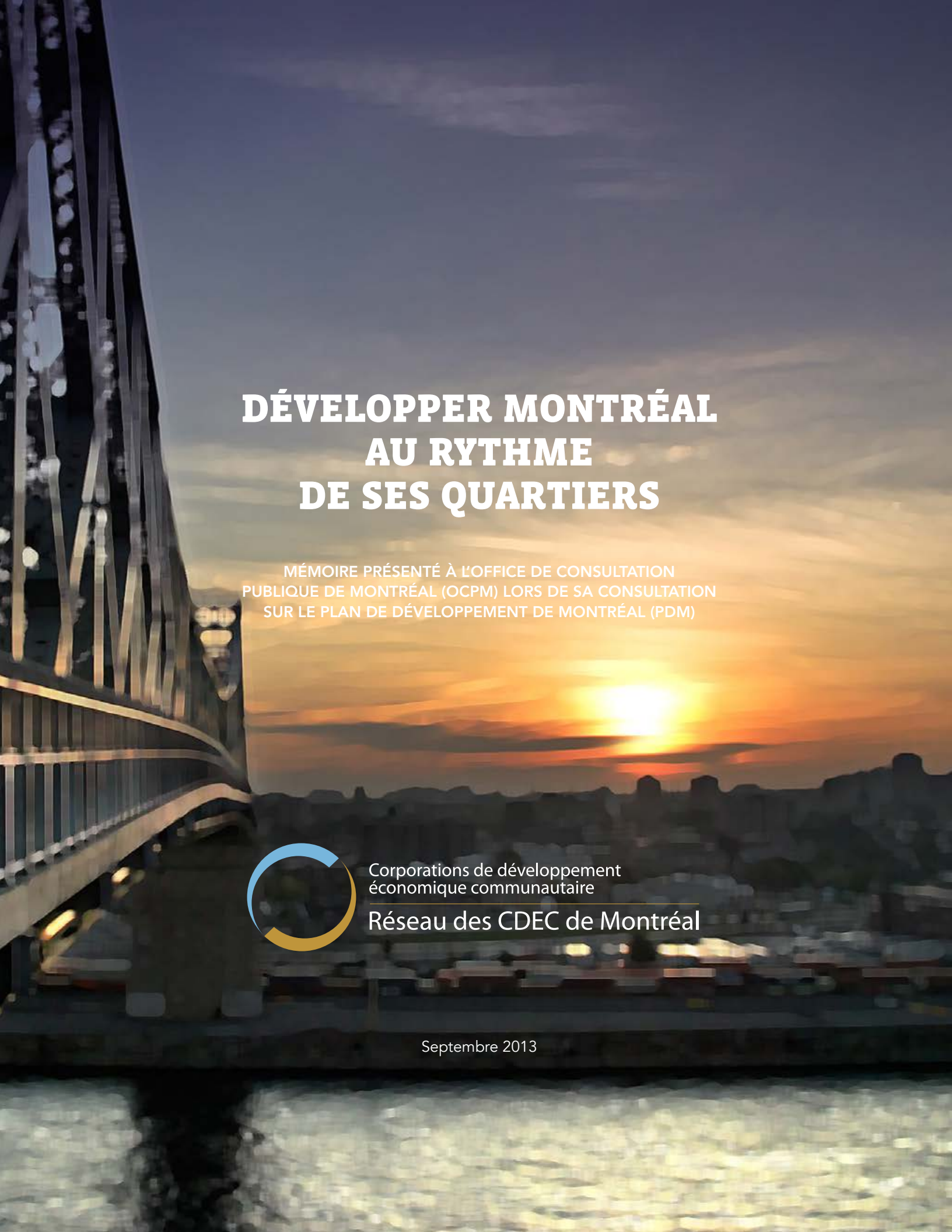




DÉVELOPPER MONTRÉAL AU RYTHME DE SES QUARTIERS

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION
PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM) LORS DE SA CONSULTATION
SUR LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (PDM)



Corporations de développement
économique communautaire

Réseau des CDEC de Montréal

Septembre 2013

Le Réseau des CDEC de Montréal

CDEC Ahuntsic-Cartierville, CDEC Centre-Nord (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension), CDEC Centre-Sud – Plateau-Mont-Royal, CDEC LaSalle – Lachine, CDEC Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, CDEC Rosemont – Petite-Patrie, CDEC Saint-Léonard, CDEST (Mercier – Hochelaga-Maisonneuve), RESO (Sud-Ouest), SODEC Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est

Coordination et rédaction

Denis Leclerc,

coordonnateur, Réseau des CDEC de Montréal

Denis Sirois,

directeur général, CDEC Centre-Nord

Recherche et rédaction

Bruno Dagenais,

conseiller principal en développement économique, RESO

Geneviève Dorval-Douville,

agente de développement territorial, CDEC Rosemont–Petite Patrie

Jean-François Gosselin,

conseiller en gestion – entreprises collectives, CDEC Ahuntsic-Cartierville

Vanessa Huppé-Hart,

agente de développement territorial, CDEC Centre-Sud – Plateau Mont-Royal

Charles Morissette,

agent de développement économique, CDEC Centre-Nord

Jonathan Palardy,

agent de développement économique, CDEC Centre-Nord

Jean-François Simoneau,

agent de développement local, CDEST

Partenariats

Le Réseau des CDEC de Montréal remercie les partenaires publics qui soutiennent financièrement sa mission :



Utilisation du masculin

Dans ce document, l'utilisation du masculin pour désigner les personnes a comme seul but d'alléger le texte et identifie sans discrimination les individus des deux sexes.

Diffusion

Ce document est une publication du Réseau des CDEC de Montréal. Vous pouvez le télécharger au www.cdecmontreal.org ou au www.lescddec.org sous l'onglet Publications.

Septembre 2013

978-2-9813192-4-1 Le Réseau des CDEC de Montréal, Développer Montréal au rythme de ses quartiers : Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) lors de sa consultation sur le Plan de développement de Montréal (PDM), septembre 2013

978-2-9813192-5-8 Le Réseau des CDEC de Montréal, Développer Montréal au rythme de ses quartiers : Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) lors de sa consultation sur le Plan de développement de Montréal (PDM), septembre 2013

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013

Sommaire

Créées à partir du milieu des années 1980 par les acteurs du développement économique et social, les CDÉC de Montréal¹ mettent de l'avant une approche globale de revitalisation des collectivités locales qui conjugue les dimensions économique, sociale, politique, environnementale et communautaire. Elles ont développé un « savoir faire ensemble » basé sur la concertation qui mobilise des gens d'affaires, des institutions de la santé et de l'éducation, des syndicats, des organisations communautaires et culturelles, le monde municipal et des résidents.

Les CDÉC de Montréal saluent le Plan de développement de Montréal (PDM) et accueillent favorablement l'idée que Montréal se dote d'un plan qui fasse la synthèse des nombreuses politiques, stratégies et planifications ayant été adoptées et mises en branle au cours des dernières années. Les CDEC de Montréal estiment que le document faisant l'objet des travaux de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a le mérite de proposer une vision transversale. Il importe que les propositions issues des acteurs montréalais qui s'exprimeront dans le cadre des travaux de l'OCPM soient prises en compte par la future administration de Montréal afin de bonifier et de donner une véritable vie au PDM.

Les CDEC de Montréal considèrent aussi que le PDM apportera force et originalité au renouvellement et à la diversification de la structure sociale et économique du Québec. En ce sens, elles invitent aussi le gouvernement du Québec à appuyer le PDM par l'adoption de mesures pertinentes et par l'octroi de budgets nécessaires à sa réalisation.

Le mémoire fait état d'observations et de propositions que les CDÉC de Montréal jugent d'intérêt métropolitain. Il traite notamment l'importance :

- de faire des quartiers montréalais des milieux de vie où les communautés se développent et contribuent à la vitalité de Montréal (Section 2);
- d'aménager Montréal de manière à favoriser un vivre ensemble harmonieux et propice au développement économique (section 3);
- de soutenir la diversité économique – notamment par l'économie sociale, ainsi que par l'amélioration des infrastructures et des transports collectifs (section 3);
- de prioriser du patrimoine naturel, du patrimoine culturel et de l'activité culturelle dans le devenir de Montréal et des Montréalais (section 4);
- d'améliorer la gouvernance et le leadership montréalais ainsi que de réclamer un financement équitable de Montréal parmi les régions du Québec (section 5).

¹ Voir le www.lescddec.qc.ca pour plus d'informations sur les CDÉC de Montréal.

Ce mémoire propose aussi plusieurs exemples de réalisation auxquelles les CDEC de Montréal ont contribué et qui constituent autant d'illustrations du Montréal souhaité par les communautés où elles interviennent. Des encadrés font état de projets liés à la revitalisation des noyaux villageois, la transformation de sites d'envergure, la protection des zones d'emploi, les nouveaux modèles d'accès à la propriété, la revitalisation des secteurs manufacturiers, la mise en valeur des secteurs industriels récents et anciens, la préservation du patrimoine historique et naturel, la sauvegarde des ateliers d'artistes, la requalification des églises ainsi qu'à la participation citoyenne.

Enfin, les CDÉC de Montréal sont disposées à jouer un rôle significatif dans la conception, la réalisation et la diffusion des projets s'inscrivant dans la logique du PDM ainsi qu'à promouvoir ce dernier auprès des acteurs locaux, des promoteurs et des citoyens. Elles réclament aussi des autorités de Montréal qu'elles associent les acteurs montréalais dans leurs efforts pour démontrer que la prospérité du Québec est indéniablement liée à celle de Montréal, réclamer du gouvernement du Québec une répartition équitable du financement interrégional qui soit à la hauteur du poids de Montréal dans l'économie québécoise et de la complexité des enjeux montréalais.

Table des matières

Sommaire

Table des matières

Liste des cas types

1. **Présentation des CDEC de Montréal**

Historique	2
Reconnaissance du Réseau des CDEC par la Ville de Montréal et par le gouvernement du Québec	2
Les CDEC inspirent la création des CLD en 1997	2
Prochain défi : le transfert de l'expertise	3
Mission et objectifs	3
Gouvernance	4
Membres du Réseau des CDEC de Montréal	5
Contexte d'intervention	5
Partenariats avec les institutions financières	6
Impacts du travail des CDEC	6

2. **Le quartier : milieu de vie des communautés et pierre d'assise du développement de Montréal**

Le quartier comme milieu de vie	8
Le quartier comme pierre d'assise du développement	8
Le quartier complet de Montréal	9
Les enjeux	12
1. Le phénomène de la dévitalisation	12
2. L'embourgeoisement	12
3. La spéculation foncière	12
4. La santé publique	12
5. L'exclusion	13
6. La mobilité	13
7. La démographie	13
8. Le patrimoine	13

3. **Bien vivre dans une ville compacte**

Zones d'emploi	15
Habitation	19
Artères commerciales	22
Aménagement mixte et durable des quartiers	23
Développement économique, infrastructures et transport	26
L'apport économique indispensable des zones d'emploi	26
Création d'entreprises : des zones d'emploi mieux adaptées aux besoins des jeunes entrepreneurs	27
Étudier les zones d'emploi comme les parcs industriels	30
Réhabilitation des sites contaminés et des espaces laissés à l'abandon	32
L'économie sociale	34
Le secteur manufacturier	36
Infrastructures	37
• Les écoles et les centres de recherche	37
• Attirer et retenir les diplômés	38
• Augmenter le taux de scolarisation de la population	38
• Augmenter les qualifications professionnelles de la population	38
• Intégration des immigrants et francisation	39
• Les infrastructures technologiques et numériques	40
• Infrastructures de transport	40
• La priorité au transport collectif	41
• Favoriser le transport actif	42
• Le transport des marchandises	43

4. **Patrimoine**

Patrimoine naturel	45
Augmenter la présence d'éléments et d'espaces naturels	45
Relier des espaces et créer des réseaux	46
Réserve foncière pour parcs et espaces verts	46
Pour un aménagement écologiquement responsable	47
Le verdissement de la ville et des quartiers	47
Patrimoine humain et culturel	48
Accessibilité, proximité et appropriation de la culture	48
Diversité culturelle	49
La stimulation et la relève de l'entrepreneuriat culturel	50
Consolidation et sécurisation des espaces de création	50
La rétention des artistes et des organismes culturels et artistiques dans les quartiers	51
Patrimoine architectural et bâtiments patrimoniaux	52
La continuité du bâti	53

5. **Leadership et gouvernance**

Des outils pour favoriser la participation citoyenne	54
L'accord de bénéfices à la collectivité	56
Planifier le développement à long terme	56
Contre le sous-financement chronique de Montréal versus les régions : l'exemple du réseau de soutien à l'entrepreneuriat	58

Liste des cas types

Les rues Villeray et de Castelnau au cœur du noyau villageois de Villeray	10
Le site de l'Hippodrome, un projet structurant	14
Protection et revitalisation des zones d'emploi dans les quartiers centraux : l'exemple de Marconi-Alexandra	18
Vivacité : vers de nouveaux modèles d'accès à la propriété	22
Quartier Chabanel : revitalisation d'un secteur manufacturier traditionnel	29
Revitalisation de la rue du Champ-d'Eau en adéquation avec les besoins des entreprises	31
L'ancienne zone industrielle de Lachine Est	33
Berges de la rivière des Prairies, la mise en valeur du patrimoine historique et naturel	45
Sauvegarde des ateliers d'artistes dans les quartiers centraux	50
Îlot Saint-Clément : redonner vie et sens à un bien collectif	52
La requalification des églises à Montréal, un potentiel de développement local	53
Participation citoyenne et développement urbain : un frein à la spéculation immobilière aveugle	55
Un exemple à suivre : la démarche du PDUES des secteurs Marconi-Alexandra, Beaumont, De Castelnau et Atlantic	58

1. Présentation des CDEC de Montréal

HISTORIQUE

C'est à la suite de la crise économique de 1982-1983 que les premières corporations de développement économique communautaire (CDEC) apparaissent. À cette époque, plusieurs grandes industries comme le chantier naval de la Canadian Vickers, la Canadian Steel Foundries, les ateliers du Canadien National, les Shop Angus ferment définitivement leurs portes ou réduisent grandement leurs activités, entraînant ainsi la perte de plusieurs milliers d'emplois. Les taux d'intérêt dépassent 20 % et, selon les quartiers, le taux de chômage varie entre 15 et 30 %.

Plutôt que de baisser les bras devant cette situation socioéconomique difficile, les acteurs locaux du développement économique et social – gens d'affaires, politiciens, organisations communautaires, institutions de la santé et de l'éducation, syndicats et résidents – se mobilisent pour prendre en charge le redéveloppement de leurs quartiers et mettent sur pied, en 1985, les trois premières CDEC (Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO), Corporation de développement de l'Est (CEST) et CDEC Centre-Sud – Plateau Mont-Royal). Cette initiative est rapidement reprise dans d'autres quartiers montréalais (CDEC Centre-Nord (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension) en 1988, CDEC Rosemont – Petite-Patrie en 1989, CDEC Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce en 1991, CDEC Ahuntsic-Cartierville en 1992).

RECONNAISSANCE DU RÉSEAU DES CDEC PAR LA VILLE DE MONTRÉAL ET PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

À la suite d'une période d'expérimentation, la Ville de Montréal reconnaît le rôle de premier plan du Réseau des CDEC en matière de développement économique local². En 1990, la Ville accorde un soutien financier récurrent aux CDEC. Le gouvernement fédéral fait de même quelques semaines plus tard et le Conseil des ministres du gouvernement du Québec annonce lui aussi son soutien financier aux CDEC dans le cadre de son Plan d'action pour le développement économique

des quartiers défavorisés de Montréal rendu public en juin 1990.

Le Réseau des CDEC continue à s'agrandir au cours des années 1990, tant dans les ex-villes de banlieue (CDEC LaSalle-Lachine en 1992, CDEC Saint-Léonard en 1998) qu'à Montréal (SODEC Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est en 1996). Le Réseau des CDEC de Montréal regroupe maintenant dix (10) CDEC sur le territoire de la Ville de Montréal. Des CDEC sont aussi créées dans les principales villes du Québec (CDEC de Québec en 1994, CDEC de Trois-Rivières en 1996 et CDEC de Sherbrooke en 1998).

En 1988, le Réseau des CDEC se donne un premier outil collectif, soit le Fonds de développement Emploi-Montréal (FDEM). Le FDEM est un fonds de capital de développement mis sur pied par le Réseau des CDEC en partenariat avec le Fonds de solidarité FTQ, Investissement Québec et la Ville de Montréal. Les gouvernements du Canada et du Québec ont aussi participé à son financement. Quelques années plus tard, en 1996-1997, chacune des CDEC se dote, en partenariat avec le Fonds de solidarité FTQ et la Ville de Montréal, d'une Société locale d'investissement pour le développement de l'emploi (SOLIDE) qui soutient l'économie locale par le développement des PME ainsi que par la création et le maintien d'emplois durables et de qualité.

LES CDEC INSPIRENT LA CRÉATION DES CLD EN 1997

S'inspirant grandement du modèle de gouvernance des CDEC qui rassemblent au sein de leur conseil d'administration des membres représentatifs des divers milieux de la collectivité (gens d'affaires, institutions scolaires, de la santé, coopératives, syndicats, organismes communautaires et culturels, résidents), le gouvernement du Québec commence la mise en place, en 1997, d'un réseau de Centres locaux de développement (CLD). Le gouvernement du Québec appelle ainsi les milieux locaux à se responsabiliser davantage sous l'angle du développement économique, culturel et social. À Montréal, les mandats CLD sont confiés aux CDEC et à la Société de développement économique Ville-Marie regroupées au sein du CLD Montréal. En 2002, le gouvernement du Québec autorise la dissolution du CLD Montréal et reconnaît les CDEC à titre de CLD pour leur territoire respectif et signe une entente de cinq (5) ans avec celles-ci.

² Partenaires dans le développement économique des quartiers, Ville de Montréal, février 1990.

En 2003, le gouvernement du Québec nouvellement élu décide de transmettre aux MRC et aux municipalités la responsabilité du développement économique local et des CLD. Cependant, la loi sur le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche reconnaît nommément neuf (9) CDEC de Montréal comme étant le CLD de leur territoire et la légitimité de leur mode de gouvernance. La Ville de Montréal a fait de même dans le cadre de l'entente de gestion des mandats CLD pour la période 2008-2012.

PROCHAIN DÉFI : LE TRANSFERT DE L'EXPERTISE

Afin de poursuivre la réalisation de leur mission de développement économique communautaire, c'est-à-dire un développement économique local intégré tenant compte des aspects économiques, sociaux, culturels et environnementaux pour mieux répondre aux besoins de leur communauté, le Réseau des CDEC a développé de nouveaux services en collaboration avec de nombreux partenaires. Il offre maintenant, en collaboration avec Emploi-Québec, un service de placement assisté pour les résidents de l'Île de Montréal. En collaboration avec les CLD de l'Île de Montréal et de Longueuil ainsi que le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), il offre aussi des services de deuxième ligne pour favoriser la croissance et la pérennité des entreprises d'économie sociale. Le Réseau des CDEC a également mis sur pied deux mutuelles de formation pour les PME : FormaPlus pour les entreprises de l'ouest de Montréal et FormaPME pour celles de l'est. En collaboration avec la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain de l'Université du Québec à Montréal, les CDEC travaillent à constituer un groupe d'intervention spécialisé pour trouver des solutions et des alternatives novatrices et originales afin de préserver le patrimoine religieux de Montréal en requalifiant les églises pour des usages qui répondent à des besoins locaux.

Ces quelques initiatives illustrent bien comment le Réseau des CDEC compte poursuivre, en collaboration avec ses partenaires, la réalisation de ses deux mandats : le développement économique et l'intégration des citoyens à Montréal.

Mission et objectifs

Le Réseau des CDEC de Montréal a une mission de développement économique local. Cette mission l'amène à développer et consolider l'activité économique et l'emploi dans les arrondissements où il intervient, à soutenir le développement socioéconomique de la population locale, ainsi qu'à contribuer à l'amélioration de la qualité du milieu de vie et de travail.

LE RÉSEAU DES CDEC DE MONTRÉAL

Dix corporations de développement économique communautaire (CDEC) contribuent à la vitalité socioéconomique de nombreux arrondissements montréalais :

- ▶ **La CDEC Ahuntsic-Cartierville**
- ▶ **La CDEC Centre-Nord
(Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)**
- ▶ **La CDEC Centre-Sud –
Plateau Mont-Royal**
- ▶ **La CDEC LaSalle – Lachine**
- ▶ **La CDEC Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce**
- ▶ **La CDEC Rosemont – Petite-Patrie**
- ▶ **La CDEC Saint-Léonard**
- ▶ **La CDEST
(Mercier – Hochelaga-Maisonneuve)**
- ▶ **Le RESO (Sud-Ouest)**
- ▶ **La SODEC Rivière-des-Prairies -
Pointe-aux-Trembles - Montréal-Est**

Le Réseau des CDEC de Montréal poursuit les objectifs suivants :

- ✓ favoriser la prise en charge du développement économique local par les populations locales;
- ✓ stimuler la création d'emplois de qualité et stables;
- ✓ développer l'employabilité des sans-emploi ainsi que les compétences des travailleurs et des dirigeants des entreprises locales.

À cette fin, le Réseau des CDEC de Montréal :

- ✓ regroupe les citoyens, les dirigeants des organismes, des entreprises et des institutions de leurs territoires respectifs;
- ✓ soutient les initiatives socioéconomiques locales par un appui technique et financier.

Les initiatives et les interventions des CDEC de Montréal s'inscrivent dans la mouvance du développement économique communautaire. Cette approche se distingue des autres modèles de développement économique en ce qu'elle mise sur les acteurs et les forces des communautés locales. Elle suppose l'identification concertée des besoins et des opportunités de développement ainsi que le déploiement d'actions concertées et diversifiées. Pour le Réseau des CDEC de Montréal, il importe que l'action dépasse la seule dimension économique pour aussi englober les déterminants de la santé d'une communauté et des personnes qui la composent³. Cette approche globale de développement économique et social conjugue cinq (5) dimensions distinctes :

- la **dimension économique** : le déploiement d'un ensemble d'activités de production et de vente de biens et services;
- la **dimension locale** : la mise en valeur des ressources locales ainsi que la contribution des ressources externes dans une démarche partenariale;
- la **dimension sociale et politique** : la réappropriation par la population résidante de son devenir économique, culturel et social;
- la **dimension environnementale** : la promotion de pratiques et la réalisation de projets permettant d'améliorer la qualité du cadre physique de vie;
- la **dimension communautaire** : la détermination de la communauté comme point de départ et comme point d'arrivée en tant qu'espace du « vivre ensemble » et du secteur communautaire en tant que dispositif associatif premier de revitalisation.

Pour le Réseau des CDEC de Montréal, le développement économique local est un véhicule de choix dans l'amélioration des conditions propices au développement durable et à une meilleure cohésion sociale à Montréal. Ainsi, le Réseau des CDEC de Montréal intervient dans les quatre (4) sphères du développement durable, soit l'économique, le social, l'environnement et la culture. Il contribue

aussi à des projets qui favorisent chez les citoyens le sentiment d'appartenir à une même communauté et de se sentir reconnus comme tels.

GOUVERNANCE

Le Réseau des CDEC de Montréal est représentatif de son milieu de par son mode de gouvernance. Les CDEC pratiquent depuis plus de 25 ans un processus continu d'innovation ouverte (*open innovation*) faisant littéralement de leurs organisations des laboratoires vivants (*living lab*) mettant à contribution l'ensemble des acteurs de leurs communautés dans la recherche de solutions inédites pour répondre aux enjeux de leurs territoires.

- ✓ Chaque CDEC de Montréal est gouvernée par une assemblée générale qui établit les orientations et les priorités. Cette assemblée réunit les membres en règle, issus de tous les secteurs d'activité et de tous les secteurs géographiques présents sur le territoire d'une CDEC. Les catégories de membres les plus fréquentes sont :
 - les entreprises;
 - les institutions financières;
 - les entreprises d'économie sociale;
 - les organismes communautaires;
 - les institutions publiques;
 - les organismes culturels;
 - les syndicats;
 - les résidents.
- ✓ Le Conseil d'administration est en majeure partie élu lors de la réunion annuelle de l'Assemblée générale : ces administrateurs sont issus des catégories précitées. De plus, chaque arrondissement est aussi représenté sur désignation. Sont aussi membres du conseil, sans droit de vote :
 - les députés à l'Assemblée nationale du Québec
 - les directions des Centres locaux d'emploi.
- ✓ Les comités de financement ont pour mandat d'analyser et d'approuver ou de refuser les demandes d'aide financière soumises à sa CDEC. Les membres sont nommés par le Conseil d'administration.

³ Les déterminants de la santé sont le niveau de revenu et le statut social, les réseaux de soutien social, l'éducation, l'emploi et les conditions de travail, les environnements sociaux, les environnements physiques, les habitudes de santé et la capacité d'adaptation personnelle, le développement de la petite enfance, le patrimoine biologique et génétique, les services de santé, le sexe, la culture. Voir Organisation mondiale de la santé, Les déterminants de la santé : les faits, 2004 (www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0006/98439/E82519.pdf) ainsi que Larry Hershfield, Les déterminants de la santé : une histoire sans fin, Réseau canadien de la santé (RCS), 2001 (www.phac-aspc.gc.ca/ph-sp/determinants/index-fra.php).

MEMBRES DU RÉSEAU DES CDEC DE MONTRÉAL

En 2012, le Réseau des CDEC de Montréal a un membership total de :

- ✓ 1 019 citoyens
- ✓ 1 332 organisations dont :
 - 725 entreprises et institutions financières,
 - 462 entreprises d'économie sociale et organismes communautaires,
 - 75 institutions publiques,
 - 51 organisations culturelles,
 - 19 syndicats.

Le Réseau des CDEC de Montréal emploie en 2012 quelque 200 personnes soutenues par 276 bénévoles œuvrant dans les conseils d'administration et les comités de financement.

CONTEXTE D'INTERVENTION

Le Réseau des CDEC de Montréal intervient sur le développement économique local en tenant compte des orientations identifiées par les planifications des tables de concertation locale selon les énoncés stratégiques des autorités publiques.

- ✓ À l'échelle locale :
 - Plan d'affaires de l'arrondissement;
 - Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme;
 - Plan d'action local d'Emploi-Québec;
 - Plan d'intervention de la table de concertation intersectorielle et multiréseau.
- ✓ À l'échelle métropolitaine :
 - Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal;
 - Plan stratégique Vision 2025 et Plan de développement économique Cap sur le monde 2010-2015 de la Communauté métropolitaine de Montréal;
 - Plan quinquennal de développement 2010-2015 et Projet entrepreneuriat Montréal de la Conférence régionale des élus de Montréal;
 - Plan d'action régional d'Emploi-Québec 2011-2014;
 - Plan Montréal 2025, Stratégie de développement économique 2011-2017 de la Ville de Montréal, Partenariat en économie sociale pour un développement durable,

Plan d'action 2007-2017 pour une métropole culturelle, Plan de transport, Plan de développement durable, Plan de développement social de la Ville de Montréal;

- ✓ À l'échelle nationale :
 - Stratégie de développement économique, Plan d'action du secteur manufacturier, Stratégie de l'entrepreneuriat du ministère des Finances et de l'Économie;
 - Stratégie de développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs;
 - Plan de développement du ministère de la Culture et des Communications;
 - Orientations stratégiques de Développement économique Canada;
 - Partenaires publics
- ✓ En qualité de Centre local de développement (CLD) désigné par la Ville de Montréal, les CDEC du réseau de Montréal ont pour responsabilités dans chaque arrondissement de :
 - Mettre sur pied un guichet unique regroupant différents services d'aide à l'entrepreneuriat : services-conseils sur l'ensemble des fonctions d'une entreprise, appui à la réalisation de plans d'affaires et d'études de faisabilité, financement et aide à la recherche de financement, formation, référence vers des services spécialisés;
 - Élaborer et réaliser un plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE);
 - Élaborer et réaliser une stratégie de développement de l'entrepreneuriat, y compris de l'entrepreneuriat de l'économie sociale;
 - Favoriser la concertation et le maillage des entreprises;
 - Agir en tant que comité consultatif auprès des Centres locaux d'emploi (CLE).
- ✓ Le Réseau des CDEC de Montréal est un partenaire de premier plan d'Emploi-Québec et assume les responsabilités suivantes :
 - L'accueil, le soutien et la référence de personnes à la recherche d'un emploi ou d'une formation;
 - La diffusion d'informations relatives aux services en développement de la main-d'œuvre disponibles dans les arrondissements auprès des entreprises ayant des besoins de main-d'œuvre;

- L'appui au développement de l'expertise en employabilité des organismes des arrondissements;
 - L'offre d'ateliers de perfectionnement pour les conseillers en emploi;
 - L'accompagnement d'organismes dans le développement d'un projet d'employabilité;
 - Le soutien aux entreprises dans leurs démarches d'embauche locale.
- ✓ En qualité de mandataires de Développement économique Canada, le Réseau des CDEC de Montréal a pour objectifs de mobiliser les acteurs socioéconomiques de son milieu et de favoriser l'émergence d'initiatives de développement local. Ses responsabilités sont :
- Réaliser des études, des veilles et des diagnostics permettant d'acquérir de l'information et une meilleure compréhension des enjeux et des réalités du développement socioéconomique;
 - Planifier l'action en menant des activités d'identification, d'orchestration et de priorisation d'actions stratégiques et opérationnelles à mettre en œuvre pour valoriser le développement socioéconomique du milieu;
 - Offrir des services-conseils et accompagner les organismes ou les groupes susceptibles de contribuer au développement socioéconomique du milieu;
 - Mener des activités d'information et de concertation suscitant l'éveil et la mobilisation face aux enjeux et opportunités du développement local et suscitant le réseautage et l'adhésion des acteurs du développement susceptibles de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'environnement socioéconomique;
 - Favoriser l'émulation, le transfert de connaissances et le développement des capacités des acteurs du développement socioéconomique du territoire;
 - Soutenir à court terme de nouvelles entreprises associées à des projets structurants dans le cadre d'une stratégie de revitalisation ou de développement d'un secteur d'activités;
 - Intervenir auprès d'entreprises existantes lorsque le développement de ces dernières est menacé et que l'impact socioéconomique appréhendé est majeur.

