

# **5 raisons pourquoi la Stratégie centre-ville n'aidera pas le centre-ville**

Consultation publique sur la Stratégie centre-ville  
Mémoire de Projet Montréal  
Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal  
Octobre 2016



**Les élus de Projet Montréal impliqués dans la rédaction de ce mémoire**

Luc Ferrandez, chef intérimaire de Projet Montréal, chef de l'Opposition officielle à l'Hôtel de ville, maire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Valérie Plante, conseillère de ville, district Sainte-Marie, arrondissement de Ville-Marie

Craig Sauvé et Sophie Thiébaud, respectivement conseiller de ville et conseillère d'arrondissement, district de Saint-Henri–La Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles, arrondissement du Sud-Ouest

Éric Alan Caldwell, conseiller de ville, district Hochelaga, arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

**Coordination, recherche et rédaction**

Andréanne Maltais-Tremblay, urbaniste

**Aide à la recherche et rédaction**

Jérôme Vaillancourt

Glenn Castanheira

# Présentation de Projet Montréal

Projet Montréal propose à la population montréalaise une façon de vivre en ville à échelle humaine, respectueuse de sa diversité ainsi que de l'identité et de la richesse propre à chacun de ses quartiers. Pour ce faire, le parti met de l'avant une vision urbanistique, sociale et économique innovante, à l'affût des bonnes pratiques, centrée sur le développement durable, la démocratie, la saine gestion et la transparence. Avec 25 élus, Projet Montréal forme l'Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal.

## Introduction

Par le biais de ce mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal, Projet Montréal souhaite faire ressortir les faiblesses de la Stratégie centre-ville présentée aux Montréalais en juin 2016. Force est de constater que de nombreux constats et solutions de la Stratégie méritent d'être revus et améliorés. Nous espérons que ce bref état de la situation permettra à la Ville de Montréal de revoir sa vision pour le centre-ville et de la bonifier, de façon cohérente avec les besoins et les souhaits des Montréalais.

# Constat n°1

## La Stratégie centre-ville n'offre pas de solution à la saturation des réseaux de transport collectif vers le centre-ville

L'administration montréalaise reconnaît que les réseaux de transport collectif permettant d'accéder au centre-ville sont congestionnés.<sup>1</sup> Plus encore, elle affirme que plusieurs portions du réseau de transport collectif sont complètement saturées ou près de leur pleine capacité en heure de pointe. Ces portions sont :

- le terminus Centre-ville et la voie réservée du pont Champlain;
- la Gare centrale et la ligne de Deux-Montagnes;
- la ligne orange, tronçon est;
- la ligne verte, dans l'hypercentre;
- les lignes de bus 165 (Côte-des-Neiges), 80 (du Parc) et 24 (Sherbrooke).

L'administration prétend que le projet de réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) « [...] permet de présager un futur s'appuyant sur une mobilité durable depuis l'ensemble des quartiers centraux vers le centre-ville ».<sup>2</sup> C'est pourtant le contraire : en remplaçant la voie réservée du pont Champlain et la ligne Deux-Montagnes dès 2020, le REM ne répondra qu'aux besoins en transport collectif des résidents de la Rive-Nord et de la Rive-Sud. Quant à la construction de trois stations desservant le centre-ville — Bridge-Wellington/Du Havre, McGill et Édouard-Montpetit —, elle ne se fera que dans une deuxième phase, laquelle n'a pas de date de mise en service prévue. Il faut souligner que l'ajout de ces stations ne désengorgera pas les lignes oranges et vertes du métro de Montréal.

La Stratégie centre-ville devrait pourtant s'appliquer à trouver des solutions de mobilité durable pour les résidents de Montréal qui transitent vers le centre-ville plutôt que les résidents des rives nord et sud.

