



Vision de développement
économique du territoire

Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île

Document de consultation





Ville de Montréal

Service développement économique

Service de l'urbanisme et de la mobilité

Service des infrastructures du réseau routier

Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports

Service de l'environnement

Arrondissement Anjou

Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles

Ville de Montréal-Est

Novembre 2019

Document de consultation



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	5
2. REGARD SUR LE TERRITOIRE.....	7
3. REGARD SUR L'ÉCONOMIE	18
4. VISION DE DÉVELOPPEMENT DU SIPI À L'HORIZON 2050.....	28
5. ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT.....	31
6. RÉFÉRENCES.....	41
ANNEXE 1 : LES TENDANCES MONDIALES	49
ANNEXE 2 : LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES.....	64

INTRODUCTION



1. INTRODUCTION

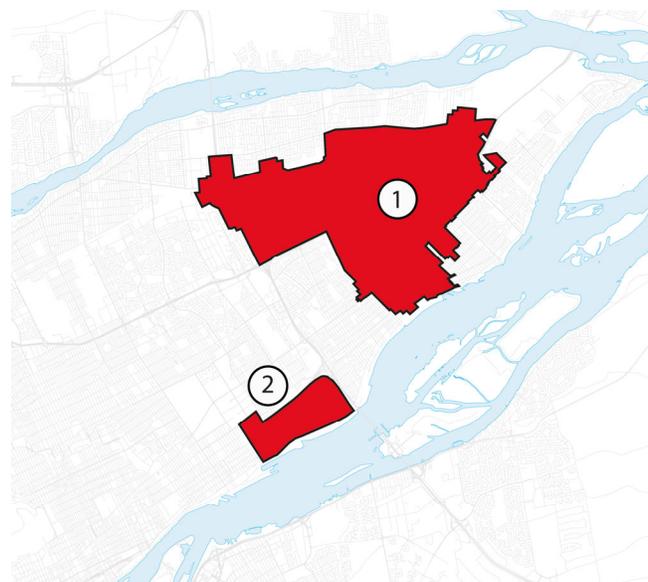
L'Est de Montréal connaît un *momentum* inégalé. La priorité accordée par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, ainsi que les sommes allouées au redéveloppement de l'Est de l'île de Montréal permettent d'envisager un tournant historique dans l'essor de ce territoire. Ces efforts, conjugués à l'importante mobilisation des acteurs de l'Est, permettront le déploiement d'actions structurantes qui vont changer le visage de cet imposant secteur d'emplois. La présente vision vise à orienter le développement économique du territoire de l'Est afin d'en faire un pôle d'activités moderne, attractif et durable.

En décembre 2018, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec signaient la déclaration pour le redéveloppement de l'Est, identifiant l'économie et la mobilité comme principales priorités. Par cette déclaration, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal s'engageaient à consolider une vision commune, intégrée et innovante pour le développement de l'Est de Montréal et à réaliser, dans un esprit de collaboration, le grand chantier de revitalisation de ce territoire à fort potentiel de développement.

Dans le cadre de cette déclaration, le gouvernement du Québec a annoncé un investissement de 200 millions \$ pour la réhabilitation de terrains dans l'Est de Montréal. Suivant cette annonce, en mars 2019, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont signé une entente prévoyant une subvention de 100 millions \$ à la Ville de Montréal pour la décontamination, le réaménagement, la revalorisation ou la mise à niveau de terrains dans l'Est.

Sous la responsabilité du Service du Développement économique, il est prévu que la Ville de Montréal propose une vision de développement économique pour l'Est de Montréal et deux plans d'intervention pour les secteurs d'emplois prioritaires, soient le secteur industriel de la Pointe-de-l'île (1 sur l'image ci-contre) et le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe (2).

La Ville a donc rapidement entamé un imposant chantier de réflexion afin d'élaborer la vision de développement économique pour le territoire du secteur industriel de la Pointe-de-l'île (SIPI), l'un des deux territoires visés par l'entente avec le gouvernement du Québec.



De nombreux défis se dressent sur le chemin du redéveloppement de l'Est de Montréal. Le présent document se veut donc un outil de mobilisation, un guide, qui permettra aux décideurs de prioriser les projets de développement et bâtir un territoire qui répond aux plus hautes aspirations des résidents, travailleurs, employeurs et acteurs de l'Est.

Note : Ce document concerne un territoire couvrant les arrondissements Anjou, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et la Ville de Montréal-Est. À ce titre, la Ville de Montréal agit dans le cadre de ses compétences d'agglomération. Dans le but de faciliter la lecture du présent document, l'appellation « Ville de Montréal » est utilisée pour représenter toutes ces parties.

REGARD SUR LE TERRITOIRE

2

2. REGARD SUR LE TERRITOIRE

Le territoire à l'étude, le secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI), est localisé dans la portion est de l'île de Montréal, à la confluence de deux liens autoroutiers interurbains et à proximité des terminaux maritimes du port de Montréal (figure 1). Le SIPI est desservi d'est en ouest par l'autoroute 40 (A-40) via le pont Charles-De Gaulle depuis la rive-nord de Montréal, et du nord au sud par l'autoroute 25 (A-25), par le pont Olivier-Charbonneau depuis la rive-nord et par le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine depuis la rive-sud.

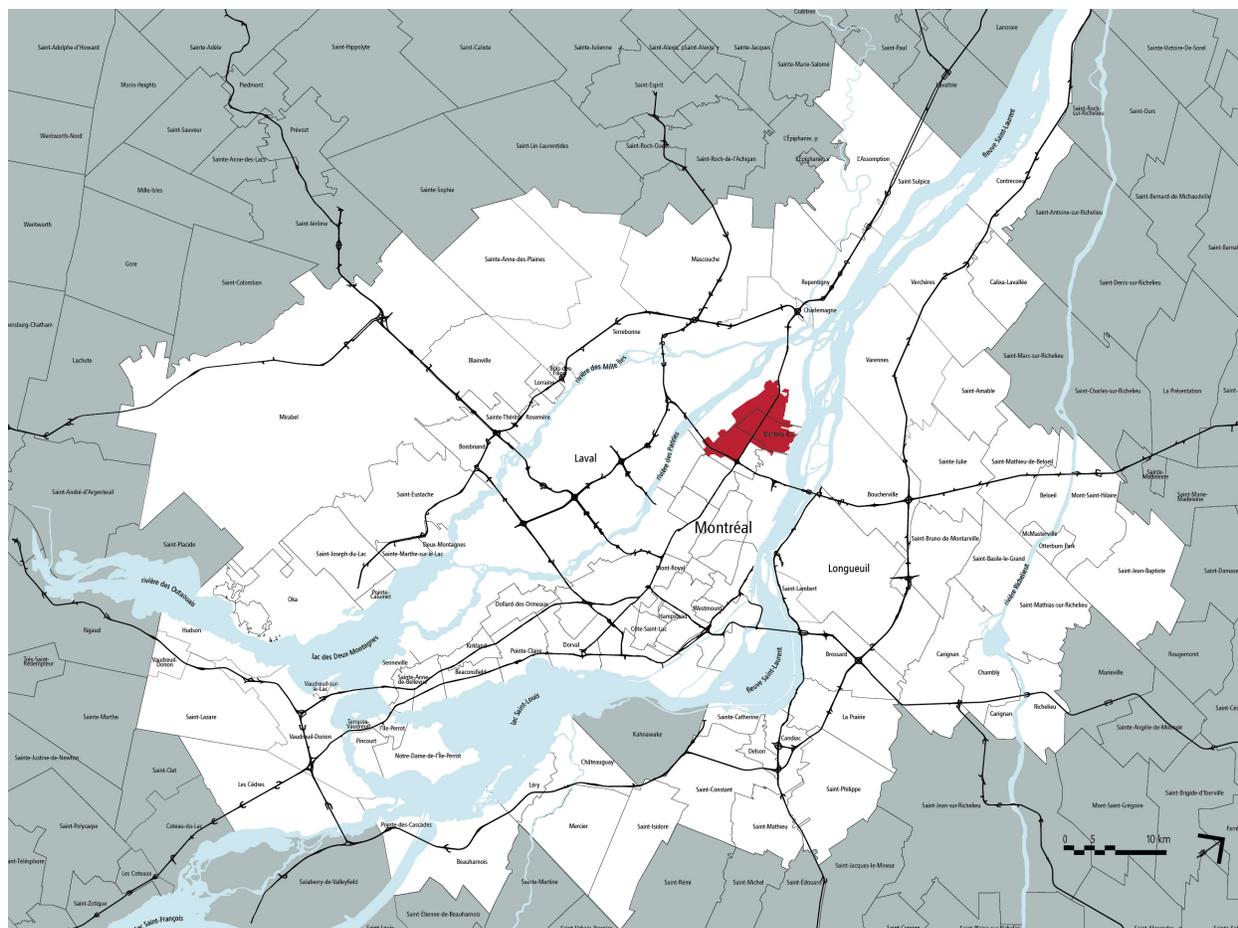


Figure 1 – Localisation du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI) dans la région métropolitaine de Montréal

Source : Ville de Montréal, 2019

Représentant plus de 30 km² d'espaces à vocation économique (au Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal-SAD), le SIPI s'étend sur les arrondissements d'Anjou, de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et sur la Ville de Montréal Est (figure 2). Il est également bordé à l'extrême sud par la rue Notre-Dame Est et au nord par les boulevards Maurice-Duplessis et Henri-Bourassa.