PARTENARIATS AVEC LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Le Réseau des CDEC de Montréal collabore régulièrement avec l'ensemble des institutions financières ou institutions publiques dans le financement des entreprises en démarrage, en expansion ou en consolidation. Il a aussi développé des partenariats avec plusieurs institutions financières afin de disposer d'outils financiers adaptés aux besoins des entreprises et des organismes locaux. Ces partenariats ont résulté en la création des outils financiers suivants :

- ✓ Le Fonds de développement Emploi-Montréal (FDEM) résulte du partenariat entre le Réseau des CDEC de Montréal, la Ville de Montréal, le Fonds de solidarité FTQ, Investissement Québec et les gouvernements du Québec et du Canada. Le FDEM possède son propre conseil d'administration;
- ✓ Plusieurs CDEC de Montréal disposent d'un Fonds local de solidarité qui a pour partenaires les Fonds locaux de solidarité FTQ, la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et les Caisses populaires locales;
- ✓ Plusieurs CDEC de Montréal ont développé un fond CRÉAVENIR avec la collaboration des caisses populaires Desjardins locales.

IMPACTS DU TRAVAIL DES CDEC

Depuis plus de 25 ans, grâce à ces partenariats, les CDEC contribuent à la réalisation de projets qui façonnent les quartiers de la métropole :

- la mise en valeur du canal de Lachine;
- l'aménagement de la place Valois;
- le Technopôle Angus;
- le Campus des technologies de la santé;
- le cinéma Beaubien;
- les Ateliers créatifs
- le Regroupement de Lachine;
- la revitalisation de la rue Jean-Talon à Saint-Léonard;
- les Fermes Lufa
- le Festiblues international de Montréal;
- la Coopérative de solidarité Jarry/2e.

Au cours de la période 2007 à 2012, les CDEC de Montréal ont :

- offert leur soutien technique à près de 15 000 entreprises en démarrage ou déjà en activités;

- investi 36 millions de dollars dans 650 entreprises. Ces investissements ont généré des retombées de 270 millions de dollars dans le développement économique de Montréal et permis la création et le maintien de 11 000 emplois;
- permis à plusieurs milliers de personnes de participer à des projets de formation, de développement de la main-d'œuvre et d'insertion socioprofessionnelle issus des organismes et des entreprises du milieu.

Comme en témoignent ces résultats, les CDEC ont fait la preuve de leur capacité de concerter les forces de leur communauté pour susciter et soutenir un développement durable et profitable sur les plans économique et social.

2. Le quartier : milieu de vie des communautés et pierre d'assise du développement de Montréal

Le Réseau des CDEC de Montréal considère que le Plan de développement de Montréal représente une réelle opportunité de doter Montréal d'une vision d'aménagement et de développement durable qui prend appui sur le principal dénominateur commun du territoire de Montréal : ses quartiers. En ce sens, le Réseau des CDEC, qui travaille depuis plus de 25 ans au développement de Montréal, propose une vision où les quartiers ne sont pas que de simples composantes de la métropole, mais la conception même de ce qu'elle est, de même que les moteurs de son développement économique et social.

LE QUARTIER COMME MILIEU DE VIE

Plus que des ménages qui cohabitent ou qu'un arrondissement qu'on administre, le quartier peut être défini comme le point d'ancrage, le lieu d'appartenance d'une ou de plusieurs communautés qui y partagent des interactions sociales, économiques et culturelles. Ces réalités territoriales communes forment leurs identités et la représentation qu'elles se font de Montréal. Plus qu'une somme de fonctions ou qu'une simple situation géographique, il s'agit de milieux qui battent au rythme des échanges, des lieux de proximité et de voisinage par excellence.

LE QUARTIER COMME PIERRE D'ASSISE DU DÉVELOPPEMENT

Les quartiers et les communautés qui y vivent sont le moteur du développement de Montréal. Ils sont le point de départ et d'arrivée des changements opérés par le développement, et c'est à l'échelle du quartier que ces derniers s'ancrent dans la réalité montréalaise. En effet, c'est dans les quartiers que les impacts du développement de Montréal sont tangibles et visibles. Ils se vivent à l'échelle humaine. De nouvelles idées et de nouveaux projets y émergent constamment, grâce, notamment, aux réseaux qui s'y créent et à la connaissance fine des besoins et des opportunités du milieu.

Le quartier du XXI^e siècle est appelé à devenir un véritable lieu multifonctionnel intégré à la ville, un lieu qui accueille à la fois des résidents, des travailleurs, des entrepreneurs, des commerçants, des étudiants et aussi de simples visiteurs. C'est aussi le lieu où s'implantent de grands et de petits projets, un lieu traversé par les infrastructures, et ce, à l'échelle locale. En effet, ces projets comme ces infrastructures sont influencés par leur environnement immédiat et influencent, en retour, le développement des quartiers qui les accueillent.

En se basant d'abord sur les quartiers d'où il émerge et où il s'opère, le développement de Montréal peut compter sur :

- des communautés apprenantes qui s'engagent dans le développement durable;
- une population inclusive et ouverte, riche de sa diversité culturelle;
- des lieux où il fait bon vivre, apprendre, entreprendre, travailler et se divertir;
- des destinations d'affaires variées, où investir et réussir est possible et attrayant;
- des milieux où l'activité culturelle est valorisée et ouverte sur le monde.

C'est aussi à l'échelle du quartier que l'on peut intervenir plus efficacement afin d'influer sur les grands déterminants de la santé : la population y est de taille suffisante, alors que le territoire demeure restreint. La santé est non seulement une affaire de responsabilité individuelle, c'est également un droit et un état qui est déterminé par de nombreux facteurs d'ordres sociaux, économiques et environnementaux. Parmi ces grands déterminants, on retrouve⁴ :

- le revenu et la situation sociale,
- le niveau d'instruction,
- l'emploi et les conditions de travail,
- la présence de réseaux de soutien social,
- l'environnement social,
- le milieu familial,
- le milieu de garde et scolaire,
- le milieu de travail,
- la communauté locale et le voisinage,
- l'aménagement du territoire,
- l'environnement physique,
- les habitudes de vie et les compétences d'adaptation personnelles,
- le développement sain durant l'enfance,
- le patrimoine biologique et génétique,

4 Voir Agence de la santé publique du Canada, <http://www.phac-aspc.gc.ca/ph-sp/determinants/determinants-fra.php#income>.

- la présence de service de santé,
- le sexe,
- la culture,
- le système de santé et de services sociaux,
- le système d'éducation,
- l'environnement naturel,
- le contexte social et culturel,
- le contexte démographique,
- le contexte économique.

Puisqu'une « population en bonne santé constitue la base d'une société dynamique au sein de laquelle tous les individus peuvent exploiter leur plein potentiel et contribuer au développement collectif ⁵ », il importe de considérer nos efforts pour améliorer la santé de la population comme des investissements en nous-mêmes.

LE QUARTIER COMPLET DE MONTRÉAL

Plusieurs quartiers de Montréal connaissent un grand dynamisme tant sur le plan de leur vitalité économique que sur celui de l'amélioration de la qualité de leur milieu de vie. En effet, de nombreux commerces et services de proximité s'y développent, mais on y retrouve aussi de plus en plus de commerces de destination, d'entreprises et de générateurs d'achalandage qui contribuent à en faire des destinations de plus en plus prisées des Montréalais.

Les caractéristiques recherchées dans un quartier afin qu'il soit un milieu de vie sain et attrayant sont nombreuses, mais de manière générale on peut dire que l'on retrouve dans le quartier complet :

- une bonne mixité dans la typologie d'habitation et de logements, permettant de demeurer dans le quartier à différentes étapes de la vie et de côtoyer des voisins de différentes classes sociales, origines et situations familiales;
- une grande variété de commerces et services : épiceries, pharmacies, boutiques, cliniques médicales, écoles, bibliothèques...;
- la proximité d'un service de transport en commun efficace, fréquent et abordable;
- des parcs et des espaces verts diversifiés et accessibles;

- la proximité et l'accès à de nombreux types d'emplois de qualité correspondant aux compétences de tous les membres de la famille;
- une vie sociale riche et active : variété d'activités de loisirs, infrastructures sportives, offre culturelle variée, lieux de socialisation achalandés, fêtes de quartier, animation commerciale...;
- un accès aisé à des formations initiales et continues de tous types;
- une destination d'affaires enviable, où investir et réussir est attrayant,
- un milieu où l'activité culturelle est valorisée et ouverte sur le monde;
- bref, le quartier est un milieu complet où il fait bon vivre, apprendre, entreprendre, travailler et se divertir.

Ces caractéristiques sont présentes, à intensité variable, dans une majorité de quartiers montréalais. À ce titre, elles représentent une forte valeur ajoutée pour Montréal et un grand facteur d'attraction, non seulement pour les citoyens, mais aussi pour les entreprises.

Les quartiers complets représentent l'un des principaux facteurs qui rendent Montréal plus compétitive lorsque vient le temps d'attirer des investissements d'entreprises de toutes sortes, particulièrement celles des secteurs économiques créatifs et du savoir. Se fondant en majeure partie sur un capital humain hautement qualifié, ces dernières doivent donc s'installer là où il se trouve.

Dans la nouvelle économie qui prend place, « *le développement, l'attraction et la rétention de talents deviennent maintenant les priorités des villes qui trouvent une partie de leurs solutions dans l'offre de milieux de vie de qualité, dans la proximité, dans la diversité et dans la qualité de l'aménagement et du design* ⁶ ». Cette nouvelle économie se déploie donc à l'extérieur des zones d'emploi traditionnelles pour se déplacer vers des zones mixtes, soit les quartiers complets, où se côtoient harmonieusement environnement de travail, milieu de vie et lieux de divertissement.⁷

⁵ Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (2012), *La santé et ses déterminants, mieux comprendre pour mieux agir*, p. 4.

⁶ Ville de Montréal, *Stratégie de développement économique 2011-2017*, p. 18.

⁷ Idem.

Les rues Villeray et De Castelnau au cœur du noyau villageois de Villeray

Le quartier Villeray connaît depuis le milieu des années 1990 un grand dynamisme tant au niveau de sa vitalité économique qu'au niveau de l'amélioration de la qualité de son milieu de vie. En effet, de nombreux commerces et services de proximité s'y sont développés dans plusieurs domaines, ce qui a grandement contribué à en faire un noyau villageois de qualité et une destination de plus en plus prisée des Montréalais, tant pour y vivre, que pour s'y divertir ou y travailler.

Depuis le milieu des années 1990, plusieurs entrepreneurs sont venus s'y installer et ont contribué au développement de Villeray. Grâce à une offre commerciale diversifiée combinée à la présence de nombreux services de proximité, les rues De Castelnau et Villeray sont au cœur de Villeray et lui donnent son identité et son caractère convivial et familial. Mais ce qui donne aux rues De Castelnau et Villeray une touche unique à Montréal est sans contredit la forte concentration d'ateliers-boutiques de jeunes designers d'ici qui ont décidé de vivre leur aventure entrepreneuriale à l'échelle humaine.

Les commerçants et les entrepreneurs sont très impliqués dans la vie de leur quartier, et ce, tant dans l'organisation de fêtes et de rassemblements populaires que dans leur implication communautaire. Tout ceci fait de Villeray un quartier où les fonctions commerciales et résidentielles se maillent à merveille en fonction des besoins des citoyens, un lieu animé dont le cœur bat au rythme de sa communauté.



Les quartiers complets représentent l'un des principaux facteurs qui rendent Montréal plus compétitive lorsque vient le temps d'attirer des investissements d'entreprises de toutes sortes, particulièrement celles des secteurs économiques créatifs et du savoir. Se fondant en majeure partie sur un capital humain hautement qualifié, ces dernières doivent donc s'installer là où il se trouve.

Dans la nouvelle économie qui prend place, « *le développement, l'attraction et la rétention de talents deviennent maintenant les priorités des villes qui trouvent une partie de leurs solutions dans l'offre de milieux de vie de qualité, dans la proximité, dans la diversité et dans la qualité de l'aménagement et du design* ». Cette nouvelle économie se déploie donc à l'extérieur des zones d'emploi traditionnelles pour se déplacer vers des zones mixtes, soit les quartiers complets, où se côtoient harmonieusement environnement de travail, milieu de vie et lieux de divertissement.

Recommandations :

- Préserver et renforcer ces caractéristiques dans les quartiers, notamment centraux, où elles sont déjà en bonne partie présentes, et stimuler leur développement dans les quartiers moins multifonctionnels, moins accessibles ou moins animés.
- Que la notion de quartier devienne la pierre d'assise de la vision du Plan de développement de Montréal.
- Que la notion de « quartier complet » soit intégrée afin de mettre en évidence la nécessité qu'au-delà de la densité ou de la fonction, le développement de Montréal doit passer par des quartiers où l'on peut vivre, travailler et se divertir.

LA RICHESSE DE MONTRÉAL DANS LA DIVERSITÉ DE SES QUARTIERS : UNE MOSAÏQUE VIVANTE.



Chabanel (Ahuntsic-Cartierville) : quartier industriel en revitalisation, bordé d'un quartier résidentiel à caractère familial.



Marconi-Alexandra (Rosemont–La Petite-Patrie) : quartier multifonctionnel surnommé Mile-Ex, où résidents côtoient entreprises et commerces dans une ambiance urbaine dynamique.



Rives du lac Saint-Louis (Lachine) : paisible quartier résidentiel sur le bord du fleuve, au cœur historique de Lachine et de son artère commerciale, à proximité du fleuve et de ses activités nautiques.



Parc-Extension (Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension) : quartier riche de sa diversité culturelle, où des habitations variées côtoient des espaces d'emploi et de commerce diversifiés.

LES ENJEUX

Le Plan de développement de Montréal soulève et tient compte de grands enjeux qui feront de Montréal une ville plus attractive et compétitive. Parmi ceux-ci, on retrouve des enjeux entourant la mobilité, la démographie, l'aménagement, l'éducation, le développement économique, le transport et le réseau de transport en commun, les infrastructures publiques ainsi que la sauvegarde du patrimoine.

Pour parvenir à un développement à la fois ancré dans les réalités locales et profitable à l'avenir de Montréal comme métropole québécoise, il importe aussi d'agir directement sur les menaces qui guettent les quartiers montréalais et qui se vivent au niveau local. Le développement des quartiers montréalais devrait prendre en compte ces enjeux afin de les protéger du phénomène de dévitalisation et de sauvegarder l'équilibre fonctionnel et la cohésion sociale qui leur donne leur vitalité.

Voici quelques-uns de ces enjeux à surveiller :

1. Le phénomène de la dévitalisation

La dévitalisation des quartiers⁸, qu'elle soit économique, commerciale, sociale, politique ou culturelle, renvoie à une combinaison de plusieurs facteurs. On parle souvent de cycle de dévitalisation pour en expliquer cette dynamique. Ce cycle lie :

- la diminution de la population active et de l'activité économique locale;
- le désœuvrement, l'abandon et la résignation de la population locale;
- le déclin de la population, l'exode des investisseurs locaux et la scolarité et la formation insuffisante de la population.

Cette dynamique contribuera à moyen-long terme à l'appauvrissement général de la population, à la perte de son sentiment d'appartenance, à la fermeture des commerces, à la détérioration du cadre bâti et à la hausse des locaux vacants et des bâtiments à l'abandon. De nombreux problèmes de santé publique peuvent apparaître dans les milieux de vie

dévitalisés, tels que l'augmentation de la criminalité, de la toxicomanie, des problèmes de salubrité et la diminution générale du sentiment de sécurité.

2. L'embourgeoisement

Le processus d'embourgeoisement, souvent nommé « gentrification⁹ », bien que n'étant pas exclusivement une menace, est porteur de « dommages collatéraux¹⁰ ». Bien qu'il s'avère nécessaire d'attirer des citoyens plus fortunés dans certains quartiers afin de contribuer à la vitalité économique, ce processus peut également contribuer à chasser les citoyens issus des classes sociales plus défavorisées qui habitaient depuis longtemps ces quartiers. Le défi consiste donc à profiter des effets positifs de l'embourgeoisement, tout en contrant ses effets négatifs en agissant sur les vraies causes du déplacement des populations moins nanties, soit : l'augmentation des valeurs foncières et des loyers et l'incapacité d'accéder à un emploi de qualité et à un revenu décent dû à une scolarité ou des compétences professionnelles insuffisantes. Ainsi, le maintien d'un équilibre par la mixité sociale et fonctionnelle s'avère central pour lutter contre l'exode des populations défavorisées.

3. La spéculation foncière

Essentielles au maintien d'un milieu de vie correspondant aux caractéristiques idéales énoncées plus haut, la mixité sociale et la mixité fonctionnelle subissent dans la majorité des quartiers centraux un effritement dû à la spéculation foncière. En effet, l'attrait de la maximisation des gains en capital amène plusieurs promoteurs immobiliers à transformer des espaces d'emploi en espaces résidentiels ou à viser une augmentation optimale de leurs loyers résidentiels, commerciaux ou industriels. Quoiqu'elle entraîne une revitalisation, à certains égards, bénéfique, cette situation, si elle est peu ou mal encadrée, peut également entraîner un déplacement vers les banlieues des familles, des personnes à modeste revenu, des artistes et de plusieurs entreprises, notamment les industries manufacturières, les PME, les entreprises en démarrage et les entreprises culturelles.

4. La santé publique

Plusieurs problèmes de santé publique peuvent être contrés en adoptant une approche de déve-

8 Voir à ce sujet : Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) : « Des communautés à revitaliser. Un défi collectif pour le Québec. Rapport du groupe de travail sur les communautés dévitalisées », p. 11-12, mai 2010. [En ligne] Page consultée le 8 août 2013. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/municipalites_devitalisees/rapport_communautes_devitalisees.pdf ainsi que : Gouvernement du Québec, ministère de la Santé et des Services sociaux, Comité permanent de la lutte à la toxicomanie : « La ville et la toxicomanie, les enjeux de la désintégration des quartiers », 1999, p. 15-16.

9 Ce processus réfère à l'arrivée « (...) de gens à statut économique privilégié dans des quartiers qui avaient été abandonnés (...) ». Voir à ce sujet Robitaille, Antoine : « La gentrification démystifiée », Forum, édition du 26 janvier 2004, volume 38, no 18. [En ligne] Page consultée le 8 août 2013. <http://www.iforum.umontreal.ca/Forum/Archives-Forum/2003-2004/040126/article3136.htm>

10 Ibid.

loppement local ancrée dans les communautés. En concertation avec les organismes locaux, il est possible d'agir sur les problèmes reliés à la santé des individus, comme l'isolement social, l'exclusion socioéconomique ou le sous-développement de saines habitudes de vie. De plus, il est aussi possible d'agir localement sur des problématiques d'aménagement qui ont des répercussions sur la santé des communautés, comme la présence d'îlots de chaleur, la salubrité des quartiers et des logements ou les problèmes liés à la sécurité (sécurisation des intersections, éclairage, prévention de la criminalité, etc.).

5. L'exclusion

Pour être pleinement intégrés et développer leur plein potentiel, les individus ne doivent pas seulement être présents dans leur quartier, ils doivent aussi avoir accès à l'emploi, aux services essentiels et de proximité, aux transports et pouvoir participer activement aux décisions qui les concernent. Le développement de Montréal passe par l'inclusion sociale, politique et économique de tous les citoyens, aussi bien ceux qui sont sans emploi que ceux qui sont en emploi. En vue de faciliter cette inclusion et de faire profiter la ville de tous ses talents, la participation et le développement des compétences citoyennes doivent être au cœur du développement de Montréal.

6. La mobilité

L'accessibilité à des infrastructures routières de qualité et des moyens de transport en commun efficace et abordable est critique pour le développement de Montréal. Or, la desserte de transport en commun est très inégale d'un quartier à l'autre, certains étant très bien desservis alors que d'autres sont sujets à de longs trajets, à une fréquence peu élevée ou soumis à plusieurs changements de lignes, ce qui peut constituer des obstacles majeurs pour les citoyens qui sont contraints à l'utiliser. À l'opposé, certaines banlieues éloignées, grâce au train et aux autoroutes, sont parfois plus facilement et rapidement accessibles que certains quartiers montréalais moins bien desservis, ce qui accroît l'attractivité qu'exercent ces territoires auprès des entreprises et des résidents. Finalement, le coût d'utilisation du réseau de transport en commun peut constituer un frein important à la mobilité et l'accès au marché du travail des citoyens les plus défavorisés.

7. La démographie

Le solde migratoire de Montréal avec ses régions périphériques est en situation de déficit depuis 2001 et il s'avère de plus en plus difficile de retenir les jeunes qui viennent étudier à Montréal une fois

leurs études terminées. Si ce n'était de l'immigration internationale, Montréal connaîtrait une diminution de sa population¹¹. Les enjeux liés aux changements démographiques sont nombreux : le vieillissement de la population, la rétention des jeunes familles et l'intégration des immigrants pour n'en nommer que quelques-uns, sont autant de défis à prendre en compte lors d'exercice de planification que pour la gestion courante des services publics.

8. Le patrimoine

La préservation et le développement du patrimoine naturel, architectural et urbanistique, comme le parc du Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent, les églises, les artères commerciales, les rues bordées d'arbres matures ou les escaliers extérieurs, sont autant d'éléments incontournables lorsque vient le temps de définir l'environnement montréalais. Ils contribuent à l'attractivité des quartiers et forgent l'identité de Montréal en plus de favoriser l'expression du sentiment d'appartenance des résidents, des travailleurs et des entreprises envers leur ville.

Comme le démontrent ces nombreux enjeux, pour attirer et maintenir dans les quartiers les entreprises comme les résidents, il importe de leur offrir un milieu de vie complet et de qualité, mais aussi d'œuvrer sur des actions visant l'habilitation des citoyens et la prise en main du développement par la communauté. Adopter une approche de développement économique communautaire et ancrer le changement au sein même des communautés permet d'atteindre de nombreux objectifs afin de prévenir et de contrer la dévitalisation et la détérioration générale du milieu de vie (environnement, convivialité, patrimoine et cadre bâti, infrastructures, sécurité, etc.).

Recommandation

- Bonifier le soutien et le financement des CDEC, CLD, tables de quartier et entreprises d'économie sociale qui contribuent au développement socioéconomique de leurs milieux en misant sur la mobilisation et la participation des citoyens et des acteurs socioéconomiques.

11 Voir Montréal en statistique : « Portrait Démographique : La dynamique migratoire de l'agglomération de Montréal 2010-2011 », mai 2012. [En ligne] Page consultée le 8 août 2013. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DYNAMIQUE_MIGRATOIRE_2010_2011.PDF

3. Bien vivre dans une ville compacte

Le Plan de développement de Montréal accorde beaucoup d'importance à la notion de vivre et grandir à Montréal. La Ville entend en effet porter une attention toute particulière au milieu de vie de la population par deux grandes « stratégies » :

- consolider et améliorer les quartiers existants;
- assurer la croissance résidentielle.

Par ces stratégies concordant avec les orientations de densification en lien avec le réseau de transport collectif (développement de TOD) du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Ville de Montréal entend réaménager la ville de façon plus compacte en misant sur la diversité des activités urbaines et sur la proximité des lieux de résidence, d'emploi, de service et de loisirs¹².

Le site de l'Hippodrome, un projet structurant

Imaginez un site équivalant à sept fois le stade olympique, non contaminé, hormis les déjections de chevaux depuis un siècle, situé au cœur de l'île de Montréal, à la jonction de deux autoroutes et à une centaine de mètres de deux stations de métro. Le site de l'Hippodrome de Montréal possède donc tous les atouts pour en faire un projet exemplaire sur le plan du renouveau urbain et du développement durable.

La Ville de Montréal veut développer un quartier mixte à dominance résidentielle en proposant un milieu de vie inclusif, complet et exemplaire. Une démarche de planification ambitieuse, s'étalant sur trois années, permettra de définir adéquatement les contours d'un projet urbain marquant pour Montréal.

La CDEC CDN/NDG a toujours accordé une attention particulière au potentiel économique de ce site situé à deux pas de l'Institut de recherche en biotechnologie (IRB) du CNRC et à moins de deux

kilomètres du campus de l'Université de Montréal à Côte-des-Neiges et du Centre universitaire de McGill à Notre-Dame-de-Grâce. L'IRB est un atout majeur, et le projet d'aménagement devra prévoir un espace pour l'implantation d'entreprises à valeur ajoutée dans le domaine des technologies de la santé. L'année dernière, la CDEC CDN/NDG a réalisé avec une firme de consultants une étude sur le potentiel de ce secteur d'activité à CDN/NDG.

Force est de constater qu'en dépit de son enclavement, l'IRB demeure un joueur qui donne le « la » dans la recherche en biotechnologie. Le processus de planification du secteur prévoit un concours international pour donner forme à une vision d'aménagement. L'IRB doit avoir sa place.



Si les CDEC de Montréal appuient la notion de ville compacte, elles souhaitent que la densification respecte l'essence des quartiers montréalais et que la croissance résidentielle soit faite en intégrant véritablement les autres fonctions urbaines. En effet, pour parvenir à maintenir ou développer dans les quartiers cette mixité propre à s'approcher du « quartier complet », tel que décrit précédemment, il importe, selon les CDEC de Montréal, de se préoccuper de la place des différentes fonctions urbaines dans les quartiers du Montréal de demain ainsi que des liens qu'elles entretiennent.

Recommandation :

- Inscrire comme orientation au Plan de développement le renforcement de la diversité et de la mixité fonctionnelles des quartiers.

¹² Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, page p. 13.

ZONES D'EMPLOI

Les zones d'emploi sont intrinsèquement liées au développement historique des quartiers centraux de Montréal. Plusieurs quartiers ont constitué originellement des faubourgs ouvriers sur lesquels se sont enracinés des équipements institutionnels, à caractère religieux notamment (églises, presbytères, couvents, collèges, etc.), ayant favorisé la naissance d'agglomérations urbaines plus diversifiées et autonomes au fil du temps. C'est ainsi que Montréal s'est développée et a vu croître son territoire urbanisé aux XIX^e et XX^e siècles, notamment à travers différentes annexions municipales. Ces « faubourgs-paroisses », dotés d'une vie civique forte avec leurs institutions, mais aussi de nombreuses entreprises manufacturières, ont vécu au rythme du développement de leurs zones d'emploi pendant de nombreuses décennies. Rappelons, par exemple, que le quartier de Rosemont (arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie) est né de l'installation des Shop Angus, ayant déjà occupé 12 000 travailleurs, et dont l'implantation a permis l'érection de milliers de logements à proximité des usines. Même chose pour l'ancienne ville de Maisonneuve, devenue le quartier de Maisonneuve (arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve), qui a été reconnu au début du XX^e siècle comme la cité industrielle modèle du Canada, notamment grâce à la planification urbaine rigoureuse dont elle a fait l'objet¹³. L'importance de l'activité économique était ainsi un ingrédient fondamental de la structuration des milieux de vie à la période industrielle, le tout basé sur des notions de proximité et de mixité entre les activités urbaines. C'est ainsi que les quartiers centraux de Montréal sont devenus, à leur âge d'or, des milieux de vie compacts et « complets », équipés de rues commerciales où l'on retrouvait, à courte distance de marche, de nombreux commerces et services de proximité pour les familles, des écoles, des collèges, des couvents, des parcs et espaces verts de qualité, des points d'accès à des systèmes de transport collectif performants, des zones à vocation économique procurant des milliers d'emplois pour les ouvriers, etc.

