

Réinventer le centre-ville de Montréal pour répondre aux besoins du futur

Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

.....

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur la
Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal

3 novembre 2016

Table des matières

Préambule.....	3
Contexte.....	3
Introduction.....	4
1. Raviver nos artères commerciales	4
2. Développer des infrastructures et des offres de transport adéquates.....	5
3. Solidifier l'industrie du transport des marchandises et de la logistique	6
4. Se démarquer dans le « light manufacturing »	7
5. Offrir un milieu de vie à la hauteur d'une ville moderne à forte densification... 	7
6. Orienter la ville vers le fleuve et sa montagne	8
7. Impliquer la communauté d'affaires dans la reconversion d'immeubles patrimoniaux	8
Conclusion	9
Synthèse des recommandations	10

Préambule

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 000 membres. Elle a pour mission d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Elle s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre offre également une gamme de services spécialisés aux particuliers et aux entreprises de toutes tailles afin de les appuyer dans leur croissance ici et à l'international.

Contexte

La Ville de Montréal a récemment dévoilé son plan pour renouveler et relancer son centre-ville afin d'en faire un milieu de vie à forte croissance urbaine. Intitulé « Soutenir l'élan », le document de consultation expose les orientations et les objectifs de la stratégie, qui mèneront à un plan d'action dont le dépôt est prévu en 2017.

La communauté d'affaires a accueilli favorablement le document de même que les quatre axes présentés pour doter la Ville d'orientations visant à renforcer le centre-ville. Ce document reconnaît enfin de façon officielle que le centre-ville constitue le moteur économique de tout le Québec, et non seulement celui de Montréal.

La Chambre appuie depuis de nombreuses années les mesures qui visent à renforcer le centre-ville de la métropole. Divers événements de la Chambre, notamment les forums stratégiques annuels sur les grands projets, ont permis de mettre en lumière les projets d'infrastructures publics et privés qui ont un effet structurant sur la métropole et son centre-ville. De plus, la Chambre s'est prononcée sur différents dossiers dans le contexte de la Stratégie centre-ville, entre autres le projet de Réseau électrique métropolitain (REM), le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement du Vieux-Port.

Les métropoles fortes comptent sur des centres-villes dynamiques dans lesquels il fait bon vivre, travailler, étudier et se divertir. Les exemples ne manquent pas : New York, Boston, Toronto, Chicago, Lyon et Barcelone sont quelques-uns des modèles sur lesquels la Ville de Montréal peut orienter son plan d'action.

Le 8 juin dernier, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique (OCPM) pour accompagner le Bureau de projets du centre-ville de l'arrondissement de Ville-Marie, dans le cadre d'une démarche participative visant à définir les orientations de la Stratégie centre-ville.

La Chambre est très heureuse de pouvoir faire valoir les intérêts du milieu des affaires dans ce dossier que nous estimons être de première importance. Ce mémoire, soumis à l'OCPM par son président et chef de la direction, présente les recommandations de la Chambre.

Introduction

D'entrée de jeu, la Chambre tient à saluer l'initiative visant à doter le centre-ville de la métropole d'une véritable stratégie de développement. Le centre-ville de Montréal constitue le moteur économique de la province et son principal pôle d'emploi. Il est diversifié et dynamique. Il fait toutefois face à des défis majeurs, notamment sur le plan de ses infrastructures publiques et de son accessibilité. Il bénéficiera de l'adoption d'un plan qui proposera des mesures concrètes pour en faire un milieu innovant, élégant et prospère.

Cet exercice constitue une occasion unique de réfléchir à la Ville que nous voulons. Ainsi, loin de nous limiter à une planification sur 15 ans, nous avons abordé cette consultation en nous projetant vers la ville du futur, celle où nos enfants voudront vivre, travailler, étudier et se divertir.

« Live, work and play »

L'un des grands objectifs de la Stratégie centre-ville est d'accueillir 50 000 nouveaux résidents au centre-ville de la métropole d'ici 2030, et 100 000 d'ici 2050. Pour y parvenir, il faudra absolument offrir un milieu de vie dynamique mariant le travail et le divertissement pour offrir une qualité de vie unique.

Dans cette optique, le centre-ville devra comprendre des habitations de qualité et en nombre suffisant, des espaces publics attrayants, des infrastructures de déplacement sécuritaires ainsi que des commerces, tant de proximité que de destination. Il devra également offrir de nombreux espaces de travail, de divertissement et de diffusion culturelle. Évidemment, il devra offrir des habitations qui répondent aux besoins des familles qu'on espère pouvoir y attirer.