Outre les portions du réseau de transport collectif vers le centre-ville qui sont saturées, il faut également porter une attention particulière aux secteurs inclus dans le territoire du centre-ville ou adjacents à celui-ci qui sont enclavés ou mal desservis. Ainsi, comme le secteur de la Pointe-Saint-Charles ne dispose que de deux accès, par pont, au centre-ville, il est fortement enclavé. Le quartier Sainte-Marie et, plus à l'est, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sont aussi mal desservis en transport collectif.

**Recommandation 1 : Planifier et concevoir le transport collectif de façon intégrée sur les axes qui relient les quartiers centraux au centre-ville**

---

<sup>1</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p.7

<sup>2</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p.44

## **Constat n°2**

### **Sans les véhicules en libre-service (VLS), l'accessibilité au centre-ville n'est pas bonifiée**

L'administration dit vouloir « augmenter l'accessibilité au centre-ville ». <sup>3</sup> Pour ce faire, elle prétend vouloir miser sur « une mobilité durable et intelligente » <sup>4</sup>, notamment en poursuivant l'électrification des transports, en implantant des corridors de gestion intégrée des transports, en développant le réseau cyclable et en optimisant le stationnement.

C'est pourtant oublier que près de 30 % des déplacements vers le centre-ville en heure de pointe du matin se font en voiture. Ce mode pourrait être optimisé rapidement, sans investissement public et avec une offre qui est déjà implantée sur le territoire montréalais, si les usagers avaient la possibilité d'utiliser les véhicules en libre-service offerts par Communauto et car2go.

Cependant, il est encore impossible de se stationner dans les rues du centre-ville avec un véhicule en libre-service, l'arrondissement de Ville-Marie refusant de leur donner l'accès au territoire en émettant des vignettes universelles. Les usagers des VLS n'ont ainsi accès qu'à quelques stationnements épars dans le centre-ville plutôt qu'à l'ensemble des stationnements sur rue, avec la flexibilité que cela apporte, comme cela se fait dans les autres quartiers centraux montréalais. Enfin, l'accès aux VLS devrait être étendu à l'ensemble des arrondissements montréalais, permettant ainsi aux travailleurs du centre-ville d'accéder à cette option de transport. L'administration a toutefois choisi de privilégier l'électrification des véhicules au détriment du déploiement du service de VLS, en exigeant une tarification un tiers plus élevée pour les VLS non-électriques.

**Recommandation 2 : Permettre aux VLS de se stationner au centre-ville et étendre la couverture du service à l'ensemble des arrondissements montréalais**

---

<sup>3</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p.9

<sup>4</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p.56

## **Constat n°3**

# **La Stratégie propose d'ajouter 200 000 m<sup>2</sup> de commerces au centre-ville tout en soutenant l'étalement commercial**

Entre 1960 et aujourd'hui, le centre-ville montréalais a perdu près de la moitié de ses espaces de bureau au profit de la région métropolitaine. Quant à l'offre de commerce de détail, elle est restée stable dans la dernière décennie, mais son poids relatif à l'échelle régionale a décliné. Le centre-ville montréalais a perdu en poids et en attractivité au bénéfice de pôles qui ont émergé sur la Rive-Sud et la Rive-Nord.<sup>5</sup>

À la lecture de l'étude de Demarcom sur l'état de la situation commerciale du secteur du commerce de détail à Montréal, nous apprenons que la Ville est aux prises à la fois avec un fort taux d'inoccupation sur ses artères commerciales et un déficit de commerces. Afin d'illustrer cette situation, soulignons que le territoire de trois des quatre sociétés de développement commercial (SDC) de l'arrondissement de Ville-Marie renferme neuf millions de pieds carrés commerciaux vacants, soit l'équivalent de trois fois le quartier DIX30. L'étude de Demarcom nous apprend également que le déficit de commerces crée un exode des consommateurs montréalais vers les banlieues.