Les CDEC de Montréal tiennent à rappeler que le développement de Montréal tire avant tout sa substance du développement historique de ses zones d'emploi, petites et grandes. Cette diversité des zones d'emploi à Montréal constitue un patrimoine

à préserver, à développer et à mettre en valeur. Il s'agit là aussi d'une des forces majeures de Montréal, une force susceptible de la revitaliser socialement et économiquement à longue échéance, une force capable de lui insuffler vitalité et résilience, au fil des transformations futures de l'économie. Les CDEC de Montréal constatent justement à cet égard que la mixité urbaine est un facteur déterminant dans la revitalisation accélérée que connaît la ville ces dernières années, un élément développant l'attractivité de Montréal et permettant de la distinguer par rapport aux banlieues périphériques, perçues de plus en plus comme contraignantes à plusieurs égards, notamment à travers le zonage ségrégué de leurs activités (présence de quartiers monofonctionnels) et l'obligation de recourir à l'automobile pour s'y déplacer. La mixité des milieux de vie de Montréal constitue, à n'en pas douter, un facteur attractif dans les choix résidentiels de nombreux ménages à l'heure actuelle, notamment chez les jeunes qui s'y établissent. Il n'est d'ailleurs plus à démontrer que la présence de zones d'emploi fortes en milieu urbain crée des milieux de vie durables et « résilients ». Les milieux urbains les plus durables s'avèrent être souvent multifonctionnels et diversifiés¹⁴, ceux qui comportent une meilleure qualité de vie présentent toujours une certaine mixité de fonctions. Et c'est cela que les habitants de Montréal recherchent : une ville où l'on trouve de tout, une ville de proximité où l'on peut vivre et travailler, une ville dont le zonage est multifonctionnel, équilibré, une ville qui fait le lien avec son passé. Bref, une ville dont les emplois ne se retrouvent pas seulement dans différents pôles comme le centre-ville, de manière concentrée, mais aussi au sein même de chacun de ses quartiers, de façon déconcentrée.

Dans cette optique, l'idée de protéger et de développer les zones d'emploi dans les quartiers centraux de Montréal prend tout son sens, pour en faire des milieux de vie polyvalents contribuant à part entière au développement économique de la ville, et non des milieux résidentiels monofonctionnels calqués sur ceux de la banlieue. Or, la désindustrialisation de Montréal a largement bénéficié à la construction d'unités de condominiums ces dernières années, au détriment de nombreuses zones d'emploi, comme l'illustre le développement de toute la bande riveraine du canal de Lachine dans l'arrondissement du

13 Paul-André Linteau. Maisonneuve : ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918, Montréal, Boréal Express, 1981, 280 p.

14 Communauté métropolitaine de Montréal. Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development), Montréal, AE-COM, p. 19. « Un quartier vivant, viable et équitable est composé d'emplois, de résidences, de commerces, d'institutions et d'espaces publics. »

Sud-Ouest, où les projets résidentiels monofonctionnels ont grugé de nombreuses zones d'emploi historiques¹⁵. En voulant attirer de nouveaux ménages à Montréal, il ne faudrait pas en effet tomber dans un piège, soit celui de développer une ville « sans économie », car la densification urbaine, si elle a de nombreux avantages, peut également avoir pour effet de « vider » la ville de sa substance économique¹⁶, notamment en ce qui concerne les espaces manufacturiers, perçus comme des activités indésirables par les nouveaux résidents. Pourtant, comme le rappelle à juste titre la SCHL, une ville dynamique doit avoir une assise économique solide : « *La création d'emplois et la croissance démographique sont habituellement indissociables. Les villes où le marché du travail est vigoureux attirent des gens d'ailleurs qui viennent soit occuper un poste, soit en chercher un. Et quand la population augmente, le parc résidentiel doit en faire autant pour loger le nombre grandissant de ménages*¹⁷. »

Les zones d'emploi des quartiers centraux : des acquis précieux

La Ville de Montréal tire des bénéfices majeurs de la présence de zones d'emploi au sein des quartiers centraux :

- la revalorisation économique des quartiers et la diversification et la reconversion de leur économie;
- la possibilité de localiser des entreprises dans les quartiers centraux à proximité des centres de recherche et des universités, qui sont les ferments de l'innovation économique et technologique du Québec;
- le maintien des créateurs (entreprises et travailleurs) dans les quartiers centraux où ils ont toujours résidé;
- la stimulation de l'entrepreneuriat et le soutien à la création d'entreprises;

- la conservation et le rehaussement du poids économique de Montréal dans la région métropolitaine;
- la diminution du taux de chômage en ville;
- l'insertion professionnelle facilitée des individus;
- la diminution des coûts de transport pour les individus;
- la réduction de la dépendance des individus à l'égard de l'automobile¹⁸;
- la protection de l'environnement et la réduction des gaz à effet de serre (GES) grâce à l'utilisation moindre d'énergie fossile dans les transports¹⁹;
- la hausse de l'utilisation des systèmes de transport collectif et une meilleure rentabilisation de leur construction et de leur entretien;
- la diminution de la longueur et de la durée des déplacements domicile-travail²⁰, qui ont un impact négatif sur la qualité de vie et la productivité des entreprises (temps perdu, stress, surcoûts, pollution, GES);
- le soutien à la santé de la population en général par la pratique de la marche et des transports actifs²¹ pour se rendre au travail²²;
- la lutte contre la hausse des valeurs foncières et la spéculation immobilière grâce à l'outil privilégié que constitue le zonage;
- le développement des services de proximité pour les populations les plus vulnérables et l'accès plus facile aux différents pôles de services pour les familles, les personnes âgées, les femmes monoparentales, etc.;

15 « Le canal de Lachine a été au cœur du développement industriel du Canada. La puissance du port, la disponibilité du canal pour le trafic commercial et sa puissance hydraulique y ont attiré un développement industriel important, d'abord sur la base du charbon et du fer, ensuite du grain et du sucre de canne, puis à un stade évolué, du matériel de transport. L'évolution du développement industriel s'est étendu sur près d'un siècle et, à la fin des années 1940, le secteur était reconnu comme le centre industriel le plus important du Canada avec près de 30 000 emplois manufacturiers. » Consulter à cet égard : Ville de Montréal. Le plan des abords du canal de Lachine, octobre 1991, p. 7.

16 Tamsin McMahon. Vertical Development : a Dense Idea, dans Maclean's Magazine, 13 août 2012, p. 16-20.

17 Société canadienne d'hypothèques et de logement. L'observateur du logement au Canada 2007. Une habitation nouveau genre pour un monde en évolution, SCHL, 2007, p. 33. Voir à ce propos : <http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/65705.pdf?fr=1372191464518>

18 Ibid., p. 58.

19 Ibid., p. 57. « En 2001, un peu plus de la moitié des GES émis par les ménages étaient attribuables au transport routier. (...) Des émissions de GES attribuables au transport en 2004, 50 % provenaient de véhicules et de camions légers (ce qui comprend les véhicules utilitaires sports. »

20 Cynthia Gorra-Gobin et Thomas Kirsbaum. La proximité à l'ère métropolitaine. Les politiques d'accès à l'emploi en France et aux États-Unis, Les Annales de la recherche urbaine, no 90, septembre 2001, p. 139-146. Voir à ce sujet : http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Gorra_ARU_90.pdf

21 Claude Turcotte. Les entretiens Concordia – Urbanisme. Repenser l'urbanité piétonne, Le Devoir, 30 avril 2012, Montréal, 2012. Voir à cet effet : <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/348794/les-entretiens-concordia-urbanisme-repenser-l-urbanite-pietonne>

22 Société canadienne d'hypothèques et de logement. L'observateur du logement au Canada 2007. Une habitation nouveau genre pour un monde en évolution, SCHL, 2007, p. 58. « La marche, la bicyclette et le transport en commun sont des moyens de transport plus adéquats lorsque les destinations sont proches de la maison et lorsque les voies réservées aux piétons et aux cyclistes sont agréables et sûres. Plus les distances diminuent entre la maison et le travail et le centre-ville, plus les gens utilisent le transport en commun, la marche ou la bicyclette pour se rendre à ces destinations. »

- la lutte contre l'embourgeoisement des quartiers;
- l'attraction d'entreprises par une offre de locaux, de milieux de travail et de main-d'œuvre répondant à leurs besoins (voir à cet effet la section sur le développement économique);
- une meilleure concurrence aux autres municipalités du grand Montréal dans l'attraction et la rétention d'entreprises, et donc de leurs travailleurs;
- la lutte contre le morcellement municipal et l'étalement urbain à la périphérie.

Comme le montre l'encadré, les avantages de renforcer les zones d'emploi à Montréal sont nombreux; ils sont tantôt d'ordre économique, tantôt d'ordre social et environnemental. Ceux-ci se rattachent à beaucoup d'enjeux liés au développement durable des agglomérations au XXI^e siècle, ce sur quoi veut justement tabler le Plan de développement de Montréal. C'est pour cette raison que les CDEC de Montréal souhaitent mettre en lumière le rôle crucial que peuvent jouer les zones d'emploi pour permettre à Montréal de se développer comme une ville durable, socialement et économiquement équilibrée, et ce, notamment par l'existence d'une proximité réelle entre les lieux de résidence et d'emploi. Dimension souvent oubliée des documents de planification et des discours officiels, le maintien et le développement des zones d'emploi sont, pour les CDEC de Montréal, le « chaînon manquant » de la ville durable que souhaite construire la Ville de Montréal à travers le Plan de développement de Montréal. Tout comme les parcs et les espaces verts sont « d'intérêt public » en milieu urbain, les zones d'emploi sont essentielles au fonctionnement de la ville.

Pour parvenir au maintien et au développement de zones d'emploi à proximité des quartiers résidentiels, il importe d'encourager, dans des secteurs spécifiques, l'utilisation d'un zonage de type « fermé » ou « exclusif » pour maintenir et développer à long terme certaines zones d'emploi d'intérêt public sur le territoire. Dans ces secteurs, les seuls usages permis pourraient être les suivants : commercial et industriel. L'affectation du sol nommée « secteur d'emplois²³ » correspondrait bien à ces critères. Cette conservation de larges espaces à vocation économique, comme les quelques friches

industrielles restantes et à venir, pourrait être une manière de contrer la désindustrialisation accélérée qu'a vécue Montréal depuis le début des années 2000²⁴, qui a souffert, comme le reste du Québec, d'une baisse dramatique de l'emploi manufacturier ces dernières années. Ceci assurerait :

- la diminution de la spéculation foncière dans ces zones, spéculation qui entraîne le départ de plusieurs entreprises à cause des hausses de taxes foncières, des hausses de loyer ou de la transformation d'immeubles industriels en résidences;
- la possibilité d'installer sur des terrains distants des secteurs domiciliaires des entreprises dont la cohabitation directe avec les résidences pourrait entraîner des difficultés, notamment à cause du bruit, des odeurs ou du camionnage qu'elles occasionnent.

À d'autres endroits sur le territoire, une mixité plus directe entre emplois et résidences pourrait être visée. Cependant, deux enjeux sont à considérer pour y parvenir :

- Cohabitation : le développement prévu doit s'assurer d'une cohabitation harmonieuse entre les fonctions, par un zonage limitant la présence d'entreprises amenant des nuisances ou par l'exploration de zonages et d'aménagements plus innovants, comme des zonages verticaux²⁵ ou horizontaux où l'aménagement de l'espace est réfléchi de façon à faciliter une cohabitation harmonieuse (quais de chargement ne donnant pas sur les résidences, rues de camionnage privilégiées et rues plus aménagées pour les transports actifs, etc.);
- Objectifs de mixité : afin de s'assurer que mixité ne rime pas avec résidentiel, comme le veut actuellement la tendance, il importe d'inciter les promoteurs à créer des espaces et des lieux d'emplois minimaux au sein des projets immobiliers projetés. En ce sens, l'utilisation d'objectifs chiffrés clairs du pourcentage de chaque fonction urbaine désirée à l'intérieur des pro-

23 Plan d'urbanisme de Montréal, Partie 1, Chapitre 3, 3.1.1 Catégories d'affectation du sol, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096716&_dad=portal&_schema=PORTAL

24 Karim Benessaïeh. Louise Harel dénonce la « désindustrialisation galopante », dans La Presse.ca, 13-09-2012, Montréal. « Selon Statistique Canada, la métropole a perdu 2277 entreprises de fabrication en une décennie : elles sont passées de 5941 en 2000 à 3664 en 2011. Les emplois ont suivi la même courbe, leur nombre chutant de 40 % . »

25 Au-delà du traditionnel rez-de-chaussée commercial surmonté d'habitations, certains projets pourraient par exemple prévoir des étages commerciaux ou industriels, surmontés de bureaux, puis d'habitations.

jets immobiliers serait à privilégier. Ainsi, une proportion minimale (%) d'espaces à vocation économique dans les projets en secteur mixte permettrait de créer de nouveaux espaces commerciaux²⁶ ou industriels tout en donnant de la flexibilité aux promoteurs pour trouver la façon exacte de parvenir aux résultats escomptés. Si l'utilisation d'objectifs chiffrés est déjà une pratique mise de l'avant dans le contexte du logement social et communautaire depuis plusieurs années à travers la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels²⁷, pourquoi ne pas faire de même sous l'angle de la mixité fonctionnelle à rechercher dans les quartiers? Rappelons-le, la mixité est un concept qui se mesure précisément, ce qui faciliterait grandement l'élaboration d'une stratégie assurant un minimum d'espaces commerciaux, de bureaux ou industriels dans les secteurs mixtes.

Protection et revitalisation des zones d'emploi dans les quartiers centraux : l'exemple de Marconi-Alexandra

Délimitée par les rues Clark, Hutchison, Jean-Talon et la voie ferrée, Marconi-Alexandra compte près de 300 entreprises et plus de 3 000 emplois. Autrefois surtout axée sur la fabrication, cette zone d'emploi a connu une diversification importante des emplois dans la dernière décennie, notamment avec l'installation d'entreprises des secteurs du design, de l'architecture, de l'informatique et du commerce.

L'environnement de la zone d'emploi sera fortement marqué, dans les prochaines années, par l'arrivée du campus Outremont de l'Université de Montréal à l'ouest du secteur. Alors que la planification urbaine des secteurs avoisinants a permis de confirmer la vocation économique de Marconi-Alexandra, certains obstacles demeurent pour maximiser



Aperçu du potentiel de réaménagement à l'angle des rues Atlantic et Hutchison.

26 Cette mixité à construire devrait notamment se matérialiser dans l'avenir par une présence beaucoup plus importante de rez-de-chaussée à vocation commerciale dans les nouveaux projets résidentiels.

27 Ville de Montréal. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. Habiter Montréal, Montréal, Ville de Montréal, 2005, 33 p.

les retombées économiques de l'arrivée du campus : désenclavement seulement partiel du secteur, aspect désuet des bâtiments et terrains adjacents au campus, absence de lieux de rencontres, de services et de verdissage.

Devant ces constats, une réflexion a été entamée à la CDEC Rosemont–La Petite-Patrie en collaboration avec les entreprises, les créateurs et les organismes du secteur. Deux priorités en ressortent. D'abord, l'ajout d'une passerelle piétonne et cycliste entre les rues Atlantic et Saint-Zotique permettrait de désenclaver et de faciliter les contacts entre les quartiers. Ensuite, le redéveloppement de l'espace urbain au sud-ouest de cette passerelle, présentement occupé par un centre commercial désuet et un stationnement, offrirait l'opportunité d'ajouter dans le secteur des espaces publics accessibles et verdis ainsi que des fonctions d'emploi, de services de proximité et de logements communautaires et abordables. L'acquisition de cet espace par la Ville et son développement en collaboration avec les acteurs du milieu permettraient de stimuler une véritable synergie et la création d'un milieu propice aux échanges entre travailleurs, étudiants et résidents du secteur.

Pour aller plus loin, une politique de multifonctionnalité, et même de mixité urbaine, devrait être adoptée à Montréal, compte tenu des enjeux cruciaux que le développement des zones d'emploi soulève, et ce, pour que le « nouveau résidentiel » enclenché ces dernières années s'accompagne d'un « nouveau économique » grâce à un parti pris fort de la Ville à l'égard du maintien et de la création de nouvelles zones d'emploi dans les quartiers centraux.

Recommandations :

- Inscrire comme principe de développement la présence de zones d'emploi dynamiques et diversifiées au cœur des quartiers;
- Employer un zonage de type « fermé » ou « exclusif », comme une affectation du sol « secteur d'emplois », dans les zones d'emploi d'intérêt, à proximité des quartiers résidentiels, sur le territoire montréalais;
- Recourir à d'autres endroits sur le territoire à un zonage de type « mixte » avec l'ajout d'objectifs chiffrés de multifonctionnalité à rechercher;

- Mettre en place une politique de multifonctionnalité visant à se doter d'objectifs clairs en matière d'inclusion de l'emploi dans les différents quartiers montréalais.

HABITATION

Avec plus de 1,6 million d'habitants, la ville de Montréal compte pour 40 % de la population de la région métropolitaine. Toutefois, l'importance démographique relative de la ville est en déclin, puisqu'environ 1 % de la population en émigre annuellement, principalement vers la périphérie²⁸, et ce, depuis près de dix ans, selon l'Institut de la Statistique du Québec²⁹. Le phénomène de l'exode de la population vers la périphérie a de nombreux effets négatifs pour la Ville de Montréal³⁰ : réduction de la diversité sociale et économique, diminution des services municipaux et institutionnels, congestion routière, difficulté de rétention de la main-d'œuvre, déplacements d'entreprises hors de Montréal, fermeture de commerces, etc.

À l'instar du PDM, les CDEC de Montréal sont d'avis qu'il faut faire un effort particulier pour assurer une croissance résidentielle afin que la Ville de Montréal consolide à tout le moins son poids démographique et, comme dans celui-ci, voient « une occasion de favoriser une offre résidentielle variée, incluant des logements abordables et de grandes dimensions, s'insérant dans des milieux de vie qui répondent aux besoins des familles de même qu'à un bassin de population active³¹ ». À Montréal, il existe deux grandes stratégies pour favoriser l'avènement d'une offre résidentielle plus diversifiée, soit Pour grandir à Montréal³², visant entre autres à favoriser le développement de logements répondant aux besoins des familles, et la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nou-

28 Radio-Canada.ca. L'exode des familles se poursuit à Montréal, 25 mars 2013. « Le bilan migratoire de la Ville est d'environ -1 % (de 20 000 à 24 000 personnes) annuellement depuis au moins 2006-2007 ». Voir à ce sujet : <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2013/03/25/004-quebec-mobilite-population.shtml>

29 Solde migratoire et taux net de migration interrégionale, régions administratives du Québec, 2001-2002 à 2011-2012.

http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/migrt_poplt_imigr/migir_solde.htm

30 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013, Ville de Montréal, p. 22.

31 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013, Ville de Montréal, p. 22.

32 La politique familiale « Pour grandir à Montréal », 2008. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SECT_FAMILLE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/POLITIQUE_FAMILIALE_DE_MONTREAL_2008.PDF

veaux projets résidentiels, visant à assurer que tout projet résidentiel de plus de 200 unités compte au moins 15 % d'unités abordables et 15 % de logements sociaux ou communautaires³³.

Or, force est de constater que ces politiques n'ont pas eu le succès escompté. En effet, le PDM note que, dans les dernières années, « les conditions du marché résidentiel ont favorisé la construction de logements en copropriété, souvent de petite taille. Bien que cette tendance réponde à une demande du marché et permette de soutenir le rythme de croissance du parc résidentiel, elle se fait au détriment de la construction de logements locatifs, ou de logements offrant une superficie adéquate pour les familles³⁴ ». Le PDM réaffirme la nécessité d'agir sur le sujet et d'intensifier certaines des actions en cours. Cependant, selon les CDEC de Montréal, il serait important de revoir la portée réelle de ces politiques actuelles et d'aller plus loin que les mesures actuellement proposées, qui s'apparentent trop aux politiques des dernières années pour espérer un impact réel sur la diversification de l'offre résidentielle.

D'abord, en ce qui a trait à l'accession à la propriété, les programmes actuels devraient être revus pour permettre de répondre aux besoins de plus de familles évaluant la possibilité de demeurer ou de s'installer à Montréal. Pour améliorer l'offre admissible au programme, il importerait d'ajuster le montant admissible afin d'être plus en lien avec le marché montréalais dont le prix médian des ventes est à la hausse, malgré une diminution des ventes³⁵. Toujours pour améliorer le choix des familles, il serait aussi pertinent d'inclure dans le programme les copropriétés existantes, ce qui permettrait aux familles d'avoir accès au marché de la revente d'unités souvent plus grandes dans des bâtiments de type plex qui ont été convertis en copropriétés au fil des années. Finalement, pour tenir compte du fait que beaucoup de couples, avant de devenir parents, ont acheté, seuls ou en couple, des condos comme premiers acheteurs, et doivent ensuite déménager pour tenir compte de leur nouvelle situation familiale, il importerait de permettre à ces nouvelles familles avec enfants d'accéder au programme, afin

d'éviter leur départ vers la banlieue afin de trouver des produits immobiliers plus adaptés et moins dispendieux.

Recommandations :

- Augmenter le montant admissible d'une propriété dans le cadre des programmes d'accession à la propriété, et ce, tant pour les nouvelles constructions que pour les constructions existantes;
- Élargir l'admissibilité du programme afin d'y inclure les copropriétés existantes et non seulement les constructions nouvelles;
- Voir la possibilité d'élargir le programme aux nouvelles familles déjà propriétaires.

Dans les dernières années, la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, malgré son caractère non réglementaire, a permis la construction de plusieurs logements sociaux et communautaires dans des projets qui en auraient été autrement dépourvus. Cependant, outre son aspect non obligatoire, la Stratégie se heurte à quelques obstacles dans son application. D'abord, la majorité des projets actuellement développés se situent sous le seuil de 200 unités, ce qui fait qu'ils échappent à la Stratégie. Pour pallier ce problème, la taille des projets assujettis pourrait être revue, comme ça a été le cas dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve³⁶. En outre, dans certains secteurs dévitalisés ou en reconversion, où le développement résidentiel est conduit par un ensemble de promoteurs dont les projets sont de moindre envergure, ces secteurs devraient être considérés comme un projet unique, afin d'y inclure du logement communautaire et abordable. Ensuite, de plus en plus de promoteurs semblent chercher à verser une compensation financière plutôt que d'inclure dans leur projet des logements sociaux et communautaires, ou de trouver un terrain à proximité pour ce faire. Or, l'utilisation de ces compensations n'est pas normée, et peut ne pas mener à de nouveaux projets. Par exemple, ces compensations peuvent être plutôt affectées à des projets déjà en cours, comme ce fut le cas pour le projet résidentiel du 7400, boulevard Saint-Laurent.

33 Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels,

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/STRATEGIE_INCLUSION.PDF

34 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013, Ville de Montréal, p. 64.

35 Copropriété : augmentation du prix médian et plus faible baisse des ventes, Chambre immobilière du grand Montréal, juin 2013. http://cms.centris.ca/medias/nouvelles/STATSCENTRIS_JUIN2013.pdf

36 Émilie Clavel, Plus de logements sociaux dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Métro, 5 mars 2012, <http://journalmetro.com/actualites/montreal/4527/plus-de-logements-sociaux-dans-mercier-hochelaga-maisonneuve/>

Dans ces cas, l'offre de logements communautaires et sociaux dans le secteur n'est pas bonifiée.

Finalement, comme plusieurs projets de moindre envergure ne sont pas assujettis à la règle de 15 % de logements communautaires et de 15 % de logements abordables, il en résulte que la grande majorité des unités construites dans les dernières années n'est donc pas considérée comme abordable. De plus, les unités construites sont en général de petite taille, avec peu de pièces, ce qui ne permet pas de répondre aux besoins des familles. Considérant que, parallèlement, le parc existant subit une hausse des loyers comme des valeurs immobilières, il en résulte une érosion continue de la mixité sociale à Montréal. Sans compenser complètement les effets de cela, il pourrait être pertinent de revoir les seuils minimaux d'inclusion pour augmenter le rythme de construction de nouveaux logements sociaux, familiaux et abordables.

Recommandations :

- Abaisser la taille des projets, actuellement de 200 unités et plus, assujettis à la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels;
- Traiter certains secteurs entiers, notamment ceux avec un cadre bâti dense ne permettant que la réalisation de petits projets résidentiels, comme un projet unique assujetti à la Stratégie d'inclusion;
- Restreindre au maximum la possibilité de compenser financièrement la Ville de Montréal lorsque le promoteur d'un projet n'inclut pas de logements communautaires ou abordables dans le projet;
- Déterminer des seuils minimaux plus élevés que ceux actuellement en cours pour la construction de logements communautaires, familiaux et abordables dans les projets résidentiels;
- Poursuivre les représentations auprès du gouvernement du Québec pour donner aux municipalités la possibilité de régler sur l'inclusion de logements communautaires, abordables et familiaux dans les projets résidentiels.

Au-delà des programmes existants, les CDEC de Montréal s'attendaient à voir de nouvelles mesures proposées afin de faire des quartiers centraux de Montréal de véritables milieux de vie au tissu résidentiel dense, mixte et inclusif socialement. Les CDEC auraient aimé plus d'audace dans les moyens de réaliser ces objectifs, car les programmes existants, même bonifiés, ne suffiront pas à concrétiser la vision du PDM d'une « ville inclusive et solidaire » ayant une « offre adéquate de logements abordables et de logements pour les familles et les aînés³⁷ ».

Plusieurs stratégies et innovations pourraient être mises en place pour faciliter l'accès à la propriété à coût abordable pour les familles, pour inclure davantage de logements communautaires et abordables dans les quartiers, ainsi que pour assurer la construction d'un plus grand nombre de logements répondant aux besoins des familles, de logements sociaux et communautaires et de logements locatifs répondant aux besoins de tous. Les CDEC de Montréal proposent de prévoir dans le PDM diverses mesures visant à créer de nouveaux programmes et des politiques aptes à compléter les programmes existants.

Recommandations :

- Explorer, en s'appuyant sur les expériences connues d'ici et d'ailleurs³⁸, différentes pistes de solution visant à favoriser l'accès à la propriété, notamment pour les familles, par la mise en place de projets pilotes (coopérative à capitalisation, prêt pour mise de fonds, fiducie foncière, etc.);
- Étudier la possibilité de créer un programme de réserves foncières afin d'inclure du logement communautaire, abordable et familial dans le tissu résidentiel des quartiers centraux;
- Mettre en place un programme visant à favoriser la construction de logement locatif sur le territoire montréalais;

37 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 14.

38 Voir notamment le site de la Société canadienne d'hypothèque et de logement, Centre du logement abordable, Stratégies et études de cas de logement abordable, <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/celoab/reou/stetcaloab/idloab/index.cfm>

- Élaborer une politique de construction résidentielle afin que davantage de projets de construction offrent un produit qui pourrait répondre aux besoins des familles, notamment en termes de taille, de coût et d'accès à un espace extérieur privé de qualité;
- Assurer que les projets réalisés dans le cadre du programme Accès-Logis reçoivent un financement suffisant et aient des modalités d'approbation suffisamment souples et rapides pour permettre leur réalisation dans les quartiers, notamment centraux, où la spéculation foncière est très élevée.

Vivacité : vers de nouveaux modèles d'accès à la propriété

Fondée en 2012, Vivacité Montréal³⁹ est une société immobilière à but non lucratif visant à offrir aux ménages montréalais une alternative abordable en ce qui a trait à l'accession à la propriété. Pour ce faire, elle travaille à la mise sur pied d'un programme novateur d'accès à la propriété qui permettra de constituer un portefeuille de propriétés à l'abri de la spéculation immobilière pouvant être vendues aux ménages et aux familles à un prix inférieur à celui du marché.

Pour ce faire, Vivacité mise notamment sur :

- l'acquisition, puis la revente à des ménages locataires à un prix inférieur au marché, d'immeubles résidentiels;
- lors de la revente d'une propriété, la rétention d'une partie de la plus-value réalisée pour financer d'autres ménages acheteurs.

ARTÈRES COMMERCIALES

Pour les CDEC de Montréal, la présence d'une dynamique commerciale forte au sein des quartiers est importante tant en matière de développement économique, parce que génératrice d'emplois et de richesse (voir à cet effet la section sur le développement économique), qu'en matière de développement urbain durable. En effet, les commerces de proximité dans les quartiers sont souvent des

éléments appartenant autant au folklore et à l'identité d'un quartier (ex. : Saint-Viateur Bagel⁴⁰) qu'à sa vie sociale : « ... en faisant ses courses dans son quartier, on marche plus, on rencontre nos voisins, ça anime les rues, ce qui fait, du même coup, baisser le sentiment d'insécurité⁴¹. » Ils ont aussi de nombreux avantages directs pour les résidents, dont l'accès à des conseils et des services personnalisés, des économies de temps et d'argent, une meilleure santé par la pratique des transports actifs, une accessibilité plus grande à une diversité de commerces et de services, une meilleure qualité de vie et l'accès à des emplois locaux⁴².