Ces priorités devront être réalisées dans l'optique de renforcer le rôle de moteur économique du centre-ville. L'essence même d'un centre-ville est d'être l'épicentre économique d'une ville ou d'une région. *A fortiori*, le fondement du centre-ville d'une métropole est d'y réunir les grands donneurs d'ordre, les sièges sociaux et les entreprises de services s'y rattachant. Le plan d'action de la Ville devra ainsi tenir compte de tous les éléments requis pour renforcer la fonction économique et commerciale du centre-ville de Montréal. Il faudra également s'attarder à la vitalité et au dynamisme des artères commerciales, à la multiplication des commerces de destination, aux mesures visant à faire du centre-ville un pilier de l'innovation de même qu'à celles favorisant le rayonnement de la métropole au-delà de nos frontières.

1. Raviver nos artères commerciales

La situation des artères commerciales montréalaises constitue un dossier très préoccupant pour la communauté d'affaires.

La Chambre appuie la volonté de faire de la rue Sainte-Catherine une artère commerciale de destination afin d'y retrouver des commerces uniques que l'on ne retrouverait pas ailleurs. La stratégie Centre-ville doit en faire un objectif explicite. À titre d'exemple, la présence de Pottery Barn contribue au pouvoir d'attraction du Quartier DIX30 et Crate & Barrel permet au Carrefour Laval de se distinguer. Les réinvestissements majeurs à proximité du Quartier des spectacles ou encore près de chez Ogilvy sont autant de bons exemples d'initiatives qui pourraient mener à l'attraction de commerces de destination.

Cela dit, les commerces de destination ne sont pas les seuls à attirer et à retenir la clientèle au centre-ville. En effet, les citoyens apprécient également les commerces de proximité. L'important est d'offrir aux consommateurs une expérience de magasinage et une variété de commerces pour répondre à leurs besoins. De plus, l'objectif d'augmenter la population du centre-ville de 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2050 aura un effet positif sur les commerces de proximité. De fait, il s'agit là d'une boucle de rétroaction :

il sera illusoire de viser à attirer des familles sans commerces de proximité, et ceux-ci se porteront d'autant mieux qu'il y aura davantage de familles dans le voisinage.

Par ailleurs, les artères névralgiques que sont le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis devraient être ciblées par des mesures stratégiques de développement au même titre que la rue Sainte-Catherine. Leur situation est alarmante depuis plusieurs années. Jadis des artères branchées et incontournables, elles sont maintenant en situation de fragilité commerciale, alors que les taux d'inoccupation atteignent respectivement 23,5 % et 14,8 %¹. Il faudra être attentif lors du renforcement de la rue Sainte-Catherine de ne pas créer un simple déplacement commercial.

Recommandation n° 1 : Déployer une stratégie d'attraction de commerces de destination au centre-ville et cibler des mesures stratégiques de développement pour la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent.

2. Développer des infrastructures et des offres de transport adéquates

Un accès rapide et fluide au centre-ville constitue un enjeu essentiel sur les plans du développement économique de Montréal et de l'atteinte des objectifs de la stratégie. Des transports efficaces augmentent l'attrait du centre-ville auprès des sièges sociaux et contribuent à la santé des artères commerciales et des lieux de divertissement culturels et sportifs.

En premier lieu, il est important de mener à terme, dans les délais prévus, le projet de REM. La Chambre appuie sans réserve ce projet important et structurant pour le dynamisme économique de la métropole, et entend en faire la promotion sur toutes les tribunes. Avec ce moyen de transport à la fois moderne, rapide et fréquent, Montréal se dotera d'un système d'envergure qui lui permettra également de rayonner sur la scène internationale.

Il est impératif que ce projet permette une connectivité avec le réseau de métro. La Chambre salue l'inclusion dans les plans du tracé de stations intermodales sur les lignes verte (McGill) et orange (Bonaventure), ainsi que l'établissement de stations de REM dans le secteur Griffintown, actuellement très mal desservi par le réseau de transport en commun.

La Ville de Montréal doit déployer tous les moyens à sa disposition pour faciliter la mise en œuvre rapide et efficace du REM. Il s'agit d'un des projets d'infrastructure les plus structurants et les plus porteurs pour l'avenir du centre-ville de Montréal.

Recommandation n° 2 : Déployer tous les efforts nécessaires pour faciliter la mise en œuvre rapide et efficace du REM.