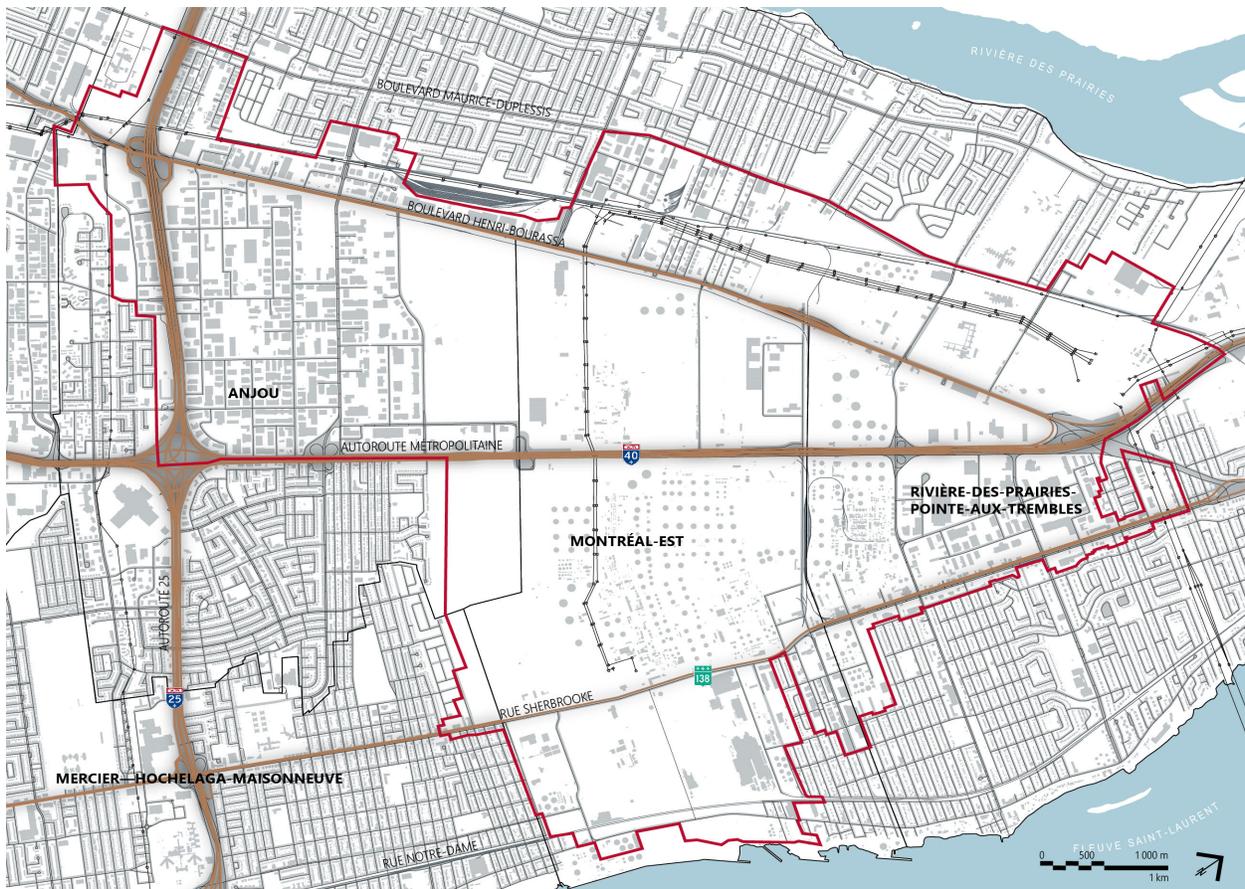


Figure 2 – Périmètre du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source : Ville de Montréal, 2019

Espaces vacants

Ayant connu plusieurs transformations au cours de son évolution, le territoire du SIPI présente des opportunités de développement importantes. La partie centrale du territoire est principalement composée d'activités industrielles en lien avec la pétrochimie, alors que le pourtour a une vocation industrielle plus diversifiée.

La figure 3 identifie le potentiel de développement des espaces du SIPI. Au total, le territoire présente près de 442,7 ha (48 millions pi²) de terrains vacants, mais la plupart sont grevés de contraintes techniques, dont la contamination est la principale (223 ha des terrains ou 24 millions pi² sont contaminés). Notons aussi qu'une grande partie des espaces centraux ne sont pas desservis en infrastructures municipales (eau, égouts, routes, etc.).

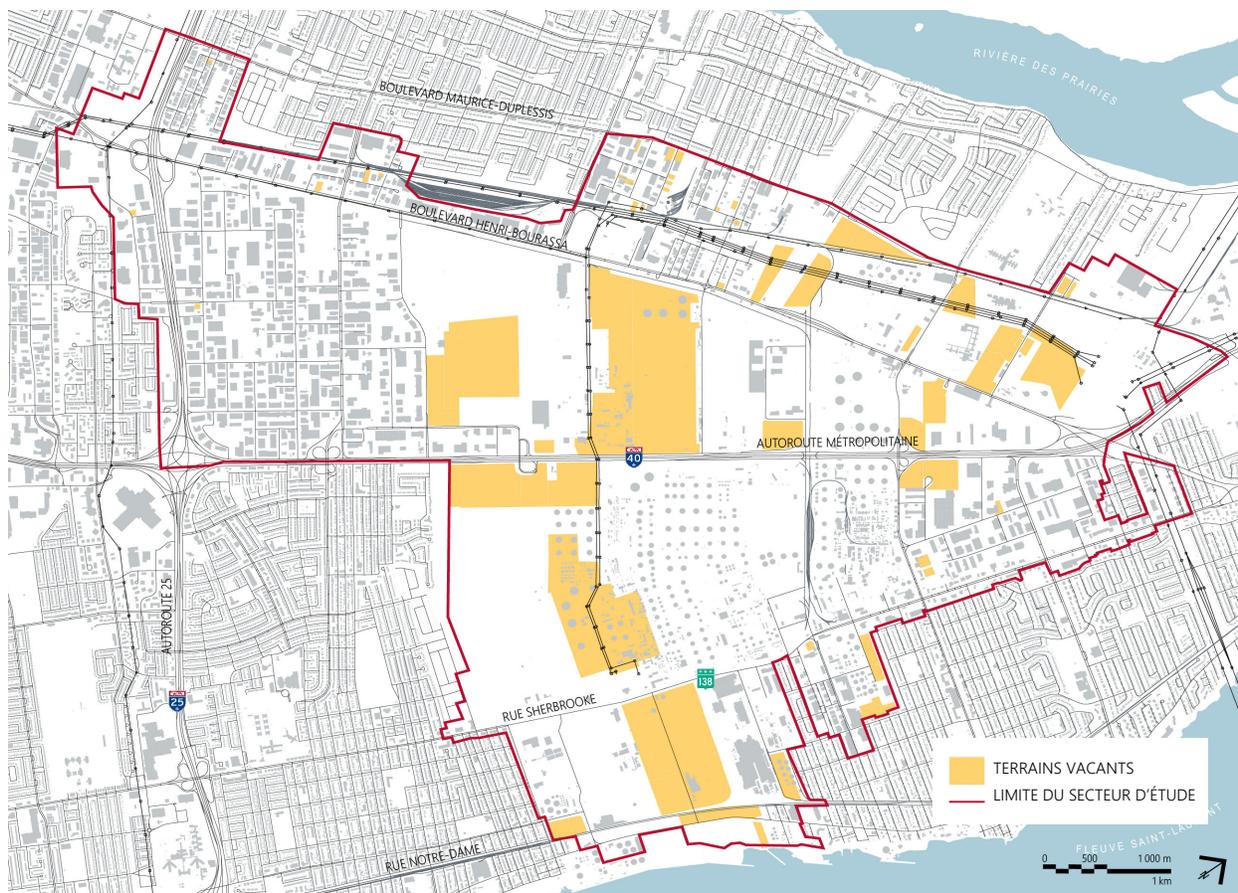


Figure 3 – Terrains vacants du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source: Ville de Montréal, 2019

Évolution du territoire

Présentant plusieurs avantages liés à sa condition géographique à proximité du port, la zone Est de la ville de Montréal s'est rapidement vue, au début du siècle, attribuer une vocation industrielle. Mouvement encouragé par les pouvoirs publics, le territoire accueillera graduellement diverses activités de pétrochimie.

Dans un contexte global de dévitalisation économique, plusieurs raffineries fermeront leurs portes entre 1983 et 1985. L'annonce de la fermeture de la raffinerie Shell en 2009 a eu des répercussions importantes sur la dynamique économique de l'Est de Montréal.

