

# RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

VISION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
DU TERRITOIRE SECTEUR INDUSTRIEL DE LA POINTE-DE-L'ÎLE

4 MARS 2020



# TABLE DES MATIÈRES

NOTE CONTEXTUELLE .....	2
INTRODUCTION.....	3
LES PRÉOCCUPATIONS, ATTENTES ET OPINIONS DES PARTICIPANTS.....	5
1.1 ACCUEIL GÉNÉRAL DE LA VISION .....	5
1.1.1 La démarche à l’horizon 2050 .....	6
1.2 RÉSEAU ÉCOLOGIQUE.....	6
1.2.1 Verdissement du territoire et infrastructures vertes.....	7
1.2.2 Terrains vacants .....	7
1.2.3 Parc au sud de la Métropolitaine .....	8
1.2.4 Golf d’Anjou .....	9
1.2.5 Protection et amélioration de la biodiversité.....	9
1.3 RÉSEAU ÉCONOMIQUE.....	10
1.3.1 <i>Quel développement économique ?</i> .....	10
1.3.2 L’économie circulaire .....	11
1.3.3 Le camionnage et les activités de logistique .....	12
1.3.4 L’économie du savoir .....	12
1.3.5 Aménagement et saine cohabitation .....	12
1.3.6 De l’investissement sur le territoire .....	13
1.4 RÉSEAU DE MOBILITÉ DURABLE .....	14
1.4.1 Transport collectif et actif.....	15
1.4.2 L’utilisation de mesures incitatives .....	15
1.5 RÉSEAU DE PARTENAIRES.....	16
1.5.1 Une gouvernance basée sur l’intelligence territoriale au service de l’humain. ....	16
1.5.2 Faire partie de la solution.....	16
LES CONSTATS .....	18
ANNEXE 1 - LA DOCUMENTATION .....	20
ANNEXE 2 : RÉSULTATS DE L’ENQUÊTE EN LIGNE.....	21

## Note contextuelle

Le cabinet-conseil ZA Architecture de marque a été mandaté par la Ville de Montréal pour offrir un accompagnement stratégique relativement à la démarche de mise en valeur de l'Est pour les volets de consultation, animation et mobilisation des parties prenantes économiques et citoyennes, dans l'objectif de :

- Informer les parties prenantes de la démarche de planification entamée par la Ville et ses partenaires des différentes étapes du plan de travail et des livrables attendus.
- Échanger avec les parties prenantes de l'Est de Montréal sur les enjeux spécifiques au développement des territoires prioritaires et obtenir leur contribution et idées de solutions à mettre en place.
- Synthétiser et faciliter la lecture des différentes opinions recueillies dans le cadre des échanges avec les parties prenantes de l'Est.

Pour y parvenir, nous avons réalisé, jusqu'à maintenant, les activités suivantes :

- Élaborer et déployer une stratégie de communication/mobilisation incluant une stratégie d'animation des réseaux sociaux;
- Définir les outils de communication à développer pour promouvoir, informer, concerter et mobiliser les parties prenantes;
- Préparer et animer une demi-journée de réflexion avec plus de 120 acteurs clés de l'Est de Montréal pour l'élaboration de la vision (10 septembre 2019)
- Offrir un accompagnement stratégique lors de l'exercice de consultation publique (décembre 2019 à janvier 2020).

L'approche que nous préconisons depuis le début des travaux est de mobiliser les parties prenantes, stimuler des changements, nourrir la nouvelle vision et susciter l'adhésion des principaux acteurs économiques.

Pour l'heure, notre rôle était d'offrir un accompagnement stratégique dans le cadre de l'exercice de consultation publique suivant l'élaboration de la proposition de vision économique. Nous avons donc poursuivi notre collaboration avec la Ville de Montréal et les acteurs impliqués en préparant et animant les deux soirées d'informations citoyennes, la soirée d'audition des mémoires et en rédigeant le présent rapport.

## Introduction

L'est de Montréal connaît un *momentum* inégalé. La priorité accordée par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ainsi que les sommes allouées au réaménagement de l'est de l'île de Montréal conjugués à l'importante mobilisation des acteurs de l'Est permettent d'envisager un tournant historique et la mise en œuvre d'actions structurantes.

À la suite de la signature de la Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal en décembre 2018, une entente prévoyant une subvention gouvernementale de 100 M\$ à la Ville de Montréal pour la décontamination, le réaménagement, la revalorisation ou la mise à niveau de terrains industriels a été signée.

Aujourd'hui, les conditions sont réunies pour poser des gestes concrets en faveur de l'attractivité et de la prospérité de l'Est de Montréal et de son secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (ci-après appelé SIPI).

En prévision des choix d'actions à poser, la Ville de Montréal, sous la responsabilité de son Service du développement économique, en collaboration avec le gouvernement du Québec et plus d'une centaine d'acteurs socioéconomiques et d'affaires de l'Est, a mis sur pied un imposant chantier de réflexion. Celui-ci incluait un atelier d'une journée duquel a émané une vision préliminaire commune et intégrée afin d'accélérer l'essor de l'est de Montréal, plus précisément le SIPI.

La documentation relative à cette vision a été rendue disponible sur la plateforme de consultation en ligne *Réalisons MTL* au cours des mois de décembre 2019 et janvier 2020. Les citoyens et organisations intéressées ont eu jusqu'au 19 janvier 2020 pour faire part de leur opinion et remplir le sondage en ligne.

En décembre 2019, deux rencontres d'information sur le projet de vision ont eu lieu dans l'arrondissement d'Anjou et la ville de Montréal-Est. Ces deux rencontres ont permis aux représentants élus et experts des Villes de Montréal et de Montréal-Est de présenter la démarche et le projet de vision préliminaire et de répondre aux questions d'éclaircissement posées par les citoyens présents. Plus de 110 citoyens, représentants d'entreprises et organismes se sont présentés aux soirées d'information. Enfin, une séance d'audition des opinions, tenue le 20 janvier 2020, a permis aux représentants élus et experts des villes de Montréal et de Montréal-Est d'échanger avec les citoyens

présents à propos de leurs opinions déposées dans le cadre de la consultation publique en ligne.

Le présent rapport fait état des opinions et des réponses au questionnaire en ligne reçues dans le cadre de cette consultation en ligne.

Le premier chapitre présente la synthèse des opinions et suggestions exprimées par les participants. Le second chapitre est consacré à la présentation des principaux constats. Dans les annexes sont listés la documentation ayant permis la rédaction du présent rapport, les résultats de l'enquête en ligne ainsi qu'une présentation synthétique la vision proposée par la Ville de Montréal pour le développement économique du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île.

En terminant, les intervenants des Villes de Montréal et de Montréal-Est tiennent à souligner la vitalité du dialogue citoyen entretenu tout au long de cette démarche de consultation et la rigueur avec laquelle l'ensemble des participants ont présenté leur point de vue lors des diverses rencontres.