Bien d'autres mesures de transport doivent être mises en place pour améliorer la fluidité du transport au centre-ville, notamment celles qui touchent l'utilisation de l'automobile. Le déploiement du Circuit électrique au centre-ville, qui prévoit l'installation de milliers de bornes de chargement, est précisément le genre de mesure grâce à laquelle Montréal peut se tourner vers l'avenir. La Chambre encourage vivement la Ville à déployer les bornes électriques rapidement et près des commerces, des lieux de travail et des secteurs résidentiels. L'expertise des sociétés de voitures en libre-service doit être mise à contribution à cet effet. Ces dernières disposent de l'information sur les déplacements et les marchés cibles.

De plus, l'adoption d'une stratégie favorisant l'utilisation des véhicules en libre-service doit faire partie de la Stratégie centre-ville de manière à réduire l'utilisation des voitures solo. Selon une étude du centre de recherche sur la durabilité des transports de l'Université de Berkeley, une voiture en libre-service permet

¹ Pierre-André Normandin et Maxime Bergeron. « Montréal «représente un désert commercial» », La Presse, 6 octobre 2016.

de supprimer entre 7 et 11 véhicules de la route². Dans un contexte où la congestion coûte à la métropole 1,8 milliard de dollars chaque année³, cette stratégie semble incontournable.

Il faut aussi tenir compte du fait que la recherche de stationnement par les automobilistes congestionne le réseau routier. Or les analyses menées par la Ville dans le cadre de l'élaboration de sa politique de stationnement ont démontré que le centre-ville est fortement touché par une surutilisation des places de stationnement disponibles, dépassant souvent 100 % de l'utilisation d'une case de stationnement. Le centre-ville doit impérativement être aménagé pour répondre adéquatement à cet enjeu, notamment par l'installation de stationnements étagés ou souterrains.

Recommandation n° 3 : Prévoir des mesures pour faciliter la fluidité du transport des personnes, notamment par le déploiement des véhicules en libre-service au centre-ville et la construction de stationnements étagés ou souterrains sur le territoire couvert par la stratégie.

La stratégie doit également prendre en considération le transport de marchandises qui s'effectuera sur le territoire qu'elle dessert. Elle doit s'appuyer sur un plan qui facilitera leur transport de façon fluide, particulièrement pour les marchandises transitant par le Port de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau. Les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame Est doivent être mis en chantier le plus rapidement possible. Voilà maintenant de nombreuses années que l'Association du camionnage du Québec réclame ces travaux afin d'améliorer la fluidité des déplacements des poids lourds vers et depuis le port. Rappelons que le Port de Montréal a vu sa manutention augmenter au cours des dernières années, ce qui a augmenté le nombre de véhicules en déplacement au centre-ville.

Recommandation n° 4 : Lancer les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame Est dans les plus brefs délais, et ce, afin de faciliter les déplacements des camions lourds au Port de Montréal.

3. Solidifier l'industrie du transport des marchandises et de la logistique

Pour l'économie de la métropole, il est primordial de mettre en valeur les infrastructures stratégiques de transport et d'encourager leur utilisation. La requalification des terrains du port, tel que le suggère la Stratégie centre-ville, envoie plutôt le signal de réduire leurs activités, notamment pour bonifier l'accès au fleuve pour les citoyens.

Par le passé, la Chambre a souligné à maintes reprises l'importance des infrastructures de transport et de l'industrie portuaire pour l'économie. Le port est en effet une infrastructure névralgique pour la métropole.

La Chambre est favorable à l'amélioration des accès au fleuve, mais cela doit se faire sans nuire aux activités d'une industrie importante pour l'économie métropolitaine et sans compromettre la sécurité du transport de marchandises. Déjà, différents sites permettant aux citoyens et visiteurs de fréquenter le fleuve pourraient contribuer à l'atteinte des objectifs de la stratégie, tels que le parc Jean-Drapeau, le quai de l'Horloge et la promenade du Vieux-Port.

² Elliot Martin et Susan Shaheen. Impacts of Car2Go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities, Transportation Sustainability Research Center, juillet 2016.

³ Évaluation du ministère des Transports du Québec, 2013.

Recommandation n° 5 : Protéger l'accès au Port de Montréal afin d'assurer le développement des activités portuaires et la sécurité du transport des marchandises.

4. Se démarquer dans le « light manufacturing »

La stratégie du « light manufacturing » doit faire partie de la stratégie centre-ville de la métropole : création et assemblage de petites pièces, pôles spécialisés, imprimantes 3D, etc. Montréal possède tous les atouts pour se démarquer dans la révolution industrielle 4.0. Une orientation dans cette voie renforcerait le rôle de Montréal comme moteur d'innovation, et pourrait aussi mener à la création d'emplois.