Outre l'étude de Demarcom, l'administration n'a pas à sa disposition une analyse approfondie du commerce qui présenterait la taille actuelle de sa superficie commerciale et son armature. De plus, il est primordial qu'elle se dote d'une vision d'ensemble lui permettant d'assurer le bon fonctionnement des zones commerciales, tant dans le centre-ville que dans les arrondissements, et d'assurer leur complémentarité.

En l'absence d'un tel portrait du commerce et d'une vision pour le soutenir, on s'explique mal l'appui de l'administration montréalaise envers le projet Royalmount (Quinze40), lequel concurrencera directement le centre-ville montréalais en raison de sa proximité et de l'ajout d'une offre commerciale similaire à celle du centre-ville.

Projet Montréal est d'avis que nos artères commerciales doivent être revitalisées afin qu'elles soient attrayantes pour de nouveaux commerces. Dans le contexte actuel, nos artères sont minées par un système fiscal qui pénalise les commerces des quartiers centraux et avantage l'étalement commercial et les grandes surfaces. Une réforme du système fiscal permettrait d'encourager l'intégration des commerces de détail et les grandes surfaces au tissu urbain, la rationalisation de la superficie commerciale excédentaire, la densification et les services de proximité.

Enfin, ajoutons que la stratégie devrait aussi renforcer la destination touristique et de congrès du centre-ville, d'autant plus qu'un nouveau centre de congrès régional de taille intermédiaire s'installera à Brossard et qu'il sera relié au centre-ville et à l'aéroport international Montréal-Trudeau par le REM.

**Recommandation 3 : Tenir des états généraux sur le développement commercial et entreprendre une réforme du système fiscal non résidentiel de Montréal**

---

<sup>5</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p.18

## Constat n°4

# La Stratégie centre-ville n'offre pas de logement adapté aux familles, bien qu'elle convoite 40 000 nouveaux résidents

Selon l'administration, la population du centre-ville est principalement composée de personnes qui vivent seules et de couples sans enfant. Elle souligne vouloir attirer et retenir davantage de ménages avec enfants au centre-ville.

Pour y arriver, l'administration suggère de miser sur un ensemble de mesures, dont plusieurs nous semblent difficiles à mettre en œuvre.

Premièrement, pour attirer des familles, il importe que les promoteurs immobiliers construisent des logements de grande taille. Si l'administration prétend vouloir « accroître la production de logements familiaux » et porter une attention particulière à la création de typologies innovantes chez les promoteurs privés, force est de reconnaître qu'elle ne dispose actuellement d'aucune stratégie ni politique.

Deuxièmement, les logements familiaux doivent également pouvoir accueillir des ménages aux capacités financières restreintes. Rappelons que selon la Direction de santé publique, près de 50 % des ménages locataires de l'arrondissement de Ville-Marie consacrent plus de 30 % de leurs revenus pour se loger et qu'il existe une pénurie de grands logements abordables pour les familles à Montréal.<sup>6</sup> Pour enrayer cette problématique, la Ville prétend qu'elle appliquera « rigoureusement » sa Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables.<sup>7</sup> Cette stratégie, adoptée depuis maintenant plus de 10 ans, vise à doter les projets résidentiels privés de plus de 200 unités de 15 % de logements abordables. Selon la Table interaction du quartier Peter-McGill, l'arrondissement de Ville-Marie, contrairement à plusieurs arrondissements, n'applique pas la Stratégie d'inclusion dans les projets privés. De nombreux projets de plus de 200 logements ont été autorisés dans l'arrondissement au cours des dernières années sans qu'aucun logement abordable n'y soit inclus.<sup>8</sup>

Enfin, l'administration reconnaît que près de 9 % du parc de logements du centre-ville nécessite des réparations majeures.<sup>9</sup> Elle ajoute que ces logements se concentrent essentiellement dans le Village, les secteurs de Sainte-Marie et du Quartier des grands jardins et souligne que l'insalubrité touche autant les duplex, les triplex que les tours de logements. Devant cette problématique, la Stratégie propose « d'inciter la mise à niveau du parc de tours d'habitation ». Pourtant, il est essentiel que Montréal se dote de mesures réglementaires afin d'assurer des logements salubres aux familles qui sont déjà aux prises avec des problèmes socioéconomiques.