## Les préoccupations, attentes et opinions des participants

Le présent chapitre vise à présenter la synthèse des opinions reçues et des résultats de l'enquête en ligne. Dans le cadre de la consultation, quarante-sept opinions ont été déposées sur la plateforme *Réalisons Mtl* et cent quarante questionnaires portant sur le territoire et la vision ont été remplis. Les résultats de ces derniers se trouvent à l'annexe 2 du présent rapport. Les opinions sont disponibles sur la plateforme *Réalisons Mtl*.

### 1.1 Accueil général de la vision

La majorité des opinions reçues saluent la volonté de la Ville de Montréal de jeter les bases de réflexion pour le développement de l'Est de l'île et son secteur industriel de la Pointe-de-l'île. La plupart des participants s'entendent pour dire que la vision proposée par la Ville respecte généralement les attentes du milieu qui souhaite une transformation du territoire de l'Est de Montréal.

Les orientations de la vision du SIPI telles que proposées dans le document de consultation de la Ville de Montréal respectent les principaux objectifs recherchés depuis longtemps par plusieurs : soutenir l'essor économique, contribuer à améliorer la qualité de vie et faire évoluer positivement l'image de l'Est de l'Île de Montréal.

L'analyse des opinions déposées dans le cadre de la consultation démontre le fort attachement des participants à la notion de développement durable du territoire et leur satisfaction de le retrouver dans la vision proposée. Bien qu'interprété de diverses manières par les participants, le thème intégrateur de la vision, la transition écologique, est reconnu et approuvé par tous.

Certains participants parlent directement de métamorphose du positionnement industriel du SIPI en tant que projet de société qui positionne l'humain au centre des actions à poser dont le Collectif en environnement Mercier-Est, CRÉ, Solidarité Mercier-Est, Alliance pour l'Est de Montréal, et d'autres d'une transition qui tient compte des forces économiques et industrielles existantes, de leurs besoins et aussi des enjeux de production et de fabrication actuels sur le territoire (AIEM, CCMM).



En fin de compte, tous reconnaissent l'importance de viser à long terme un développement économique, social et environnement durable du territoire du SIPI dans l'Est de Montréal.

### **1.1.1 La démarche à l'horizon 2050**

De manière générale, les participants ont fait très peu de commentaires quant à la démarche de consultation mise de l'avant par la Ville de Montréal pour son projet de vision.

Bien que l'accueil soit plutôt positif, plusieurs participants ont fait part de leurs inquiétudes quant à la réalisation concrète des orientations présentées dans la vision. Ils soulèvent également des interrogations à savoir si la requalification attendue du territoire de l'Est de Montréal se produira pour le plus grand bénéfice des citoyens et à quel moment. Pour l'instant, certains considèrent que la vision et ses orientations sont très générales, voire parfois théoriques. D'autres vont même jusqu'à formuler clairement qu'ils espèrent que la vision et ses orientations ne resteront pas à l'état de vœux pieux.

Les attentes envers la Ville de Montréal et la mise en œuvre de mesures concrètes pour guider le développement du territoire dans la direction souhaitée sont très élevées et l'importance de la transparence a d'ailleurs été soulignée par quelques participants.

L'horizon 2050 pour la mise en œuvre de la vision ne fait pas non plus l'unanimité. Les positions divergent quant à la nécessité d'agir rapidement versus prévoir des changements d'ici 30 ans. Pour cause, les participants concernés parlent de l'urgence climatique comme raison première pour ne pas attendre avant d'agir.

## **1.2 Réseau écologique**

Les participants accueillent favorablement la première orientation ayant trait à l'intégration des ressources paysagères en une trame verte et bleue. Le besoin de davantage d'espaces verts pour la santé de la population, la protection de la biodiversité et la résilience du territoire notamment, est admis par les participants. Cette orientation est d'ailleurs jugée comme la plus importante aux yeux des répondants du questionnaire en ligne. Ces derniers ont de plus signifié un intérêt très élevé envers le projet de planification d'une trame verte et bleue. Cependant, plusieurs participants ont souligné que le document de vision reste trop vague et aurait préféré davantage de précisions sur les intentions de développement de la trame.

### 1.2.1 Verdissement du territoire et infrastructures vertes

La grande majorité des participants partagent les constats de déficit en espaces verts sur le territoire du SIPI. Dans l'enquête en ligne, plusieurs commentaires sur la perception actuelle du territoire font état du manque d'espaces verts, du caractère peu attrayant, sale, gris et bétonné ainsi que des externalités négatives de l'aménagement actuel comme les îlots de chaleur. Cependant, la présence et le potentiel des espaces naturels sont perçus comme un atout pour l'essor du secteur.

Il est donc convenu que le développement du territoire passe inévitablement par l'aménagement d'espaces verts, d'infrastructures vertes (bassins de rétention, système de gestion des eaux pluviales, etc.) et par la restauration et réaménagement de cours d'eau. Les participants sont d'avis que le verdissement aura des effets bénéfiques sur la qualité de vie<sup>1</sup>, de l'air et de l'eau, la limitation des nuisances, la cohabitation harmonieuse des usages, la circulation sur le territoire, la protection de la biodiversité, l'adoption des transports actifs, l'appropriation du territoire par les résidents et travailleurs ainsi que la résilience du territoire face aux changements climatiques.

Dans cette optique, la décontamination des terrains, spécialement par des méthodes innovantes comme la phytoremédiation, est jugée comme une approche hautement intéressante et incontournable pour le développement du SIPI.

### 1.2.2 Terrains vacants

Des inquiétudes ont été soulevées à l'égard de la préservation des milieux naturels et de la vocation future de certains terrains vacants du SIPI.

D'une part, le document déposé conjointement par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), la Fondation Suzuki et l'Institut de recherche en biologie végétale (IRBV) illustre certains conflits d'usage de quelques terrains, identifiés comme vacants dans la vision et comme milieu naturel intérieur protégé sur le Portail de données ouvertes de la Ville.<sup>2</sup> À cet égard, ces organismes recommandent de : *«Maintenir et assurer dans le temps le statut de protection des milieux naturels intérieurs protégés, peu importe que ceux-ci se situent à l'intérieur ou à l'extérieur du SIPI. Et pour que ceux-ci puissent jouer pleinement leur rôle écologique, nous recommandons que les terrains vacants voisins se voient attribuer des usages compatibles et soient*

---

<sup>1</sup> Le Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal, p.2

<sup>2</sup> CRE-Montréal, Fondation David Suzuki et IRBV, p.6



*aménagés de manière à ne produire aucun stress sur les zones de conservation actuelles, voire qu'ils deviennent des extensions des milieux de conservation existants.»<sup>3</sup>*

D'autre part, certains participants jugent que l'accent n'est pas assez mis sur le potentiel que recèlent des terrains vacants comme lieu d'accueil d'espaces verts, milieux naturels ou parcs plutôt que d'être exploités pour leur potentiel de développement économique. Quelques intervenants émettent des recommandations afin que soit planifiée la conversion des usages de certains terrains vacants aux bénéfices du réseau écologique<sup>4</sup> ou du moins, que soit exprimée *«explicitement l'importance de considérer le potentiel en termes d'espaces naturels de terrains vacants»<sup>5</sup>*.