Certains bâtiments au centre-ville se prêtent bien à de telles activités économiques. De plus, les outils et l'expertise en numérisation et en automatisation nécessaires au « light manufacturing » sont déjà accessibles à Montréal. Ce virage doit être entrepris afin de maintenir le dynamisme du secteur manufacturier et de stimuler l'économie de Montréal. Toute hausse de productivité manufacturière serait structurante pour la métropole et pour la vitalité du centre-ville.

Recommandation n° 6 : Définir des mesures permettant à la métropole de se démarquer au niveau du « light manufacturing » au centre-ville afin de favoriser la création d'emplois et l'innovation.

5. Offrir un milieu de vie à la hauteur d'une ville moderne à forte densification

Dans le centre-ville de Montréal tel qu'imaginé par la Stratégie, des gens issus de différents milieux, groupes d'âge et origines cohabiteront. Ces derniers sont les acteurs de la ville moderne. Pour les attirer, les milieux de vie qui leur seront offerts devront donc être complets et tout aussi modernes. Les habitations devront être variées et comprendre des espaces dédiés au divertissement et au commerce de proximité, tel que le suggère le « live, work and play ». Le plan d'action doit tenir compte de ces besoins en matière de qualité de vie et de modernité.

Il faut profiter de cet exercice pour penser aux activités économiques de la ville du futur, à ses moyens de transport et à ses infrastructures. Si le centre-ville accueille 100 000 nouveaux résidents d'ici 2050, dont des familles, il faudra prévoir l'aménagement de parcs, de plateaux sportifs et d'écoles. Les infrastructures devront être construites davantage en hauteur afin de libérer de l'espace au sol tout en favorisant la vie urbaine. On pourra aussi évaluer les zones d'ombre et les corridors de vent dans l'aménagement architectural et trouver des moyens de gérer le bruit qui est inévitablement produit par un milieu de vie urbain, dense et animé comme le centre-ville d'une grande métropole. De plus, il faudra penser à l'intégration des transports qui seront préconisés au cours des prochaines années, tel que nous l'avons mentionné précédemment. Bref, ce processus offre une occasion unique de réinventer le centre-ville de Montréal pour répondre aux besoins de demain.

Recommandation n° 7 : Prévoir le développement du centre-ville de façon à ce qu'il offre un milieu de vie complet (« live, work and play »), moderne et à forte densification.

Il est essentiel de rappeler que le fondement d'un centre-ville de métropole est d'y réunir les grands donneurs d'ordre, les sièges sociaux et les entreprises de services s'y rattachant. Il importe donc de

s'assurer que le centre-ville offre un environnement d'affaires dynamique et attrayant ainsi qu'une fiscalité concurrentielle.

La concurrence est de plus en plus vive pour attirer les entreprises. Elle se joue simultanément aux échelles municipale (arrondissements), locale (banlieues), nationale et internationale. Pour demeurer fort, le centre-ville doit absolument pouvoir offrir des locaux de qualité et un environnement d'affaires hautement concurrentiel. La stratégie prévoit que la capacité d'accueil du centre-ville dépassera les 800 000 mètres carrés de bureaux ou d'usages liés à l'emploi et 200 000 mètres carrés de commerces. Cette volonté d'augmenter l'offre de locaux est positive, mais il faudra aussi s'assurer que la demande suive la même tangente, voire qu'elle excède l'offre. Autrement, le taux d'inoccupation de ces espaces sera élevé, ce qui dissuadera les promoteurs de construire de nouvelles tours à bureaux.

Recommandation n° 8 : Poursuivre les efforts afin de réduire l'écart entre le fardeau fiscal des immeubles non résidentiels et résidentiels.

6. Orienter la ville vers le fleuve et sa montagne

Bon nombre des mesures de la stratégie visent à favoriser l'accès aux berges et au fleuve pour les Montréalais. La Chambre appuie cette orientation. Le fleuve constitue un atout d'une richesse inestimable pour l'économie de la métropole et il confère à Montréal et à son île un caractère unique.

Le mont Royal représente également un atout irrésistible de la métropole, sur lequel la stratégie devrait miser. Très peu de métropoles ont en effet la chance de pouvoir compter sur un tel actif naturel. La stratégie devrait absolument inclure le développement d'accès faciles à la montagne à partir du centre-ville.