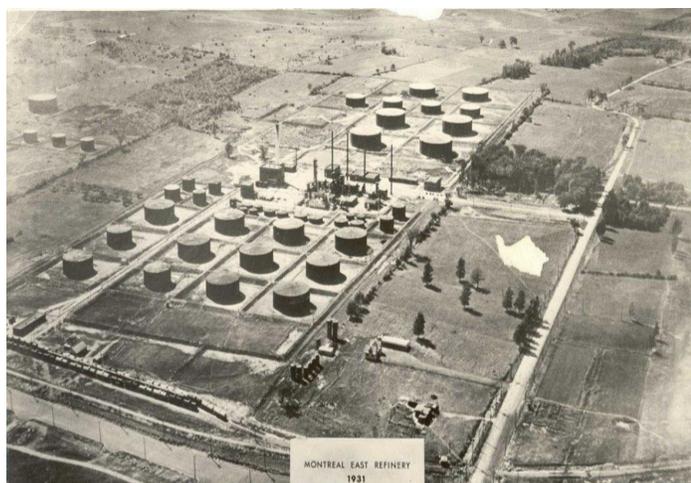


Figure 4 – Raffineries sur le territoire de Montréal-Est, 1931

Source : Association industrielle de l'Est de Montréal

En 1969, le territoire est caractérisé par un ensemble important d'installations dédiées à l'industrie pétrochimique concentré au sud du territoire et par un développement encore très limité au nord de l'autoroute 40, y compris à l'extérieur du territoire du SIPI.



En 2017, le territoire est caractérisé par le déploiement d'activités urbaines à son pourtour, par le démantèlement des ensembles industriels liés à la pétrochimie et par la consolidation des secteurs industriels en bordure de l'A-25 et l'A-40. On observe également l'aménagement du Golf métropolitain d'Anjou au cœur du SIPI.



Utilisation du sol

La figure 5 présente l'utilisation du sol du territoire du SIPI et de ses abords. On constate que le SIPI adopte une vocation essentiellement industrielle. On note toutefois la présence de quelques terrains commerciaux et d'utilité publique. Peu d'équipements collectifs se retrouvent sur le territoire à l'étude et se localisent davantage près des secteurs résidentiels.

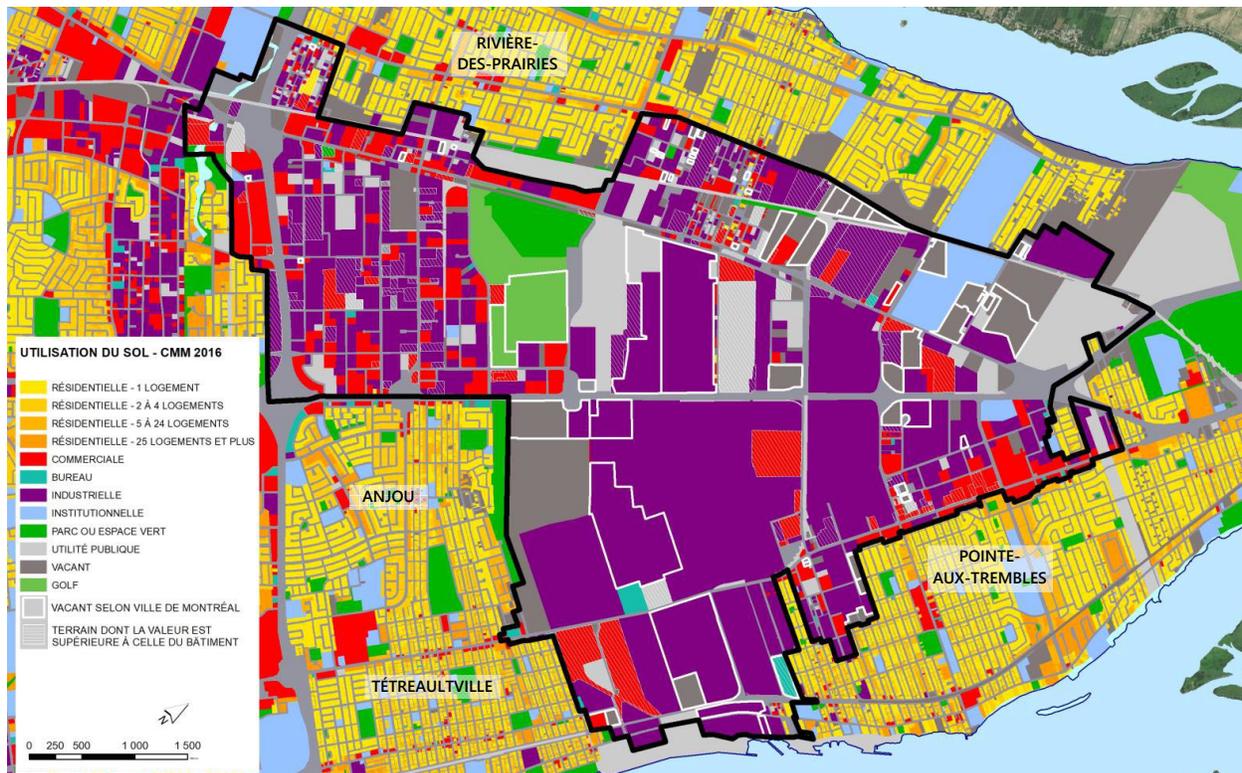


Figure 5 – Utilisation du territoire du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source : Communauté métropolitaine de Montréal, 2016

Les milieux de vie sont scindés en grandes entités localisées en périphérie du secteur à l'étude, état de fait limitant la synergie des activités urbaines. Globalement structuré en fonction de la grande industrie, l'Est est marqué par la présence dominante d'activités polluantes, ainsi que d'emprises routières et de structures surdimensionnées, affectant la convivialité du milieu et la qualité de vie des gens qui l'habitent et le côtoient.

Voies de transport

L'examen du territoire de l'Est de Montréal révèle une trame urbaine discontinue et déstructurée. Le boulevard St-Jean-Baptiste fut le premier axe reliant la rive nord et le sud de l'île dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, là où les premières trames résidentielles se sont développées. Encore à ce jour, il est le seul à relier le Boulevard Gouin Est à la rue Notre-Dame Est.

Au fil des ans, les vastes implantations industrielles sur de grandes parcelles remembrées ont limité l'expansion de la trame urbaine et affecté la continuité des liens Nord-Sud, et par conséquent, le développement économique et l'attractivité du territoire.

Quoiqu'insuffisante, le secteur profite d'une desserte routière importante d'est en ouest assurée par de grands axes, notamment par :

- Le boulevard Maurice-Duplessis ;
- Le boulevard Henri-Bourassa Est ;
- L'autoroute Métropolitaine (A-40) ;
- La rue Sherbrooke (138) ;
- Rue Notre-Dame Est.

Les autoroutes A-40 et A-25 créent cependant d'imposantes barrières physiques et psychologiques, autant d'importantes contraintes à la mise en relation des quartiers aussi bien qu'à l'expansion du réseau de déplacements actifs. La figure 6 illustre les différentes voies de transport sur le territoire du SIPI.

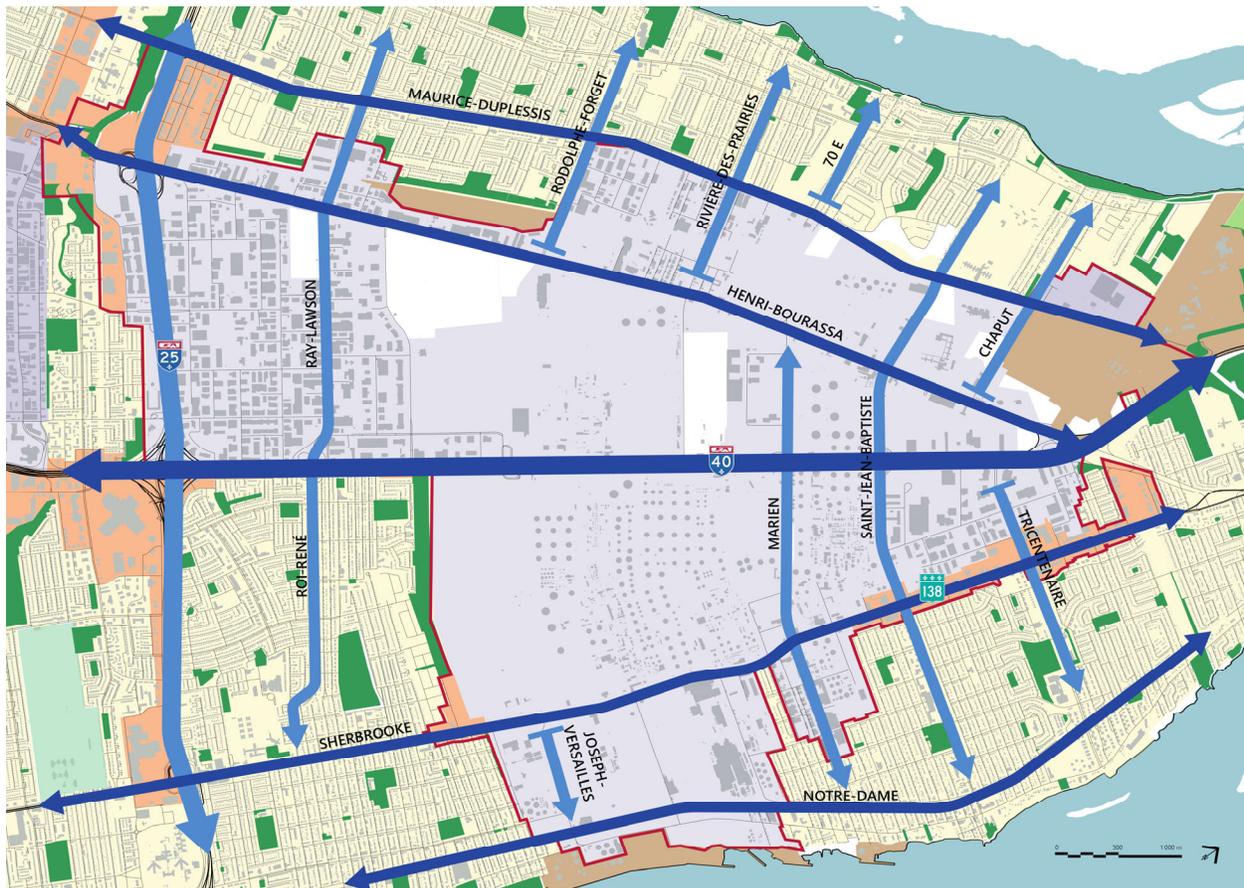


Figure 6 – Les voies de transport du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source de la photo satellite: Google Earth, 2018