### 1.2.3 Parc au sud de la Métropolitaine

Quelques participants soulignent l'absence de parcs ou d'espaces verts de grande envergure au sud de la Métropolitaine. En effet, les trois *«espaces verts de grande envergure»<sup>6</sup>* identifiés dans le document de la Ville de Montréal, soit la Coulée verte du ruisseau Montigny, la Trame verte de l'Est et le Parc-nature du Bois-d'Anjou, se situent tous au nord de l'autoroute. Bien que la mise en valeur de ces espaces soit essentielle, certains enjeux ont été soulevés notamment, l'accessibilité en raison de l'importante barrière physique que constitue la Métropolitaine pour les personnes situées dans la portion sud du SIPI et de l'iniquité ainsi créée entre le sud et le nord du territoire.

À cet effet, le CRE-Montréal conjointement avec la Fondation David Suzuki et l'IRBV recommande de *«planifier dès maintenant la création d'au moins un vaste parc au sud de la Métropolitaine»<sup>7</sup>* ajoutant que le lieu choisi devrait être à proximité de l'activité économique, des secteurs résidentiels et des infrastructures de mobilité. De plus, ils suggèrent de *«faire les acquisitions ou conclure les ententes dans des délais raisonnables»* et de *«mobiliser les parties prenantes dans un projet continu de régénérescence et d'appropriation des terrains visés»*.

Dans le même esprit, le collectif en environnement Mercier-Est<sup>8</sup> va jusqu'à préciser que la trame verte devrait être aménagée pour lier les deux rives nord-sud. De plus, dans le souci que l'aménagement des corridors verts profite

---

<sup>3</sup> CRE-Montréal, Fondation David Suzuki et IRBV, p.7

<sup>4</sup> Idem, p.8

<sup>5</sup> Patricia Clermont, p.4

<sup>6</sup> Ville de Montréal, p.14

<sup>7</sup> CRE-Montréal, David Suzuki et IRBV, p.2

<sup>8</sup> Collectif en environnement Mercier-Est, p.6

aux citoyens des quartiers résidentiels limitrophes, l'organisme recommande que les corridors soient liés au métro Honoré-Beaugrand par un réseau de pistes cyclables et de promenades urbaines.

#### 1.2.4 Golf d'Anjou

L'avenir incertain du golf d'Anjou a aussi été soulevé par quelques participants. Son rôle n'étant pas clairement défini dans le document de vision, les participants jugent qu'il devrait clairement être identifié comme parc plutôt que comme terrain vacant<sup>9</sup>.

À cet égard, le CRE recommande *« que la Ville mette en valeur le golf d'Anjou comme une composante en bonne et due forme de la TVB du SIPI, au même titre que le parc-nature du Bois-d'Anjou<sup>10</sup>. »* Les organismes ajoutent qu'il faut qu'au minimum, la Ville *« engage les démarches nécessaires pour s'assurer que l'activité golf soit maintenue sur toute la moitié nord du terrain de golf (30 hectares) »* et que le lieu soit accessible aux résidents et travailleurs tout en étant un élément structurant d'un futur réseau cyclable.

#### 1.2.5 Protection et amélioration de la biodiversité

Certains participants ont exprimé l'importance de mettre davantage l'accent sur la protection et l'amélioration de la biodiversité dans le cadre de la planification et de l'aménagement de la future trame verte. Plus précisément, le cas de la couleuvre brune et tachetée a été discuté par quelques participants.

Afin de conserver et d'améliorer la biodiversité, il a notamment été recommandé de mettre en œuvre un inventaire biologique afin de documenter davantage les milieux naturels, habitats et habitudes de fréquentation de la faune et plus précisément des espèces en situation précaire sur le territoire<sup>11</sup>. À cet égard, il est recommandé de planifier l'aménagement, et même de protéger en priorité, des milieux naturels existants déjà utilisés par la faune et les espèces en situation précaire, en les connectant aux grands ensembles de milieux naturels protégés du territoire afin de rendre le territoire plus résilient. La planification de corridor de dispersion et de passages pour faciliter les déplacements des espèces fauniques devrait être envisagée également.

---

<sup>9</sup> Patricia Clermont, p.4; Pierre-Alexandre Bourgeois, p.7

<sup>10</sup> CRE-Montréal, David Suzuki et IRBV, p.5

<sup>11</sup> Pierre-Alexandre Bourgeois, p.9; Comité ZIP Jacques-Cartier, p.8

### **1.3 Réseau économique**

Les participants à la consultation reconnaissent que la requalification du SIPI passe obligatoirement par une profonde réflexion sur le modèle de développement économique à mettre de l'avant pour ce territoire. Plusieurs établissent un lien entre la nécessité d'aligner les orientations de développement économique avec celles du développement territorial souhaité dans le SIPI et dans l'Est de Montréal.

Plusieurs participants reviennent sur la notion d'économie circulaire comme le type de développement économique souhaité. Certaines opinions font état de la nécessité de trouver un point d'équilibre entre continuer d'attirer des entreprises complémentaires aux filières industrielles traditionnelles existantes sur le territoire pour créer des synergies et la nécessité d'en attirer de nouvelles qui cadreraient davantage dans les objectifs liés à la transition écologique.

La majorité convient de l'importance d'attirer des entreprises en provenance de champs d'activités notamment les technologies propres, l'innovation et la recherche, les services, le transport commercial, les activités de logistique, et d'augmenter les emplois ainsi que d'améliorer la cohabitation des activités et l'accessibilité pour les travailleurs par les transports actif et collectif. Tous mentionnent le besoin d'une approche cohérente et commune, d'une saine gouvernance et de financement approprié pour faire progresser la transformation du SIPI qui interpelle la participation des industries, des institutions du savoir, des autorités gouvernementales, des partenaires socio-économiques et des citoyens.

Si la plupart accueillent favorablement l'orientation économique de la vision, d'autres expriment des craintes et s'interrogent sur ce qu'il faut faire pour atteindre les objectifs de transformation envisagés et de consolidation des actifs existants par la vision dans le cadre du développement économique.

