



**Chambre  
de commerce**  
de l'Est de Montréal

# **Profiter de l'effet de levier du Plan d'urbanisme pour libérer le potentiel économique, environnemental et social de l'est de Montréal**

**Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de  
la consultation sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal  
par la Chambre de commerce de l'Est de Montréal**

**20 septembre 2024**

**Consultation sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2025**

**Profiter de l'effet de levier du Plan d'urbanisme pour libérer le potentiel économique,  
environnemental et social de l'est de Montréal**

Mémoire présenté à

**Office de consultation publique de Montréal  
Ville de Montréal**

par la

**Chambre de commerce de l'Est de Montréal**

Montréal, le 20 septembre 2024

## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<b>1. PRÉSENTATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE L'EST DE MONTRÉAL.....</b>	<b>- 2 -</b>
<b>2. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>- 4 -</b>
<b>3. CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES POUR L'EST DE MONTRÉAL.....</b>	<b>- 6 -</b>
3.1 DÉSENCLAVER L'EST DE MONTRÉAL .....	- 6 -
3.2 FAVORISER LA DENSIFICATION ET AUGMENTER L'OFFRE DE LOGEMENT .....	- 7 -
3.3 DÉVELOPPEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES .....	- 9 -
3.4 ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES STRATÉGIQUES DE L'EST DE MONTRÉAL.....	- 10 -
<b>4. ASSURER LA RÉSILIENCE ÉNERGÉTIQUE ET LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES DE BASE ...</b>	<b>- 13 -</b>
<b>5. GOUVERNANCE ET PRIORISATION.....</b>	<b>- 14 -</b>
<b>6. RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>- 15 -</b>
<b>7. CONCLUSION .....</b>	<b>- 18 -</b>

## 1. Présentation de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) joue un rôle central dans la promotion et le développement de l'est de Montréal, une région riche en opportunités, mais confrontée à des défis significatifs en matière de revitalisation économique, sociale et environnementale. Elle a pour mission de catalyser, représenter et accompagner son réseau afin de propulser l'est de Montréal, ses 1 250 membres et les 32 000 entreprises situées à l'est du boulevard St-Laurent vers une prospérité durable. Couvrant un territoire composé de 850 000 habitants et de 400 000 emplois, la Chambre représente un milieu économique diversifié disposant d'opportunités de croissance importantes.

Le territoire de l'est de Montréal est à la fois un moteur économique important pour la métropole et un espace en transformation, avec un fort potentiel de revitalisation. La diversité des secteurs présents, allant des industries manufacturières aux services technologiques, en passant par les pôles logistiques et portuaires, confère à cette région un potentiel économique exceptionnel. Pourtant, elle souffre aussi d'un certain enclavement, d'une contamination de ses terrains industriels et d'un déficit d'infrastructures de base, ce qui freine le développement de nombreux projets.

Depuis plusieurs années, la CCEM s'engage activement dans des initiatives visant à redonner à l'est de Montréal sa place dans le paysage économique métropolitain. Notamment, la Chambre est l'idéateur et le coordonnateur de l'initiative D'est en Est, un mouvement qui mobilise la société civile et les acteurs économiques autour de projets concrets pour accélérer la revitalisation du territoire et qui a mené au Sommet de l'est de Montréal en novembre 2023 et au Pacte pour l'est de Montréal. Ce pacte constitue une feuille de route essentielle pour transformer la région de manière durable, inclusive et prospère. La CCEM joue donc un rôle clé en fédérant les acteurs du milieu et en créant des synergies entre entreprises, décideurs publics et organisations locales.

En résumé, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal se positionne comme un catalyseur pour la transformation économique, environnementale et sociale de cette région stratégique. Ce mémoire s'inscrit dans cette démarche en apportant une perspective économique et stratégique sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en particulier pour l'est de la métropole.