Bien que le PDM mentionne les commerces et les services de proximité comme axe d'intervention pour consolider et améliorer les quartiers existants⁴³, ils ne figurent pas parmi les principes de développement. De plus, aucune mesure concrète n'est mentionnée pour assurer leur développement, si ce n'est l'amorce d'un « Plan de mise en valeur et de développement des artères commerçantes afin d'assurer leur vitalité et de conférer aux quartiers un dynamisme et une convivialité qui font que les Montréalais s'identifient à leur ville⁴⁴ ». Si cette planification se révèle fort pertinente, et fort attendue, certaines mesures pourraient d'ores et déjà être prévues au PDM pour soutenir le développement des commerces et des services de proximité.

Notamment, le remplacement actuel de certains rez-de-chaussée commerciaux sur des artères commerciales existantes a pour effet de diminuer l'offre commerciale, de rallonger les déplacements piétons et d'interrompre l'effet de continuité des artères, diminuant ainsi leur attractivité par une dilution de l'offre et de l'animation de celles-ci. Aussi, l'aménagement de certains commerces, notamment par la présence de stationnements en front de rue ou sur le côté du commerce, a pour effet de rallonger les parcours piétons, voire d'obliger les déplacements en voiture, jugés alors plus sécuritaires et plus rapides malgré une proximité adéquate des habitations ou, du moins, un accès relativement aisé en transport en commun.

40 Saint-Viateur Bagel, <http://www.stviateurbagel.com/about-svb>

41 Julie Rocheleau, directrice générale du Centre d'écologie urbaine de Montréal

<http://journalmetro.com/actualites/montreal/351072/plaidoyer-pour-les-commerces-de-quartier/>

42 Équiterre, Je m'active dans mon quartier, Bénéfices, <http://www.equiterre.org/solution/benefices-je-mactive-dans-mon-quartier>

43 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 19.

44 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 66.

39 Vivacité Montréal, À propos, http://vivacitemontreal.org/?page_id=11

Recommandations :

- Inscrire comme principe de développement la présence d'artères commerciales présentant une offre de commerces indépendants, pas seulement des commerces liés à de grandes chaînes, et de services de proximité diversifiés;
- Élaborer le Plan de mise en valeur et de développement des artères commerciales en concertation avec les CDEC, CLD, SDC et autres associations commerciales de plus petite taille présentes sur le territoire montréalais;
- Mettre en place des dispositions réglementaires afin d'empêcher la disparition de locaux commerciaux au rez-de-chaussée au profit de résidences, principalement sur les rues commerciales principales et secondaires;
- Élaborer une stratégie montréalaise de promotion de l'achat local et soutenir les initiatives existantes, telles que Je m'active dans mon quartier (initié par Équiterre en collaboration avec les milieux locaux, dont les CDEC);
- Assurer, notamment par la réglementation, un aménagement des commerces et artères commerciales favorable aux déplacements en transport actif et collectif.

AMÉNAGEMENT MIXTE ET DURABLE DES QUARTIERS

Le Plan de développement de Montréal met beaucoup l'accent sur la compacité, la consolidation et la croissance résidentielle des quartiers. Si ces objectifs sont importants en termes de rétention et de croissance de la population montréalaise, il importe que l'aménagement en résultant fasse une large place aux autres fonctions, notamment commerciale et d'emploi, respecte l'échelle des quartiers et s'articule autour des transports collectifs.

Une première préoccupation que les CDEC de Montréal souhaiteraient amener à cet effet est que le PDM propose à des fins de développement résidentiel de favoriser l'émergence de projets qui « pourrait mettre en valeur les secteurs en mutation, les friches urbaines, les abords des stations de métro ou des gares, certaines artères et les espaces

commerciaux sous-utilisés⁴⁵ ». Or, ces secteurs pourraient aussi avoir un potentiel de revitalisation par l'emploi ou le commerce. En ce sens, cette affirmation du PDM porte à croire que le développement du territoire montréalais se fera surtout par la construction résidentielle, et non par la revitalisation de secteurs porteurs d'activité économique et de vie de quartier que sont les zones d'emploi et les artères et noyaux commerciaux.

Pour permettre un redéveloppement plus équilibré et complet des secteurs en mutation, des friches urbaines, des abords des infrastructures de transport collectif et des espaces commerciaux sous-utilisés, il importe de mieux connaître les besoins des quartiers avoisinants en termes de fonctions urbaines et le potentiel réel de développement de ces espaces.

Recommandations :

- Réaliser, conjointement avec les CDEC et CLD de Montréal, une analyse de mixité des fonctions de chacun des quartiers de Montréal afin d'y identifier les déficits et les surplus liés à la présence de certaines fonctions par rapport à d'autres et d'y déterminer les axes de développement à privilégier;
- Effectuer une étude de potentiel de développement de tout espace en friche ou sous-utilisé et de tout secteur à revitaliser ou à densifier afin de déterminer les meilleurs axes de développement pour ces derniers en fonction de leur situation géographique, de leur état et de l'analyse de mixité réalisée pour le secteur;
- Mettre en place un moratoire sur tout grand projet résidentiel à venir tant que les analyses et les études proposées précédemment ne sont pas réalisées.

Une seconde préoccupation que les CDEC de Montréal souhaiteraient amener est à l'effet que la densification ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie et de l'échelle humaine des quartiers. En effet, certains projets récents, notamment le projet Musto dans Ahuntsic-Cartierville⁴⁶, se sont heurtés au refus des citoyens de voir se développer

⁴⁵ Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 22.

⁴⁶ Karim Benessaïeh. Rejet "cinglant" d'un complexe d'habitation dans Ahuntsic, dans La Presse, 12 septembre 2012, <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201209/12/01-4573412-rejet-cinglant-dun-complexe-dhabitation-dans-ahuntsic.php>

à proximité de leur quartier des projets de densité et de hauteurs deux, trois voire quatre fois plus élevées que la trame urbaine avoisinante. L'historique, l'image et l'appartenance au quartier demandent que les projets qui s'y inscrivent respectent le cadre environnant. L'échelle humaine des quartiers de Montréal est une grande qualité appréciée de tous. Toutefois, la densité de ces quartiers, qui sont déjà passablement denses, ne devrait pas devenir disproportionnée.

Recommandation :

- S'assurer que la densification des quartiers s'effectue en respectant le cadre urbain et l'échelle des quartiers environnants.

Une autre préoccupation que les CDEC de Montréal souhaiteraient amener concerne l'aménagement axé sur les transports en commun, aussi appelé le « transit-oriented development » (TOD). Très en vogue en Amérique du Nord, cette approche d'aménagement du territoire vise à structurer un développement immobilier de moyenne à haute densité autour des points d'accès au transport collectif à haut débit, pour hausser l'usage des transports collectifs et y développer des milieux de vie intégrés. Ce type de développement peut s'adresser autant à un nouveau projet immobilier qu'au redéveloppement d'un quartier existant. Comme avantages, les quartiers TOD permettent ainsi de :

- développer des milieux de vie multifonctionnels combinant emplois, résidences et commerces et services de proximité, pour qu'ils constituent des lieux vivants en tout temps;
- mieux optimiser les investissements publics stratégiques réalisés dans les transports collectifs en favorisant leur usage massif par la population, et ce, « en concentrant l'expansion urbaine dans des corridors de transport collectif⁴⁷ »;
- structurer des milieux de vie selon les principes suivants :
 - « encourager l'implantation de densités plus fortes près de la station de transport en commun;

- diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de la station;
- favoriser la mixité verticale des usages compatibles et viables afin de maintenir en tout temps une animation et une fréquentation des lieux;
- accorder une priorité aux déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) autour de la station et à partir des secteurs résidentiels limitrophes⁴⁸ ».

S'il est clair que le concept de quartiers TOD présente de nombreuses qualités, les CDEC de Montréal pensent qu'il devrait s'appliquer non seulement aux quartiers traditionnels de la ville, mais aussi, et en priorité, aux zones d'emploi et aux grands pôles économiques. En effet, à quoi bon avoir un grand nombre de lieux de résidence à deux pas d'une station de métro si les zones d'emploi où les travailleurs doivent se déplacer quotidiennement sont accessibles uniquement par automobile de façon efficace? Comme certaines études l'ont démontré, la densification résidentielle urbaine, surtout si réalisée sans égard au maintien de zones d'emploi et à l'amélioration du transport collectif, peut avoir plusieurs effets indésirables importants : accroissement de la congestion routière dans les quartiers centraux, étalement urbain de l'emploi et augmentation du trafic inversé, qui atteint déjà 23 % du trafic total en heure de pointe à Montréal⁴⁹.

Or, dans la région métropolitaine, à l'exception du centre-ville, les grands pôles économiques sont actuellement situés loin des principales infrastructures de transport en commun. De plus, certaines zones d'emploi, situées plus près du centre et du métro, ont une desserte d'autobus insuffisante pour encourager les déplacements en transport collectif, comme Espace Affaires Rosemont, le Technopôle Angus ou Plateau Est. En conséquence, bien que les quartiers centraux soient équipés de systèmes de transport collectif performants, plusieurs de leurs résidents doivent prendre leur automobile quotidiennement pour aller travailler à des endroits où les transports en commun sont inefficaces, peu fréquents, voire inexistantes.

47 Raphaël Fischler. Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leur possibilités d'application à Montréal. Rapport final, Montréal, 15 avril 2003, p. 7.

48 Communauté métropolitaine de Montréal. Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development), Montréal, AECOM, p. 13-14.

49 Tamsin McMahon. Vertical development : a dense idea. It turns out cramming more people into cities won't help the environment or our health, and may even hurt the economy, dans Maclean's Magazine, 13 août 2012, p. 16-20.

Le Plan de développement de Montréal fait un pas dans la bonne direction en proposant « d'accroître les déplacements en transports collectif et actif vers les secteurs les plus achalandés, en période de pointe, pour le travail et les études⁵⁰. » Plusieurs mesures évoquées en ce sens, dont l'implantation de voies réservées aux autobus sur le réseau autoroutier, le prolongement de la ligne bleue et l'implantation de plusieurs systèmes de transport rapide par autobus (SRB), semblent prometteuses. De plus, quelques solutions sont aussi évoquées pour améliorer la desserte vers le centre-ville, où certains tronçons du réseau sont effectivement « utilisés au maximum de leur capacité⁵¹ ». Cependant, parmi toutes ces mesures, seuls la ligne bleue, le SRB Pie-IX, le Train de l'Est et les mesures préférentielles pour autobus font partie du plan d'action. Si ces mesures sont importantes, elles ne pourront à elles seules avoir un impact réel sur l'augmentation du transport collectif vers les lieux de travail et d'étude.

Recommandations :

- Développer certains quartiers TOD axés majoritairement sur l'emploi, notamment par la densification de l'emploi dans les zones d'emploi situées près des infrastructures de transport existantes;
- Améliorer le transport collectif vers les pôles économiques et les zones d'emploi pour en faire des quartiers TOD où il est rapide et efficace de se rendre en transport collectif;
- Démarrer dès maintenant les études et les démarches nécessaires à l'implantation d'autres mesures de transport collectif vers les pôles économiques et les zones d'emploi, comme les voies réservées sur le système autoroutier, les SRB et les tramways.

Pour les CDEC, Montréal possède tous les atouts pour devenir une ville durable. Pour y parvenir, le PDM devrait prendre des partis pris plus forts, s'accompagnant de mesures concrètes, envers une Ville de Montréal :

- qui recentre sa vision du développement sur celle de ses différents quartiers historiques, lesquels confèrent à la métropole une échelle humaine et une couleur particulière en Amérique du Nord⁵²;
- qui fait de la proximité entre les lieux de résidence et les lieux fréquentés quotidiennement par les ménages une priorité pour favoriser une réduction globale de l'utilisation de l'automobile;
- qui s'avère mixte et multifonctionnelle, avec un équilibre bien réfléchi entre résidences, commerces, emploi et services;
- « qui se marche » et qui est développée à l'échelle du piéton.

Toutes ses qualités recherchées pour favoriser un urbanisme durable étaient présentes dans la ville industrielle. Le Montréal du XXI^e siècle est-il capable d'en faire autant ? Sur ce sujet, l'architecte et urbaniste danois Jan Gehl tient un discours qui pourrait inspirer notre métropole :

« Le potentiel d'autoalimentation de la vie urbaine souligne la nécessité de planifier les nouveaux quartiers en veillant à y concentrer et à y nourrir les sources de vitalité. (...) Il s'agit d'y concentrer les gens et les activités dans un minimum de zones de taille adéquate, situées au même niveau. (...) Boutiques, restaurants, monuments et services publics sont installés de façon logique, c'est-à-dire là où il est le plus probable que des gens passent. Ainsi, les distances de marche semblent plus courtes et le trajet devient une expérience : le piéton peut joindre l'utile à l'agréable⁵³. »

« Il est certes possible de consacrer une rue à divers modes de transport, mais on doit éviter de les mettre sur un pied d'égalité comme le veut le concept d'espace partagé (...) les piétons peuvent trouver leur place parmi les véhicules pour autant que le déplacement des premiers soit clairement identifié comme étant prioritaire⁵⁴. »

À cet égard, le concept de « rues habitées » proposé dans le PPU Griffintown aborde de façon radicalement différente le défi de faire de la rue un endroit convivial, stimulant et sécuritaire. Bref, de véritables rues habitées.

50 Demain Montréal, document de discussion, version révisée Avril 2013. Ville de Montréal, page 28

51 Demain Montréal, document de discussion, version révisée Avril 2013. Ville de Montréal, page 26

52 Jean-Claude Marsan. Montréal, une esquisse du futur : essai, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1983, 322 p.

53 Gehl, Jan (2010). *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Éd. Écosociété, p. 77-79.

54 Gehl, Jan (2010). *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Éd. Écosociété, p. 105.

« L'aménagement de rues privilégiant les circulations douces fait de la rue non plus un espace de transit, mais un espace de partage et de déambulation entre les marcheurs de tous âges, les cyclistes et les automobilistes, bref un espace de vie.

La priorité piétonne y étant clairement affirmée, ces rues dégagent de larges emprises non véhiculaires et permettent la plantation de massifs d'arbres dans des fosses de plantation continues pour assurer un verdissement généreux du domaine public et la gestion des eaux de ruissellement.

À l'échelle de Griffintown, ces rues permettent également de relier les lieux publics, les zones de voisinage, de services et de commerces sans nécessairement emprunter le réseau des rues principales.

Cette mise en réseau permet la création d'un nouvel espace collectif à priorité piétonne, accessible et sécuritaire pour tous les groupes d'âges, se superposant à la trame générale des rues du secteur. La rue locale devient rue habitée⁵⁵. »



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, INFRASTRUCTURES ET TRANSPORT

« Les villes vivent de profonds changements de paradigmes qui influencent leur manière de se voir, de se concevoir et de se développer. La transformation de l'économie industrielle classique vers l'économie créative illustre fort bien ce phénomène. Les grandes métropoles doivent miser sur le savoir et l'innovation pour assurer leur croissance et leur prospérité. Dans un contexte de mondialisation et de pénurie de main-d'œuvre, les enjeux liés au marché de l'emploi, qui tournaient beaucoup auparavant autour de la lutte contre le

chômage, ont changé. Le développement, l'attraction et la rétention de talents deviennent maintenant les priorités des villes qui trouvent une partie de leurs solutions dans l'offre de milieux de vie de qualité, dans la proximité, dans la diversité et dans la qualité de l'aménagement et du design⁵⁶. »

Depuis les quinze dernières années, nous constatons la résurgence des villes centrales. Cette revitalisation découle en partie du développement de la nouvelle économie. Ce nouveau redéploiement des forces économiques est lié à l'émergence de l'industrie créative et de l'économie du savoir (creative-knowledge economy). La création faisant ici référence non seulement à la connotation culturelle et artistique, mais aussi à l'innovation, aux nouvelles technologies et à sa dimension manufacturière. Cet essor est notamment favorisé par des facteurs comme :

- les communications électroniques;
- la miniaturisation de l'équipement, qui permet de s'établir près du Centre-Ville parce qu'on a moins besoin d'espaces. On parle de production de contenu, souvent lié au web, ayant un fort lien avec le secteur culturel (source d'inspiration) et avec le secteur financier (ressources financières);
- la proximité des quartiers résidentiels;
- la proximité des institutions (écoles et centres de recherche)⁵⁷.

L'APPORT ÉCONOMIQUE INDISPENSABLE DES ZONES D'EMPLOI

Les CDEC ont constaté que les quartiers centraux de Montréal, qui ont conservé leurs zones d'emploi héritées de l'ère industrielle, ont subi une lente transformation de leur composition économique. Ces secteurs accueillent aujourd'hui un grand nombre d'emplois à forte valeur ajoutée, dont ceux associés aux secteurs créatifs, tels que le jeu vidéo, le design et les ateliers d'artistes et ceux liés aux secteurs de l'économie du savoir. L'une des particularités des travailleurs de l'économie du savoir et de la création est résumée par la notion du « work, live and play » qui pourrait se traduire par travail, famille et loisirs.

56 Stratégie de développement économique 2010-2017, Montréal, p. 18.

57 Allocution de Mario Polèse, professeur en Économie urbaine, développement régional, localisation industrielle, politiques régionales de l'INRS, sur le rôle de la ville en soutien au développement économique, 6 juin 2013, Office de consultation publique de Montréal.

55 Ville de Montréal. PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SECTEUR GRIFFINTOWN, Octobre 2012, p. 31.

« Cette nouvelle économie sort donc des zones d'emploi traditionnelles pour se déplacer vers des zones dites mixtes où se côtoient harmonieusement environnement de travail, milieu de vie et lieux de divertissements : des zones d'emplois où il fait bon vivre⁵⁸. » Les CDEC croient que les zones d'emploi multifonctionnelles, pour la plupart situées dans les quartiers centraux, participent davantage à projeter la saveur de Montréal comme un lieu de vie complet (emploi, formation, consommation, résidence, loisirs, etc.) et rendent la métropole plus séduisante, pour ces travailleurs-entrepreneurs.

Recommandation :

- Faire la promotion de Montréal à l'échelle internationale en mettant de l'avant ses quartiers multifonctionnels et sa qualité de vie.

Bien que la pertinence et l'importance des zones d'emplois multifonctionnelles aient été soulignées de façon marquée dans la stratégie de développement économique de Montréal, les CDEC constatent leur quasi-absence dans le plan de développement Demain Montréal. Ce dernier se concentre sur trois pôles d'emplois majeurs, au contour flou, soit le centre-ville, les pôles de l'ouest et de l'est. Pourtant, le nouvel environnement dans lequel les fonctions cohabitent pour attirer et retenir des talents est plus que jamais lié aux milieux de vie, donc aux quartiers.

La vision des CDEC sur le développement des quartiers a toujours été de positionner le citoyen au cœur de celle-ci. Elles pensent qu'une attention particulière doit être apportée à ces quartiers afin de ne pas instrumentaliser les Montréalais qui y résident à des fins strictement de rayonnement ou de positionnement.

Pour les CDEC, les zones d'emploi ne font pas que cohabiter avec ses quartiers, elles y sont pleinement intégrées. Les quartiers de Montréal sont l'un des avantages comparatifs de la ville et en façonnent son identité, Montréal « ville des petites patries⁵⁹ ».

Recommandations :

- Reconnaître la nécessité de préserver la mixité des usages dans les secteurs fortement urbanisés;
- Maintenir et développer des zones d'emploi diversifiées et accessibles.

CRÉATION D'ENTREPRISES : DES ZONES D'EMPLOI MIEUX ADAPTÉES AUX BESOINS DES JEUNES ENTREPRENEURS

Sur le plan de la création d'entreprises, les zones d'emploi centrales sont mieux adaptées pour les jeunes entrepreneurs, qu'ils soient locaux ou étrangers. Leur localisation au cœur de Montréal est intégrée aux transports collectifs, aux zones résidentielles et commerciales. Ces jeunes entrepreneurs, comme les jeunes travailleurs, cherchent de plus en plus à concilier la famille, le travail et les loisirs (la notion de « work, live and play »). Ils cherchent donc des lieux pour démarrer leur entreprise près de leur lieu de résidence. Selon l'indice de développement entrepreneurial, un adulte sur quatre âgé entre 18 et 34 ans a l'intention de créer une entreprise⁶⁰. Les zones d'emploi sont plus propices à la création d'entreprises et contribuent à la compétitivité de Montréal. Si Montréal souhaite attirer et retenir des familles, il semble en effet impératif de préserver ces zones d'emploi comme lieux de création d'entreprises. Les CDEC sont d'avis que la création d'entreprises constitue un élément stratégique de la compétitivité et du développement des quartiers et de la ville. C'est pourquoi elles ont mis sur pied plusieurs activités de sensibilisation et de promotion et qu'elles travaillent activement à favoriser le transfert et la relève des entreprises.

Pour renforcer la création d'entreprises, les CDEC croient que leur rôle de « porte d'entrée » devrait être renforcé et mieux publicisé par la Ville pour tout ce qui a trait au démarrage, à la croissance et à la transmission des entreprises. Les CDEC insistent sur l'importance de coordonner et de faciliter l'accès aux ressources dans un continuum de services aux entrepreneurs pour assurer le développement et la pérennité de leur entreprise.

58 Stratégie de développement économique 2010-2017, Montréal p. 18.

59 Jean-Claude Marsan. Montréal, une esquisse du futur : essai, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1983, 322 pages.

60 Indice entrepreneurial québécois : Les entrepreneurs québécois font-ils preuve d'audace?, Fondation de l'entrepreneurship, avril 2013, p. 12.

Un autre avantage des zones d'emploi des quartiers centraux est qu'elles sont constituées d'une trame d'anciens bâtiments industriels où les locaux sont en général plus abordables que ceux situés dans des constructions neuves, et ce, même lorsqu'ils ont fait l'objet de rénovations majeures. En ce sens, ces espaces sont susceptibles de faciliter le démarrage d'entreprises et assurent la présence, dans les quartiers centraux, d'artistes et de créateurs⁶¹. Une étude récente a démontré que le coût abordable des locaux vient parmi les principaux facteurs d'attraction du territoire montréalais. « Parmi les facteurs d'attraction du territoire, les entreprises interrogées dans le cadre de l'étude ont nommé, en ordre décroissant, la situation géographique et l'accessibilité, le coût abordable des locaux, la superficie des locaux et, dans une moindre mesure, la présence d'entreprises connexes⁶². » Toutefois, les pressions exercées par les promoteurs immobiliers en faveur de la conversion des bâtiments de l'ère industrielle en condominiums ont pour effet de réduire considérablement l'offre de locaux pour les entreprises et, conséquemment, d'augmenter la valeur des baux de location au-delà du seuil acceptable pour les entreprises en démarrage.

La grandeur des espaces disponibles est également un facteur déterminant dans le choix de localisation d'une entreprise. Alors que les entreprises situées dans les parcs industriels municipaux ont plus de 63 employés en moyenne⁶³, une entreprise située dans la zone d'emploi multifonctionnelle Acadie-Chabanel en aura environ 14⁶⁴. Ainsi, une entreprise sera plus encline à démarrer ses activités dans une zone d'emploi située dans les quartiers centraux et à déménager par la suite dans un parc industriel municipal ou dans l'un des trois pôles économiques identifiés si des changements à sa situation l'exigent. « À [cet] égard, ce type de zone d'emploi est intéressant, car il est complémentaire à d'autres types de zones d'emploi correspondant à des besoins différents, comme les grands parcs industriels ou le centre-ville. Cette variété de types de zones d'emploi permet de refléter la diversité des types d'entreprises que Montréal souhaite attirer et maintenir. »

61 CDEC Rosemont-Petite-Patrie, mémoire PDUES, p. 5.

62 CDEC Rosemont-Petite-Patrie. Mémoire sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, 4 avril 2013, p. 4.

63 Moyenne effectuée à partir des données issues de l'étude de la Commission du conseil d'agglomération sur le développement économique : Les parcs industriels municipaux : constats et pistes d'intervention, octobre 2010, p. 1.

64 Moyenne effectuée à partir du recensement des places d'affaires réalisé par la CDEC Ahuntsic-Cartierville.

Plusieurs études récentes tendent à démontrer que les zones d'emploi situées au centre des villes, par leur proximité avec une diversité d'entreprises, de même qu'avec des fonctions résidentielles et commerciales concentrées, ont tendance à stimuler davantage la créativité et l'innovation⁶⁵ dans les entreprises.

Aussi, la proximité du marché local permet une meilleure adéquation avec les besoins⁶⁶. Les fréquents contacts entre designers et fabricants, entre entreprises et clients, et entre entreprises de différents secteurs, permettent l'échange d'idées, d'expertises et de matériel. La proximité entre les manufacturiers et les entreprises créatives y ayant recours est aussi essentielle, car elle permet flexibilité, rapidité de production et efficacité⁶⁷.

De plus, les entreprises du secteur créatif recherchent des locaux intégrés à une vie de quartier complète, car cela permet d'attirer des travailleurs qualifiés intéressés à profiter des commerces, services, lieux de rencontres, résidences et transports situés à proximité. La présence de restaurants et d'autres lieux de rencontres facilite aussi l'organisation de rendez-vous d'affaires.

Mentionnons aussi que plusieurs travaux nous indiquent que la concentration des entreprises est favorable, sous certaines conditions, à la hausse de la productivité⁶⁸. Ce facteur d'accroissement de la productivité est plus important pour les jeunes entreprises, étant donné qu'elles ne possèdent pas un réseau aussi bien développé que les entreprises plus anciennes⁶⁹. Ces jeunes entreprises dépendent davantage des bassins de connaissances locaux. Ce constat est encore plus vrai pour l'économie du savoir qui se retrouve d'ailleurs plus concentrée près des infrastructures éducatives et des centres de recherche. À cet égard, la stratégie de développement économique 2011-2017 de Montréal avait aussi soulevé que « dans les quartiers centraux, l'espace se transforme pour laisser apparaître des quar

65 Curran, Winifred, In Defense of Old Industrial Spaces : Manufacturing, Creativity and Innovation in Williamsburg, Brooklyn, dans *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 34.4, décembre 2010.

66 Sheamur, Richard et Rantisi, Norma, Montreal : Rising Again from the Same Ashes, dans *Canadian Urban Regions, Trajectories of Growth and Change*, Oxford University Press, 2011.

67 Curran, Winifred, op. cit.

68 Badger, Emily, The Reason Cities Are Centers of Innovation, the Atlantic Cities, <http://www.theatlanticcities.com/jobs-and-economy/2013/06/secret-why-cities-are-centers-innovation/5819/>, [consulté le 19 juillet 2013].

69 Brown, W. Mark et Rigby, David L., Productivité urbaine : qui profite des économies d'agglomération?, Série de documents de recherche sur l'analyse économique, Statistique Canada, 2013.

tiers scientifiques misant sur un développement urbain durable et des zones mixtes, vibrantes et de proximité. Ces lieux attirent les talents et les créateurs qui, eux-mêmes, attirent les entreprises de haute technologie à la recherche d'innovations⁷⁰ ».

Parallèlement, la rétention de certaines entreprises plus anciennes est aussi importante parce que ces entreprises ont, au fil des années, structuré l'économie locale. En effet, « les entreprises plus anciennes sont mieux en mesure de tirer parti des avantages des réseaux de fournisseurs locaux, parce que leurs processus de production sont plus uniformisés et que, par conséquent, des parties de ces processus se prêtent mieux à l'impartition auprès de fournisseurs spécialisés⁷¹ ». Les CDEC observent que lorsque certaines entreprises plus anciennes déménagent parce qu'elles n'ont plus l'espace pour croître dans les zones d'emploi ou parce que leurs activités ne conviennent plus au nouveau secteur résidentiel, les conséquences se font sentir sur plusieurs années dans la ville, car d'autres entreprises les suivront ou fermeront leurs portes. Les CDEC croient en effet qu'il est important de bien comprendre les interrelations entre les différents acteurs économiques locaux afin d'avoir une meilleure compréhension des effets d'une délocalisation, d'une expropriation ou d'une fermeture et de leurs impacts sur les autres acteurs économiques.

« Montréal est la ville canadienne qui possède la structure industrielle la plus diversifiée. Cela assure aux entreprises qui veulent s'établir ici un accès facile à tous les produits et services, en plus de favoriser la création de synergie intelligente et rentable⁷². » Plus qu'un facteur d'attraction et de distinction, la diversification de l'économie montréalaise explique, en partie, sa résilience face aux chocs économiques.

Montréal se doit donc de préserver et de revaloriser ses zones d'emploi afin de maintenir et de poursuivre la diversification de son économie tout en conservant ses résidents qui sont aussi ses travailleurs. Par leur grande accessibilité en transport actif et collectif, ces zones d'emploi diversifiées en plein cœur des quartiers centraux permettent l'insertion et le maintien en emploi de plusieurs catégories

de travailleurs, facilitent l'intégration socioéconomique et jouent un rôle positif sur l'attractivité et la rétention de la main-d'œuvre qualifiée.