#### **1.3.1 Quel développement économique ?**

Certains participants souhaitent que la transition écologique se fasse rapidement, qu'elle s'inscrive en rupture avec ce que l'on connaît aujourd'hui sur le territoire et qu'elle fasse place à un type de développement économique qui n'engendre pas ou peu d'externalités négatives sur le plan environnemental (pollution, nuisances sonores, qualité de l'air, etc.). À cet

effet, le Collectif en environnement Mercier-Est<sup>12</sup> juge qu'il serait favorable que la transition du tissu industriel vers une économie durable passe par l'arrivée d'entreprises de services et non manufacturières, afin de diminuer le transport commercial.

D'autres privilégient une approche selon laquelle la transition d'une économie traditionnelle vers une économie basée sur les principes du développement durable se fasse en collaboration avec les entreprises existantes et en misant sur les synergies qui peuvent se dégager des chaînes industrielles actuelles (cuivre, polyester, chimie, etc.), de leur proximité avec les axes de transport et des espaces disponibles.

Pour l'aile jeunesse du Chantier de l'économie sociale<sup>13</sup>, un modèle de développement qui prend en considération l'économie sociale permettrait de mettre de l'avant des projets d'entrepreneuriat pour les jeunes sur le territoire du SIPI.

### **1.3.2 L'économie circulaire**

Les participants sont d'accord sur le fait que la requalification du SIPI passe par l'optimisation des ressources dans le cadre d'une approche globale du système industriel tout en réduisant l'empreinte environnementale. Le développement d'une économie circulaire dans l'Est est d'ailleurs jugé comme très intéressant par les répondants au questionnaire en ligne.

L'AIEM<sup>14</sup> croit que la circularité de l'économie est le meilleur moyen pour rallier les impératifs environnementaux, sociaux et économiques. Elle met d'ailleurs de l'avant que ce principe pourrait très bien s'appliquer au secteur des bioénergies. La Chambre de commerce de l'Est de Montréal<sup>15</sup> souhaite également favoriser l'économie circulaire. Selon elle, l'existence d'une expertise en écologie industrielle au sein de PME MTL et des entreprises du territoire représente un atout à exploiter pour attirer des entreprises œuvrant dans de nouveaux créneaux comme les technologies propres, la chimie verte et la valorisation des matières résiduelles.

L'administration du Port de Montréal<sup>16</sup> juge que les réseaux économiques à mettre en place dans le SIPI et dans l'Est de Montréal doivent favoriser une saine cohabitation des activités économiques tout en favorisant un renouveau.

---

<sup>12</sup> Collectif en environnement Mercier-Est, p.4

<sup>13</sup> Aile jeunesse du Chantier de l'économie sociale, p.2

<sup>14</sup> Association industrielle de l'Est de Montréal, p.4

<sup>15</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, p.1

<sup>16</sup> Administration portuaire de Montréal, p.11

Bien que les participants proposent des moyens et des manières différentes d'y parvenir, la grande majorité est d'accord que l'implantation de nouvelles activités économiques sur le territoire créera des occasions d'améliorer soit la productivité des entreprises existantes, soit la vitalité économique des milieux de vie, soit les deux.

### **1.3.3 Le camionnage et les activités de logistique**

Alors que le projet de vision proposée par la Ville anticipe l'augmentation des activités de logistique et du transport de marchandises en lien, entre autres, avec la croissance du commerce en ligne, beaucoup de participants jugent qu'une grande partie de l'est de Montréal subit déjà les impacts causés par le transport commercial. En effet, ils souhaiteraient que ces activités diminuent de façon importante ou, minimalement, que l'aménagement du territoire améliore la fluidité du transport de marchandises et limite les nuisances.

D'autres participants y voient justement l'occasion de mettre en œuvre une véritable filière économique pouvant contribuer à l'économie circulaire sur le territoire, voire à la transition écologique, si des véhicules de transport innovants et écologiques sont adoptés<sup>17</sup>.

### **1.3.4 L'économie du savoir**

Il ressort des opinions que les établissements d'enseignement, de recherche doivent faire partie de la stratégie économique globale du SIPI. Ainsi, le territoire pourrait bénéficier des retombées positives d'activités d'expérimentation, de laboratoire et d'innovation en lien par exemple avec les technologies environnementales ou les chaînes industrielles déjà en place.

### **1.3.5 Aménagement et saine cohabitation**

La notion de circularité de l'économie peut être élargie au type de développement territorial et social envisagé par plusieurs participants dans le cadre de la consultation. Ainsi, le type d'entreprises imaginées sur le territoire combiné aux initiatives de développement immobilier peut favoriser la transition écologique envisagée par la Ville de Montréal.

Le développement économique circulaire au service de l'amélioration de la qualité de vies dans le SIPI et dans l'Est de Montréal est souhaité par plusieurs. Cela dit, le développement du territoire à l'étude doit aussi tenir compte des

---

<sup>17</sup> Eco-Trans, p.7

multiples finalités recherchées et des impacts du développement industriel et commercial sur le développement urbain. La cohabitation harmonieuse des usages est souhaitée par plusieurs participants et a été fréquemment mentionnée autant dans les opinions que dans le questionnaire en ligne au sujet du développement souhaité pour 2050. Les nuisances telles que la pollution de l'air, olfactive et sonore ont été largement abordées par les répondants de l'enquête en ligne et dans les opinions déposées.<sup>18</sup> L'aménagement du territoire doit donc inclure une gradation des usages, des zones tampons, prévoir la minimisation des nuisances pour favoriser une meilleure qualité de vie pour les riverains et garantir des activités industrielles et commerciales soucieuses de leur environnement. À cet égard, l'Alliance pour l'Est de Montréal propose que les investissements prévus « *encouragent et soutiennent des innovations sociales qui maximiseront les impacts positifs du développement dans l'Est sur la qualité de vie de la population* ». <sup>19</sup>

### 1.3.6 De l'investissement sur le territoire

Pour plusieurs participants, la décontamination des sols et la connexion aux infrastructures sont à la fois des conditions du développement économique et des sources potentielles de retombées économiques. En effet, cela permettra d'accroître la capacité d'accueil pour des projets d'investissements privés, de nouvelles entreprises susceptibles de contribuer à la transition écologique et pour l'instauration et l'amélioration des milieux de vie.

Cette réalité implique, selon certains, de revoir les règles et modalités du financement lié à la décontamination, mais aussi d'amener le gouvernement fédéral à y investir. De plus, plusieurs participants ont mentionné le besoin d'une réglementation plus stricte pour contraindre les entreprises polluantes à décontaminer leurs terrains. Il en va de même quant à la nécessaire amélioration de l'accessibilité du territoire pour les travailleurs et les résidents par l'implantation de système de transport collectif et actif structurant.