## 2. Considérations générales

La CCEM tient à saluer la volonté de la Ville de Montréal de se doter d'une vision à long terme et d'un plan qui permettra d'orienter le développement urbain de notre métropole. L'un des aspects les plus positifs du Plan d'urbanisme proposé est son intégration avec le Plan de transport de la Ville de Montréal. Cette synergie entre urbanisme et mobilité est essentielle pour assurer le développement à long terme de la métropole. Dans le cas de l'est de Montréal, cette intégration est d'autant plus cruciale, car le territoire souffre d'un manque d'infrastructures de transport collectif, ce qui limite la mobilité des résidents et des travailleurs et freine l'attractivité du territoire.

La Chambre partage également la vision de la Ville de Montréal sur le point suivant : les grands projets de transport structurants doivent être conçus comme des leviers de développement urbain. Ils doivent être réalisés à la fois dans une perspective d'amélioration de la mobilité, mais également dans une perspective de générer du logement, d'améliorer les milieux de vie et de travail et d'attirer des investissements sur le territoire.

Néanmoins, il demeure que la Ville de Montréal ne détient pas tous les pouvoirs décisionnels en ce qui a trait au développement de l'offre de transport. Pour réaliser cette vision ambitieuse présentée dans le PUM 2050, il sera essentiel de déployer les orientations du PUM liées aux infrastructures de transport en fonction de la vitesse de déploiement des grands projets de transport structurant.

La concrétisation de ce Plan nécessitera également de notre point de vue, une collaboration étroite entre le secteur public et le secteur privé.

Développer des mécanismes de collaboration entre les entreprises, la Ville de Montréal, les arrondissements, ainsi que les gouvernements provinciaux et fédéraux sera incontournable pour maximiser les impacts et garantir son succès. Ces collaborations devront se concentrer sur des objectifs communs et sur la mise en place de cibles claires en matière de densification et de développement économique.

Une voie intéressante pour la Ville serait également de faciliter la mise en œuvre de grands projets structurants à travers des partenariats public-privé (PPP), en particulier dans les domaines stratégiques tels que le logement, les infrastructures de transport, et la décontamination des sols. Par exemple, la création de zones de développement prioritaires pourrait être encouragée, où les promoteurs privés bénéficieraient d'incitatifs pour revitaliser des terrains contaminés ou sous-utilisés, tout en garantissant une intégration avec les infrastructures publiques.

De plus, la CCEM souhaite souligner que la réussite du PUM 2050 demandera une importante collaboration avec la ville de Montréal-Est, qui est située au cœur du territoire de l'est de l'île de Montréal : la vision Montréal-Est 2050 et plus particulièrement le développement des grands terrains stratégiques dans le secteur de la Pointe-de-l'Île (SIPI) viendra grandement influencer le développement urbain de l'ensemble de notre territoire. Il nous apparaît donc essentiel de prendre en considération les transformations à venir dans cette zone et d'assurer une coopération et une coordination optimales en termes de planification urbaine entre les deux villes, et ce, dans le respect des responsabilités de chacune d'entre elles.

### 3. Considérations spécifiques pour l'est de Montréal

#### 3.1 Désenclaver l'est de Montréal

Le prolongement de la ligne bleue du Métro, le déploiement du SRB Pie-IX ainsi que la mise à niveau de plusieurs axes routiers en cours de réalisation sont jugés très positifs par la CCEM. Il n'en demeure pas moins que l'est de Montréal demeure un territoire enclavé : le déploiement d'un projet structurant performant améliorant la mobilité intra est, la connexion avec Lanaudière et connectant efficacement le territoire de l'est de Montréal au centre du réseau pour offrir une réelle mobilité métropolitaine s'avère essentiel pour libérer le potentiel de notre territoire et de nos entreprises.

