits. Or, la décontamination d’un terrain à Montréal peut prendre de quatre à six ans, tandis que la moyenne mondiale est de deux ou trois ans. Cela est dû en grande partie à la lourdeur administrative du processus.
- Avec le vieillissement de la population, l’accessibilité du transport collectif deviendra un enjeu majeur, particulièrement durant l’hiver.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Développer davantage de stratégies de mobilité pour les quartiers excentrés.
- Alléger les processus administratifs pour la décontamination de terrains.

4.2.7 Densité urbaine

a) Enjeux

- Les quartiers comme les arrondissements comme le Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La-Petite-Patrie ne doivent pas servir de modèle en matière de densité urbaine. La trame urbaine de ces arrondissements se compose principalement de duplex et de triplex, ce qui laisse très peu d’espace de dégagement au sol pour les espaces verts ou pour les infrastructures de transport actif et collectif.
- La population garde des craintes relativement à la densification parce qu’elle ne comprend pas qu’il y a plusieurs façons de densifier. La majorité des gens s’imagine que la densification retire de l’espace pour les infrastructures vertes, équipements collectifs, infrastructures de transport actif et collectif, etc.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Préconiser la construction de logements de cinq ou six étages afin de dégager de l’espace au sol pour des espaces verts et des infrastructures de transport actif et collectif.
- Faire appel au talent local pour densifier la ville. Montréal est une ville de savoir qui a reçu des prix internationaux d’architecture. Il n’y a donc aucune raison pour que ses quartiers soient banals.

- Effectuer un travail de pédagogie pour expliquer à la population les différents types de densification. Mettre l’accent sur le fait que la densification peut dégager de l’espace au sol pour des infrastructures vertes, équipements collectifs, infrastructures de transport actif et collectif, etc.

4.2.8 Logement étudiant

a) Enjeu

- Montréal est reconnue à l’international comme une ville étudiante, mais une proportion croissante de la population étudiante choisit de quitter la ville parce qu’elle peine à se loger. D’ailleurs, la question du logement étudiant n’est pas abordée dans le PUM.

b) Proposition et piste de réflexion

- Ajouter des objectifs en matière de logement étudiant.

4.2.9 Art et culture

a) Enjeu

- L’offre en matière d’art et de culture n’est pas suffisante dans les quartiers excentrés.

b) Proposition et piste de réflexion

- Proposer une offre en matière d’art et de culture dans tous les quartiers de la ville, et particulièrement dans les quartiers excentrés.