Cependant, les investissements prévus sur le territoire soulèvent des inquiétudes pour certains qui y craignent l'effet de gentrification<sup>20</sup> et de marginalisation des populations défavorisées. Selon des opinions déposées directement en ligne par des résidents, la crise du logement social qui sévit sur l'île de Montréal et plus particulièrement dans l'Est est bien réelle. Pour ceux-ci, l'accès à des habitations abordables, la revitalisation des logements existants,

---

<sup>18</sup> Isabelle Ouellet, p.1

<sup>19</sup> Alliance pour l'Est de Montréal, p.8

<sup>20</sup> Infologis, p.3 ; Naomie Joseph, p.1

la protection des OBNL et l'accès à des commerces de proximité sont incontournables et tiennent à une question d'équité territoriale.

Selon Infologis, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec doivent *«mettre en œuvre de mesures concrètes pour s'assurer des impératifs de justice sociale et environnementale (telles que le zonage résidentiel, le contrôle des loyers ou encore le développement prioritaire de logement social et communautaire)»*.<sup>21</sup>

Au regard des opinions qui font état des inquiétudes en matière de gentrification, la vision de développement économique du SIPI doit fournir une direction claire pour que la transition écologique devienne l'occasion de réaliser des projets concrets à l'avantage de l'ensemble des populations y compris les familles à faibles revenus ou en situation de précarité.

## 1.4 Réseau de mobilité durable

Les participants partagent les constats présentés dans la vision relativement aux défis de mobilité auxquels est confronté l'Est de Montréal. L'amélioration de la mobilité est perçue comme un facteur d'attractivité de la main-d'œuvre incontournable. Plus spécifiquement, les enjeux liés à l'insuffisance d'infrastructures en transport collectif ont été très mobilisateurs auprès des citoyens des quartiers limitrophes. L'accessibilité en transport collectif est d'ailleurs jugée comme la principale faiblesse du secteur par les répondants de l'enquête en ligne et comme un frein au développement par certains participants ayant déposé des opinions.

L'orientation relative au développement d'infrastructures en mobilité durable qui inclut une grande diversité de modes de transport est accueillie favorablement par les participants qui la considèrent comme incontournable pour le redéveloppement de l'Est. D'ailleurs, elle se classe en deuxième position en termes d'importance dans les résultats de l'enquête en ligne.

La planification et l'implantation d'un transport durable structurant en amont sont jugées comme une condition essentielle pour donner l'impulsion nécessaire au développement du territoire et y attirer les entreprises. Le Centre de gestion des déplacements de l'est de Montréal et Lanaudière propose l'adoption d'un plan de gestion des déplacements à la grandeur du SIPI afin de bien planifier le développement du secteur.<sup>22</sup> D'autres organismes voient l'horizon long terme comme une occasion de planifier des

---

<sup>21</sup> Infologis, pp.4-5

<sup>22</sup> Centre de gestion des déplacements de l'est de Montréal et Lanaudière, p.3



infrastructures de transport évolutives en fonction des projets de développement et de décontamination et des innovations futures en transport et mobilité qui iront dans le sens de la transition écologique. De plus, il a été suggéré d'inclure à la planification les offres des joueurs privés en mobilité et en gestion des déplacements<sup>23</sup>.

Cependant, certains participants ont formulé l'inquiétude de voir le transport collectif se développer dans l'optique de laisser plus de place au transport des marchandises plutôt que dans l'objectif de réduire les émissions de GES<sup>24</sup>. D'autres entrevoyaient plutôt l'amélioration de la fluidité des axes de transport comme un élément positif pour l'attraction des entreprises dans le secteur.<sup>25</sup>

#### **1.4.1 Transport collectif et actif**

Plusieurs participants ont formulé des suggestions concrètes pour améliorer l'offre de transport collectif et actif dans l'Est de Montréal. Tout d'abord, il semble assez important de relier le centre-ville et la Pointe-de-l'Île que ce soit par un tramway en utilisant l'emprise ferroviaire du CN, le prolongement du REM dans l'Est, l'implantation d'un trambus<sup>26</sup> ou le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Honoré-Beaugrand et de la ligne verte dans l'Est. L'amélioration du service de navette fluviale a aussi mentionné.

À cet égard, l'implantation d'un système de transport structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame et le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou sont des projets suscitant hautement l'intérêt des répondants à l'enquête en ligne.

L'aménagement des rues devra favoriser les déplacements sécuritaires des piétons, notamment en élargissant les trottoirs et en améliorant les intersections. Il a aussi été suggéré qu'un réseau de promenades urbaines soit intégré à la planification du territoire. À ces fins, les liens mixtes de circulation permettraient d'améliorer l'accessibilité et la fluidité. De plus, il sera important de considérer la connectivité cyclable du SIPI avec les quartiers résidentiels.

#### **1.4.2 L'utilisation de mesures incitatives**

Quelques intervenants ont suggéré d'inciter les entreprises à adopter des mesures durables et de favoriser un aménagement du territoire cohérent à

---

<sup>23</sup> Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, p. 9

<sup>24</sup> Collectif en environnement Mercier-Est, p.5

<sup>25</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, p.2; Administration portuaire de Montréal, p.9

<sup>26</sup> Eco-Trans, p.7

travers la réglementation.<sup>27</sup> Par exemple, limiter le nombre de cases de stationnement, adopter une tarification dissuasive du stationnement, engager les entreprises à proposer des modes de transports alternatifs et à fournir des installations de transport actif, favoriser l'adoption des camions électriques pour améliorer la qualité de l'air et de vie des résidents.

## **1.5 Réseau de partenaires**

### **1.5.1 Une gouvernance basée sur l'intelligence territoriale au service de l'humain.**

Les participants précisent qu'une mobilisation des acteurs clés et une cohérence dans les actions à poser sont incontournables à la réussite de la vision de développement économique du SIPI.

Pour plusieurs, se doter des moyens d'action pour réaliser la stratégie territoriale du SIPI implique de prévoir son futur non seulement en fonction des entreprises existantes et de celles que l'on souhaite attirer, mais aussi des résidents qui habitent sur le territoire ou à proximité.

### **1.5.2 Faire partie de la solution**

Les opinions reçues font état de la nécessité de poursuivre, voire de développer davantage l'étroite collaboration requise entre les entités administratives, gouvernementales, municipales, paragouvernementales, socioéconomiques, privées, communautaires et citoyennes de façon à lever les craintes exprimées quant à la robustesse et la cohérence des mesures concrètes qui seront proposées.

Les participants mentionnent que les questions relatives à la décontamination des sols, le financement, la mobilité, le respect des échéanciers, l'harmonisation des usages parfois conflictuels du territoire, les choix des mesures ou initiatives à mettre en œuvre, les divers mécanismes de consultation et l'aménagement du territoire doivent être traitées dans le contexte d'une gouvernance centrale.

Un fort consensus se dégage parmi les participants quant à la nécessité d'associer le plus grand nombre de parties prenantes aux étapes de planification, incluant les acteurs des quartiers limitrophes<sup>28</sup>, et d'exécution de

---

<sup>27</sup> Centre de gestion des déplacements de l'est de Montréal et Lanaudière, p.3

<sup>28</sup> Solidarité Mercier-Est, p.2

la stratégie de développement économique et territorial du SIPI de manière à renforcer l'acceptabilité sociale de toute la démarche.