Alors qu'il est beaucoup question, dans les planifications urbaines montréalaises récentes^{73,74}, de lutte à l'étalement urbain résidentiel, notamment à travers une densification résidentielle et des TOD (transit-oriented-development), il n'est que peu fait mention de la lutte à l'étalement de l'emploi. Or, entre 2001 et 2006, 70 % des nouveaux emplois dans la métropole ont été créés en dehors de la ville, et les déplacements domicile-travail vers la banlieue (trafic inversé) ont atteint 23 %⁷⁵.

Quartier Chabanel : revitalisation d'un secteur manufacturier traditionnel

La décroissance du quartier Chabanel, immense quartier industriel et commercial en plein cœur de Montréal, s'est amorcée et accélérée durant les années 2000 de concert avec la mondialisation des marchés. Les activités manufacturières de fabrication concentrées dans le secteur du vêtement ont été délocalisées au profit d'activités d'import-export et de commercialisation. Pour le secteur l'Acadie-Chabanel, plus de 60 % ou 5000 emplois manufacturiers ont été perdus entre les années 2000 et 2011.

Devant cette décroissance brutale, le milieu s'est mobilisé afin de reconverter l'économie du quartier. Cette réhabilitation, qui visait à changer l'image d'un quartier enclavé et inhospitalier, a été réalisée grâce à des investissements publics et a permis de faciliter l'accessibilité, d'améliorer la desserte en transport en commun et de réaménager l'espace public. Des discussions ont eu lieu entre divers acteurs afin que leurs efforts convergent vers une même vision du développement. Un consensus, visant à conserver l'identité du quartier lié à la mode, en est ressorti, tout comme le souhait que les acteurs travaillent à le repositionner autour des activités de design et du secteur créatif. Les emplois dans ces secteurs ont

70 Stratégie de développement économique 2010-2017, Montréal, p. 57

71 Brown, W. Mark et Rigby, David L., Productivité urbaine : qui profite des économies d'agglomération?, Série de documents de recherche sur l'analyse économique, Statistique Canada, p. 7, 2013.

72 Portail Montréal 2025, www.montreal2025.com/decouvrir_economie.php [consulté le 19 juillet].

73 Communauté métropolitaine de Montréal, Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2012.

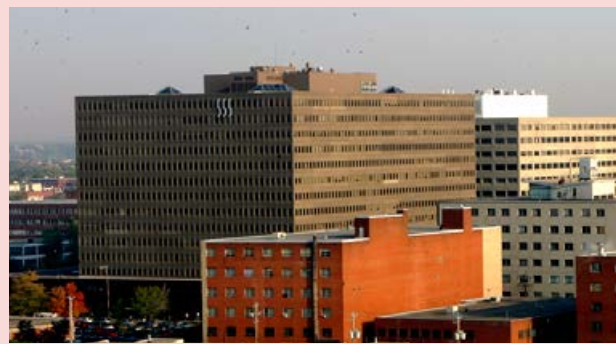
74 Ville de Montréal, Demain Montréal, Projet de plan de développement de Montréal, 2012

75 A Dense Idea, Urban Planning, dans MacLean's Magazine, 13 août 2012, p. 16-20

crû de 60 % entre 2004-2011, nous laissant supposer que la reconversion est bien amorcée.

Cependant, les défis liés à la reconversion des immeubles de grands gabarits en de plus petits locaux pour bureaux demeurent, de même que la reconnaissance et la préservation du quartier Chabanel comme une importante zone d'emplois pour les Montréalais.

Bien que notre économie soit passée de la fabrication de produits manufacturiers qui demandait beaucoup d'espace à une économie axée sur la création et le savoir, Montréal doit également « freiner l'érosion des secteurs d'emplois, dynamiser l'activité économique et augmenter l'offre d'emplois de qualité au sein des quartiers centraux de l'île⁷⁶ ». Au gré de ces changements économiques, des pressions des promoteurs immobiliers et des espoirs d'entrées fiscales, certaines zones d'emploi se sont lentement reconverties, reconversion qui est toujours en cours d'ailleurs.



Pour contrer l'érosion, les CDEC souhaitent voir à la mise sur pied, comme le recommandait la Commission du conseil d'agglomération sur le développement économique dans son rapport sur les parcs industriels municipaux, d'un fonds d'acquisition de terrains et de bâtiments à vocation industrielle dans le but de faciliter les projets de développement⁷⁷. De plus, elles appuient la revendication faite par la CDEC Centre-Nord afin que l'application de cette mesure soit étendue aux secteurs d'emplois pour, d'une part, réduire les pressions des promoteurs de projets résidentiels qui cherchent à convertir des sites industriels en projets d'habitation et, d'autre part, préserver les secteurs

d'emplois situés dans les quartiers centraux⁷⁸. Cette réserve de terrain à des fins commerciales et industrielles se fait actuellement dans d'autres villes⁷⁹.

ÉTUDIER LES ZONES D'EMPLOI COMME LES PARCS INDUSTRIELS

Bien que les CDEC soutiennent la création rapide d'un fonds d'acquisition, elles souhaitent aussi voir parallèlement augmenter le niveau de connaissance sur les zones d'emploi. À ce jour, les zones d'emploi n'ont pas encore été recensées à Montréal. Cependant, vu l'importance de cette connaissance pour caractériser, analyser et développer l'économie montréalaise, plusieurs CDEC ont entrepris un recensement des zones d'emploi sur leur territoire. À titre d'exemple, les secteurs d'emploi en périphérie du futur campus Outremont comptent plus de 9 000 emplois⁸⁰. Les CDEC joignent leur voix aux auteurs de la stratégie de développement économique et souhaitent ainsi « qu'un diagnostic de l'ensemble des secteurs d'emplois sur le territoire de l'agglomération soit réalisé » afin de raffiner la compréhension de la composition interne de ces zones, incluant les autres groupements comme les pôles et les parcs industriels, ainsi que d'évaluer leurs potentiels de développement⁸¹.

Les CDEC proposent donc une analyse similaire à celle réalisée pour les parcs industriels municipaux. À la suite de cette étude, commandée par la Commission du conseil d'agglomération sur le développement économique, les données sur les 19 parcs industriels municipaux ont été rendues disponibles. Ces parcs sont constitués de 550 établissements employant plus de 35 000 personnes⁸². Une force économique indéniable, mais représentant uniquement 8 % des secteurs d'emplois de l'île de Montréal. En plus des données sur les entreprises

76 Mémoire de la CDEC Centre-Nord sur le PDUES, p. 12.

77 Les parcs industriels municipaux : constats et pistes d'intervention, Commission du conseil d'agglomération sur le développement économique. 2010.

78 CDEC Centre-Nord, Les parcs industriels municipaux : constats et pistes d'intervention, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique de la Commission permanente du conseil municipal sur le développement économique, 2010.

79 A Dense Idea, Urban Planning, dans MacLean's Magazine, 13 août 2012, p. 16-20.

80 Raymond Chabot Grant Thornton, Ville de Montréal, Étude du potentiel économique des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, Rapport – volet 1 : diagnostic intégré, <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P69/3d1.pdf>, p. 1.

81 Stratégie de développement 2010-2017, Montréal p. 57.

82 Les parcs industriels municipaux : constats et pistes d'intervention, Commission du conseil d'agglomération sur le développement économique, p. 1. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCCONSULT_SYNTH%C8SE_V2_201010.PDF

et l'emploi, cette étude a dressé le portrait détaillé de chacun des parcs et a fait des constats généraux sur l'ensemble des parcs, proposé des pistes d'intervention relatives aux infrastructures, à l'aménagement, à l'accès en transport, etc. Parmi les pistes d'intervention, la CDEC Centre-Nord, dans son mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur les parcs industriels municipaux, considérait que « la démarche adoptée par l'arrondissement d'Anjou est pertinente. En effet, pour assurer la pérennité des zones industrielles montréalaises, la réflexion doit porter non seulement sur les caractéristiques physiques et le cadre bâti, mais également sur les perspectives économiques et les créneaux porteurs de développement. [...] Cette réflexion devrait être organisée dans chacun des arrondissements, en incluant les différentes parties prenantes du développement économique local⁸³ ».

Revitalisation de la rue du Champ-d'Eau en adéquation avec les besoins des entreprises

De l'étude sur l'impact de la récession économique est ressortie l'importance pour la CDEC Saint-Léonard d'améliorer sa connaissance de la zone industrielle et d'étudier deux problématiques importantes : le départ des entreprises vers d'autres territoires et le manque d'attractivité de la zone industrielle.

Autrefois, la zone industrielle, qui occupe près de 25 % du territoire de Saint-Léonard, était le poumon économique de l'arrondissement. Aujourd'hui, cette zone présente certaines lacunes tant par sa vitalité économique que par son aménagement.

La CDEC a donc procédé à l'examen de la zone industrielle dans le but de développer un portrait statistique des entreprises et de recommander des priorités d'interventions en fonction des besoins identifiés.

Trois enjeux concernant la zone industrielle sont alors ressortis de cette étude :

1. Le segment sud-est de la zone industrielle est en plein déclin. Non seulement est-il mal adapté aux besoins actuels des entre-

prises, mais le cadre bâti de cette portion de la zone réduit considérablement le potentiel d'implantation d'entreprises nouvelles;

2. Durant la période 2006-2010, la zone industrielle a subi un taux de perte d'emplois d'environ 6 %, et ce, au profit des arrondissements de l'Est et des villes avoisinantes. Ce mouvement d'entreprises a, en toute probabilité, influencé à la baisse la richesse de la zone industrielle et de l'arrondissement de Saint-Léonard;
3. Pour la majorité des entreprises qui ont participé à l'étude, la productivité demeure un défi constant.

L'analyse a fait constater que la mise en place de moyens pour attirer de nouvelles entreprises s'avérerait nécessaire. C'est dans ce sens qu'un avant-projet de plan de revitalisation de la rue du Champ-d'Eau a été proposé.

Situation actuelle de la rue du Champ-d'Eau



Proposition d'aménagement



83 CDEC Centre-Nord, op. cit.

Recommandations :

- Réaliser une analyse détaillée des zones d'emploi afin d'être en mesure de mieux cerner leurs poids dans l'économie, de comprendre la composition interne de ces secteurs, les interrelations entre les différentes fonctions environnantes, tout en analysant leurs forces et faiblesses;
- Adopter une démarche de réflexion locale pour revaloriser les zones d'emploi et les parcs industriels, tout en intégrant les différentes parties prenantes au processus;
- Convier l'ensemble des intervenants montréalais à une réflexion en profondeur sur la place des zones d'emploi et des parcs industriels dans la création d'emplois dans une ville comme Montréal;
- Réunir l'ensemble des partenaires publics et privés afin d'affirmer l'importance de mettre en valeur les zones industrielle et d'emploi existantes;
- Renforcer le rôle de première ligne des CDEC;
- Soutenir les projets de requalification des zones d'emploi;
- Travailler à la rétention des entreprises établies à Montréal afin qu'elles y demeurent;
- Travailler à la prospection pour attirer et créer de nouvelles entreprises sur le territoire;
- Poursuivre la diversification de l'économie montréalaise par le maintien et le développement de zones d'emploi sur l'ensemble du territoire;
- Maintenir la diversification économique en préservant les différents lieux d'affaires ainsi qu'en favorisant leurs intégrations aux quartiers et autres centres de recherches et écoles;
- Utiliser le plein potentiel des outils réglementaires en matière de zonage et d'occupation du sol afin de préserver et de développer les zones d'emploi;
- Créer un fonds d'acquisition de terrains et bâtiments à vocation industrielle;
- Mettre en place une société qui aurait pour mandat d'acquérir, de développer et de mettre en valeur des immeubles et des terrains à des fins d'emploi;
- Reconduire et bonifier les programmes réussir @ Montréal (PR@M) en concertation avec les acteurs économiques locaux.

« Les fonctions industrielles, commerciales et résidentielles [doivent être en mesure de] cohabiter [harmonieusement]. En raison de l'augmentation de la fonction résidentielle au détriment des activités économiques existantes, des fonctions existantes, des mesures de mitigation sont à prévoir afin de minimiser les conflits entre les fonctions⁸⁴. » Les CDEC réaffirment que, dans certains cas, la Ville de Montréal se doit d'intervenir pour assurer la sécurité et la quiétude, comme ce fut le cas pour l'entreprise Lavo, une importante entreprise de produits de lessive et d'entretien ménager, qui était située en plein cœur du quartier résidentiel d'Hochelaga. Avec l'aide de la Ville, l'entreprise Lavo a pu être déménagée dans l'est de Montréal et les quelque 100 emplois ont été maintenus à Montréal, dans une perspective de développement local. Lorsqu'une intervention de relocalisation devient nécessaire, la Ville doit s'efforcer de conserver l'entreprise et ses emplois à Montréal⁸⁵. Les CDEC croient que cette aide devrait être facilitée, d'autant plus que dans le contexte actuel, les employeurs semblent dorénavant enclins à suivre la main-d'œuvre et leurs clientèles en banlieue^{86,87}.

Recommandation :

- Développer une stratégie et un programme adaptés pour faciliter la relocalisation des entreprises montréalaises à Montréal, et ce, notamment par le maintien d'une diversité de zones d'emploi sur le territoire pour répondre aux différents besoins des entrepreneurs.

RÉHABILITATION DES SITES CONTAMINÉS ET DES ESPACES LAISSÉS À L'ABANDON

Selon un rapport portant sur la réhabilitation des terrains contaminés, « les besoins sont considérables en matière de réhabilitation. On évalue ainsi à quelque 800 M\$ le coût de décontamination des zones que Montréal a identifiées dans son plan d'urbanisme et souhaite mettre en valeur⁸⁸ ». Ces sols

84 CDEC Centre-Nord, Mémoire sur le PDUES, p. 15.

85 Mémoire des CDEC de Montréal sur le bilan de la stratégie de développement économique 2005-2010 de l'agglomération de Montréal, p. 6.

86 Stratégie de développement économique 2010-2017, Montréal, p. 10.

87 Robitaille, Antoine, La gentrification démystifiée, Forum, Université de Montréal, vol. 38 no 18, 26 janvier 2004.

88 Commission permanente du conseil d'agglomération sur le développement économique, rapport d'étude publique et recommandations sur les enjeux économiques de la réhabilitation des terrains contaminés, août 2009.

contaminés sont identifiés comme une entrave au développement de Montréal et réduisent sa compétitivité, puisque la décontamination représente un surcoût moyen de 5 % de la valeur des projets.

L'ancienne zone industrielle de Lachine Est

Berceau de l'industrialisation canadienne, la zone industrielle, située près des écluses du canal de Lachine dans le lac Saint-Louis, a vu son activité décliner à la fin des années 1980, entraînant un bouleversement dans le tissu environnant. Aujourd'hui, l'activité industrielle est devenue anecdotique et plusieurs propriétaires privés se partagent un terrain de plusieurs millions de pi² situé dans un quadrilatère entre la 6^e Avenue, le canal de Lachine, la rue Victoria et l'échangeur Saint-Pierre. Plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- L'accès pose trois enjeux de **transport** : un possible TOD avec une nouvelle gare de train sur le boulevard Saint-Joseph au passage de la voie ferrée venant de Candiac, la piste cyclable du lac Saint-Louis, l'amélioration du passage sur le canal de Lachine vers LaSalle.
- La **contamination des sols** est importante et rien ne sera possible sans un plan complet.
- La sauvegarde du **patrimoine industriel** permettra d'inclure certains bâtiments emblématiques au redéveloppement.
- La **gestion des eaux** de pluie et des eaux usées est un défi, car le collecteur principal a atteint sa capacité.
- La **population environnante** devra voir ses besoins pris en compte pour une bonne intégration du projet.
- Le **désenclavement du quartier Saint-Pierre** devra ouvrir de futures voies d'accès vers cette ancienne ville très enclavée.
- Le maintien d'une forte **zone d'emploi** est nécessaire pour limiter le transport logement-travail.
- Le **logement**, principale composante de ce redéveloppement, est un défi qui devra allier qualité de vie avec besoins de mixité sociale.



Vue aérienne avec la rue Victoria au premier plan, la Dominion Bridge à droite, Jenkins à gauche et Mittal au centre (source : arrondissement Lachine)

De plus, les CDEC croient que le redéveloppement des sites laissés à l'abandon ou lourdement contaminés (les ateliers du CN, la cour Turcot, le secteur Dickson-L'Assomption, le site entre Télé-Québec et le pont Jacques-Cartier, la carrière Saint-Michel ainsi que les terrains de la Dominion Bridge, de Jenkins et de Mittal à Lachine) doit être élaboré en faisant une large place à la participation citoyenne afin d'assurer un développement harmonieux répondant aux besoins des communautés limitrophes (services, commerces, habitations, entreprises créatrices d'emplois, transport collectif), tout en poursuivant des objectifs de mixité des fonctions et de densification urbaine. La requalification et le redéveloppement des sites contaminés nécessiteront donc des investissements privés et publics de plusieurs milliards de dollars et s'échelonneront sur une période de 20 à 25 ans. Les CDEC réaffirment que « la Ville de Montréal devra se faire insistante auprès du gouvernement du Québec pour que celui-ci contribue de façon importante à cette opération⁸⁹ ».

Recommandations :

- Analyser les retombées du programme Climatsol et demander des ajustements, si nécessaire;
- Insister auprès du gouvernement du Québec pour qu'il contribue davantage à la réhabilitation des sites contaminés.

⁸⁹ Mémoire des CDEC de Montréal sur le bilan de la stratégie de développement économique 2005-2010 de l'agglomération de Montréal, septembre 2009.

Les artères commerciales et les sociétés de développement commercial

Les CDEC veulent aussi mettre l'accent sur une autre source d'emplois : les artères commerciales. Ces diverses artères qui sillonnent les quartiers montréalais contribuent à l'offre d'emploi de proximité. En excluant les deux sociétés de développement commercial (Destination Centre-Ville et SDC Vieux-Montréal) comprises dans le pôle Centre-Ville et en fonction des données disponibles en 2008⁹⁰, données qui incluent onze (11) des douze (12) sociétés de développement commercial (SDC) existantes de Montréal (les données sur la SDC Jean-Talon n'étaient pas disponibles), les 2 865 entreprises membres de ces sociétés offrent localement près de 22 000 emplois. Bien que ces données soient considérables, elles sont très incomplètes quant à l'apport réel de ces artères commerciales puisqu'elles ne comptabilisent pas les nombreuses autres artères commerciales non structurées en SDC.

Les CDEC soutiennent dans divers quartiers de Montréal plus de treize (13) associations non constituées en SDC qui représentent plus de 1500 entreprises. Certaines de ces associations gérées par des commerçants à l'intérieur d'une structure d'organisme à but non lucratif (OBNL) se formeront et viendront à terme grossir le nombre de SDC que compte Montréal. Ces associations, formées de commerçants bénévoles, s'occupent d'animation, de promotion, de communication et de développement des affaires. Le soutien apporté par les CDEC à ces regroupements prend diverses formes, comme l'aide à la mobilisation et à la structuration de ces regroupements, la concertation, l'aide au développement des affaires, à l'animation, etc. Les CDEC interviennent sur ces artères parce que ce soutien permet de renforcer, d'animer et de positionner l'artère comme lieu d'affaires, la rendant plus attractive pour les clientèles et pour les nouvelles entreprises tout en contribuant à la qualité de vie du quartier. Sans l'apport des CDEC, l'essoufflement des membres, l'absence de relève et les difficultés de financement auraient raison de la plupart de ces regroupements.

Pour les regroupements de gens d'affaires d'une artère commerciale non constitués en SDC, la Ville devrait donc chercher à faciliter la démarche en vue de la création d'une SDC. À l'heure actuelle, ces démarches légales et administratives peuvent prendre plusieurs années. De plus, pour favoriser la transition vers le modèle SDC comme pour soutenir les artères plus petites ou émergentes, les CDEC souhaitent que la Ville de Montréal offre aux associations commerciales constituées en OBNL un soutien financier permettant l'embauche de ressources humaines dédiées au regroupement non constitué en SDC afin de les aider dans leur gestion quotidienne. Ce soutien viendra alléger la charge de travail des commerçants bénévoles et facilitera ainsi la mobilisation et l'engagement des membres actuels et potentiels de l'OBNL. La Ville devrait aussi assurer un soutien financier aux projets collectifs d'animation et de promotion des artères commerciales. Finalement, les CDEC croient que la Ville de Montréal devrait poursuivre son soutien auprès des SDC.

Recommandations :

- Faciliter les démarches légales et administratives en vue de la création de SDC;
- S'assurer d'un soutien en ressources humaines pour les regroupements non constitués en SDC;
- Poursuivre et encadrer le soutien financier lors de projets collectifs d'animation et de promotion commerciales;
- Poursuivre le soutien financier auprès des SDC.

L'ÉCONOMIE SOCIALE

Les CDEC souhaitent également mettre l'accent sur le secteur de l'économie sociale. Elles tiennent, tout d'abord, à saluer le partenariat en économie sociale pour un développement solidaire et durable mis sur pied par la Ville de Montréal en 2009. En plus d'une reconnaissance formelle de la contribution de l'économie sociale au développement durable de Montréal, ce partenariat vient renforcer la position de leadership de Montréal et du Québec en matière d'entrepreneuriat collectif.

⁹⁰ Données de l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal, 2008.

Pour illustrer les retombées potentielles d'un tel partenariat, mentionnons la collaboration entre la CDEC Rosemont-Petite-Patrie, Stationnement de Montréal et la Ville de Montréal dans la mise en place de Cyclochrome, l'entreprise d'économie sociale qui a la responsabilité de l'entretien et de la réparation des vélos en libre-service de Montréal, BIXI. Cette entreprise d'économie sociale contribue à la rétention scolaire de jeunes Montréalais en offrant, en partenariat avec des écoles secondaires de la Commission scolaire de Montréal, un programme de formation pour des jeunes en parcours d'alternance travail-études et un stage en mécanique et entretien de vélos dans le cadre de ses opérations.

Les CDEC appuient et soutiennent les efforts des divers partenaires publics afin d'augmenter la valeur des contrats liés aux approvisionnements des diverses institutions publiques auprès des entreprises d'économie sociale. Par exemple, un projet réunissant les CDEC, la conférence régionale des élus, les CLD, la CDR, la Ville de Montréal, la CSDM, le collège Ahuntsic et l'Office municipal d'habitation de Montréal vise, d'une part, à accroître la part des contrats publics décrochés par les entreprises d'économie sociale, mais aussi, d'autre part, à sensibiliser les acteurs publics aux retombées de ce secteur d'activité. Les CDEC sont convaincues que ces contrats publics permettront à ces entreprises d'augmenter leurs retombées sociales auprès des citoyens de l'agglomération.

L'une des particularités du secteur de l'économie sociale est de servir de véhicule pour l'entreprise pour contribuer au développement social. Leurs missions sociales se concentrent soit sur une clientèle ayant des besoins et des caractéristiques particulières, soit sur un territoire particulier. Ce faisant, l'entreprise d'économie sociale cherchera à demeurer à proximité de cette clientèle afin de lui offrir, d'une part, un bien ou un service et, d'autre part, en ajustant une partie de son offre de services afin de répondre à ses besoins. Cependant, au cours des prochaines années, une attention particulière devra être apportée à la hausse du coût des loyers dans certains secteurs, et une réflexion devra être menée quant aux façons de permettre à ces entreprises d'économie sociale de se maintenir au cœur des quartiers, près de leurs clientèles.

Lors du renouvellement de l'entente de gestion des mandats CLD (2008-2012), les CDEC ont convaincu les CLD et la Ville de Montréal de consacrer 150 000 \$ par année pour les quatre prochaines

années à des services de deuxième ligne pour les entreprises d'économie sociale. Il s'agit de services spécialisés en gestion de ressources humaines, en développement de marché, en restructuration d'entreprise et en redressement financier offerts pour consolider et développer des entreprises d'économie sociale. C'est à la suite d'un projet mené par les CDEC, il y a deux ans, auprès de 44 entreprises employant plus de 800 personnes, que la nécessité de mettre en place de façon permanente des services plus spécialisés pour les entreprises est ressortie très clairement. Une seule CDEC ou un seul CLD ne peut offrir des services aussi pointus aux entreprises de son territoire. Il faut une masse critique d'entreprises pour justifier l'existence de tels services. Ces nouveaux services seront donc disponibles pour les entreprises d'économie sociale de l'ensemble de l'Île de Montréal. Il faut aussi souligner la contribution financière du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) à cette mesure, dans le cadre du Plan d'action gouvernemental en économie sociale annoncé par le gouvernement du Québec en décembre 2008.

Évidemment, nous devons concrétiser encore davantage le partenariat en économie sociale. Si la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels s'avère un bon outil pour répondre aux besoins de développement en matière d'habitation sociale et communautaire, il n'en va pas de même pour les autres secteurs de l'économie sociale. Nous pensons plus particulièrement aux secteurs de l'immobilier collectif et du tourisme social qui nécessitent des investissements importants dépassant la capacité de financement des fonds locaux des CDEC et des CLD (FLI, FIES, FLS, FDEM). La Ville de Montréal devrait en outre inviter les principaux acteurs de l'économie sociale à étudier la pertinence de mettre en place un fonds d'investissement montréalais pour les grands projets en économie sociale. Le partenariat en économie sociale propose aussi d'étudier la pertinence d'un programme de soutien de l'économie sociale à l'instar du programme réussir@montréal – volet industrie, ce qui, de prime abord, nous apparaît aussi comme une autre avenue intéressante. Cependant, il ne faudrait pas tarder, car déjà plusieurs projets d'immobilier collectif pointent à l'horizon : la transformation des églises Sainte-Brigide, Saint-Clément, du Très-Saint-Nom-de-Jésus et Très-Saint-Sacrement, l'Îlot Saint-Pierre, le complexe muséal Château Dufresne – Studio Nincheri, l'espace culturel La Cenne (Centre-Nord).

Les CDEC sont prêtes à travailler avec les autres acteurs de l'économie sociale et le Service de la mise en valeur du territoire qui coordonne la mise en œuvre du partenariat en économie sociale afin de trouver des façons innovantes d'accélérer le développement de l'économie sociale à Montréal.

Recommandations :

- Sensibiliser davantage les différents services et arrondissements de la Ville de Montréal sur le secteur de l'économie sociale, sur les entreprises d'économie sociale et sur leurs retombées sur la collectivité;
- Mettre en œuvre le partenariat en économie sociale pour un développement solidaire et durable;
- Suivre l'évolution des coûts de loyer et participer à l'élaboration de mesures afin d'amoinir ces répercussions sur les entreprises d'économie sociale;
- Concrétiser davantage le partenariat en économie sociale;
- Inviter les principaux acteurs de l'économie sociale à étudier la pertinence de mettre en place un fonds d'investissement montréalais pour les grands projets en économie sociale;
- Étudier, avec les principaux acteurs de l'économie sociale, la pertinence d'un programme de soutien de l'économie sociale à l'instar du programme réussir@montréal – volet industrie.

LE SECTEUR MANUFACTURIER

Au cours des dernières années, beaucoup de stratégies et de plans de développement économique ont mis l'accent sur le secteur créatif et l'économie du savoir. Or, le secteur manufacturier recèle encore de nombreuses opportunités de création d'emploi et de croissance à long terme pour la métropole. En effet, ce secteur compte encore parmi les plus importants secteurs d'emplois à Montréal⁹¹, et connaît actuellement une reprise, notamment aux

États-Unis⁹² et en Europe⁹³.

De plus, ce secteur crée une synergie très bénéfique pour les différents secteurs créatifs. En effet, il « leur donne accès à une production rapide, à proximité, ce qui permet une logistique simplifiée et des économies de temps. En échangeant plus facilement avec les manufacturiers, les créatifs ont un meilleur contrôle de la qualité, peuvent améliorer et adapter leur produit en fonction des contraintes et des opportunités de production et ont accès à des services complémentaires. L'économie ainsi réseautée, de proximité, bénéficie donc autant aux créatifs qu'aux producteurs, et a des impacts positifs à la fois sur l'économie, la société et l'environnement⁹⁴ ».

LE CAS DE L'INDUSTRIE DU VÊTEMENT

Après des décennies de délocalisations vers les pays à faibles coûts de main-d'œuvre et la fermeture de plusieurs manufacturiers, Montréal assiste actuellement à un retour de la confection locale, autant chez les designers émergents que chez les chaînes établies⁹⁵. En effet, la vitalité du design et de la commercialisation de la mode demande la rétention et la création de nombreux emplois dans le secteur de la production : « opérateurs/opératrices de machines à coudre, échantillonneurs, patronistes, maroquinières, tricoteuses, coupeuses, presseuses, plisseurs, préposés à la finition, à l'emballage, à l'entreposage, etc.⁹⁶ ». Sans la présence d'employés qualifiés pour ces différents métiers, l'industrie créative de la mode fera face à une grave pénurie de main-d'œuvre, déjà amorcée, ce qui pourrait compromettre son développement.