La Chambre souhaiterait toutefois, dans un horizon 2050, que la Ville de Montréal ne considère pas que l'écosystème de transport collectif de l'est de Montréal soit complet une fois la réalisation du PSE et de sa connexion au centre-ville réalisées. Cette étape devrait plutôt être vue comme un rattrapage historique. Une fois ce projet réalisé, la CCEM demande que le développement en continu des infrastructures et de l'offre de transport collectif se fasse au même rythme dans l'est de Montréal que dans les autres secteurs de la ville.

#### ***Relancer le projet de réaménagement et de modernisation de la rue Notre-Dame***

Le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame a été annoncé depuis près de 50 ans et fut maintes fois reporté. À la suite de la reprise des travaux du REM de l'Est par l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM) pour concevoir un projet de transport structurant, le tracé proposé ne prévoit plus de station sur la rue Notre-Dame : à ce jour, cette dernière ne bénéficie donc plus d'aucun projet lui permettant d'être réhabilitée. Nous souhaitons porter à l'attention de la Ville de Montréal qu'il est important pour le développement futur de notre territoire de relancer la collaboration avec le ministère du Transport et de la Mobilité durable ainsi qu'avec le Port de Montréal pour saisir le potentiel qu'offrirait cette zone tant pour la fluidité du transport de personnes (transports collectifs, transports actifs, automobiles) et de marchandises que pour le développement d'une interface vivante avec le fleuve.



### ***Prévoir des mesures de mitigation pour les chantiers majeurs tout en maximisant les opportunités***

Dans la perspective d'être aux prises, sur une longue durée, avec plusieurs chantiers de réfection et de construction de nouvelles infrastructures de transport qui occasionneront un transit plus complexe, la Ville devra prévoir dans sa planification des modalités favorisant une mobilité fluide pour les travailleurs et les résidents durant cette période transitoire et porter une attention particulière aux artères de transit.

Ces artères demeurent absolument essentielles et le maintien de leur fluidité doit être prioritaire.

En l'occurrence, la CCEM attire l'attention de la Ville de Montréal sur l'immense chantier que représentera la rénovation de l'autoroute Métropolitaine (autoroute 40). Ce projet occasionnera une pression importante sur tout le territoire pour plusieurs années, mais représente également une opportunité importante de création de valeur à long terme. Nous invitons donc la Ville de Montréal à planifier ce chantier afin de minimiser les impacts négatifs tout en intégrant ce projet à ses réflexions dans le cadre du PUM 2050 pour dégager, par exemple, les meilleures opportunités de connexion entre les secteurs situés de chacun des côtés de cette infrastructure.

### **3.2 Favoriser la densification et augmenter l'offre de logement**

La crise du logement actuelle se fait particulièrement sentir dans l'est de l'Île de Montréal comme en témoignent les taux d'inoccupation historiquement bas dans plusieurs arrondissements de notre secteur, comme Anjou–Saint-Léonard ou Montréal-Nord. Dans ce contexte, la Chambre partage la volonté de la Ville de Montréal d'accélérer la création de logements sur son territoire et de mettre des mesures favorisant l'abordabilité.

Pour ce faire, il faudra que la Ville de Montréal stimule la construction de logements sociaux et abordables tout en mettant en place les conditions gagnantes pour accélérer la construction de logements privés. Les deux objectifs ne pourront être mutuellement exclusifs : un cercle vertueux

dans lequel les promoteurs privés participent à l'ambition d'un marché plus abordable aux côtés des investisseurs publics est impératif.

Ainsi, la Ville de Montréal pourrait intégrer dans son Plan des dispositifs pour promouvoir la construction de logements privés tout en veillant à ce que ces développements ne déstabilisent pas les quartiers existants ni n'empiètent sur les zones industrielles.

Le Plan doit prévoir par exemple un zonage incitatif et des mesures fiscales pour réduire l'impact des coûts des projets privés et favoriser l'abordabilité. Il est également crucial d'offrir plus de prévisibilité aux promoteurs en assurant une meilleure planification des investissements publics et du développement.

L'approche de planification doit inclure un phasage et une priorisation des zones qui seront densifiées, comme celles desservies par le prolongement de la ligne bleue du métro.