Une belle façon d'augmenter l'accès à la montagne tout en offrant un produit touristique attrayant serait de relancer un projet comme celui des télécabines Skylink, qui était sur la table en 2009 à Montréal. À l'époque, la Chambre avait appuyé le projet de télécabines reliant la Rive-Sud et le Vieux-Montréal. Il serait tout à fait envisageable de relancer ce projet, qui pourrait, cette fois, relier le parc Jean-Drapeau et le mont Royal en traversant le centre-ville. Cette initiative audacieuse aurait le mérite de donner une signature supplémentaire à Montréal, comme le fait le téléphérique de la ville de Barcelone.

Recommandation n° 9 : Définir des mesures permettant de mettre en valeur le mont Royal et favorisant son accessibilité depuis le centre-ville.

7. Impliquer la communauté d'affaires dans la reconversion d'immeubles patrimoniaux

La vocation de nombreux établissements patrimoniaux de la métropole changera au cours des prochaines années. Les hôpitaux Royal Victoria, de la Miséricorde et l'Hôtel-Dieu, pour ne nommer que ceux-là, sont déjà ou seront dans un futur rapproché des actifs publics excédentaires. Ils ont la particularité d'être des bâtiments d'intérêt, ce qui pourrait consolider plusieurs ambitions de la Stratégie centre-ville.

Ces projets sont emballants, puisqu'ils offrent au centre-ville la possibilité de miser sur des actifs intéressants et tenant compte du passé de la ville. Il est toutefois absolument nécessaire d'impliquer les acteurs de la communauté d'affaires dans ce processus afin que la reconversion se fasse en conjuguant les objectifs de la stratégie, les besoins du marché ainsi que les impératifs patrimoniaux. Le milieu des

affaires possède le potentiel créatif et innovant nécessaire pour proposer des projets à la hauteur des immeubles à reconvertir.

Recommandation n° 10 : Impliquer la communauté d'affaires dans les processus de reconversion des immeubles institutionnels et de mise en valeur des édifices patrimoniaux du centre-ville.

Conclusion

Dans le cadre de l'élaboration du plan d'action de la stratégie, il est primordial de repenser le centre-ville en fonction des besoins du futur. Le centre-ville demeurera le moteur économique du Québec. Il importe de poser les bons gestes afin que ce secteur attire davantage d'entreprises, de commerces et de résidents.

Pour réaliser ses ambitions démographiques et de développement, Montréal doit miser sur le « live, work and play ». Elle doit aussi mettre à profit ses forces, notamment l'économie du savoir, sa position géographique enviable et son environnement d'affaires stimulant.

La démarche entreprise par la Ville de Montréal est essentielle. Avec cette stratégie, c'est la ville du futur que l'on peut commencer à mettre en place. Les recommandations contenues dans ce mémoire contribueront à l'atteinte des objectifs fixés par la Ville, soit donner un nouvel élan au centre-ville et consolider la place de Montréal sur la scène internationale.

Synthèse des recommandations

Recommandation no 1 : Déployer une stratégie d'attraction de commerces de destination au centre-ville et cibler des mesures stratégiques de développement pour la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent.

Recommandation no 2 : Déployer tous les efforts nécessaires pour faciliter la mise en œuvre rapide et efficace du REM.

Recommandation no 3 : Prévoir des mesures pour faciliter la fluidité du transport des personnes, notamment par le déploiement des véhicules en libre-service au centre-ville et la construction de stationnements étagés ou souterrains sur le territoire couvert par la stratégie.

Recommandation no 4 : Lancer les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame Est dans les plus brefs délais, et ce, afin de faciliter les déplacements des camions lourds au Port de Montréal.

Recommandation no 5 : Protéger l'accès au Port de Montréal afin d'assurer le développement des activités portuaires et la sécurité du transport des marchandises.

Recommandation no 6 : Définir des mesures permettant à la métropole de se démarquer au niveau du « light manufacturing » au centre-ville afin de favoriser la création d'emplois et l'innovation.

Recommandation no 7 : Prévoir le développement du centre-ville de façon à ce qu'il offre un milieu de vie complet (« live, work and play »), moderne et à forte densification.

Recommandation no 8 : Poursuivre les efforts afin de réduire l'écart entre le fardeau fiscal des immeubles non résidentiels et résidentiels.

Recommandation no 9 : Définir des mesures permettant de mettre en valeur le mont Royal et favorisant son accessibilité depuis le centre-ville.

Recommandation no 10 : Impliquer la communauté d'affaires dans les processus de reconversion des immeubles institutionnels et de mise en valeur des édifices patrimoniaux du centre-ville.