91 Ville de Montréal, Profil économique, mai 2013.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PE_VILLE_MONTR%C9AL_2012.PDF

92 Banque de développement du Canada, Le retour du secteur manufacturier aux États-Unis, dans Lettre économique, mars 2013, http://www.bdc.ca/FR/Documents/doc_corpo/lettre_economique/Economic_Letter_mar2013_FR.pdf

93 Le secteur manufacturier renoue avec la croissance en Europe, dans Reuters, France, 1er août 2013, <http://fr.reuters.com/article/businessNews/idFRPAE97002B20130801>

94 Comité aménagement et culture, Mémoire sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, de Castelnau, avril 2013, <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P69/7a19.pdf>

95 Émilie Laperrière, Nouveau virage pour l'industrie de la mode, La Presse, 4 mars 2013, <http://affaires.lapresse.ca/cv/industrie-de-la-mode/201303/04/01-4627535-nouveau-virage-pour-lindustrie-de-la-mode.php>

96 Comité aménagement et culture, Mémoire sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, de Castelnau, avril 2013, <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P69/7a19.pdf>

En outre, contrairement aux secteurs créatifs, le secteur manufacturier permet d'offrir des emplois demandant des compétences très variées, allant du diplôme d'études professionnelles à l'université et même, dans plusieurs cas, des emplois ne demandant pas de diplômes. Cela permet un meilleur accès à l'emploi pour les Montréalais, peu importe leur parcours de formation.

Ainsi, pour contrer la désindustrialisation accélérée qu'a vécue Montréal depuis le début des années 2000, les zones d'emploi et parcs industriels devraient inclure des espaces pour accueillir des entreprises manufacturières. La communauté montréalaise devrait aussi se doter d'une stratégie de relance et de développement du secteur manufacturier.

Recommandations :

- Élaborer, en collaboration avec les acteurs économiques, une stratégie de relance et de développement du secteur manufacturier à Montréal;
- S'assurer de maintenir, dans les zones d'emploi et parcs industriels, des espaces favorables au développement de l'industrie manufacturière, notamment par une réglementation de zonage adéquate et par la présence de locaux abordables.

En renforçant ses zones d'emploi, la ville deviendra encore plus attractive pour la main-d'œuvre hautement qualifiée, les créateurs, les entreprises et les investisseurs. Cette attractivité viendra augmenter sa créativité, sa capacité d'innovation, sa productivité et son rayonnement. Comme nous l'avons présenté, les zones d'emploi sont importantes dans l'écosystème entrepreneurial montréalais, notamment pour les secteurs créatifs et de l'économie du savoir, qui sont pleinement intégrés aux quartiers centraux.

Les CDEC poursuivront par ailleurs le développement des communautés montréalaises avec une vision intégrée d'un développement qui repose sur la mobilisation, la participation et la collaboration d'une multitude d'acteurs. Elles réaffirment donc aujourd'hui le souhait que cette vision soit partagée par les acteurs de l'agglomération montréalaise. Dans le contexte économique actuel ou « le développement, l'attraction et la rétention de talents deviennent maintenant les priorités des villes qui

trouvent une partie de leurs solutions dans l'offre de milieux de vie de qualité, dans la proximité, dans la diversité et dans la qualité de l'aménagement et du design⁹⁷ », les CDEC considèrent que la force première de l'agglomération de Montréal résidera dans la force collaborative de ces acteurs mis au service d'un développement économique communautaire de ses quartiers, « par » et « pour » les citoyens qui y vivent.

INFRASTRUCTURES

Infrastructures de savoir

« Mettez beaucoup de gens ensemble et les opportunités, les idées et la richesse qu'ils produisent semblent croître à un rythme plus important que la simple somme de leurs nombres. [...] Si vous pensez en termes de productivité, tout est une question d'idées, de flux d'information et de la facilité avec laquelle vous pouvez accéder à ces idées et ces opportunités. [...] Les mécanismes d'interaction sont la source de la productivité des villes. [...] L'un des freins à la relation entre la densité des villes et la productivité est lié à la qualité des infrastructures de communication, dont la fluidité des transports. Si le transport intra-ville est difficile, on vient limiter le rayonnement des gens et donc atténuer les effets positifs de la densité urbaine⁹⁸. »

Les écoles et les centres de recherches

Les infrastructures liées au savoir, à l'innovation et à la créativité sont à la base de la nouvelle économie. Avec ses quatre universités majeures et leurs différentes composantes, Montréal est reconnue comme une ville de savoir et constitue le « premier pôle universitaire du Canada, autant pour le nombre d'étudiants que pour la recherche⁹⁹ ». Il est donc normal que Montréal exerce une attraction auprès des talents, et ce, jusqu'à l'étranger. Bien qu'elle reçoive moins d'étudiants internationaux que Toronto ou Vancouver, elle est la première destination des étudiants universitaires parmi les villes canadiennes, particulièrement pour ceux des cycles supérieurs¹⁰⁰.

97 Stratégie de développement économique 2010-2017, Montréal, p. 18.

98 Emily Badger, The real reason Cities are centers of innovation, The Atlantic Cities; Place Matters [traduction libre], 7 juin 2013.

99 Ville de Montréal, Stratégie de développement économique 2011-2017, p. 19.

100 Idem, p. 15.

Toutefois, malgré des universités et des centres de recherches réputés, de même qu'avec une forte présence étudiante de haut niveau, Montréal ne tire pas pleinement profit de la situation. Elle souffre d'un manque important de diplômés et de main-d'œuvre qualifiée. Ce paradoxe s'explique d'ailleurs facilement à la lecture des indicateurs socio-démographiques suivants :

- le vieillissement de la population s'accélère;
- le déclin démographique n'est freiné que par l'immigration internationale;
- le bassin de main-d'œuvre qualifiée ne se renouvelle pas à un rythme suffisant pour combler les besoins du marché de l'emploi;
- le taux de diplomation des étudiants québécois est inférieur à la moyenne canadienne;
- le taux de décrochage scolaire sans diplôme est alarmant.

Dans une économie tournée vers le savoir, la création de nouveaux emplois se fait au bénéfice des gens les mieux formés. Non seulement les individus sans diplôme se retrouvent plus rapidement en marge de la nouvelle économie, mais le bassin de main-d'œuvre susceptible d'occuper ces nouveaux emplois s'en voit également affecté. Cela tend à limiter le potentiel de développement des entreprises, mais surtout à restreindre leur productivité. En conséquence, Montréal n'est pas suffisamment compétitive face aux autres métropoles nord-américaines en raison d'une productivité plus faible¹⁰¹. Parmi les solutions pour renverser cette situation, notons les suivantes :

Attirer et retenir les diplômés

Pour augmenter la productivité de la main-d'œuvre, particulièrement dans les domaines liés à l'économie du savoir, Montréal doit en faire davantage afin de réunir les partenaires qui lui permettront non seulement d'attirer un plus grand nombre d'étudiants internationaux, mais surtout de retenir les diplômés de haut niveau qui sortent de ses propres universités. Les étudiants étrangers qui obtiennent un diplôme au Québec, ou à Montréal en particulier, sont les candidats les plus susceptibles de s'intégrer harmonieusement à la société et de contribuer à son développement. En général, ils maîtrisent le français, connaissent la culture d'accueil, disposent d'un réseau social local, d'un di-

plôme et de compétences reconnues sur le marché du travail. De plus, ils sont en mesure de contribuer à court terme au développement de Montréal. Des efforts particuliers doivent donc être faits pour les retenir à Montréal.

Augmenter le taux de scolarisation de la population

Bien que le taux de décrochage scolaire au Québec ait diminué de 22 % à 16 % depuis l'an 2000, la situation montréalaise demeure préoccupante, puisque deux des trois commissions scolaires francophones de l'île affichent des taux de décrochage de plus de 26 %, dont plus de 30 % chez les garçons seulement¹⁰². Aucune ville ne peut se passer de la contribution du tiers de sa population en âge de travailler, et ce, particulièrement dans un contexte de déclin du bassin de main-d'œuvre qualifiée. Comment faire en sorte qu'un pan entier de la prochaine génération ne soit pas exclu d'office d'une participation à l'économie? Voilà le principal défi auquel Montréal doit faire face avec ces partenaires publics, privés et communautaires.

Augmenter les qualifications professionnelles de la population

Les mutations de l'économie traditionnelle vers les domaines créatifs et technologiques exigent des qualifications professionnelles plus fines que par le passé. De même, des métiers qui ne sont pas en lien avec ces secteurs sont touchés par ces changements avec l'introduction de nouvelles technologies, d'applications informatiques et des médias sociaux là où tout était manuel ou traditionnel il y a encore peu de temps. Le défi de la formation continue et de la mise à jour des compétences professionnelles est une réalité au sein de toutes les organisations, dans tous les secteurs de l'économie. Les mutuelles de formation sont une des solutions à mettre de l'avant au même titre que l'offre des centres de formation universitaire et technique.

À cet effet, les CDEC ont justement mis sur pied deux mutuelles de formation pour aider les travailleurs à mettre à jour les compétences et de permettre aux entreprises d'augmenter leur productivité.

101 OCDE (2004), p. 83.

102 Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec (2013), Taux de décrochage annuel, Données 2010-2011, <http://www.mels.gouv.qc.ca/sections/publications/index.asp?page=fiche&id=1586>

té. De plus, plusieurs CDEC opèrent des cellules de mentorat afin que des entrepreneurs d'expérience accompagnent de jeunes entrepreneurs dans le cheminement de leurs entreprises.

Intégration des immigrants et francisation

Selon les prévisions d'Emploi-Québec, 17 % des nouveaux emplois qui seront créés au Québec d'ici 2021 seront comblés par des immigrants qui n'habitent pas encore le Québec¹⁰³, et Montréal accueillera un peu plus de 85 % de ceux-ci. Déjà, « les quelque 30 000 nouveaux immigrants accueillis chaque année représentent le moteur prédominant de la croissance démographique de l'agglomération de Montréal et la principale source de croissance de l'emploi¹⁰⁴ ». L'accession au marché du travail représente, pour beaucoup d'immigrants, le moyen le plus naturel et le plus efficace de s'intégrer à leur société d'accueil. Toutefois, tous ne trouvent pas le moyen d'y accéder rapidement, comme en témoigne le taux de chômage élevé des nouveaux arrivants à Montréal. Pour cette raison, il est important que la Ville dispose d'une structure d'accueil adéquate où, notamment, l'évaluation des compétences professionnelles et les aspects de la maîtrise du français sont sérieusement pris en compte.

Recommandations :

- Pour que Montréal puisse combler son retard de productivité face aux autres agglomérations nord-américaines et se positionner en tant que leader de la nouvelle économie, mais également pour s'assurer que son développement économique et social est harmonieux, les CDEC croient qu'il est nécessaire que la Ville démontre une vision claire et déterminée et qu'elle assume un leadership fort auprès de ses partenaires. Parmi les défis que Montréal doit relever au cours des prochaines années, plusieurs ne relèvent pas du champ d'intervention municipal, tels que l'éducation ou l'immigration. La Ville dispose donc de peu de pouvoirs directs sur ces sujets. Elle ne peut, pour autant, se

permettre d'être absente de la table des partenaires. Elle doit trouver une façon originale de contribuer, de se faire entendre et respecter dans les choix de politiques publiques qui la concernent. Ainsi, même lorsque les enjeux ne sont pas de son champ d'intervention, la Ville de Montréal doit :

- mettre en place dans les quartiers des structures d'accueil/intégration sociale des nouveaux arrivants qui, par manque de réseau, n'ont pas accès aux ressources dont ils ont besoin : santé, éducation, services sociaux, etc. ;
- mobiliser les différents intervenants publics, privés et communautaires et soutenir leurs actions visant à retenir les diplômés, encourager la persévérance scolaire, favoriser la formation continue des travailleurs et faciliter l'intégration des nouveaux arrivants;
- contribuer par des interventions sur les milieux de vie, afin que ceux-ci soient plus attractifs et propices à l'apprentissage, à la réussite, au développement, etc.;
- se sentir concernée et s'impliquer auprès de ses partenaires dans la recherche de solutions innovantes et l'implantation d'initiatives visant à élever le niveau de productivité et de compétitivité de la métropole;
- réaffirmer haut et fort, à travers son Plan de développement, que le français est la langue commune de ses résidents et ainsi d'envoyer un message clair aux candidats à l'immigration, mais également aux instances gouvernementales qui ont la responsabilité de la sélection et de l'intégration des immigrants. Les programmes de francisation doivent être accessibles et suffisamment financés pour permettre à ceux qui ne maîtrisent pas la langue d'y parvenir dans des délais raisonnables à partir de leur arrivée.

103 Emploi-Québec (2012), Le marché du travail au Québec : Perspectives à long terme 2012-2021, p. 30.

104 Ville de Montréal, Stratégie de développement économique 2011-2017, p. 12.

Les infrastructures technologiques et numériques

Le passage d'une économie industrielle vers une économie créative introduit « la notion de mobilité des idées misant sur la rapidité, la fluidité et la constance des échanges. Au même titre que les infrastructures de transport sont essentielles à la mobilité des marchandises et des personnes, les infrastructures numériques d'avant-garde doivent être présentes pour assurer cette mobilité des idées¹⁰⁵ ».

Dans sa Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, le gouvernement du Québec souligne que « ces technologies sont synonymes d'occasions d'affaires. Elles permettent d'importants gains de productivité, l'accès à de nouveaux marchés ainsi qu'à de nouveaux produits et services, tout en accélérant la course à la concurrence. Les technologies numériques possèdent un fort potentiel de production et de diffusion des connaissances scientifiques, mais aussi d'expression des arts et de la culture. Elles soutiennent la gestion des territoires, celle des ressources naturelles et celle des risques environnementaux¹⁰⁶ ». Pour faire face à la concurrence, particulièrement celle des agglomérations nord-américaines, Montréal doit se constituer comme une métropole numérique d'avant-garde.

Recommandations :

- Montréal doit se doter d'infrastructures numériques de pointe notamment au centre-ville, là où se trouvent les centres de savoir et les sièges sociaux.

Infrastructures de transport

L'objectif d'un réseau de transport n'est pas de permettre au plus grand nombre possible de véhicules de circuler, mais bien de favoriser les déplacements des individus et des marchandises de manière abordable, efficace et sécuritaire. Le transport doit servir les activités économiques et sociales qui prennent place sur le territoire et non diriger et contraindre celles-ci. Ainsi, le réseau de transport métropolitain doit d'abord soutenir l'attractivité et la compétitivité

de la métropole et non faciliter l'étalement sans fin vers ses banlieues, logique d'aménagement qui mine les dépenses publiques en raison de ces coûts financiers et environnementaux énormes.

Les CDEC croient que les mesures les plus efficaces, pour permettre une plus grande fluidité du réseau de transport de Montréal, ne sont pas celles qui se font à coups de milliards de dollars sur le réseau routier supérieur, mais celles qui visent plutôt à nous soustraire à l'obligation de l'utiliser. Les investissements favorisant le développement et la croissance des entreprises au sein des quartiers centraux, qui permettent aux familles d'accéder à la propriété à proximité de leur travail et qui accroissent la qualité et l'offre de transport collectif, ont beaucoup plus d'effets bénéfiques sur le réseau de transport métropolitain que l'ajout d'un pont payant vers la banlieue. Si on fait le choix de consolider les secteurs d'emploi des quartiers centraux, d'encourager la mixité de fonctions au sein de ces quartiers et de miser sur la qualité des aménagements urbains offerts, on augmentera du même coup l'attrait que Montréal exerce auprès de ses résidents afin que ceux-ci fassent le choix de demeurer sur l'île. Ils emprunteront alors des circuits courts entre leurs lieux de résidence, d'études, de travail et de loisirs, plutôt que des autoroutes et des ponts congestionnés depuis ou vers la banlieue.

Cela dit, les CDEC reconnaissent la nécessité, et même l'urgence, de faire certains investissements majeurs en transport, sans pour autant perdre de vue que la consolidation du réseau routier supérieur dans l'ensemble de l'agglomération métropolitaine a un coût, et que celui-ci est de loin supérieur à ceux de sa construction et de son entretien. La réalité est qu'en augmentant la capacité du réseau autoroutier, on favorise l'étalement urbain au détriment de l'attractivité de la métropole. Comble de l'ironie, on finance ce sabotage à même les deniers publics.

« L'étalement urbain augmente les coûts de construction et d'entretien des réseaux et équipements collectifs autant qu'il pèse sur le bilan énergétique de la collectivité et du Québec. Ses conséquences sont également importantes sur la santé et sur l'environnement : augmentation des émissions de gaz à effet de serre, problèmes de santé liés à l'inactivité physique, insécurité routière, mauvaise qualité de l'air, empiètement sur les terres agricoles et les espaces naturels, etc. De plus, le déplacement des activités et des populations près du réseau routier supérieur ne se fait pas à coût nul :

¹⁰⁵ Ville de Montréal, Stratégie de développement économique 2011-2017, p. 18.

¹⁰⁶ Gouvernement du Québec (2011), Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, p. 25.

c'est collectivement qu'il faudra assumer les frais de relocalisation des équipements publics qui suivront les mouvements démographiques. L'ouverture d'écoles dans les nouveaux secteurs et leur fermeture dans les quartiers anciens, la construction de réseaux souterrains alors que ceux existants ne sont plus utilisés à pleine capacité, sont des exemples de ces coûts¹⁰⁷. »

Plus que jamais, il est urgent « d'établir une véritable vision intégrée et cohérente des transports pour l'Île de Montréal¹⁰⁸ » et, pour ce faire, de tenir compte du portrait de l'ensemble de l'agglomération métropolitaine. Les mouvements migratoires de l'île de Montréal vers les banlieues représentent des choix légitimes, mais ils ont des coûts et ceux-ci doivent être pris réellement en compte et assumés par ceux qui les font et non imposés à l'ensemble des contribuables. Au même titre que ceux qui font le choix de vivre à Montréal paient plus cher la superficie de leur logement et renoncent, souvent, à disposer d'un rez-de-chaussée ou d'une cour privée, ceux qui font le choix de s'établir en banlieue doivent assumer une part financière supérieure des coûts de construction et d'entretien des nouvelles infrastructures qu'ils imposent à la société de même que les coûts environnementaux de leurs déplacements autoroutiers réguliers. *« Il faut mettre de l'avant des solutions qui permettent, d'une part, d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises et, d'autre part, de contribuer à la lutte aux changements climatiques, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la revitalisation des quartiers centraux, à la réduction de notre dépendance au pétrole et au développement de notre économie¹⁰⁹. »*

La priorité aux transports collectifs

Comme la Ville de Montréal l'affirmait dans le cadre de sa stratégie de développement économique 2011-2017, « le développement de moyens de transport collectifs efficaces et durables génère des impacts économiques positifs qui contribuent

à la création de richesse et à la productivité : gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion, amélioration de la fluidité du transport des marchandises et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants¹¹⁰. »

Les CDEC croient donc que la priorité des investissements devrait être accordée au « transport collectif (train, métro, rail léger, autobus et autres), [afin d'en] augmenter l'utilisation et viser à diminuer rapidement le nombre de déplacements par automobile d'au moins 20 %. Le déploiement du réseau intégré et intermodal de transport en commun doit se faire à un coût abordable pour les usagers et pour les entreprises. Afin de contribuer à la revitalisation des quartiers centraux et d'autres zones ayant subi une dévitalisation, il importe aussi de prévoir le renforcement des circuits locaux de transport en commun, particulièrement dans les zones d'emploi et pour les secteurs enclavés¹¹¹ ».

Recommandations :

- Compléter les infrastructures de transport collectif prioritaires, soit la ligne bleue du métro jusqu'au pôle économique d'Anjou; la ligne orange jusqu'au pôle économique de Saint-Laurent, les trains de l'Est et de l'Ouest; le SRB Pie-IX et sur les autres axes majeurs;
- Améliorer la déserte et la fréquence du service d'autobus des zones d'emploi et des zones enclavées en augmentant la flotte de véhicules de la STM afin d'améliorer et de développer le service pour le rendre plus attrayant et conforme aux besoins des utilisateurs actuels et potentiels, notamment dans les parcs industriels municipaux;
- À l'instar de la direction de la santé publique de Montréal, les CDEC croient que l'on doit réviser les modes de financement des transports collectifs afin qu'ils reçoivent une large part de financement public, non seulement pour leur réalisation, mais pour leur fonctionnement, afin qu'ils demeurent abordables pour tous¹¹²;

107 VIVRE EN VILLE (2013). Deux poids, deux mesures, Coll. L'Index, p. 11.

108 Mémoire des CDEC sur le bilan de stratégie de développement économique de Montréal, août 2009, p. 7.

109 Idem.

110 Stratégie de développement économique 2011-2017, p. 64.

111 Mémoire des CDEC sur le projet de PMAD, p. 9.

112 Direction de la santé publique de Montréal (2013), une politique de mobilité durable : le point de vue de santé publique - Mémoire soumis au ministère des Transports du Québec dans le cadre de la consultation sur la Politique québécoise de mobilité durable, p. 11-12.

- Instaurer des péages régionaux à l'ensemble des points d'accès routiers de Montréal afin que les résidents de l'agglomération qui se rendent dans la métropole assument, au moins partiellement, les coûts sociaux, économiques et environnementaux de l'expansion des villes de banlieues;
- Appliquer la taxe sur l'essence montréalaise à l'ensemble de l'agglomération métropolitaine pour le financement du transport collectif et comme incitatif à l'utilisation du transport collectif par les résidents des banlieues, afin de diminuer le recours à l'automobile, d'améliorer la fluidité du réseau de transport routier, de favoriser la durabilité des infrastructures de transport et la rentabilité des investissements qui y sont consentis;
- Poursuivre les démarches auprès des transporteurs ferroviaires Canadien National et Canadien Pacifique afin qu'ils assument davantage leurs responsabilités en tant qu'acteurs de développement économique en regard de leur contribution à l'amélioration du transport collectif, notamment en ce qui a trait au partage des voies ferroviaires avec l'Agence métropolitaine de transport, de l'implantation de passages piétonniers dans les zones résidentielles ainsi que de traverses automobiles et cyclables.

Favoriser le transport actif

Les CDEC croient en l'approche visant à redonner la place aux piétons et à faire de Montréal une ville compacte « qui se marche ». Elles sont favorables à la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation qui visent à détourner le trafic automobile des rues locales au profit des rues collectrices et du réseau supérieurs afin de rendre le réseau local plus sécuritaire et convivial pour les résidents. De même, elles supportent l'implantation de mesures d'urbanisme favorables à la santé¹¹³, comme le

113 « Si l'on ajoutait une demi-heure de marche par jour pour chaque individu, l'état de santé des Canadiens serait beaucoup amélioré. On a tendance dans notre société à réduire la marche. Il y a des ascenseurs partout. Cette approche, qui remonte à la fin de la Seconde Guerre mondiale, vise à réduire le plus possible notre effort quotidien. On privilégie l'auto, pas la marche ». Voir à cet égard : Claude Turcotte. Les entretiens

propose la Direction de la santé publique de Montréal¹¹⁴, telles que des saillies de trottoirs élargies, un éclairage adéquat, une végétation appropriée, une signalisation favorable, un aménagement et du mobilier urbain adapté.

Le soutien des CDEC aux transports actifs vise également la poursuite du développement du réseau cyclable et du service de vélo-partage BIXI. L'usage du vélo comme mode de déplacement fonctionnel à Montréal est en croissance. Afin que davantage de sites soient reliés entre eux et que le vélo constitue une alternative aux transports motorisés sur une portion plus grande du territoire montréalais, le réseau cyclable doit être étendu, notamment afin de relier plus facilement les zones d'emploi. De même, le service BIXI doit continuer son expansion afin d'être accessible à un nombre croissant de clients sur un territoire de déserte lui-même croissant.

Recommandations :

- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation sur les voies résidentielles;
- Poursuivre l'implantation d'aménagements sécuritaires pour les piétons, particulièrement aux intersections (ex : Quartiers verts) dans l'optique d'un urbanisme favorable à la santé et à la cohabitation des différents modes de transport;
- Poursuivre le développement du réseau cyclable;
- Poursuivre le développement du service de vélo-partage BIXI ;
- Investir dans les infrastructures stratégiques de transport routier en cohérence avec nos engagements envers le développement durable.

Concordia – Urbanisme. Repenser l'urbanité piétonne, dans Le Devoir, 30 avril 2012, Montréal, 2012. Voir à cet effet : <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/348794/les-entretiens-concordia-urbanisme-repenser-l-urbanite-pietonne>

114 Direction de la santé publique de Montréal (2013), La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers - Mémoire présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, p. 21.

Alors qu'elle s'amorce à peine, la réfection de l'échangeur Turcot s'inscrit déjà comme une occasion manquée de revoir notre rapport à l'automobile et notre dépendance au pétrole. Bien que des propositions alternatives intéressantes et cohérentes^{115,116} avec nos engagements envers le développement durable aient été présentées, le ministère des Transports et le gouvernement du Québec n'ont pas cru bon d'intégrer ces idées, ni même de tenir compte de l'opinion des Montréalais sur le sujet. La porte était pourtant grande ouverte pour que la planification des transports et de l'aménagement du territoire qui en découle se fasse enfin dans une optique du XXI^e siècle : diminuer la taille des ouvrages, réduire le trafic induit dans l'axe Est-Ouest, inclure le transport collectif de manière optimale, désenclaver et développer les quartiers centraux à proximité et aménager des espaces verts.

Bien que les CDEC croient que la priorité des investissements doit être accordée aux transports collectifs, il n'en demeure pas moins qu'elles souhaitent que des investissements substantiels soient faits sur le réseau routier. Ce n'est un secret pour personne à Montréal : le réseau routier de la métropole est dans un état lamentable. Aussi, il sera nécessaire au cours de la prochaine décennie d'investir massivement dans la réfection des routes. Toutefois, en aucun cas, cela ne devrait se faire sans une vision intégrée et cohérente des transports dans leur ensemble. Celle-ci devrait tenir compte de l'état et des besoins de remplacement des infrastructures souterraines (aqueduc, égouts, électricité, gaz, etc.), des aménagements nécessaires pour rendre les transports actifs plus sécuritaires et conviviaux, des infrastructures de transports collectifs nécessaires pour répondre aux besoins de la clientèle et des mesures d'apaisement de la circulation automobile à mettre en place pour réduire, de manière durable, l'usage de la voiture en milieu urbain tout en augmentant la fluidité des déplacements et la mobilité des personnes et des marchandises.

« Le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ensemble des acteurs de notre collectivité doivent [participer à l'élaboration de cette vision et du plan d'action qui en découle] afin de trouver des solutions concrètes et globales pour l'avenir des citoyens et des entreprises tout en évitant un immobilisme qui nuirait au développement de Montréal¹¹⁷. »

115 Ville de Montréal, Turcot : un projet durable pour le XXI^e siècle, 29 avril 2010.

116 Pierre Gauthier et Pierre Brisset, Turcot 375, [consulté le 18 juin 2013] <http://turcot.info/fr/node/5>

117 Mémoire des CDEC sur le bilan de la stratégie de développement économique, p. 7.

Comme proposé dans leur mémoire sur le PMAD, les CDEC croient que pour optimiser le réseau de transport et poser des actions cohérentes, autant dans ce domaine que dans ceux qui y sont liés, tels l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, de même que la gestion des finances publiques, il est plus que nécessaire de mettre en place une agence unique de prise de décision en matière de transport dans la région métropolitaine. *« Cette agence unique pourrait bénéficier des ressources financières et humaines aujourd'hui réparties dans les nombreuses unités locales, supra-locales ou gouvernementales œuvrant dans le secteur du transport, et qui agissent souvent de manière contradictoire et non intégrée sur le plan métropolitain¹¹⁸. »*

Recommandations :

- Investir massivement dans la réfection et l'entretien du réseau routier municipal;
- Planifier les interventions sur le réseau afin qu'elles concordent avec les travaux d'entretien ou le remplacement des infrastructures souterraines et d'aménagement des mesures d'apaisement de la circulation;
- Simplifier la structure décisionnelle en transport dans la région métropolitaine par la mise en place d'une agence unique.

Le transport des marchandises

L'une des fonctions premières du réseau de transport est de soutenir le développement économique de la Ville, notamment par le transport rapide et sécuritaire des marchandises. La performance des infrastructures de transport conditionne en effet l'accessibilité d'une ville et, conséquemment son attractivité et sa compétitivité. *« La région de Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises entre les marchés européen et nord-américain. Elle offre un accès direct au marché de l'ALÉNA qui comprend plus de 447 millions de consommateurs¹¹⁹. »* Afin que Montréal conserve sa position stratégique sur le continent, il importe que les différentes composantes du réseau intermodal, qu'elles soient aéroportuaires, ferroviaires, portuaires ou routières, demeurent performantes et sécuritaires.