Le Plan devrait également définir des paramètres spécifiques et clairs concernant les niveaux de densification permettant de maximiser celle-ci autour des stations de métro actuelles et des infrastructures de transport structurant à venir. Nous invitons la Ville à porter une attention particulière à la transposition de ces orientations dans les règlements d'urbanisme et au niveau des arrondissements. La cohérence d'approche et de réglementation entre la Ville centre et les arrondissements sera essentielle pour assurer l'atteinte de nos objectifs.

### ***Miser sur la conversion des centres d'achats***

Les orientations du PUM devront offrir assez de souplesse pour faciliter et accélérer la conversion des centres commerciaux actuellement à la recherche d'une nouvelle vocation (exemple : réduire les délais de traitement pour les permis et autres autorisations). De telles orientations devraient permettre la création de quartiers dynamiques, offrant le maintien d'une offre commerciale répondant aux besoins du secteur tout en maximisant le potentiel de densification et de création de nouveaux milieux de vie de qualité.

### ***Miser sur les promoteurs expérimentés et les partenariats afin d'accélérer la construction de logements sociaux et abordables***

La CCEM invite la Ville à mettre en place des orientations qui favoriseront l'accélération de construction de logements sociaux via la réalisation d'ententes stratégiques avec des promoteurs expérimentés du secteur de l'économie sociale et/ou des alliances stratégiques entre acteurs de l'économie sociale et promoteurs privés. L'exemple récent annoncé avec la Société de développement Angus par le gouvernement du Québec est d'ailleurs une excellente illustration de ce type de stratégie et les orientations du PUM devraient faciliter le déploiement de ce type d'approche.

### **3.3 Développement des pôles économiques**

L'horizon 2050 devra permettre à l'est de Montréal de renforcer ses pôles existants et de développer de nouveaux pôles qui permettront d'assurer une économie forte, résiliente et durable pour notre territoire. Bien que le Plan actuel propose des initiatives intéressantes, comme une section dédiée à l'Est, il manque de profondeur en ce qui concerne le développement économique. L'un des principaux points soulevés par la Chambre de commerce de l'Est de Montréal est l'absence de pôles d'emplois stratégiques et de zones industrielles/manufacturières clairement définies dans le Plan.

#### ***Transition industrielle : pression résidentielle, cohabitation et circularité***

Dans un contexte de pénurie de terrains industriels, la CCEM juge important que le PUM protège les zones industrielles présentes dans l'est de Montréal de la pression résidentielle et accélère la mise à niveau des grands terrains stratégiques, afin d'y assurer le développement de nouvelles zones d'emplois à valeur ajoutée : nous pensons notamment au secteur de la Pointe-de-l'Île (SIPI) qui offre plus de 24 millions de pieds carrés de terrains à être développés.

La Chambre accueille positivement les orientations du PUM qui permettront d'améliorer la cohabitation entre les zones industrielles existantes et les zones résidentielles, enjeu tout particulièrement présent sur notre territoire en raison d'une proximité historique.

La CCEM souhaite également que soient inclus dans le PUM des principes de développement urbains qui permettront d'augmenter la circularité de notre économie et favoriseront la mutualisation des ressources. En bref, le PUM doit inclure des orientations qui permettront de réussir la transition industrielle en cours dans l'est de Montréal, d'y maintenir son expertise et de contribuer à une économie forte, durable et inclusive.