Voies de transport

- ➡ Axe majeur
- ➡ Axe secondaire
- ➡ Direction est-ouest
- ➡ Direction nord-sud

Portrait de la population de l'Est

Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Est-de-l'Île-de-Montréal présente comme suit le portrait de la population de l'Est (Territoire du CIUSSS précisé en figure 7) :



535 600 habitants, soit **26 %** de la population montréalaise



14,5 % des résidents âgés de 25 à 64 ans n'ont pas de diplôme d'études secondaires



36 % des familles sont monoparentales



Près de **90 000** personnes âgées de 65 ans et plus



27 % de l'ensemble des naissances sur l'île de Montréal



31 % de la population est immigrante



Revenu moyen de la population de 15 ans et plus : **30 894\$**

Source : CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, 2019

Indice de défavorisation

Le tissu industriel lourd du SIPI a eu comme effet de dévaloriser l'image des milieux de vie environnants. La proximité des zones résidentielles et des espaces industriels occasionne des nuisances importantes affectant les conditions de vie et l'attractivité du territoire. Une vaste proportion du territoire du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, connaît une situation de défavorisation des individus plus importante que la moyenne montréalaise.

De façon générale, il s'agit de ménages présentant un niveau important de défavorisation matérielle, sociale et environnementale, en partie moins qualifiés à l'occupation d'emplois spécialisés. La figure 7 présente la répartition géographique des secteurs de défavorisation du territoire de l'Est de Montréal.

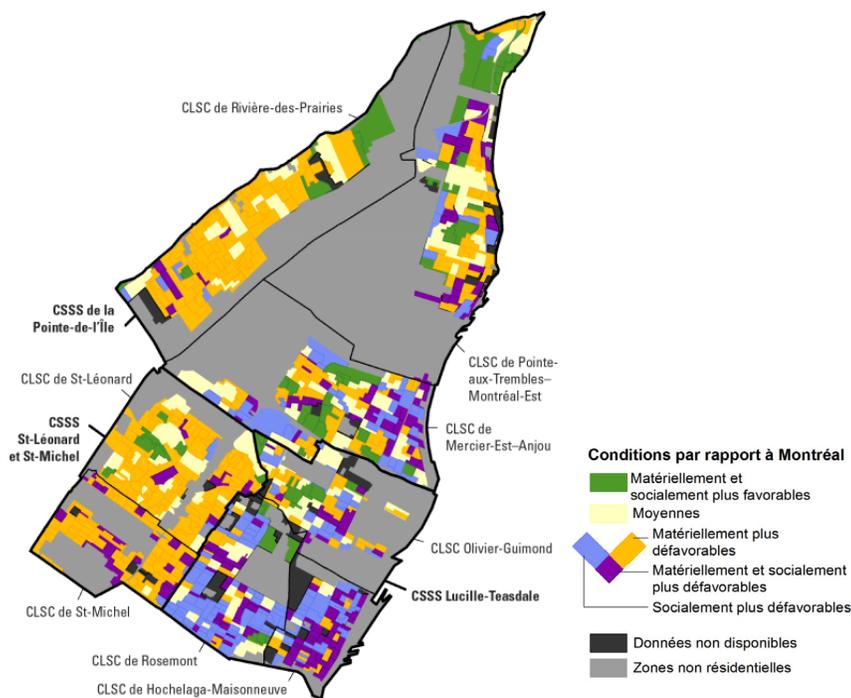


Figure 7 – Indice de défavorisation du territoire du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal en 2011

Source : dsp.santemontreal.qc.ca, 2016

Espaces naturels

Malgré l'importance des implantations industrielles, on compte sur le territoire de l'Est de Montréal un nombre significatif d'espaces naturels, tel que des friches naturelles, des boisés, des cours d'eau et des milieux humides ainsi que des parcs, golfs et réserves naturelles. Bien que ceux-ci soient fragmentés, ces espaces présentent un potentiel de consolidation et de connectivité important, nécessaire à la création d'un écosystème faunique et floristique sain. La figure 8 illustre les différents milieux naturels présents sur le territoire de l'Est de Montréal.

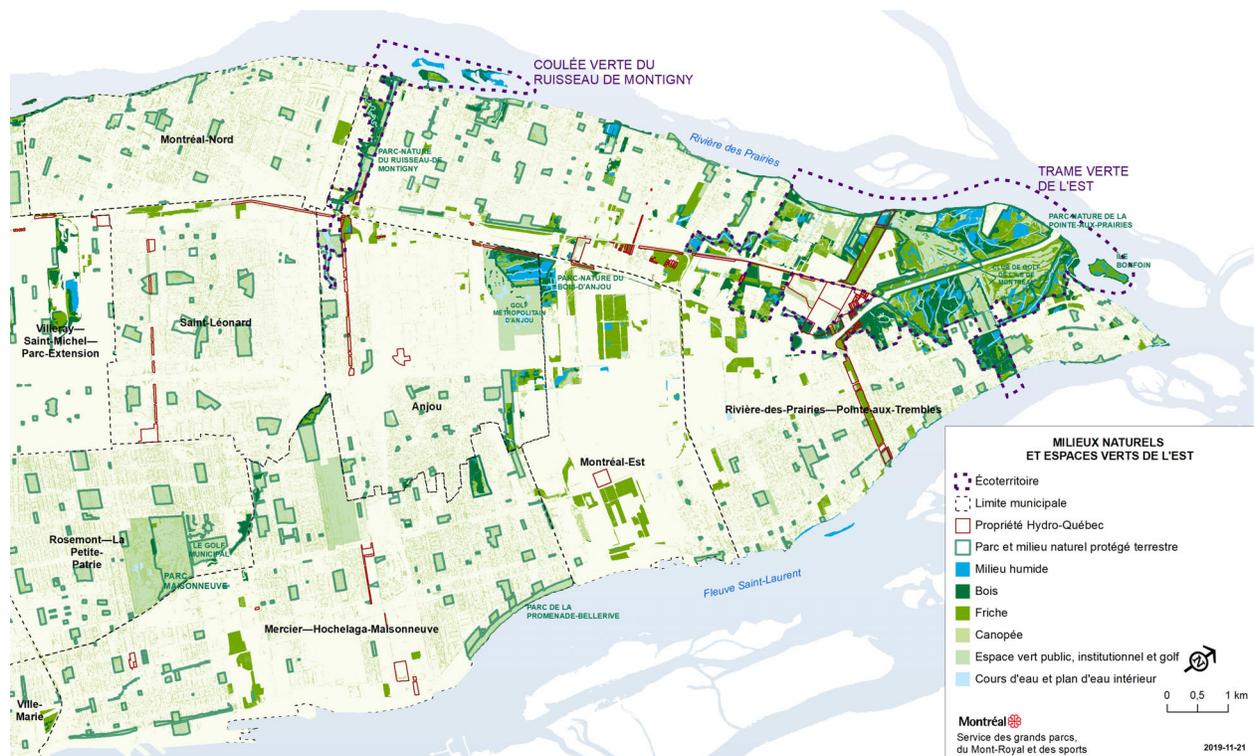


Figure 8 – Carte des milieux naturels et espaces verts de l'Est

Source : CRE-Montréal

Trois espaces verts de grande envergure sont présents sur ou à proximité du territoire à l'étude. Réservoirs de biodiversité importants, ils composent avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies les plus importants points d'ancrage au déploiement éventuel d'une trame naturalisée. Il s'agit de :

- La Coulée verte du ruisseau de Montigny. Située en bordure de la rivière des Prairies, à l'extrême ouest de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, elle figure parmi les 17 grands parcs de Montréal, les 10 écoterritoires de l'agglomération de Montréal et les bois d'intérêt écologique de la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle couvre près de 30 hectares et se compose essentiellement d'aires naturelles protégées et d'espaces d'interprétation.
- La Trame verte de l'est. Localisée à l'extrême est du territoire et principalement composé du Parc de la Coulée-Grou, du golf de l'île de Montréal et du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, cet écoterritoire renferme une grande diversité de milieux naturels aux caractéristiques écologiques d'intérêt.
- Le Parc-nature du Bois-d'Anjou. Situé à la limite est de l'arrondissement Anjou, cet espace boisé couvre près de 40 hectares. Toutefois, celui-ci n'est actuellement pas aménagé et pas accessible au public.