**Recommandation 4 : Adopter un plan d'action en matière d'habitation au centre-ville afin d'assurer la construction ou le maintien de logements de grande taille, abordables et adéquats**

---

<sup>6</sup> Direction de la santé publique de Montréal, 2015, « Pour des logements salubres et abordables », pages 1 et 3

<sup>7</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p. 7

<sup>8</sup> Table interaction du quartier Peter-McGill, 2015, Mémoire déposé à l'OCPM dans le cadre des consultations pour le PPU du Quartier des gares, p.8

<sup>9</sup> Stratégie centre-ville, document de consultation, p. 34

## **Constat n°5**

### **La Stratégie centre-ville n'améliore pas l'accessibilité au fleuve**

L'administration se targue de rendre accessible quelque 20 kilomètres de berges, mais ce n'est pas là où le souhaitent les Montréalais. En effet, la Stratégie centre-ville énonce le souhait d'amorcer des études pour le réaménagement des secteurs situés de part et d'autre du Vieux-Montréal, soit l'entrée du pont Jacques-Cartier et le secteur Bridge-Wellington. Pourtant, la consultation publique sur l'avenir du Vieux-Montréal a révélé que les Montréalais accordaient une valeur très grande à l'accès public aux rives et au fleuve, en front de fleuve, face au Vieux-Montréal.<sup>10</sup> Lors de cette consultation publique, l'OCPM a fortement recommandé de « renforcer le lien avec le front de fleuve », en augmentant le nombre d'accès piétons vers le Vieux-Port à partir de la rue de la Commune, dans le prolongement des rues existantes. Elle recommandait aussi d'« élargir, (...) l'accès vers le Vieux-Port situé au pied de la place Jacques-Cartier, selon l'axe et la largeur de la place elle-même, afin de donner toute sa noblesse à cette entrée vers la zone portuaire. »<sup>11</sup>

La Stratégie réitère également que la Ville souhaite rapatrier sous sa responsabilité le territoire du Vieux-Port, présentement de propriété fédérale. Il s'agit pourtant d'un engagement pris par le maire de Montréal il y a trois ans, lequel est resté lettre morte.

Ajoutons que l'administration a identifié le secteur Bridge-Wellington comme secteur à redévelopper et a affirmé, lors d'une présentation de sa Stratégie, que cela pourrait se faire à des fins résidentielles. Les résidents de Pointe-Saint-Charles ont fait valoir à maintes reprises l'importance de préserver ce secteur comme zone d'emplois. Cette vocation a été entérinée par l'administration en 2013 dans le cadre du Plan de développement de Montréal et confirmée par son engagement à amorcer une réflexion sur la planification du secteur.<sup>12</sup> La Stratégie centre-ville permet d'envisager le passage d'une vocation d'industrielle à résidentielle pour ce secteur, ce qui ne correspond pas à la volonté et aux besoins des résidents de Pointe-Saint-Charles.<sup>13</sup>

**Recommandation 5 : Planifier le renforcement des liens entre le centre-ville et le fleuve là où les Montréalais le désirent, c'est-à-dire à la hauteur du Vieux-Montréal**

---

<sup>10</sup> Office de consultation de Montréal (2013), Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, Rapport de consultation publique, p.4

<sup>11</sup> Office de consultation de Montréal (2013), Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, Rapport de consultation publique, p.66

<sup>12</sup> Ville de Montréal (2013), « Développement du secteur Bridge-Wellington - Montréal confirme sa volonté de maintenir et revitaliser les zones d'emploi », document Web

<sup>13</sup> L'organisme Action Gardien a maintes fois réitéré cette volonté des citoyens et ce, depuis l'Opération populaire d'aménagement menée en 2004.