### **3.4 Assurer le développement des zones stratégiques de l'est de Montréal**

#### ***Assomption-Sud et chaîne logistique***

La CCEM partage plusieurs objectifs du PUM en ce qui a trait à la zone Assomption-Sud. Les mesures permettant de favoriser l'interface entre les citoyens et le Port de Montréal, telles que la création d'une zone tampon entre la firme Ray-Mont Logistique et les zones d'habitation, ainsi que toutes mesures qui permettront un meilleur accès au fleuve sont essentielles afin d'améliorer la cohabitation dans ce secteur et améliorer les milieux de vie à proximité du Port. La CCEM souhaite également que soit incluse au PUM la reconnaissance de la fonction logistique que joue Montréal pour l'est du Canada. Elle tient à rappeler le rôle essentiel, économique et social, de la chaîne logistique pour l'ensemble du pays et souhaite que le PUM ancre plus formellement des orientations qui assureront sa compétitivité et sa fluidité. Par exemple, la réalisation d'un lien routier direct avec l'écoulement libre du Port de Montréal vers les réseaux routiers supérieurs, qui permettrait d'améliorer cette fluidité tout en retirant 1500 camions existants du réseau routier local. La CCEM propose donc à la Ville de Montréal de trouver cet équilibre au sein de son Plan d'Urbanisme en rappelant le rôle national que tient cette zone. De ce fait, la reconnaissance de cette spécificité entraîne une responsabilité du Gouvernement du Québec ainsi que du Gouvernement fédéral d'appuyer la Ville de Montréal financièrement dans l'atteinte mutuelle des objectifs locaux et nationaux.

### ***Quartier olympique : un territoire emblématique pour la métropole !***

La Chambre souhaite signifier sa surprise de découvrir que le Quartier olympique n'était pas référencé au sein de la section des territoires emblématiques dans le PUM. Le Quartier Olympique représente l'un des plus importants sites récréotouristiques au pays avec des attractions de calibre international telles que le Parc olympique, Espace pour la Vie, le Stade Saputo et attire actuellement près de 3 millions de visiteurs par an, générant des retombées économiques pour l'ensemble de la métropole. Sachons que nous investirons collectivement près de 1 milliard de dollars dans les infrastructures du Parc olympique au cours des prochaines années, il nous apparaît essentiel que le PUM 2050 démontre l'ambition de faire de cette zone un pôle central à la vie culturelle, sportive, récréotouristique et commerciale de la métropole. Par conséquent, une stratégie particulière de développement devrait lui être dédiée dans le PUM 2050 au même titre que les autres secteurs inclus dans la section des territoires emblématiques. En effet, le Quartier olympique doit être un poumon social et économique pour tout l'est de Montréal et requiert donc une implication active de toutes les parties prenantes, en particulier de la Ville de Montréal.

### ***Cité des arts du cirque : une opportunité à saisir***

La Chambre se montre également surprise de l'absence de la Cité des arts du cirque dans le cadre du plan d'urbanisme. Cette zone a fort potentiel de développement d'une économie culturelle inclusive, reconnue pour son sens de l'innovation et ses initiatives en durabilité, mise sur des atouts importants, notamment la présence de la Tohu, du siège social du Cirque du Soleil, ainsi que d'une forte mobilisation locale soutenue par PME Montréal Centre-Est. Nous invitons donc la Ville de Montréal à ajouter une section sur le développement de cette zone dans le PUM.

### ***Agir rapidement pour concrétiser une véritable équité territoriale sur l'Île de Montréal***

Clairement présentée comme l'une des intentions sous-jacentes de cette vision pour 2050, la volonté d'aboutir à une équité territoriale est saluée et partagée par la CCEM : nous

souhaitons toutefois que le Plan apporte des mesures et mécanismes précis quant à la priorisation de zones qui ont fait l'objet de sous-investissements historiques (réseau de transport, infrastructures de logements, établissements de savoirs, etc.), mais qui deviennent parallèlement des secteurs détenant un potentiel de revitalisation en raison des changements sociodémographiques des dernières décennies.

La CCEM souhaite donc voir des orientations allant dans ce sens au sujet de territoires comme celui du Nord-Est de Montréal, ou encore le Quartier Latin et l'est du Centre-ville.

#### **4. Assurer la résilience énergétique et la résilience des infrastructures de base**

La CCEM souligne l'absence dans le PUM d'orientations quant à la résilience énergétique et à la résilience des infrastructures de base sur le territoire.