Les projets en voie de planification sur le territoire

Plusieurs projets en voie de planification sur le territoire du SIPI pourraient marquer de façon importante le secteur. La figure 9 montre de manière schématique l'emplacement de ces différents projets.



Figure 9 – Les projets en voie de planification du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source de la photo satellite: Google Earth, 2018

Les projets en voie de planification sont les suivants :

- Centres de gestion des matières résiduelles. Le centre de compostage de RDP-PAT et le centre de biométhanisation de Montréal-Est sont prévus sur le territoire du SIPI.
- Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Prévu pour 2026, le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou contribuera à améliorer la mobilité des résidents, des travailleurs et des visiteurs du secteur et, par conséquent, le développement et l'attractivité du territoire. Toutefois, le tracé considéré ne franchira pas l'A-25, une barrière majeure à l'accessibilité du SIPI.
- Système de transport structurant. Bien que l'endroit reste à déterminer, l'implantation d'un système de transport structurant est envisagée dans l'axe de la rue Notre-Dame afin de faciliter les déplacements entre le territoire de l'est et le réseau existant.
- Milieu naturel protégé ou en voie de protection. Plusieurs espaces naturels présents sur le site à l'étude, tels que les écoterritoires de La coulée verte du Ruisseau de Montigny et de la Trame verte de l'est, sont identifiés parmi les milieux naturels protégés ou en voie de l'être.
- Lien artériel. La création d'un lien nord-sud dans l'axe de la rue Joseph-Versailles est envisagée sur le territoire du SIPI afin de contribuer au renforcement des activités de transport des marchandises et de logistique, d'améliorer les conditions de déplacement et de consolider les activités industrielles.
- Projet de grands parcs. La Ville de Montréal étudie la possibilité d'implanter un corridor vert structurant pour relier ses parcs, espaces verts écoterritoires dans le secteur de l'Est. Ce corridor vert serait, à terme, relié à un réseau à l'échelle de l'agglomération. Il contribuerait également à la biodiversité et favoriserait l'accès quotidien à la nature pour tous.

Ce qu'il faut en retenir

De ce qui précède, il faut surtout retenir que...

- Le bassin de population et de main-d'œuvre du vaste territoire de l'Est de Montréal, conjugué à sa capacité d'accueil de nouvelles entreprises, à son activité portuaire, à ses berges et à sa proximité du centre-ville, constituent des avantages indéniables.
- Le territoire à l'est de l'autoroute A-25, fortement marqué par l'ampleur du pôle industriel, est globalement déstructuré. Ses quartiers résidentiels, scindés par les activités industrielles, sont isolés les uns des autres et accueillent une population largement défavorisée.
- Le territoire du SIPI profite de la présence de plusieurs espaces naturels d'importance. Réservoirs de biodiversité importants, ils composent avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies les plus importants points d'ancrage au déploiement éventuel d'une trame naturalisée.
- L'Est de Montréal est confronté à des défis majeurs en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises, en raison notamment d'une trame viaire insuffisante, d'une congestion chronique et d'une insuffisance d'infrastructures de transport collectif.
- Les espaces industriels de l'Est, largement vacants ou voués au redéveloppement ne bénéficient pas tous des infrastructures nécessaires à la pratique d'activités commerciales et industrielles.
- D'importantes contraintes, dont une concentration de terrains contaminés et des conditions d'accessibilité déficientes, font blocage au redéveloppement économique du territoire. Notons finalement que certaines parties du territoire connaissent des enjeux de cohabitation des usages industriels et résidentiels.

REGARD SUR L'ÉCONOMIE

3

3. REGARD SUR L'ÉCONOMIE

Le SIPI compte plus de 45 000 emplois en 2016. Les deux tiers des emplois relèvent de secteurs typiques d'un parc industriel : fabrication, commerce de gros, transport et entreposage et construction. Le dernier tiers se concentre dans les services.

Tableau 1 – Structure de l'emploi selon les types de production du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

TYPE	DÉNOMINATION	NOMBRE D'EMPLOIS		
Production de bien	Agriculture, foresterie, pêche et chasse	0		
	Extraction minière, exploitation en carrière, et extraction de pétrole et de gaz	57		
	Services publics	187	17 778	39 %
	Construction	1 877		
	Fabrication	15 657		
Services à la production	Commerce de gros	7 826		
	Transport et entreposage	3 740		
	Finance et assurances	129		
	Services immobiliers et services de location et de location à bail	530	19 019	42 %
	Services professionnels, scientifiques et techniques	2 265		
	Gestion de sociétés et d'entreprises	406		
	Services administratifs, de soutien, de gestion des déchets et d'assainissement	4 123		
Services à la consommation	Commerce de détail	3 120		
	Industrie de l'information et industrie culturelle	832		
	Arts, spectacles et loisirs	308	6 434	14 %
	Services d'hébergement et de restauration	812		
	Autres services (sauf les administrations publiques)	1 362		
Services gouvernementaux	Services d'enseignement	98		
	Soins de santé et assistance sociale	1 141	2 132	5 %
	Administrations publiques	893		
TOTAL		45 363	45 363	100 %

Source : Ville de Montréal (Statistique Canada, 2016)

Répartition géographique des emplois en fabrication

Les données d'emplois sur l'emplacement du lieu de travail (15 000 emplois au total) sont ici présentées selon quatre secteurs géographiques distincts (figure 10). On observe que la moitié des emplois en fabrication offerts dans Montréal-Est et dans Rivière-des-Prairies Sud se spécialisent en produits du pétrole et du charbon, produits chimiques, produits en plastique et en caoutchouc, les trois autres secteurs offrant un portrait plus diversifié.

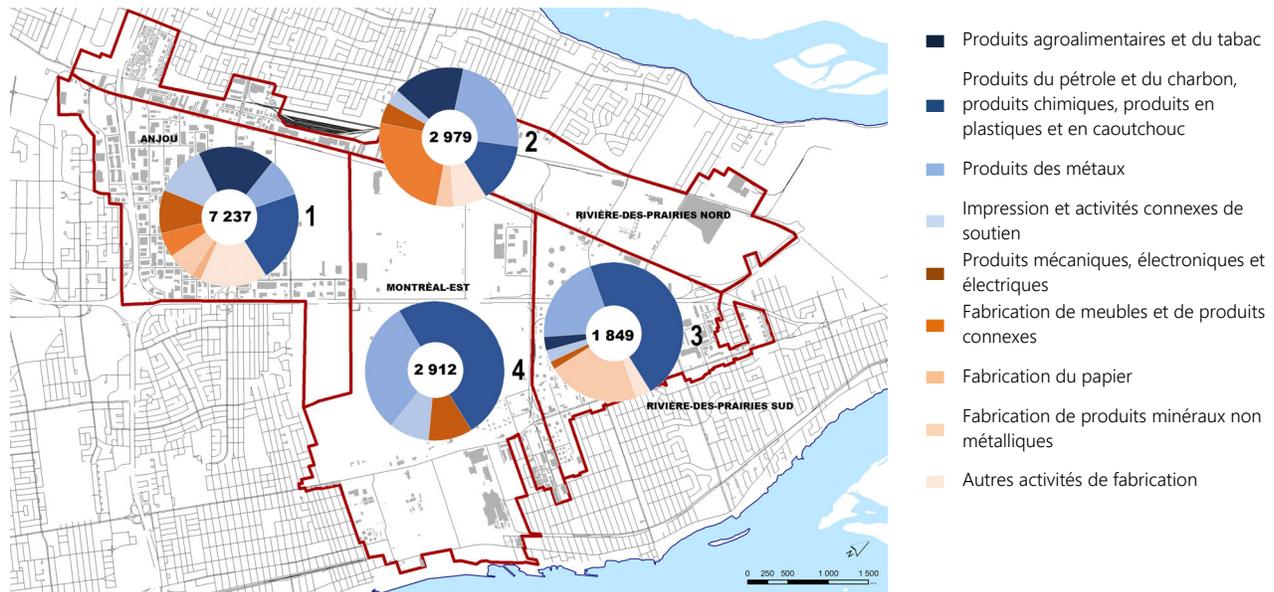


Figure 10 – Répartition géographique des emplois en fabrication du Secteur industriel Pointe-de-l'île (SIPI)

Source de la photo satellite: Google Earth, 2018

Tendances de développement industriel à Montréal

Dans l'ensemble, on constate un déclin assez marqué de l'emploi manufacturier dans la RMR de Montréal alors même que l'emploi total y progresse (figure 11, période 1981-2011). En y regardant de plus près (figure 12, période 1987-2015), on constate que l'emploi manufacturier québécois et métropolitain subit de longs cycles de croissance / décroissance dans la période 1987-2015. Au tournant des années 2000, l'emploi manufacturier entreprend un déclin pour se stabiliser à compter de 2010. Ce déclin, s'il affecte tout le Québec, est plus manifeste dans la RMR de Montréal.