118 Mémoire des CDEC sur le PMAD, p. 7.

119 Ville de Montréal, Stratégie de développement économique, p. 62.

La vétusté de certaines structures, notamment les échangeurs Turcot et Saint-Pierre, l'autoroute métropolitaine, de même que le pont Champlain, la principale voie terrestre vers le marché de la côte Est américaine, implique que d'importants travaux de réfection, voire de remplacement de ces infrastructures, prennent place dans les prochaines années. Afin de ne pas nuire à la fluidité, déjà modeste, du transport à Montréal et de corriger les nuisances urbaines occasionnées par la présence de ces structures, il est essentiel que ces chantiers soient correctement planifiés en concertation avec les populations locales. Des voies de transport alternatives doivent être aménagées, le réseau de transport public doit être optimisé et, dans certains cas, d'autres modes de transport des marchandises doivent être privilégiés.

Afin d'augmenter la performance du réseau intermodal de transport des marchandises, les CDEC croient qu'il faut également compléter certains aménagements, c'est le cas entre autres du boulevard de l'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, afin de désenclaver l'accès au Port de Montréal et détourner le camionnage de la circulation locale.

Recommandation :

- Compléter le boulevard de l'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame.

L'utilisation du transport ferroviaire, lorsque les délais de transport le permettent, doit également être privilégiée afin de réduire le nombre de camions lourds sur le réseau routier. Toutefois, comme la tragédie de Lac-Mégantic l'a bien illustré, la qualité des installations et la sécurité des riverains ne doivent pas être laissées pour compte. Le transport des matières dangereuses, au nombre desquelles figurent les hydrocarbures, pose un défi substantiel. La Ville de Montréal se doit de maintenir une surveillance accrue auprès de l'ensemble des transporteurs et des propriétaires des voies que sont le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP).

Recommandations :

- Accroître l'utilisation du transport ferroviaire;
- Exercer une surveillance accrue concernant le transport des matières dangereuses et la qualité des installations.

Comme elles l'avaient mentionné dans leur mémoire sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les CDEC croient qu'il serait pertinent de « prévoir la mise en place de pôles logistiques pour renforcer la compétitivité des pôles économiques et des zones d'emploi. Puisqu'il est prévisible que les nouvelles autoroutes de contournement, telle l'A-30, changent la donne et favorisent vraisemblablement les couronnes Nord et Sud à la défaveur de l'Agglomération de Longueuil et de l'île de Montréal, le PMAD devrait prévoir un pôle logistique dans l'est de Montréal ou près de Sainte-Julie, le tout harmonisé avec les secteurs résidentiels et milieux de vie adjacents¹²⁰.

Recommandation :

- Prévoir la mise en place de pôles logistiques intermodaux de transport des marchandises dans l'est de Montréal.

120 Les CDEC de Montréal, mémoire sur le PMAD, p. 9.

4. Patrimoine

PATRIMOINE NATUREL

La Ville de Montréal possède un riche patrimoine naturel : le mont Royal, les berges du Saint-Laurent et de la rivière des Prairies ou les grands parcs, comme le parc Maisonneuve ou le Cap-Saint-Jacques. Le patrimoine naturel de Montréal se retrouve aussi à la grandeur de son territoire, dans ses quartiers. Le PDM reconnaît l'importance de ces deux niveaux et propose des interventions tant pour les grands « ensembles » naturels que pour le verdissement des quartiers.

Berges de la rivière des Prairies, la mise en valeur du patrimoine historique et naturel

Élément central du peuplement de Montréal, de son développement et haut lieu d'histoire, la rivière des Prairies et le quartier Sault-au-Récollet sont deux des éléments centraux de notre patrimoine. De plus, sur les berges de la rivière, quatre grands parcs sont aménagés (Cap-Saint-Jacques, Bois-de-Liesse, Île-de-la-Visitation et Pointe-aux-Prairies) constituant une formidable richesse et offrant un potentiel d'activités historiques et de plein air aux résidents de Montréal.

Afin de mettre en valeur ces éléments, certaines initiatives sont nées dans les arrondissements riverains. Dans Ahuntsic-Cartierville, la CDEC soutient des entreprises d'économie sociale comme l'association récréo-culturelle d'Ahuntsic-Cartierville (ARAC), qui est responsable du seul quai public de mise à l'eau et offre des activités nautiques sur la rivière, ainsi que Cité Historia, qui offre de l'animation et de l'interprétation du site hautement historique du Sault-au-Récollet. Cependant, les efforts seuls des organismes locaux et des arrondissements ne suffiront pas à mettre en valeur ce patrimoine au bénéfice des citoyens de l'ensemble de l'île de Montréal.

En améliorant sa visibilité, son accessibilité, sa promotion et en inscrivant le développement de ses attraits dans une vision plus globale, la Ville de Montréal pourrait approfondir la mise en valeur du potentiel lié à la rivière des Prairies. Cette valorisation pourrait redéfinir notre condition d'insu-

laire : d'un obstacle à franchir pour sortir de l'île, les Montréalais pourraient savourer la chance d'être entourés de rivières fabuleuses.



Les CDEC, de par leur mission de développement local, sont davantage interpellées par les mesures que le PDM propose à l'échelle locale, sans toutefois diminuer l'importance d'agir aussi à une échelle plus grande. D'ailleurs, elles tiennent à souligner leur adhésion aux projets visant à protéger et réaménager le mont Royal, la création d'éco-territoires et l'expansion de certains parcs-nature afin de sauvegarder des écosystèmes terrestres et aquatiques.

AUGMENTER LA PRÉSENCE D'ÉLÉMENTS ET ESPACES NATURELS

À l'échelle des quartiers, le patrimoine naturel s'exprime bien sûr dans les parcs, mais aussi par le couvert végétal tant sur le domaine public que privé. Le verdissement des quartiers est partie intégrante d'une stratégie visant, d'une part, à réduire les impacts négatifs sur l'environnement et la santé publique (îlots de chaleur, épisodes de smog, inondation, etc.) et, d'autre part, à améliorer le cadre de vie des Montréalais. Une ville plus verte sera plus attractive et aura donc une plus grande capacité de rétention des familles. De plus, les projets de verdissement peuvent servir d'éléments rassembleurs et générateurs de cohésion sociale, comme les projets de jardins collectifs et communautaires ou d'aménagement de ruelle verte.

RELIER DES ESPACES ET CRÉER DES RÉSEAUX

En concordance avec le PMAD, le PDM propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une trame verte et bleue qui comprendrait l'aménagement de promenades urbaines dans les quartiers¹²¹. En 2011, les CDEC avaient appuyé le PMAD qui préconisait : « (...) l'implantation d'une trame verte et bleue. Cette trame inclurait le déploiement des réseaux cyclables et navigables, l'augmentation du lieu où les activités de plein air et le contact avec la nature sont possibles, le développement de circuits récréotouristiques, la réduction du nombre et de l'ampleur des îlots de chaleur en plus de miser sur les moyens de transport actif¹²². »

Toutefois, le Réseau des CDEC de Montréal croit que la planification de ce réseau doit être faite avec l'ensemble des parties prenantes et prendre en compte les réalités des territoires qu'il traverse.

Recommandation :

- Mettre sur pied, sous la direction de la Ville de Montréal et des arrondissements, des comités consultatifs locaux composés des CDEC, des éco-quartiers, des tables de concertation locales, des groupes environnementaux et de citoyens, afin de planifier et maximiser les retombées positives du réseau.

RÉSERVE FONCIÈRE POUR PARCS ET ESPACES VERTS

Dans le PDM, une somme de 117,9 millions de dollars sera investie par le PTI 2013-2015 pour la réhabilitation des parcs, dont une somme non chiffrée pourrait être affectée à l'aménagement de nouveaux parcs dans les arrondissements¹²³. L'aménagement de nouveaux parcs risque de po-

ser problème sur le territoire de Montréal, puisque peu de terrains sont disponibles et que les pressions du marché risquent de rendre presque impossible l'acquisition de ces terrains. La réserve foncière devient ainsi la seule solution envisageable.

Recommandations :

- Identifier les sites potentiels existants pour le développement de parcs;
- Mettre en place une réserve foncière pour l'acquisition des sites identifiés;
- Développer une stratégie d'expansion du réseau des parcs montréalais qui pourrait inclure l'acquisition d'espaces excédentaires ou de friches urbaines à l'intérieur des zones résidentielles afin de les redévelopper en petits parcs urbains et lieux de rencontre¹²⁴.

Le parc des Gorilles : une réserve foncière arrivée trop tard

En mars 2013, la Ville de Montréal soumettait à la consultation publique le Plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau. Parmi les mesures de verdissement retenues dans le Plan figurait la préservation d'espaces verts en collaboration avec le secteur privé, dont plusieurs espaces situés dans l'ancienne emprise de la voie ferrée appartenant au Canadien Pacifique¹²⁵.

Un mois après la fin des consultations, le promoteur Olymbec rasait illégalement tous les arbres matures d'un de ces espaces¹²⁶, situé à l'angle des rues Saint-Urbain et Beaubien Ouest et fort affectionné des résidents du secteur, qui l'avaient surnommé le parc des Gorilles. Sous le choc, les résidents ont appris que l'espace avait été racheté entretemps

121 Des investissements de l'ordre de 6,3 millions de dollars sont prévus au PTI 2013-2015 pour l'aménagement de promenades urbaines. Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 69.

122 Mémoire des CDEC de Montréal sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, présenté à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, septembre 2011, p. 10.

123 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 69.

124 Exemple de parc entre deux immeubles résidentiels, rue Magan à Montréal, <https://www.google.ca/maps?ll=45.530227,-73.552658&spn=0.004081,0.010504&sll=45.530227,-73.552658&layer=c&pb=13.322.63,-0.3.31&cbll=45.530227,-73.552658&t=m&z=17&panoid=WS7gklhmXHOZrixdyWeX-g>

125 Ville de Montréal, Plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, projet, décembre 2012, <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P69/3a.pdf>

126 Laurence Houde-Roy, Une centaine d'arbres rasés sans permis dans Rosemont-La Petite-Patrie, dans Métro, 21 mai 2013, <http://journalmetro.com/actualites/montreal/313559/une-centaine-darbres-rases-sans-permis-dans-rosemont-la-petite-patrie/>

au Canadien Pacific par un promoteur n'ayant de toute évidence pas les mêmes projets que la Ville de Montréal pour le site.

Afin de mettre en œuvre le projet initial de parc, le maire d'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie a rapidement imposé une réserve foncière à des fins de parc sur cet espace¹²⁷. Si cela permet, à terme, de redévelopper l'espace vert, la perte des arbres matures et de l'aspect quasi sauvage du « parc », qui s'était développé naturellement, sans planification, sera longuement regrettée des résidents du secteur.

POUR UN AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUEMENT RESPONSABLE

Le développement immobilier des grandes villes fait face à deux grandes problématiques, soit le prix très élevé des terrains et la rareté relative des espaces de stationnement. La combinaison de ces deux phénomènes a une incidence directe sur les espaces verts dans les quartiers montréalais.

Le prix élevé des terrains amène souvent les promoteurs immobiliers, pour une question de maximisation des profits, à construire des bâtiments dont l'emprise au sol est au maximum de ce qui est permis. Cela laisse très peu ou pas d'espace pour le verdissement en bordure de rue. Les CDEC sont d'avis que, pour créer un cadre de vie agréable et favoriser les déplacements à pied, les nouvelles constructions, peu importe leur volumétrie, devraient laisser suffisamment d'espace afin de permettre le verdissement de l'espace urbain.

Recommandation :

- Assurer, par règlement, que tout projet immobilier offre un espace vert en bordure de rue.

Les grands projets immobiliers sont aujourd'hui soumis à des règles plus sévères. Entre autres, ces mesures réduisent le ratio de cases de stationnement par unité de logement et, très souvent, obligent l'aménagement des stationnements à l'intérieur. Ces mesures, bien qu'intéressantes, ne font que

diminuer le nombre de stationnements extérieurs. Or, dans certains projets, il peut s'avérer nécessaire de prévoir des aménagements à aire ouverte en matière de stationnement. Lorsque c'est le cas, ces aménagements devraient être faits de manière écologique afin de réduire les îlots de chaleur et d'assurer la perméabilité des sols. Ces aménagements pourraient prévoir l'intégration d'espaces verts, une canopée qui recouvre au moins 40 % de la surface minéralisée, l'utilisation de pavés perméables pour le revêtement¹²⁸.

Recommandation :

- Mettre en place des mesures favorisant l'aménagement écologique des stationnements extérieurs lorsque ceux-ci sont requis.

LE VERDISSEMENT DE LA VILLE ET DES QUARTIERS

Le verdissement de la ville peut se faire de plusieurs façons : l'aménagement de toits verts, l'augmentation des espaces verts, la déminéralisation des sols ou l'augmentation de la canopée. La Ville de Montréal a démontré la ferme volonté de verdir la ville en soumettant, à l'automne dernier, l'ambitieux Plan d'action canopée 2012-2021¹²⁹, qui vise à augmenter le couvert de canopée de 20 à 25 % d'ici 2025. Ce plan nécessitera la plantation de 300 000 arbres sur le territoire montréalais, soit 180 000 sur le domaine privé et 120 000 sur le domaine public¹³⁰. Les CDEC, qui participent déjà à de nombreux projets de verdissement de l'espace privé, principalement en zone industrielle¹³¹, voient dans ces zones une opportunité d'augmenter le verdissement de façon significative. En ce sens, l'effort de verdissement de la ville sur le domaine privé, plus particulièrement

128 Voir « Pour l'aménagement de stationnements durables. Un règlement encadrant l'aménagement des espaces de stationnement axé sur le développement durable qui démontre comment les décideurs peuvent penser la ville autrement », Arrondissement Saint-Laurent, mai 2013. Document en ligne consulté le 20 août 2013. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D_DURABLE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INFOREGLEMENTSTLAURENT.PDF

129 Voir le « Plan d'action canopée 2012-2021 », Direction des grands parcs et du verdissement. Document en ligne consulté le 20 août 2013. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF

130 Plan d'action canopée 2012-2021, Ville de Montréal, p. 5 et 6. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF

131 Campagne de verdissement de la Sodex à Rivière-des-Prairies, verdissements de la zone Beaumont dans Parc-Extension par la CDEC Centre-Nord.

127 Emmanuel Delacour, Rosemont-La Petite-Patrie coupe l'herbe sous le pied à Olymbec, dans TVA Nouvelles, 29 mai 2013, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/regional/montreal/archives/2013/05/20130529-210014.html>

dans les zones d'emploi, nécessitera des outils réglementaires et des incitatifs qui permettront l'atteinte de ces objectifs ambitieux.

Recommandations :

- Tout mettre en œuvre pour que le Plan d'action canopée 2012-2021 atteigne ses objectifs d'augmentation de la canopée sur les domaines public et privé;
- Favoriser, par des mesures fiscales, le développement d'éco-parcs industriels¹³²;
- Encourager, reconnaître et appuyer financièrement les projets de verdissement des zones industrielles menés par les entreprises et les organismes locaux;
- Susciter l'engagement de nouveaux partenaires dans la réalisation du Plan d'action canopée 2012-2021;
- Inclure dans le PR@M ou élaborer un nouveau programme d'aide à la rénovation visant spécifiquement l'aménagement de toits verts dans les parcs industriels et les zones d'emploi.

PATRIMOINE HUMAIN ET CULTUREL

Pris au sens large, le patrimoine culturel regroupe tout autant des biens matériels (ex : patrimoine bâti, paysages) qu'immatériels (qui regroupent les pratiques, les représentations, le savoir-faire et les connaissances comme l'art et l'artisanat, mais aussi la culture traditionnelle comme les chants, les costumes, la gastronomie, la culture scientifique, la culture religieuse ou la culture populaire) qui sont laissée en legs aux générations futures.

Liée étroitement à la vie culturelle, la créativité des citoyens et des travailleurs de Montréal, qui composent le patrimoine humain, s'ajoute à la production culturelle pour donner un terreau fertile au développement du savoir et à l'innovation. La culture est un élément intégrateur, créateur d'échanges et de cohésion sociale ainsi qu'un vecteur d'opportunités économiques. Il s'agit d'un moteur de développement incontournable pour Montréal.

132 Les parcs industriels municipaux : constats et pistes d'intervention, Ville de Montréal, octobre 2010, p. 17. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCCONSULT_SYNTH%C8SE_V2_201010.PDF

Le projet de PDM reconnaît l'importance de la culture pour le développement de Montréal. On y trouve entre autres des prévisions d'investissements sur le plan des équipements collectifs municipaux. Les CDEC croient cependant qu'il faudra davantage d'engagement de la part de la Ville de Montréal afin de soutenir le développement des arts et de la culture pour assurer à Montréal son statut de Métropole culturelle.

ACCESSIBILITÉ, PROXIMITÉ ET APPROPRIATION DE LA CULTURE

Les opportunités de vivre une expérience culturelle ou artistique devraient être omniprésentes dans la ville, mais aussi accessibles, fréquentes, disponibles à coûts variables, diversifiées et ciblant des publics variés. La vie culturelle des quartiers contribue à rendre la ville dynamique et ludique en l'animant à l'année. Mais plus qu'un divertissement ou une animation continue, les arts et la culture constituent d'importants leviers de cohésion sociale et de développement, tant sur le plan humain que sur les plans communautaire et économique. La proximité et la qualité des installations culturelles ont assurément un impact positif sur l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, car la culture est une excellente façon de célébrer des affinités ou des différences, d'exprimer une identité, de développer un attachement ou même de transcender les clivages sociaux. Les activités culturelles contribuent fréquemment à résoudre différentes problématiques urbaines, comme la réduction du graphitage, l'embellissement de lieux dévitalisés, la création de nouveau mobilier urbain, la médiation sociale, etc. La culture est aussi un élément fondamental qui permet aux citoyens de s'approprier leur quartier et d'en favoriser le développement, elle « (...) est porteuse de sens, d'identité, de valeurs et d'enracinement¹³³ ».

Le Plan de mise en œuvre de la Ville de Montréal « Réalisons ensemble nos quartiers culturels », rendu public en mai dernier, réaffirmait entre autres la reconnaissance de la culture comme agent structurant du développement urbain, socio-économique et environnemental, l'intégration de la culture à l'aménagement et au développement du territoire, mais aussi de l'importance des compétences et des pouvoirs locaux en matière de culture et de participation citoyenne. Les CDEC appuient la recommandation énoncée dans ce plan voulant que des plans d'action culturels locaux soient élaborés

133 Agenda 21 de la culture au Québec [http://www.agenda21c.gouv.qc.ca/], p. 5.

par les acteurs locaux. L'adoption de tels plans sur l'ensemble du territoire montréalais permettrait de renforcer l'offre de services culturels de proximité.

Afin que la Ville et les arrondissements réalisent leur mission en matière de développement culturel, les CDEC proposent que l'allocation des ressources repose sur les axes suivants :

- Le renforcement des équipements culturels et le développement de nouveaux espaces de création et de production. Pareille mesure aura pour effet d'améliorer la capacité de rétention des travailleurs culturels et des artistes dans les quartiers;
- Le développement et la bonification d'initiatives d'accessibilité géographique et économique à la culture, tel Accès Montréal;
- La stimulation de l'entrepreneuriat culturel et l'appui aux artistes et organismes culturels souhaitant s'établir dans les secteurs commerciaux. Pareille mesure exige de bonifier le PR@M, de lui ajouter un volet culture et d'assouplir les règles auxquelles sont assujettis les artistes et organismes culturels.

En outre, certains quartiers, comme Rosemont–La Petite-Patrie, le Mile-End, Villieray et le Sud-Ouest, se sont dotés d'organismes ou de tables de concertation visant à représenter les artistes et les groupes culturels et à élaborer des actions visant à améliorer le développement culturel de proximité. Cependant, ces initiatives reposent sur le travail et l'engagement à long terme de bénévoles, qui éprouvent éventuellement un essoufflement. Considérant l'apport que ces initiatives peuvent avoir pour le développement culturel montréalais et pour la mise en œuvre des quartiers culturels, il importe de leur assurer un soutien permettant l'embauche de ressources humaines dédiées.

Recommandations :

- Étendre la notion de quartier culturel à l'ensemble du territoire de Montréal;
- Incorporer la culture en amont de la planification des grands projets d'aménagement urbain;
- Attribuer les ressources financières, humaines et matérielles nécessaires au projet des Quartiers culturels;
- Allouer les ressources nécessaires à la Ville et aux arrondissements afin qu'ils

réalisent leur mission en matière de développement culturel;

- Renforcer et développer les équipements culturels;
- Multiplier et bonifier les initiatives d'accessibilité à la culture;
- Bonifier le PR@M pour faciliter l'établissement d'organismes culturels sur les artères commerciales;
- Prévoir « les mesures nécessaires afin de développer un système cohérent de signalisation des lieux et des équipements culturels municipaux et privés, de même que des quartiers culturels¹³⁴ »;
- Adapter les différentes stratégies de développement économique aux besoins du secteur créatif;
- Prévoir des mesures financières afin de soutenir les organismes et les tables de concertation qui œuvrent dans le domaine de la culture et qui regroupent artistes, citoyens, organismes culturels, institutions et autres intervenants locaux.

DIVERSITÉ CULTURELLE

Le développement de Montréal repose sur le développement de chaque quartier. Ces derniers reflètent son histoire, tant au niveau du patrimoine matériel qu'immatériel. Ils forment un écosystème urbain complexe, qui relie la culture gastronomique, le cadre bâti, les arts, l'artisanat, les lieux de socialisation, les commerces de proximité, le langage populaire, les instances locales de concertation, les entreprises installées dans le quartier, les lieux patrimoniaux, etc. De plus, Montréal a obtenu en 2006 le statut de Ville UNESCO de design avec son chantier Montréal Ville UNESCO de design, qui visait à augmenter les opportunités de création en design¹³⁵. Ce statut est un exemple des opportunités de rayonnement qui s'offre à la Ville en misant sur sa créativité et sur sa diversité.

Recommandations :

- Produire, pour chacun des quartiers, un portrait de sa diversité et de ses atouts particuliers.

134 Les quartiers culturels : Réalisons ensemble nos quartiers culturels, Plan de mise en œuvre de la Ville de Montréal, juin 2013, p. 6.

135 Montréal Ville UNESCO de design, [<http://mtlunescodesign.com/fr/projet/A-propos-de-Montreal-Ville-UNESCO-de-design>]

LA STIMULATION ET LA RELÈVE DE L'ENTREPRENEURIAT CULTUREL

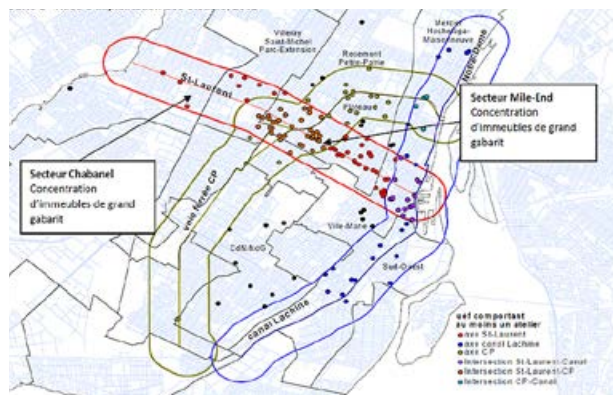
Si l'accessibilité à des espaces de création et à des lieux de résidence abordables s'avère fondamentale au développement du secteur culturel et artistique de même qu'au développement des quartiers culturels, il s'avère que le dynamisme de ce secteur doit aussi reposer sur la bonne santé économique et financière des organismes culturels.

Recommandations :

- Stimuler l'entrepreneuriat culturel;
- Soutenir et mieux reconnaître la relève artistique et les pratiques émergentes;
- Faciliter le maillage entre les gestionnaires d'organismes culturels d'expérience et la relève entrepreneuriale en culture;
- Reconnaître les entreprises culturelles constituées en entreprises d'économie sociale.

CONSOLIDATION ET SÉCURISATION DES ESPACES DE CRÉATION

À Montréal, les ateliers d'artistes se sont principalement développés dans les quartiers centraux sur trois grands axes : celui du boulevard Saint-Laurent, celui du canal de Lachine (qui traverse le centre-ville et se rend jusqu'à Hochelaga-Maisonneuve) et celui de la voie ferrée du CP. En 2002, un recensement fait par l'INRS a permis de cartographier ces axes¹³⁶.



136 Voir : Rapport d'Étude sur les ateliers d'Artistes, par le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, p. 15, octobre 2012. Document en ligne consulté le 20 août 2013. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portail/docs/PAGE/PA0717_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Groupe_travail_ateliers_artistes.pdf

Or, « ces secteurs sont de moins en moins accessibles aux artistes. Ceux-ci sont contraints de migrer hors des zones centrales. La problématique tient en grande partie au fait que la majorité des ateliers d'artistes sont loués à court terme (1 à 3 ans) souvent dans des immeubles industriels en attente de requalification¹³⁷ », ce qui amplifie la spéculation immobilière notamment lorsque l'on permet leur conversion en habitation.

En 2012, les loyers des ateliers d'artistes varient entre 4,98 \$ et 17,73 \$, le prix moyen étant à 7,23 \$ le pi². Ces loyers loués à court terme sont sujets à des augmentations annuelles allant de 5 % à plus de 20 %¹³⁸. « La problématique de l'exode des artistes hors des quartiers centraux est présente dans la plupart des grandes villes à travers le monde, que ce soit à Londres, Berlin, New York ou Toronto. À Montréal, la pérennité de certains secteurs des trois grands axes géographiques (Saint-Laurent, CP et Lachine) des ateliers d'artistes est menacée¹³⁹. »

Sauvegarde des Ateliers d'artistes dans les quartiers centraux

Dans son Plan de développement, la Ville de Montréal dit vouloir miser sur sa vitalité culturelle présente grâce à ses créateurs. Après avoir presque disparus du centre-ville au cours des 10 dernières années, à cause de la spéculation, les ateliers d'artistes se trouvent aujourd'hui principalement autour de trois grands axes centraux, soit celui de la rue Saint-Laurent, du chemin de fer du CP et du canal de Lachine qui regroupent selon l'étude *Montréal métropole culturelle* d'un à deux millions de pieds carrés d'espaces de création.

Afin de maintenir ce dynamisme dans les quartiers centraux, il est essentiel de préserver les ateliers d'artistes et d'éviter leur disparition. Des pistes de solutions sont portées par certains acteurs montréalais, dont les CDEC. Elles impliquent de favoriser l'acquisition et la location à long terme des locaux existants, de créer des leviers financiers et ré-

137 Rapport d'étude sur les ateliers d'artistes, Montréal métropole culturelle, par le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, octobre 2012, p. 17.

138 Rapport d'étude sur les ateliers d'artistes, Montréal métropole culturelle, par le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, octobre 2012, p. 16.

139 Rapport d'étude sur les ateliers d'artistes, Montréal métropole culturelle, par le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, octobre 2012, p. 16.

lementaires pour aider à l'acquisition de ces espaces et de favoriser la synergie et la diversité des partenariats entre la Ville de Montréal, les arrondissements, les organismes gestionnaires de bâtisse, les artistes ainsi qu'avec les promoteurs privés.

Au cours des dernières années, certaines initiatives ont été mises en place dans différents arrondissements centraux. À titre d'exemple, en collaboration avec Culture Montréal, la CDEC Centre-Sud - Plateau Mont-Royal a mis sur pied l'organisme de gestion immobilière d'ateliers d'artistes, les Ateliers créatifs Montréal. La CDEC CS/PMR a ainsi contribué à la sauvegarde d'espaces de création, notamment sur la rue Parthenais dans le quartier Sainte-Marie, avec l'ancienne usine Grover et le projet de la Chaufferie, puis en accompagnant Ateliers créatifs Montréal dans l'acquisition d'une ancienne usine de textile, le Chat des artistes, où se trouvent aujourd'hui 34 000 pi² d'espace de création. Dans le Mile-End, avec l'appui de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, la CDEC a participé à la sauvegarde de plus de 200 000 pi² d'espaces créatifs, nommé le *Pôle de création et de diffusion de Gaspé* qui sera géré par le regroupement des créateurs du Mile-End, Pi² en partenariat avec Ateliers créatifs Montréal.



Ainsi, toujours en 2012, le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes identifiait dans son Rapport d'étude : Montréal métropole culturelle, que plus de 2 millions de pi² d'espaces de travail étaient occupés par des ateliers d'artistes.

Recommandations :

- Préserver des lieux de production et de diffusion dans les quartiers centraux à des prix de location abordables;
- Offrir une aide financière au démarrage de projets de sécurisation de ces espaces;

- Offrir davantage d'outils de financement et de capitalisation;
- Utiliser la réglementation municipale comme outil d'intervention;
- Utiliser la fiscalité comme incitatif ou mode de soutien;
- Favoriser la participation du secteur privé aux projets de sécurisation des espaces de création;
- Reconnaître et soutenir les organismes à but non lucratif gestionnaires de projets immobiliers.