Outre la CCMM<sup>29</sup> qui recommande la mise en place d'un OBNL chargé de se doter d'une structure de gouvernance et de participation responsable du suivi du plan de développement du SIPI, les autres participants abondent dans le même sens même s'ils sont moins précis sur la structure de gouvernance à mettre en œuvre. À cet égard, l'Alliance pour l'Est de Montréal<sup>30</sup> propose que « la Ville de Montréal reconnaisse l'importance de la société civile dans la démarche » et l'instauration d'un « mécanisme de dialogue et de concertation entre les membres de l'Alliance et des représentants de la ville ». Tous souhaitent un fort dialogue, de la transparence et un partage de l'information à toutes les étapes du projet.

Plusieurs organisations ont fait part de leur désir de contribuer à la transition du SIPI. L'expertise de chacun représente un atout véritable pour la démarche et leur ouverture à collaborer, une réelle opportunité.

---

<sup>29</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, p.10

<sup>30</sup> Alliance pour l'Est de Montréal, p.8

## Les constats

Le présent rapport avait pour but de recenser les opinions soumises dans le cadre de la consultation publique sur la vision de développement économique du SIPI. De l'analyse des opinions présentée au chapitre précédent, de grands constats émergent. Ceux-ci sont présentés ci-dessous.

### 1. Accueil général de la vision

- 1.1. Les participants reconnaissent la valeur de la démarche, mais s'inquiètent de l'application de mesures concrètes et suggèrent que l'horizon 2050 est trop long par rapport à l'urgence d'agir aujourd'hui.
- 1.2. Le thème intégrateur, la transition écologique fait consensus. Cependant, les participants ne s'entendent pas sur les moyens et la manière d'y parvenir.

### 2. Réseau écologique

- 2.1. Les participants accueillent favorablement cette première orientation. Ils sont satisfaits que ce soit la priorité mise de l'avant dans le projet de vision.
- 2.2. Des interrogations sont soulevées notamment en ce qui concerne la vocation future de certains des terrains vacants, du projet de parc au sud de l'autoroute Métropolitaine puisqu'au lieu n'a été identifié, l'avenir du Golf d'Anjou qui reste à préciser et la protection de la biodiversité sur le territoire.

### 3. Réseau économique

- 3.1. Un fort consensus se dégage quant au principe d'économie circulaire comme pierre angulaire de la requalification du territoire. Plusieurs établissent un lien entre la nécessité d'aligner les orientations de développement économique avec celles du développement territorial souhaitées dans le SIPI et dans l'Est de Montréal.
- 3.2. Bien que les participants proposent des moyens et des façons différentes d'y parvenir, tous sont d'accord que l'implantation de nouvelles activités économiques sur le territoire créera des occasions

d'améliorer soit la productivité des entreprises existantes, soit la vitalité économique des milieux de vie soit les deux.

#### **4. Réseau de mobilité durable**

4.1. Les participants s'entendent pour dire que l'augmentation de l'offre de transport collectif et actif est impérative dans le SIPI de manière à permettre davantage de développement économique grâce à une mobilité des travailleurs accrue.

4.2. Cependant ils s'inquiètent que cette offre de transport collectif structurant serve majoritairement à faire du territoire une zone encore plus importante de transport par camion et d'opérations logistiques.

4.3. Les participants demandent que les projets d'infrastructures de transport soient planifiés et exécutés en amont et de manière évolutive en fonction des projets de développement et de décontamination et des innovations futures en transport et mobilité de manière à accroître l'attractivité du territoire à l'étude.

#### **5. Réseau de partenaires**

5.1. Un consensus se dégage parmi les participants quant à la nécessité d'associer le plus grand nombre de parties prenantes, non pas uniquement aux étapes d'exécution de la vision de développement économique, mais également à celle de planification de manière à renforcer l'acceptabilité sociale de toute la démarche

5.2. La mise en place d'une sorte de bureau de coordination pour diriger la transformation du SIPI, sa transformation économique et territoriale semble faire consensus.

## Annexe 1 – La documentation

### Opinions déposées sur Réalisons MTL

- Administration portuaire de Montréal
- Aile jeunesse du Chantier de l'économie sociale
- Alliance pour l'Est de Montréal
- Association industrielle de l'Est de Montréal
- Centre de gestion des déplacements de l'est de Montréal et Lanaudière
- Chambre de commerce de l'Est de Montréal
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Collectif en environnement Mercier-Est
- Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal
- Comité ZIP Jacques-Cartier
- Conseil régional de l'environnement de Montréal, Fondation David Suzuki et l'Institut de recherche en biologie végétale
- Eco-Trans
- Infologis
- Isabelle Ouellet
- Naomie Joseph
- Patricia Clermont
- Pierre-Alexandre Bourgeois de la Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
- Solidarité Mercier-Est

L'ensemble des opinions déposées directement sur la plateforme Réalisons MTL ainsi que les résultats complets de l'enquête en ligne sont disponibles sur le site de Réalisons MTL.

## Annexe 2 : Résultats de l'enquête en ligne

### 1.1 Contexte et méthodologie

Dans le cadre de la consultation publique, les citoyens et organisations intéressés étaient invités à donner leur opinion via un questionnaire disponible sur la plateforme *Réalisons Mtl*. Ce questionnaire avait pour but de connaître les idées et opinions des participants à l'égard du SIPI et de la vision de développement économique mise au jeu.

La collecte de données s'est déroulée du 3 décembre 2019 au 19 janvier 2020 et 140 questionnaires ont été remplis. La participation étant volontaire et l'échantillonnage, non probabiliste, les résultats ne peuvent pas être considérés comme représentatifs de la population. Ils représentent plutôt l'opinion et les idées des participants ayant volontairement participé à la consultation.