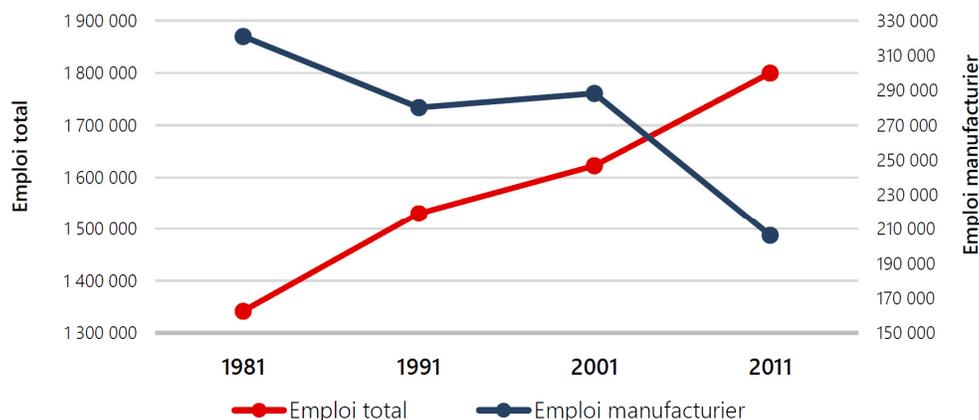


Figure 11 – Évolution de l'emploi total et de l'emploi manufacturier, RMR de Montréal, 1981-2011 (En milliers)

Sources : Statistique Canada, recensement de la population 1981, 1991, 2001 et Enquête nationale auprès des ménages 2011, traitement personnalisé selon le lieu de travail.

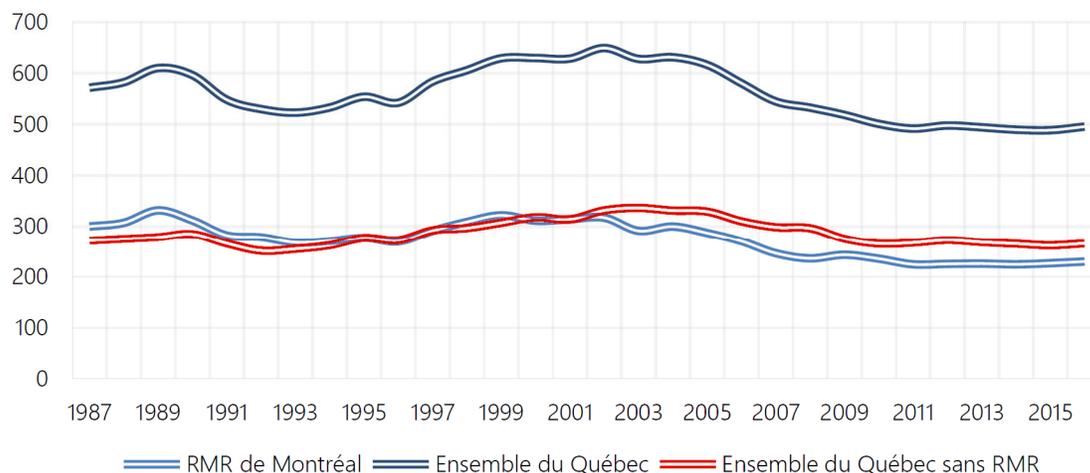


Figure 12 – Évolution de l'emploi manufacturier au Québec, 1987-2015 (1987 = 100)

Source : Conference Board du Canada

On constate aussi que l'emploi manufacturier connaît une déconcentration dans la période 1981-2011, puisque l'agglomération de Montréal perd alors la moitié de ses emplois de ce type alors que le reste de la RMR de Montréal enregistre une croissance de 25%. Au total, le poids de l'emploi manufacturier de l'agglomération de Montréal dans la RMR est passé de 79% à 59% dans cette période (figure 13).

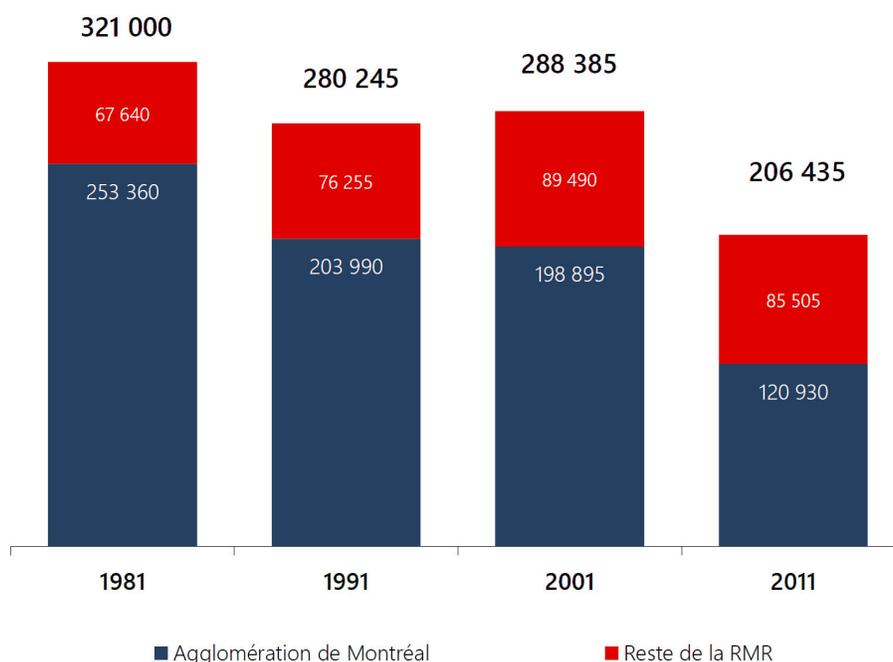


Figure 13 – Évolution du nombre d'emplois manufacturiers, agglomération de Montréal et reste de la RMR, 1981-2011

Sources : Statistique Canada, recensement de la population 1981, 1991, 2001 et Enquête nationale auprès des ménages 2011, traitement personnalisé selon le lieu de travail.

En fait, toujours de 1981 à 2011, l'emploi manufacturier stagne ou décline sur l'île de Montréal, alors qu'il est en croissance à Laval, à Longueuil et en couronnes. Dans cette période, l'Est perd environ la moitié de ses emplois manufacturiers (figure 14).

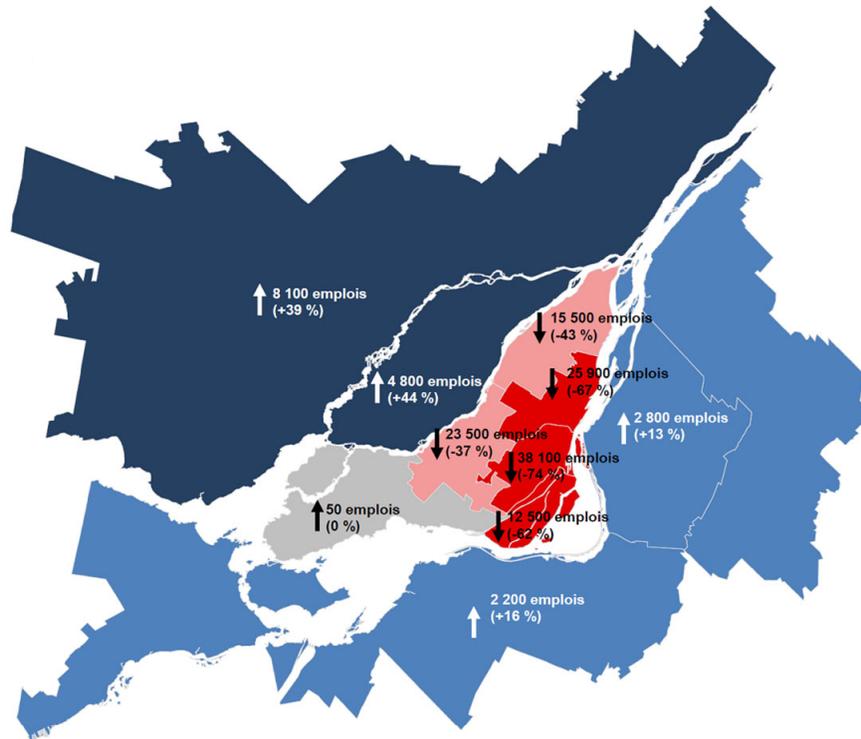


Figure 14 – Croissance de l'emploi dans les secteurs manufacturiers et des services, RMR de Montréal, agglomération de Montréal et reste de la RMR, 1981-2011

Source : Ville de Montréal

Enfin, la figure 15 démontre bien que, dans cette même période de 30 ans, le déclin de l'offre d'emplois du secteur manufacturier dans la RMR (près de 115 000 emplois en moins) s'effectue au profit d'une croissance des emplois dans les services.