LA RÉTENTION DES ARTISTES ET DES ORGANISMES CULTURELS ET ARTISTIQUES DANS LES QUARTIERS

Selon le rapport du Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, Montréal compte 105 800 emplois dans le secteur culturel, dont 56 000 sont des travailleurs culturels engagés dans la création artistique. « Les artistes amènent véritablement une qualité de vie dans les secteurs où ils sont présents : ils constituent en fait un secteur d'emploi à part entière, ils font affaire chez les commerçants locaux (quincaillerie, restaurants, cafés, dépanneurs, magasins, etc.) et viennent souvent résider dans le quartier. Ils attirent souvent aussi des entreprises dites créatives dans le secteur à partir du moment où une certaine concentration est présente. Un lien se crée avec les citoyens et les résidents du quartier, des journées portes ouvertes s'organisent, une forme de médiation culturelle se développe, un fort sentiment d'appartenance se développe avec le milieu¹⁴⁰. » Cet état de fait comporte cependant un effet dommageable pour les artistes : il contribue à l'augmentation des valeurs foncières et met en place un terreau fertile pour la spéculation immobilière. Or, comparativement à la moyenne de la population active montréalaise, les travailleurs du secteur culturel sont en majorité des femmes, avec un plus haut niveau de scolarité, un plus haut taux de chômage, des emplois plus précaires et ils sont en moyenne moins bien rémunérés¹⁴¹. Ainsi, plus les artistes contribuent à la revitalisation des quartiers, plus leur statut devient précaire.

140 Mémoire sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, de Castelnau du COMITÉ AMÉNAGEMENT ET CULTURE ROSEMONT – LA PETITE-PATRIE, avril 2013, p. 10.

141 Rapport d'étude sur les ateliers d'artistes, Montréal métropole culturelle, par le Groupe de travail sur les ateliers d'artistes, octobre 2012, p. 14.

Recommandations :

- Adapter les programmes d'accès à l'habitation aux besoins des artistes.

PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET BÂTIMENTS PATRIMONIAUX

La reconstruction de la ville sur elle-même pose un défi de taille pour les différents décideurs, intervenants et promoteurs du développement, car cela suppose que les nouveaux projets s'inscrivent dans une trame urbaine déjà dense et riche d'un patrimoine bâti qui reflète l'histoire et l'identité montréalaises. Le patrimoine architectural d'une ville s'exprime dans l'ensemble de son cadre bâti, des grands monuments historiques aux nouveaux bâtiments modernes en passant par toute la gamme de construction de son territoire. Il ne faut pas voir ici une contradiction entre l'ancien et le nouveau, mais plutôt un besoin de travailler à la fois à la préservation de l'ancien et à l'intégration du nouveau.

Îlot Saint-Clément : redonner vie et sens à un bien collectif

L'église Saint-Clément, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, a fermé ses portes en juin 2009. Un groupe de travail animé par la CDEST s'est alors formé pour élaborer des scénarios de reconversion de ce site patrimonial. Trois objectifs en découlent :

- Convertir et aménager l'îlot Saint-Clément en un pôle intégré d'habitation pour aînés et de services pour les résidents et le voisinage;
- Assurer une plus grande fluidité et une meilleure continuité dans la prestation de services aux aînés selon l'évolution de leurs besoins et leur degré d'autonomie;
- Dynamiser la vie de quartier en redonnant sens à un ensemble patrimonial par la conversion en un espace culturel et des services ouverts sur la communauté.

Près d'une centaine d'unités de logements pour aînés seront réalisées et administrées par un OBNL en habitation communautaire du quartier.

Avec la participation du CSSS, un centre de jour sera développé pour réduire les risques d'isolement social et stimuler les capacités physiques et cognitives des aînés vulnérables du quartier.

Le chœur de l'église sera transformé en un espace de diffusion des arts visuels.

Le presbytère, la nef et le sous-sol seront transformés pour divers usages (espaces à bureaux, activités de loisirs, etc.). Des espaces commerciaux, gérés en économie sociale (pharmacie et service alimentaire), seront intégrés pour le bénéfice des occupants et de la communauté.



Dans ce projet, le rôle de la CDEST consiste à favoriser la concertation et la cohésion entre les différents acteurs. Elle a de plus coordonné la mise en place de l'outil de gouvernance du projet, la Coopérative de solidarité Saint-Clément.

Lorsque l'on fait référence au patrimoine architectural, les monuments historiques que l'on retrouve entre autres dans le Vieux-Montréal nous viennent en tête. Il va de soi que la protection et la mise en valeur de ce patrimoine doivent être prioritaires puisqu'il représente non seulement un héritage précieux pour les Montréalais, mais aussi d'un vecteur important du point de vue économique (tourisme, lieux de tournage, etc.). Malheureusement, à l'échelle des quartiers de Montréal, une partie de ce patrimoine bâti est menacé de démolition ou de conversion; c'est le cas notamment du patrimoine religieux¹⁴².

¹⁴² Depuis 2003, 102 églises ont été converties ou démolies et 11 chapelles ont été converties. Aucun chiffre n'est disponible pour les monastères ou couvents, Luc Noppen, 2012.

La requalification des églises à Montréal, un potentiel de développement local : Projet de recherche-action.

Il s'agit d'un projet partenarial alliant la recherche universitaire et le développement local afin d'inventorier et de déterminer le potentiel et les conditions de conversion des églises montréalaises d'une part, et de soutenir les acteurs locaux et les promoteurs de projets de conversion au bénéfice des communautés locales, d'autre part. Ce projet pilote, qui pourrait par la suite s'étendre à l'ensemble du Québec, aura une durée de cinq ans et s'amorcera dès la conclusion des ententes de financement.

Le principal objectif poursuivi par cette démarche est de mettre en commun l'expertise des chercheurs universitaires en matière de patrimoine religieux et le savoir-faire des professionnels des CDEC et CLD de Montréal. Ensemble, nous visons à trouver des solutions et des alternatives novatrices et originales afin de préserver le patrimoine bâti légué par nos aïeux. Cette recherche-action vise plus précisément à :

- Documenter, analyser et évaluer le patrimoine bâti religieux montréalais et son potentiel de conversion;
- Favoriser la concertation des intervenants et des acteurs du milieu afin de mieux planifier et encadrer les projets de transformation et de conversion d'églises;
- Favoriser l'échange d'informations et d'expertises entre les professionnels, les promoteurs et les experts dans le domaine;
- Encourager et soutenir les projets à caractère collectif qui impliquent les communautés locales;
- S'assurer que les projets de conversion se réalisent au bénéfice et dans l'intérêt des collectivités locales;
- Soutenir les promoteurs dans le développement de leur projet;
- Préserver, dans la mesure du possible, et mettre en valeur le patrimoine bâti montréalais;
- Participer à la mise en œuvre de l'Agenda 21 de la culture du Québec;
- Diffuser l'information sur le patrimoine religieux montréalais et sur les expériences de conversion.

Recommandation :

- Appuyer l'initiative des CDEC de Montréal et de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain de l'ESG UQAM sur la conversion d'églises à des fins communautaires.

LA CONTINUITÉ DU BÂTI

Le PDM entend renforcer l'identité de Montréal et vise un équilibre entre le développement du bâti contemporain et la valorisation du patrimoine bâti. « Ainsi la forme et la typologie choisies doivent aussi refléter la volonté de conserver l'échelle humaine propre à Montréal¹⁴³. » Dans la plupart des quartiers montréalais, l'intégration des nouveaux bâtiments présentera un défi à plusieurs égards. Le besoin de densifier la ville posera le problème d'échelle surtout dans les secteurs identifiés comme aire TOD où le cadre bâti est souvent composé de duplex et de triplex. Il est important que les nouveaux projets domiciliaires, tout en participant aux efforts de densification, soient limités en termes de volumétrie afin de conserver l'échelle humaine et l'identité des quartiers.

Pour assurer la cohésion entre le nouveau et l'ancien, il appert aussi que les nouveaux projets soient conçus et réalisés avec le souci de dépasser les impératifs de fonction pour lesquels ils sont développés. « Un espace urbain peut satisfaire à toutes les exigences pratiques, mais si ses ornements, ses matériaux et ses couleurs ont été laissés au hasard, il sera dépourvu de toute cohésion visuelle¹⁴⁴. » Les projets devraient refléter l'identité des quartiers dans lesquels ils sont construits voire s'en inspirer : les duplex peints de toutes sortes de couleur du Plateau-Mont-Royal, Balconville dans Pointe-Saint-Charles... À titre d'exemple, la Ville de Westmount possède un guide intéressant sur le sujet¹⁴⁵.

Recommandation :

- Élaborer un cadre réglementaire plus strict qui obligerait les promoteurs de nouvelle construction, peu importe la taille, à intégrer dans le design architectural de leur projet des éléments de rappel.

143 Demain Montréal, document de discussion, version révisée, avril 2013. Ville de Montréal, p. 35.

144 Jan Gehl, *Pour de villes à échelle humaine*, 2010, p. 188.

145 Ville de Westmount, Directives rénover et construire à Westmount, 2001. http://www.westmount.org/page.cfm?Section_ID=6&Menu_Item_ID=51

5. Leadership et gouvernance

DES OUTILS POUR FAVORISER LA PARTICIPATION CITOYENNE

Au cours des dernières années, la Ville de Montréal s'est dotée d'outils pour favoriser la participation et les échanges fructueux entre les citoyens et les élus montréalais. Grâce au travail du Chantier sur la démocratie issu du Sommet de Montréal 2002, les Montréalais disposent maintenant d'une Charte montréalaise des droits et responsabilités, du droit d'initiative en matière de consultation publique et d'une Politique de consultation et de participation publiques.

De plus, les personnes qui croient être lésées par les décisions et les actions de la Ville de Montréal peuvent avoir recours à l'Ombudsman de Montréal et, le cas échéant, l'Ombudsman peut intervenir auprès de la Ville pour faire changer la décision ou corriger la situation.

En créant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et en lui donnant les moyens nécessaires à la réalisation de sa mission, dont l'indépendance d'action et de pensée par rapport au Conseil municipal, la Ville de Montréal a posé un geste important pour assurer un développement urbain qui soit davantage en adéquation avec les aspirations des citoyens et des acteurs de Montréal.

Depuis sa création en 2002, plusieurs CDEC de Montréal ont déposé près de 40 mémoires devant l'OCPM, faisant ainsi appel à cette instance afin de faire valoir leurs points de vue sur des projets de développement urbain ou des questions touchant le développement social et économique de Montréal.

À ce jour, les CDEC de Montréal constatent que les rapports et les recommandations de l'OCPM sont documentés selon les règles de l'art et posent un regard critique sur les projets d'intérêt local ou métropolitain qui sont portés à son attention. Bien qu'il adienne parfois que les CDEC de Montréal ne partagent pas certaines observations ou recommandations émises par l'OCPM, il demeure qu'elles sont satisfaites devant l'ensemble du travail accompli depuis 2002. En ce sens, le Réseau des CDEC de Montréal réitère son appui à l'OCPM.

L'OCPM est une instance crédible du fait qu'elle est indépendante sur le plan politique et dans ses dimensions opérationnelles du Conseil municipal et de la fonction publique municipale.

Recommandation :

- Que la Ville de Montréal maintienne les conditions propices à l'indépendance de l'OCPM.

Les travaux de l'OCPM ont permis de diminuer les impacts négatifs et de rehausser les retombées sur les communautés dans de nombreux projets locaux ou régionaux. Une plus grande adhésion des citoyens et des acteurs montréalais à ces projets est observée, l'OCPM contribuant ainsi à la cohésion sociale.

L'utilisation de l'OCPM dans les grands projets est de plus en plus courante et apparaît régulièrement comme un dérivatif permettant d'éviter le processus de consultation référendaire prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Bien que ce processus est complexe et présente de nombreuses difficultés d'application, il demeure qu'il permet aux citoyens de s'exprimer sur leur acceptation ou leur refus d'un projet dans leur communauté de vie.

Recommandations :

- Poursuivre son travail avec le gouvernement du Québec afin que le processus de consultation référendaire soit actualisé, après plus de 20 ans de réflexion, afin de répondre aux besoins de la société moderne;
- Modifier le cadre de l'OCPM afin que le recours à la consultation référendaire soit possible même si un projet a fait l'objet d'une évaluation par l'Office¹⁴⁶.

146 Par exemple : un projet pourrait être évalué et commenté par l'OCPM. Suite à sa révision par le promoteur pour se conformer aux conditions édictées par l'OCPM et ordonnées par le comité exécutif de la Ville de Montréal, les citoyens pourraient demander dans un délai prescrit la tenue d'une consultation référendaire sur le projet modifié. Le Conseil municipal aurait alors devant lui un projet modifié après une consultation publique et connaîtrait la position de la population touchée par le projet.

Participation citoyenne et développement urbain : un frein à la spéculation immobilière aveugle

Dans le Sud-Ouest, plusieurs friches industrielles et secteurs à requalifier sont depuis quelques années dans la mire de ceux qui recherchent un gain rapide dans un contexte favorable au développement de copropriétés résidentielles. Les élus montréalais faisant l'objet d'incroyables pressions pour autoriser des changements de zonage et desservis par une fiscalité municipale archaïque peinent à résister à cette dynamique infernale qui compromet de plus en plus l'équilibre des fonctions urbaines pour maintenir et développer des quartiers durables et inclusifs.

Grâce à une mobilisation citoyenne et communautaire constante face à ces enjeux, des sites gigantesques ont échappé à ce courant de redéveloppement monofonctionnel, notamment le site des Bassins du Nouveau Havre (1 million de pi²) et le site des anciens ateliers du CN à Pointe Saint-Charles (3,5 millions de pi²). Dans ce dernier cas, la mobilisation déterminée de toute une communauté avec la complicité des élus locaux a conduit à l'adoption d'un accord de développement « exemplaire » où une diversité de fonctions combinant économie publique, économie privée, économie sociale, culture et services de proximité et un nouveau secteur résidentiel inclusif de 800 unités d'habitation, dont 25 % de logements coopératifs ou communautaires, permettra de recréer un milieu de vie équilibré sur le plan des fonctions urbaines, équitable sur le plan sociodémographique, et responsable sur le plan environnemental, ce qui peut être qualifié de développement durable.

Ce projet de redéveloppement est également le fruit d'un long processus de concertation et de consultation en plusieurs étapes mené par l'OCPM, processus qui devrait devenir la norme et non l'exception face aux défis de redéveloppement urbain dans plusieurs quartiers centraux de Montréal.



Dans les dernières années, l'OCPM a mené avec succès plusieurs consultations visant la concertation en amont des projets (exemple : Planification particulière d'urbanisme Côte-des-Neiges) ou répondant à des demandes populaires (exemple : agriculture urbaine).

Recommandation :

- Que la Ville de Montréal confie à l'OCPM davantage de mandats de consultation en amont des projets ou répondant à des demandes populaires.

Consulter les citoyens et les acteurs suppose une communication efficace et soutenue afin d'assurer la transparence des processus et la participation du plus grand nombre. Or, malgré les efforts de l'OCPM, les avis publiés diffusés par les médias mis à la disposition de l'Office demeurent souvent méconnus du grand public.

Recommandation :

- Que l'OCPM déploie davantage d'efforts dans les communications entourant la tenue des séances de consultation publique¹⁴⁷.

¹⁴⁷ Par exemple, l'OCPM pourrait demander à ses partenaires locaux (arrondissements, CDEC, CLD, tables de quartier, journaux de quartier, etc.) de diffuser les avis de consultation dans leurs réseaux respectifs. L'Office pourrait aussi compléter les conseils fournis sur son site par la tenue de séances de formation à l'intention de la population afin de contribuer au développement des compétences des citoyens et des acteurs en matière de compréhension des projets de développement urbain et de livraison d'un avis écrit ou oral, à l'instar de la présente consultation.

L'ACCORD DE BÉNÉFICES À LA COLLECTIVITÉ

En décembre 2008, lors de la consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet de développement du site de la Maison de Radio-Canada, la CDEC Centre-Sud – Plateau-Mont-Royal a proposé de bonifier l'Accord de développement en le complétant par un accord de bénéfices à la collectivité (ABC)¹⁴⁸. La commission a retenu la proposition de la CDEC et a recommandé (recommandation 14, p. 94) à la Ville « d'étudier la pertinence de la formule d'un Accord de bénéfices à la collectivité (ABC) et, si cette dernière se vérifie, de prévoir les dispositions permettant sa mise en place dans l'Accord de développement à conclure avec le promoteur¹⁴⁹. »

Les CDEC proposent à la Ville d'être davantage proactive dans les grands projets de développement sur son territoire, de la même manière qu'elle l'a été en adoptant sa Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, une stratégie qui démontre très bien que l'inclusion et la mixité sociale contribuent au développement économique et social de Montréal. L'accord de bénéfices à la collectivité (ABC), permet à la communauté d'accueil de faire valoir ses besoins et ses attentes à l'égard des grands projets publics, privés ou communautaires afin d'optimiser les retombées de ces projets et s'assurer de leur intégration harmonieuse à leur milieu d'accueil.

L'accord de bénéfices à la collectivité est une entente entre la Ville, le promoteur et les représentants du milieu socioéconomique. Ce type d'accord permet :

- de maintenir et de renforcer le processus de collaboration et de négociation entre le promoteur et le milieu pendant toutes les phases de réalisation du projet, et plus spécifiquement avant l'adoption du règlement autorisant le projet d'ensemble et avant l'adoption de l'accord de développement;

- d'étudier et de concrétiser, avec toutes les parties concernées, les besoins et enjeux liés à l'implantation du projet;
- d'impliquer le promoteur et les groupes sociocommunautaires dans une vision intégrée du projet;
- de profiter d'un effet levier auprès des partenaires institutionnels et financiers;
- d'optimiser les retombées sociales, économiques, environnementales et culturelles du projet.

L'accord de bénéfices à la collectivité peut intégrer des ententes sur différentes problématiques :

- les modalités de construction de logements abordables et sociaux;
- la vocation des espaces publics;
- les bénéfices environnementaux;
- des propositions liées à l'embauche locale;
- des mécanismes pour renforcer le pôle économique du projet et la présence d'une économie plurielle (présence d'entreprises d'économie sociale);
- l'implication des différents paliers gouvernementaux;
- les services, équipements et commerces de proximité;
- etc.

L'accord de bénéfices à la collectivité est en quelque sorte la garantie de succès d'un projet adéquatement intégré à son milieu d'accueil.

Recommandation :

- Les CDEC de Montréal demandent à la Ville de Montréal de mettre en place la formule d'un Accord de bénéfices à la collectivité (ABC) dans les accords de développement à conclure avec les promoteurs des grands projets.

148 Table pour l'aménagement du Centre-Sud, Mémoire sur le projet de développement du site et de modernisation de la Maison de Radio-Canada, décembre 2008. [En ligne] Page consultée le 22 août 2013. <http://www.cdec-cspmr.org/Etudes>

149 Office de consultation publique de Montréal, Projets de règlements P-04-047-68 ET P-08 - 048, Projet de développement du site et de modernisation de la Maison de Radio-Canada, Rapport de consultation publique, mars 2009, p. 94. [En ligne] Page consultée le 22 août 2013. http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/rapports/Rapport_site_radio-canada.pdf

Les citoyens et citoyennes peuvent aussi se faire entendre et partager leurs préoccupations lors de la période de questions qui leur est réservée au début des séances des conseils d'arrondissement, du conseil municipal et du conseil d'agglomération. Les commissions permanentes, mises en place par le conseil municipal et le conseil d'agglomération pour éclairer la prise de décision des élus municipaux, sont un autre lieu pour favoriser la participation des citoyens aux débats d'intérêt public.

Les CDEC de Montréal croient que ces outils favorisent l'exercice d'une démocratie participative. Les citoyens et les organisations qui participent au développement social, économique, environnemental et culturel de Montréal peuvent influencer les décisions qui les touchent dans leurs quartiers et à l'échelle régionale. Cette participation active à la vie du quartier et de la ville renforce les relations entre les citoyens et les élus, contribue à des prises de décisions mieux éclairées et à l'acceptabilité sociale des projets. Cependant, ces outils de la démocratie participative sont encore trop peu connus de la population montréalaise.

Recommandation :

- Que la Ville de Montréal fasse davantage la promotion de ces outils de démocratie participative.

PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME

Le Plan de développement de Montréal représente une occasion unique de doter Montréal d'une véritable planification du développement à long terme. Le développement de la ville devrait tenir compte non seulement du coût réel des projets à court terme, mais aussi de leurs coûts et de leurs impacts à moyen et à long termes et de leur acceptabilité sociale.

La requalification de certains quartiers et le développement de nouveaux secteurs, qu'ils soient à vocation économique ou résidentielle, demandent de planifier à long terme les besoins des résidents et des entreprises qui s'y installent, qui s'y trouvent déjà et qui les bordent. Notamment, plusieurs éléments sont à considérer en termes d'entretien et de développement des infrastructures et services essentiels, comme les services d'urgence, les établissements de santé, les écoles, les parcs et les services de proximité.

Afin d'assurer à ces projets une meilleure légitimité et une plus grande acceptabilité sociale, le Réseau des CDEC de Montréal propose que soit mis en place un processus de consultation qui fait une grande place à la participation citoyenne et à l'implication des acteurs locaux du développement. Ce processus comporterait notamment les caractéristiques suivantes :

- Il se baserait sur un diagnostic exhaustif de la situation économique, sociale, culturelle, environnementale et urbanistique du quartier, ainsi que de tous les éléments pertinents au projet (état de situation du secteur, etc.);
- Il ferait intervenir, le plus tôt possible dans l'idéation du projet, les partenaires du milieu et la population dans un processus transparent, avec un accès à une information de qualité et des processus favorisant le dialogue ouvert et la participation la plus large possible;
- Il intégrerait l'acceptabilité sociale à la gestion des projets tout au long de leur développement;
- Il prévoirait une planification de la démarche à long terme et des mécanismes de suivis clairs et transparents assurant une continuité dans la mise en œuvre des projets;
- Il pourrait permettre la mise en place d'indicateurs de développement aptes à devenir des références dans le développement de projets.

Un exemple à suivre : la démarche du Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi- Alexandra, Beaumont, De Castelnau et Atlantic

Le PDUES, présenté devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en mai dernier, est une démarche concertée et inclusive entreprise par les élus, la ville centre, les différentes directions impliquées, les arrondissements touchés et les partenaires locaux en matière de développement socioéconomique. Il s'agit d'une première démarche officielle qui offre aux Montréalais de participer à l'idéation d'une vision d'avenir collective. Cette démarche, qui repose sur la concertation avec les acteurs du milieu et sur un processus de participation publique, a réussi à mobiliser et rassembler les parties prenantes et la population dès la planification du projet afin de tenir compte des préoccupations du milieu et de recueillir sa vision et ses idées sur les avenues de développement à mettre en œuvre. Cette démarche permettra à coup sûr un plus grand rapprochement entre les citoyens, les élus et l'administration municipale. D'une telle manière, le processus du PDUES est garant d'une participation citoyenne de meilleure qualité. Le dialogue entre toutes les parties prenantes est aussi source d'innovation et permet d'identifier les pistes de développement présentant les meilleurs impacts à long terme, sur tous les plans.



Recommandations :

- Impliquer les promoteurs, les acteurs locaux et les citoyens en amont et en aval des projets;
- Créer des mécanismes de suivi et de mise en œuvre participatifs qui assureront la maximisation des retombées des projets et favoriseront, par la participation citoyenne, leur acceptabilité sociale.

CONTRE LE SOUS-FINANCEMENT CHRONIQUE DE MONTRÉAL VERSUS CELUI DES RÉGIONS

Montréal ne reçoit pas sa juste part de financement provenant du gouvernement du Québec. Cette situation perdure depuis plusieurs années, voire décennies. Les hypothèses pour expliquer cette situation de fait sont nombreuses. Peu importe la genèse, comme plusieurs autres acteurs montréalais¹⁵⁰, les CDEC de Montréal constatent que le sous-financement chronique de Montréal dans plusieurs sphères socioéconomiques a pour effet de nuire au développement de la métropole et de diminuer son attractivité d'abord dans la grande région métropolitaine puis dans le Nord-Est américain.

La population montréalaise contribue de manière fort significative à la richesse collective du Québec. Pourtant, la place de Montréal dans le financement interrégional est comparable ou inférieure à celle de plusieurs régions. Quelques constats :

- l'île de Montréal est habitée par 2 millions de personnes, soit 25 % de la population du Québec. Par ailleurs, 60 % de la population de la région métropolitaine résident à Montréal ou à moins de 15 km de son centre-ville;
- les contribuables montréalais ont versé en 2010 des impôts qui équivalent à leur poids démographiques à Revenu Québec, soit 6,2 milliards de dollars sur 25 milliards d'impôt perçus¹⁵¹;
- la contribution de l'île de Montréal au produit intérieur brut (PIB) du Québec atteint près de 35 %, celle de la région métropolitaine est de 50 %;

¹⁵⁰ La Conférence des élus de Montréal a d'ailleurs mis sur pied un groupe de travail sur la répartition interrégionale du financement au Québec. Les CDEC de Montréal sont des membres actifs de ce groupe.

¹⁵¹ Québec (2013), Statistiques fiscales des particuliers, Année d'imposition 2010, p.147.

- la région de Montréal est densément peuplée. Elle affiche la plus forte densité du Québec avec 3 978 hab./km², loin devant Laval (1 666), la Montérégie (1 470) et Québec (38). En fait, Montréal se classe au troisième rang en Amérique du Nord, immédiatement après New York et Los Angeles. À nouveau, Montréal ne peut être comparée aux régions;
- Montréal, métropole du Québec, a des responsabilités particulières uniques au Québec, entre autres : offre de services spécialisés en éducation et en santé, intégration des personnes immigrantes, accueil des personnes les plus vulnérables, réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre pour que l'ensemble du Québec rencontre ses objectifs.
- le financement accordé aux CDEC et CLD de Montréal correspond à 7 \$ par personne alors qu'il est de 8,76 \$ pour les CLD des régions;
- une répartition équitable entre les régions ferait en sorte que Montréal recevrait 16 M\$ de plus par année.

Le Fonds local d'investissement (FLI) est un outil financier important des CLD et CDEC de Montréal. Les CDEC de Montréal observent à nouveau l'inéquité de la répartition :

- les régions centre reçoivent 51 % de l'enveloppe;
- les régions ressources 29 %;
- la Capitale-Nationale 7 %;
- Montréal et Laval 13 %.

Les régions présentent des particularités sur le plan du développement économique local, Montréal aussi. Les CDEC de Montréal constatent notamment que :

- les régions ressources ou rurales disposent de budgets supplémentaires, pour des agents ruraux ou des mandats spécifiques alors que les CDEC et CLD de Montréal n'ont accès à aucun budget permanent consacré aux spécificités montréalaises. Qui plus est, certaines initiatives gouvernementales sont abandonnées au bout de quelques années bien que les résultats soient prometteurs;
- des exemples :
 - le Programme d'aide à l'entrepreneuriat (PAEN) – Volet Relève : Arts et Culture du ministère des Finances et de l'Économie, réservé aux jeunes artistes et créateurs de Montréal et mis sur pied dans la foulée du Rendez-vous Montréal métropole culturelle de 2007, a été abandonné après quelques années, malgré son succès; la mesure *Défi Montréal*, lancée par le ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles en 2009, qui a permis le financement de quelques initiatives favorisant l'insertion professionnelle des Montréalaises et des Montréalais issus de l'immigration a pris fin malgré les résultats probants.

Comme bien des acteurs montréalais, les CDEC de Montréal considèrent que Montréal ne reçoit pas sa juste part de la richesse collective du Québec. Le sous-financement chronique de Montréal versus celui accordé aux régions est observable dans tous les secteurs. Le facteur populationnel et les problématiques propres à Montréal sont constamment dilués dans des équations mathématiques fort élégantes mais ne reflétant en rien la complexité d'une métropole. Pire encore, son statut de métropole est assujéti au discours d'équilibre interrégional et il est fréquent de constater que Montréal est dénigrée dans les réseaux nationaux ainsi que dans l'appareil gouvernemental.

L'exemple du réseau de soutien à l'entrepreneuriat

Sur le plan du financement accordé aux mandataires du mandat de Centre local de développement (CLD), les CDEC de Montréal constatent ce qui suit¹⁵² :

- Montréal reçoit 21 % de l'enveloppe réservée aux CDEC et CLD de Montréal et 20 % de l'enveloppe associée à la stratégie québécoise de l'entrepreneuriat;
- le financement des CDEC et CLD est plafonné depuis 2003, alors que les responsabilités ont augmenté;

¹⁵² Raymond, Chabot, Grant, Thornton, Proposition d'un cadre de financement équilibré pour les CLD de Montréal, étude réalisée pour le compte des CLD de Montréal, 2007.

Recommandations :

- Que les autorités de Montréal s'associent aux acteurs socioéconomiques montréalais pour démontrer que la prospérité du Québec est indéniablement liée à celle de Montréal et pour réclamer du gouvernement du Québec une répartition équitable du financement interrégional.
- Que les autorités de Montréal appuient concrètement les réseaux socioéconomiques dans leurs démarches pour obtenir un financement correspondant au poids de Montréal dans l'économie du Québec et à la complexité des enjeux montréalais.