### 1.2 Faits saillants

- Plus de **60 % des répondants fréquentent le SIPI parce qu'ils habitent en périphérie**, 11,4 % parce qu'ils y travaillent et 10 % le traversent sans s'y arrêter.
- La perception actuelle du SIPI est généralement assez négative. Le thème le plus récurrent est **la pollution sur le territoire** (sonore et olfactive) et la qualité de l'air. Les répondants ont également souligné **la dévitalisation du secteur, l'aspect visuel peu attrayant et bétonné et les activités industrielles du territoire**. Cependant, certains participants ont une perception plus **positive et ont abordé la notion de transformation** du secteur et de son potentiel.
- En ce qui a trait au développement idéal du SIPI pour 2050, les participants ont abordé de façon plus récurrente **le développement du transport collectif et une plus grande présence d'espaces verts et de parcs**. Les répondants aimeraient également que les entreprises soient plus vertes et axées sur le développement durable et plusieurs souhaitent même que soient éliminées les entreprises polluantes. Finalement, le développement idéal du SIPI se ferait en assurant une cohabitation harmonieuse des usages.
- La localisation du secteur est considérée comme le principal atout du secteur grâce à sa **proximité des cours d'eau, des grands liens**

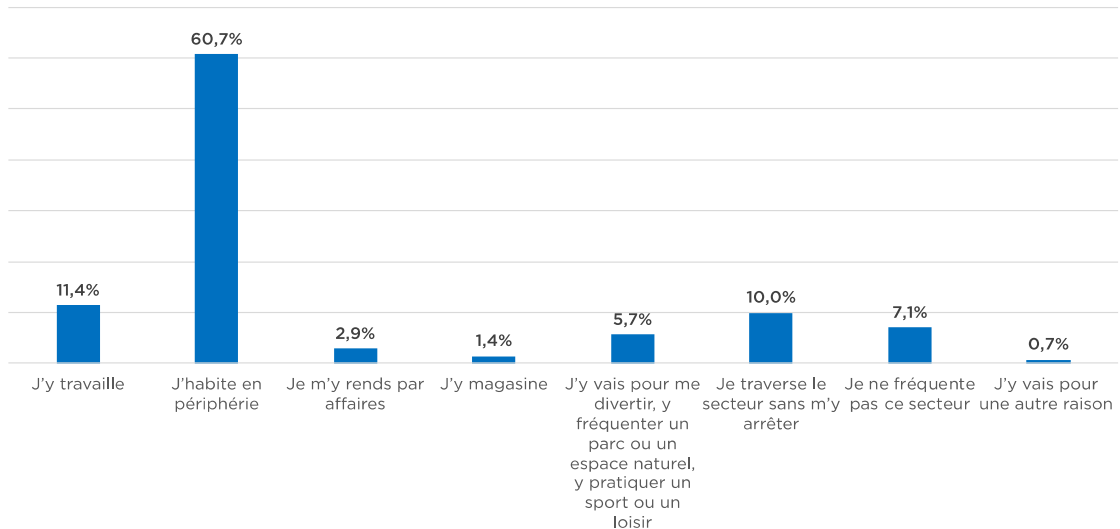


**autoroutiers**, du port de Montréal et du centre-ville. Le potentiel du territoire est également souligné comme un atout du secteur par **la présence d'espaces naturels**, de grands terrains vacants et par le potentiel de densification.

- **L'accessibilité en transport en commun** est identifiée comme la principale faiblesse du secteur, suivi par **la pollution** (sonore, lumineuse, de l'air, visuelle, olfactive, etc.). La perception négative du territoire ainsi que la contamination des terrains ont également été reconnues comme de grandes problématiques du SIPI.
- Le **réseau écologique apparaît comme l'orientation de développement la plus importante** aux yeux de 38 % des répondants, suivi de près par le **réseau d'infrastructures de mobilité durable** à 36 %.
- Les participants sont d'avis que l'action principale que la Ville doit poser pour assurer la transition écologique est **le développement d'un système de transport collectif**. Les participants ont également mentionné, dans une moindre mesure, le développement d'espaces verts, la décontamination, la transition vers des industries plus écologiques ainsi que des commerces de proximité. Ces résultats sont tout à fait cohérents avec les thèmes abordés à la question sur le développement idéal du SIPI en 2050.
- Les projets suscitant le plus d'intérêt des répondants sont les projets pilotes **d'expérimentation en décontamination des sols, l'implantation d'un système structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame, développement d'une économie circulaire dans l'Est, prolongement de la ligne bleue du Métro jusqu'à Anjou et l'implantation de nouveaux centres de formation**.

### 1.3 Tableaux des résultats

#### Q1. Pour quelle raison principale fréquentez-vous le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île?



#### Q2. En quelques mots, quelle est votre perception actuelle du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ?

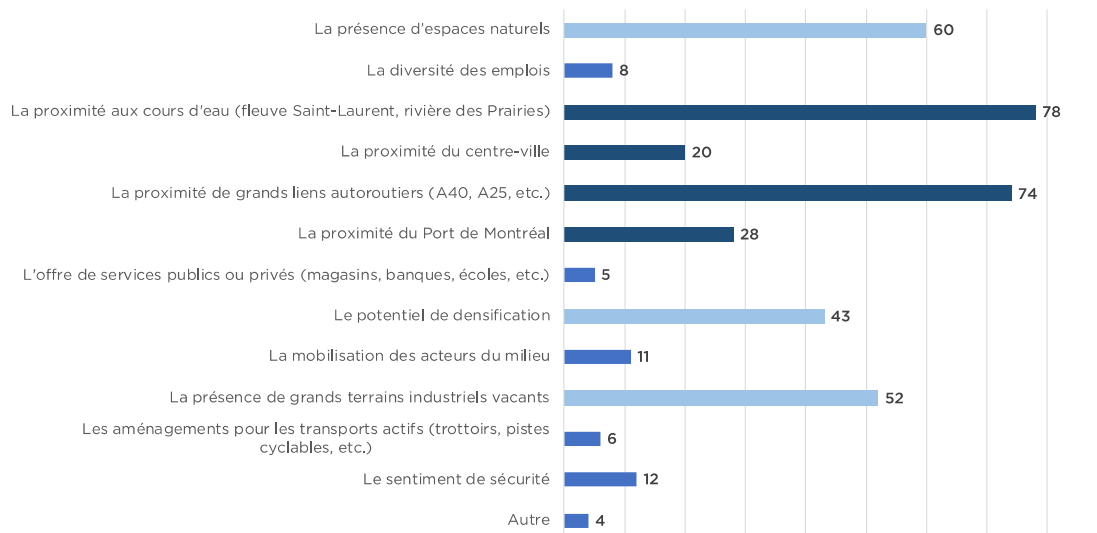
THÈMES ABORDÉS	FRÉQUENCE
Pollution (air, sonore, olfactive) et qualité de l'air	45
Secteur dévitalisé, abandonné, entreprises quittent	28
Visuellement peu attrayant, gris et bétonné, îlot de chaleur	27
Raffinerie, industries traditionnelles, usines, friches industrielles	26
Secteur en transformation, à revitaliser, plein de potentiel	22
Peu attrayant pour la qualité de vie, secteur pour travailler	15
Manque de transport en commun et infrastructures	15
Besoin / manque d'espaces verts	11
Terrains abandonnés et contaminés, vieux bâtiments	10

Pour les questions ouvertes, une analyse des thèmes a permis d'identifier les plus récurrents. Les tableaux des questions 2 et 3 présentent les thèmes mentionnés plus de 10 fois par question, et la question 7, plus de 8 fois.