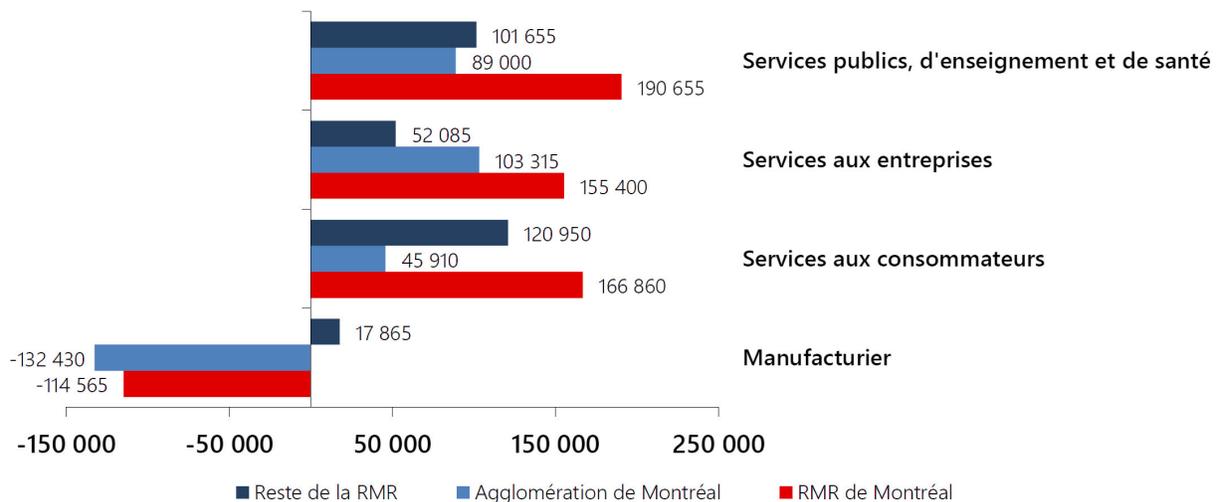


Figure 15 – Variation de l'emploi en fabrication dans 10 secteurs de la RMR 1981-2011

Source : Ville de Montréal

Cela dit, la décroissance de l'emploi manufacturier en Amérique du Nord est un phénomène qui accompagne le vaste mouvement de mondialisation de l'économie depuis une trentaine d'années, alors que les activités de fabrication ont globalement tendance à se déplacer vers les pays où les coûts de production, notamment de main-d'œuvre, sont d'emblée avantageux pour les entreprises.

Malgré tout, le secteur de la fabrication continue d'être un générateur de richesse de l'économie québécoise. L'émergence des nouvelles technologies ouvre la voie à la fabrication des produits novateurs et à plus forte valeur ajoutée. Montréal se doit de miser sur les avancées technologiques en cours pour propulser son secteur manufacturier et repositionner son économie dans divers créneaux d'avenir en vue de maintenir des emplois de qualité sur son territoire, ce à quoi est susceptible de contribuer le pôle de développement de l'Est.

Consolidation du tissu industriel existant

L'industrie de la chimie, de la pétrochimie, du raffinage et du gaz est une composante importante de l'économie québécoise. Celle-ci comptait près de 43 000 emplois au Québec en 2011, dont plus de 20 000 dans la RMR de Montréal. Pour l'agglomération de Montréal seulement, l'industrie représentait en 2011 :

- Plus de 10 000 emplois ;
- Un PIB de 2,3G\$;
- 2% de l'activité économique montréalaise ;
- 15 % de l'activité manufacturière de l'île de Montréal.

Ce secteur a toutefois connu une régression de ses principaux indicateurs au cours des dernières années, notamment en raison de la fermeture de la raffinerie Shell.

Une équipe de chercheurs spécialisés en génie industriel et en génie chimique de Polytechnique Montréal¹ a procédé à l'évaluation de dizaines de procédés industriels et de leurs synergies potentielles avec le tissu industriel actuellement en place sur le territoire. En tenant compte du besoin de valoriser les matières résiduelles de diverses sources (résidentielles, industrielles, biomédicales) et des technologies actuellement disponibles dans le monde, l'étude s'inscrivait dans la volonté de faire de l'Est un territoire clé en écologie industrielle, où la consommation des ressources et l'impact des activités industrielles sur l'environnement sont réduits au minimum.

L'un des principes fondamentaux de l'écologie industrielle est la formation de symbioses industrielles, qui se composent, selon Polytechnique Montréal, « d'échanges entre organisations d'une région donnée ou d'un parc industriel, de sous-produits pouvant prendre la forme de résidus de production solides, d'eaux usées ou de flux énergétiques, dans le but d'allonger le cycle de vie des ressources en général ». Les chercheurs ont documenté les grandes industries en place, incluant celles de la chaîne du polyester et de la chaîne du cuivre, afin de repérer des technologies pouvant s'inscrire dans cette logique. Ils en concluent que les perspectives industrielles renfermant le plus grand potentiel de développement économique composent une chaîne de valeur dans le domaine des biocarburants comprenant une usine de gazéification, une usine de méthanol, une usine de biodiésel et une centrale de cogénération.

¹ CARRIER et al., *Étude des perspectives de développement stratégique du tissu industriel de l'Est de Montréal, rapport de recherche de Polytechnique Montréal, octobre 2013, 51 pages et annexes.*

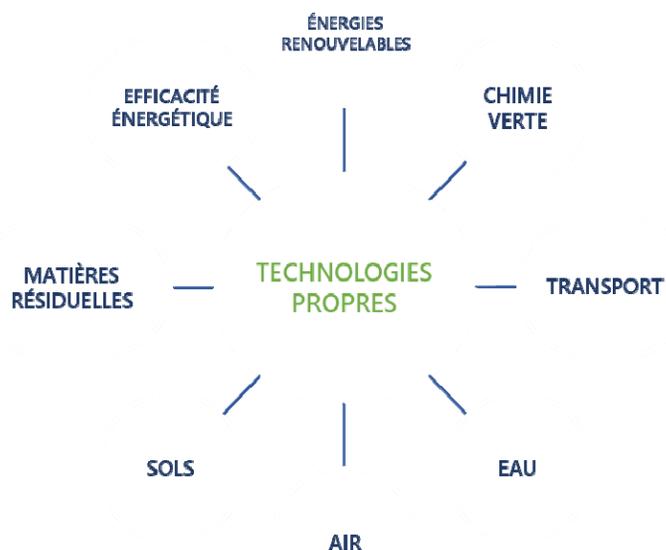
Technologies propres

Les technologies propres, également désignées éco-activités, éco-innovations, éco-technologies ou écotechs, s'inscrivent dans la perspective du développement durable, car elles englobent de nouveaux produits, services, technologies et processus qui permettent de :

- réduire considérablement l'impact négatif sur l'environnement (écologiquement efficace) ;
- offrir à son utilisateur des performances supérieures à moindre coût (économiquement avantageux) ;
- contribuer à une meilleure qualité de vie en optimisant l'utilisation des ressources (socialement responsable).

L'écosystème des technologies propres au Québec repose essentiellement sur huit catégories incontournables de l'économie verte : efficacité énergétique, énergies renouvelables, chimie verte, matières résiduelles, transport, sols, air et eau.

Ces huit catégories ont été analysées par la firme Deloitte Samson Bélair et Touche² tant au plan des tendances de marché à l'international que pour les atouts dont dispose le Québec. L'étude révèle que deux catégories (l'efficacité énergétique et les matières résiduelles) et deux sous-catégories (la biomasse et hydroélectricité) se positionnent déjà favorablement en 2012 à l'échelle internationale. D'autres catégories et sous-catégories disposent aussi d'atouts significatifs dans leurs créneaux respectifs, à savoir le traitement de l'eau, le transport, la réhabilitation des sols, la chimie verte ainsi que l'éolien et le solaire.



² Écotech Québec, *Les technologies propres au Québec : Étude et étalonnage, Sommaire, résumé d'une étude réalisée par la firme Deloitte Samson Bélair & Touche en 2011 pour le compte d'Écotech Québec, mars 2012, 22 pages.*

LE POSITIONNEMENT DES TECHNOLOGIES PROPRES AU QUÉBEC : QUATRE PRINCIPAUX DOMAINES D'OPPORTUNITÉ

La biomasse : un choix intéressant pour le Québec qui bénéficie d'importantes ressources forestières

Grâce à la présence d'importantes ressources forestières, le Québec peut espérer compter sur cette occasion et tirer profit des débouchés qu'offre la biomasse. L'utilisation de la biomasse pour produire de l'énergie est largement répandue en Europe. Au Québec, le gouvernement (qui souhaite repositionner l'industrie forestière) encourage des initiatives de déplacements de l'emploi d'énergies fossiles, comme le mazout vers la biomasse, considérée comme une énergie renouvelable. L'avance des joueurs québécois dans les biocarburants de 1^{re} et de 2^e génération et dans la valorisation ainsi que les travaux de recherche visant l'optimisation des processus de transformation, entre autres, des algues, devrait également permettre au Québec de tirer son épingle du jeu dans le segment de la biomasse.