Dans un contexte de changements climatiques, de croissance démographique et de développement à venir sur le territoire de l'est de Montréal, la CCEM s'inquiète que le PUM n'offre pas de cadre précis qui permettrait de favoriser l'amélioration de la résilience énergétique du territoire, contribuerait à assurer l'évolution des infrastructures de bases nécessaires et dont plusieurs arriveront en fin de vie utile d'ici 2050. Le PUM se doit d'intégrer un volet permettant de favoriser cette résilience, notamment en prévoyant les infrastructures stratégiques à mettre en place d'ici 2050 afin de protéger leur déploiement éventuel et de s'assurer de la mise à niveau des infrastructures de base.

## 5. Gouvernance et priorisation

La réussite du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 passe assurément par une gouvernance qui assurera la cohérence des actions de l'ensemble des parties prenantes, permettra de coordonner les efforts et favorisera la cohérence d'action et de réglementations entre les différents paliers de gouvernement. Il sera essentiel d'assurer une telle cohérence entre la Ville centre et les arrondissements ainsi que de favoriser une synergie et une coopération avec l'ensemble des paliers de gouvernements puisque la réussite d'une telle vision ne pourra être atteinte qu'avec l'ensemble des acteurs.

Il sera inévitable pour la Ville de Montréal de faire des choix de priorisation afin d'assurer le financement nécessaire pour la mise en place des actions, minimalement à court terme. Dans cette perspective, la CCEM réitère que l'est de Montréal est le plus grand chantier de création de valeur de la métropole et qu'en accord avec le principe d'équité sociale et territoriale inclus au PUM 2050, mais également en raison de son potentiel de revitalisation historique et de création de valeur économique, sociale et environnementale, notre territoire devra assurément être une vraie priorité pour la Ville de Montréal.



## 6. Recommandations

1. **Faire de l'est de Montréal une priorité du PUM 2050 dans un souci d'équité territoriale et afin de maximiser son plein potentiel ;**
2. **Accélérer le déploiement des infrastructures de transport collectif dans l'est de Montréal et contribuer au développement en continu de l'offre de transport collectif sur le territoire, notamment en ;**
  - 2.1 Assurant le déploiement du projet structurant de transport collectif (PSE)
  - 2.2 Assurant à terme une connexion optimale de l'est de Montréal directement au centre du réseau de transport collectif ;
  - 2.3 Assurant un lien direct, fluide et avec écoulement libre entre le Port de Montréal et le réseau supérieur ;
  - 2.4 Assurant un maintien des infrastructures stratégiques de transport (Métropolitain, Pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, etc.) ;
  - 2.5 Relançant le projet de revitalisation du boulevard Notre-Dame
  - 2.6 Assurant la fluidité des artères de transit.
3. **Miser sur une stratégie de développement résidentiel dans une approche TOD favorisant un haut niveau de densité et des milieux de vie de qualité**
  - 3.1. Prioriser les développements de ces zones TOD autour des stations prolongeant la ligne bleue et celles du futur Projet structurant de l'Est, et fournir des paramètres précis indiquant la densité minimale ;
  - 3.2. Offrir plus de prévisibilité pour les investisseurs et mettre en place des mesures incitatives afin de réduire le coût des projets et accélérer les investissements ;
  - 3.3. Réviser le cadre réglementaire relatif aux délais d'obtention des permis, approbations et demandes afin de réduire le temps de traitement des dossiers et accélérer la réalisation des projets ;
  - 3.4. Favoriser les partenariats avec des organisations établis dans le cadre de la livraison de projet de logements sociaux et abordables ;
  - 3.5. Mettre en place des stratégies et des réglementations agiles pour favoriser la reconversion des centres commerciaux intégrant des zones commerciales, des projets résidentiels, des espaces verts afin de favoriser la création de milieux de vie complets et attractifs.