**Q3. En quelques mots, comment se serait idéalement développé le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île en 2050?**

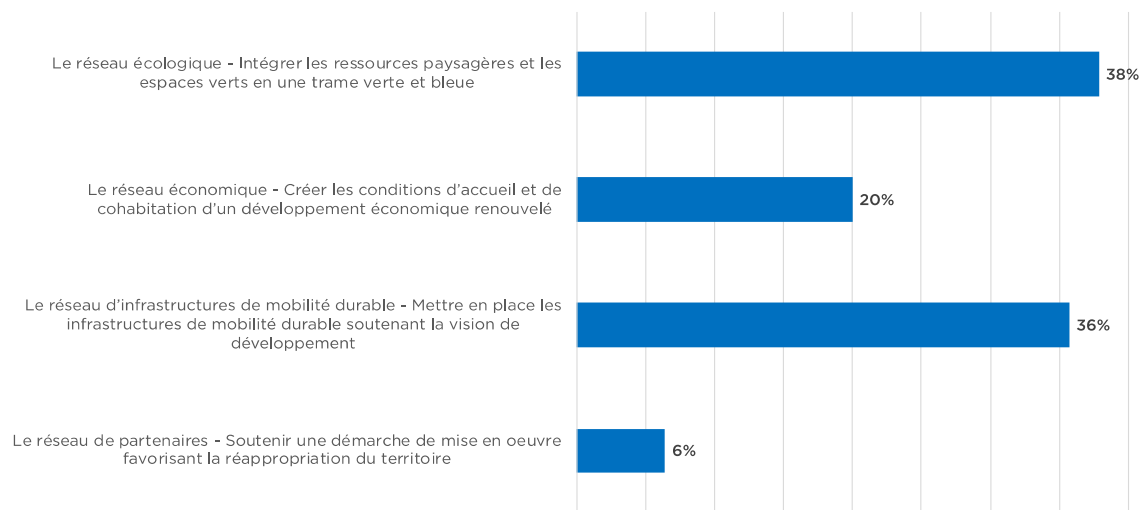
THÈMES ABORDÉS	FRÉQUENCE
Transport collectif	46
Espaces verts et parcs	46
Entreprises plus vertes et axées sur le développement durable	28
Élimination des entreprises polluantes	24
Cohabitation harmonieuse des usages	23
Commerces de proximité	21
Entreprises technologiques et innovantes	20
Territoire décontaminé et propre	16
Transition écologique : réduction de l'empreinte carbone, standards écologiques élevés.	14
Transport actif et ses aménagements	13
Accès à l'eau et aménagement des berges	13
Aménagement des axes de transport intelligent (transit, axes nord-sud, camion, etc.)	12
Infrastructures citoyennes (espaces communautaires, écoles, etc.)	12
Habitations et logements abordables	11

**Q4. Selon vous, quels sont les trois principaux atouts ou forces du secteur?**



*Réponses « Autres » : Propriétés encore abordables - L'hôpital Maisonneuve-Rosemont et Santa Cabrini - Les atouts sont à créer, parcs, pistes cyclables, etc. - Secteur comme Pointe-aux-Trembles, un hybride entre la ville et la banlieue, services urbains et unifamiliales encore à prix raisonnable pour l'île*

**Q6. La Ville de Montréal propose, pour le secteur, une vision qui reposerait sur les quatre orientations de développement suivantes, laquelle vous apparaît la plus importante?**

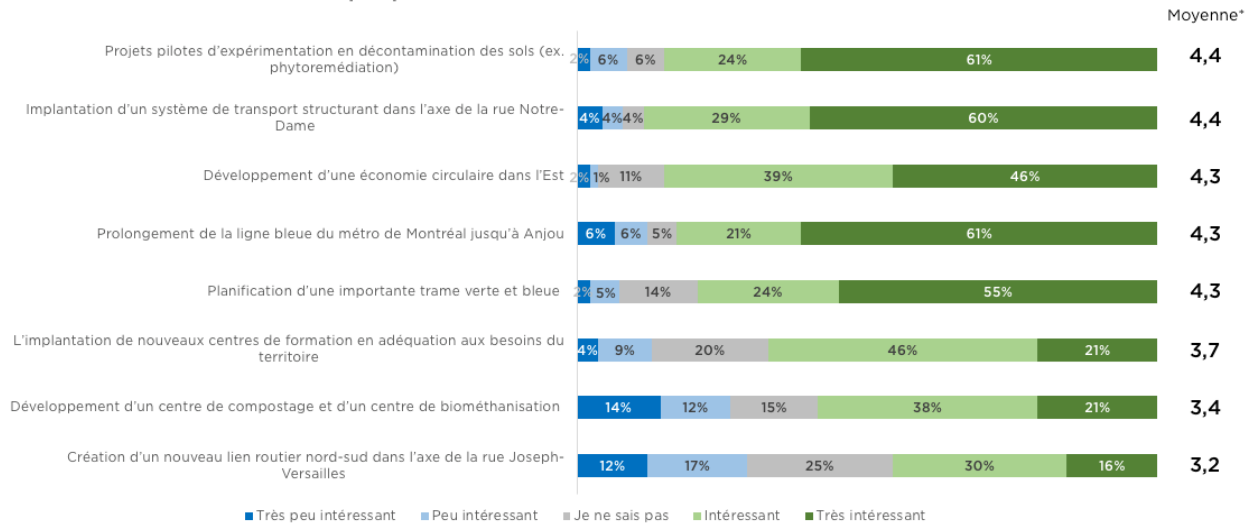


*Réponses « Autres » : Qu'il n'y ait pas de réglementation pour les Airbnb - C'est presque un ensemble de ces facteurs (contamination, pollution, cohabitation avec les industries, camions, ...). Sentiment que PAT est plus souvent avantagé pour les services et activités que RDP.*

**Q7. Le thème intégrateur de la vision pour le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île est la transition écologique. La transition écologique c'est aller vers de nouvelles façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble pour répondre aux grands enjeux environnementaux et sociaux. Pour vous, quelle action principale doit poser la Ville pour assurer cette transition? Veuillez vous référer aux pages 28 et 29 du document de vision.**

THÈMES ABORDÉS	FRÉQUENCE
Transport collectif	49
Espaces verts et protection des milieux naturels existants	18
Décontamination	15
Transition vers des entreprises plus écologiques	13
Commerces de proximité	12
Système et infrastructure de transport durable (ex: électrification)	10
Gouvernance et implication des citoyens	10
Mobilité active	9
Vision de développement durable, exemplarité et innovation environnementale.	8
Réglementation plus sévère envers les pollueurs	8

## Q8. Dans la vision, on fait état de plusieurs projets en voie de planification, que pensez-vous de chacun d'entre eux?



\* Le calcul des moyennes s'est fait à partir de l'échelle de 1 à 5, 1 étant « très peu intéressant » et 5, « très intéressant ».