- 4. Favoriser le développement de nouvelles zones d'emplois porteuses et contribuer au renforcement des zones d'emplois existantes**
  - 4.1. Protéger les zones industrielles de la pression résidentielle tout en assurant des principes de développement urbain permettant d'améliorer la cohabitation entre les zones industrielles existantes et les zones résidentielles ;
  - 4.2. Favoriser une transition industrielle qui permettra de développer des écosystèmes industriels mixtes, autosuffisants et écologiquement responsables contribuant à la durabilité économique et environnementale de la région ;
  - 4.3. Miser sur la requalification des grands terrains stratégiques et des zones industrielles désaffectées, notamment au sein du SIPI, afin de développer de nouvelles zones d'emplois durables à forte valeur ajoutée ;
  - 4.4. Inclure dans le PUM des orientations qui favoriseront une plus grande circularité de l'économie et la mutualisation des ressources ;
  - 4.5. Inclure au PUM un principe de préservation du maintien de la fluidité et de la compétitivité de la chaîne logistique reliée au Port de Montréal et reconnaître le caractère essentiel de cette chaîne.
  
- 5. Assurer le développement des zones stratégiques de l'est de Montréal**
  - 5.1. Positionner le Quartier Olympique dans la section des territoires emblématiques et doter ce secteur d'un plan ambitieux pour maximiser son potentiel économique, culturel et social.
  - 5.2. Miser sur le développement du SIPI afin de créer une nouvelle zone d'emplois à grande valeur ajoutée ;
  - 5.3. Ajouter une section sur la Cité des arts du cirque afin de saisir le potentiel de revitalisation de ce secteur ;
  - 5.4. Apporter une attention particulière au Quartier Latin et à l'est du Centre-ville ;
  - 5.5. Prioriser le développement économique, social et environnemental du nord-est de Montréal dans un principe d'équité territoriale et afin de saisir les opportunités ;
  - 5.6. Poursuivre la mise en place de mesures nécessaires afin de favoriser la cohabitation dans l'assomption-sud et de favoriser l'accès au fleuve.
  
- 6. Inclure au PUM des orientations pour le développement et la résilience de l'approvisionnement en énergie et des infrastructures de base afin de soutenir la croissance démographique et économique de la métropole et assurer sa résilience dans un contexte de changements climatiques.**
  
- 7. Assurer une gouvernance, une priorisation, une coordination et un suivi efficace qui permettront d'atteindre les cibles du PUM :**

- 7.1. Assurer la cohérence entre les orientations du PUM et les réglementations de la ville-centre et des arrondissements ;
- 7.2. Assurer la mise en place de mécanismes concrets favorisant la réalisation du PUM ;
- 7.3. Moduler et adapter les exigences du PUM en fonction du déploiement des projets de transport collectif dans les arrondissements actuellement sous desservis ;
- 7.4. Assurer une coopération et une synergie avec les différents paliers de gouvernement et les acteurs de la société civile.

## 7. Conclusion

La CCEM salue l'effort de la Ville de Montréal pour développer un PUM ambitieux et inclusif. Toutefois, pour assurer une revitalisation réussie de l'est de Montréal, il est essentiel que ce plan prenne pleinement en compte les spécificités de la région en matière de développement économique, de mobilité, d'inclusion et de durabilité environnementale.

L'avenir de l'est de Montréal repose sur des choix stratégiques qui doivent favoriser un développement inclusif, durable et résilient. La CCEM est prête à collaborer avec la Ville de Montréal pour transformer cette vision en réalité, en veillant à ce que l'est de Montréal continue d'évoluer en tant que pôle économique et social majeur de la métropole.

## Contacts :

- **Jean-Denis Charest**

Président-directeur général

[jdcharest@ccemontreal.ca](mailto:jdcharest@ccemontreal.ca)

- **Emilia Tamko**

Vice-présidente, Affaires publiques, Relations gouvernementales et Programmation

[etamko@ccemontreal.ca](mailto:etamko@ccemontreal.ca)