L'efficacité énergétique, l'un des défis des secteurs industriels

« La consommation énergétique mondiale devrait progresser de 39 % d'ici à 2030, tirée par les économies émergentes. Les énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon) couvriront toujours à cette date plus de 8 % des besoins de la planète ». Afin de contrer la croissance des émissions de gaz à effet de serre, les pays, dont ceux émergents qui sont des vecteurs principaux de la croissance de la demande mondiale en énergie, devront se tourner vers l'efficacité énergétique. Cela devrait engendrer une forte croissance de la demande de technologies d'optimisation des procédés industriels. Le Québec est bien positionné pour accompagner ces économies dans l'optimisation de leur processus industriel.

La gestion des matières résiduelles est bien déployée au Québec

«[...] quelque 13 millions de tonnes de matières résiduelles [sont] produites chaque année au Québec. [Elles] recèlent un potentiel indéniable à exploiter tant pour la fabrication de biens que pour la production d'énergie ». Segment à fort potentiel, le marché, en Amérique du Nord était de l'ordre de 70 milliards US\$ des matières résiduelles pour la seule année de 2010. Se positionnant avantageusement par rapport à la concurrence mondiale dans les niches de la valorisation, du recyclage de produits particuliers, le tri du futur, la gestion et collecte et la valorisation des matières organiques, le Québec dispose d'un savoir-faire bien déployé.

L'hydroélectricité confère un avantage concurrentiel pour le Québec

L'hydroélectricité, cette énergie propre et renouvelable, positionne favorablement le Québec sur le marché mondial. Le Québec est l'une des régions les plus riches en termes de ressources hydrauliques. Avec ses projets d'envergure et le potentiel que recèle son territoire, il peut se targuer d'être un chef de file dans la production de cette énergie. Avec l'émergence de nombreux projets de recherche et développement portant sur des systèmes de production d'électricité et le déploiement des technologies pour petites centrales hydroélectriques (mini et microcentrales) ou encore dans les hydrolennes, le Québec est en position de faire des percées spectaculaires dans les technologies hydroélectriques.

Les 10 meilleures pratiques pour créer un écosystème d'innovation basé sur les technologies propres*

- Obtenir un engagement ferme des différents paliers de gouvernement.
- Mobiliser un pôle d'innovation qui rassemble les acteurs clés (PME, industriels, incubateurs, unités municipales, investisseurs, recherche, universités).
- Mettre en place une entité gestionnaire publique-privée dont la structure organisationnelle simple permet une gouvernance décentralisée et un fonctionnement qui rassemble les parties prenantes.
- Se doter d'une vision, une raison d'être, à long terme pour le territoire.
- Communiquer et se doter d'une image de marque d'impact pour attirer les entreprises et les investisseurs, et s'assurer que le réseau soit connecté vers l'extérieur.
- Identifier un plan d'action progressiste, aussi bien sur le plan structurel que technique, incluant le développement de projets structurants impliquant les technologies propres.
- Créer des opportunités en accélérant l'adoption de technologies propres dans les infrastructures publiques et les développements privés.
- Engager les citoyens pour qu'ils se sentent vraiment impliqués afin que la transition soit inclusive et juste.
- Attirer des investisseurs disposés à immobiliser, à long terme, d'importantes ressources pour financer les étapes de la démonstration et les premières étapes de la commercialisation des entreprises en technologies propres.
- Innover avec les décideurs législatifs afin de créer les conditions propices à l'expérimentation et l'adoption des technologies propres.

*Selon le rapport produit en 2019 par Ecotech Québec : « Conditions à mettre en place pour favoriser l'expérimentation des technologies propres dans l'Est de Montréal ».

Sources : Ecotech Québec, 2012 et 2019

Transport des marchandises et logistique

Grande consommatrice d'espace urbain, l'industrie des transports de marchandises et de la logistique est un secteur qui dessert la plupart des autres secteurs de l'économie, que ce soit pour le transport des ressources naturelles et autres ressources utiles à la production, pour la livraison des produits manufacturés, pour la distribution et le commerce de gros et de détail, incluant le commerce en ligne et la livraison finale aux consommateurs.

Depuis le milieu des années soixante-dix, le commerce international a crû quatre fois plus rapidement que le PIB mondial. Cette tendance fondamentale de l'économie mondiale a été rendue possible grâce aux accords multilatéraux et bilatéraux de libéralisation des échanges commerciaux et de circulation des capitaux, ainsi que par une performance accrue des modes et technologies de transports de longue distance.

Par ailleurs, au Québec, selon le Centre facilitant la recherche et l'innovation dans les organisations (CEFRIO), on consomme proportionnellement moins en ligne que dans d'autres sociétés développées, dont les États-Unis. La tendance est cependant à la hausse et on prévoit que l'armature commerciale québécoise vivra les conséquences observées ailleurs. Il y a là une invitation faite à l'économie du Québec de se doter des infrastructures de transport des marchandises et de logistique capables de permettre aux entreprises misant sur le commerce en ligne de réaliser leur plein potentiel.

À la lumière des infrastructures en place et du contexte de la logistique et du transport sur le territoire industriel de la Pointe-de-l'Île, les caractéristiques propres au secteur qui sont les plus pertinentes pour les investisseurs dans un contexte de développement de la filière sont :

- La proximité du Port de Montréal ;
- La proximité d'un bassin de main-d'œuvre ;
- L'accessibilité à des terrains industriels ;
- L'intermodalité complète (combinaison du transport maritime, ferroviaire et routier).

La fluidité est un aspect primordial à considérer dans le développement de la filière du transport de marchandises et logistique. Compte tenu de la demande en espace qui devra être accueillie dans l'Est de Montréal, les futurs investisseurs et utilisateurs du SIPI devront bénéficier d'un accès rapide au réseau routier supérieur. Outre la décontamination, les terrains doivent être connectés aux infrastructures municipales. Des investissements dans le transport collectif et actif pour le secteur seront nécessaires, et leur planification devra se faire en considérant les besoins liés au transport de marchandises.

L'agriculture urbaine

L'agriculture urbaine commerciale est prête à passer en deuxième vitesse. À Montréal, de dynamiques centres de recherche et instances de concertation intersectorielle (AU/LAB, CRETAU, Cultiver Montréal, universités, etc.) stimulent l'innovation en agriculture urbaine et font rayonner les initiatives prometteuses. La Ville de Montréal se positionne elle aussi en alliée, comme en fait foi son intention d'« intégrer l'agriculture urbaine et les saines habitudes de vie à l'ADN des quartiers » (Montréal durable 2016-2020).

Ce qu'il faut en retenir

De ce qui précède, il faut surtout retenir que

- Le secteur industriel Pointe-de-l'Île concentre 45 000 emplois dont près de 15 000 emplois dans les activités de fabrication en 2016, les plus importantes étant les secteurs des produits du pétrole et du charbon, des produits chimiques et des produits en plastique et en caoutchouc (28%), les secteurs de la première transformation des métaux et de la fabrication des produits métalliques (18%) et des produits agroalimentaires et du tabac (12%).
- Comme pour plusieurs métropoles du Canada, l'évolution de l'emploi manufacturier à Montréal connaît une tendance baissière depuis plusieurs années, tendance contrebalancée par des gains importants dans le secteur des services.
- La perte d'emplois manufacturiers est relativement élevée dans l'agglomération de Montréal par rapport à celle de l'ensemble de la RMR.
- Le secteur de la fabrication continue d'être un générateur de richesse de l'économie québécoise. La part du PIB manufacturier de l'agglomération de Montréal dans la production industrielle du Québec demeure au-dessus de 30%.
- L'industrie de la chimie, de la pétrochimie, du raffinage et du gaz est une composante importante de l'économie québécoise avec près de 43 000 emplois au Québec en 2011, dont plus de 20 000 dans la RMR de Montréal. Pour l'agglomération de Montréal seulement, l'industrie représentait en 2011 (soit après la fermeture de la raffinerie Shell): Plus de 10 000 emplois, un PIB de 2,3G\$, 2% de l'activité économique montréalaise, 15 % de l'activité manufacturière de l'île de Montréal.
- Au terme d'une étude des perspectives industrielles offrant le plus grand potentiel de développement économique dans un esprit d'économie circulaire, étude réalisée par Polytechnique Montréal en 2014, les entreprises privées, associations sectorielles, organismes de développement économique et centres de recherche des secteurs de la chimie, de la pétrochimie, de la plasturgie, du raffinage et du gaz conviennent (2015) de l'intérêt envers les projets potentiels suivants: usine de gazéification, usine de méthanol, usine de biodiésel, centrale de cogénération.
- Les technologies propres, dont le développement sur le territoire d'étude est envisagé par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, s'inscrivent dans la perspective du développement durable, car elles englobent de nouveaux produits, services, technologies et processus qui permettent de : réduire considérablement l'impact négatif sur l'environnement (écologiquement efficace), offrir à son utilisateur des performances supérieures à moindre coût (économiquement avantageux), contribuer à une meilleure qualité de vie en optimisant l'utilisation des ressources (socialement responsable).
- Selon Écotech Québec, le Québec se positionne favorablement dans les segments de l'efficacité énergétique, des matières résiduelles, de la biomasse et de l'hydroélectricité. D'autres segments profitent d'atouts significatifs : traitement de l'eau, transport, réhabilitation des sols, chimie verte, éolien, solaire, etc.
- La région métropolitaine de Montréal est une plaque de transport des marchandises importante sur le continent nord-américain, donnant accès à 135 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 kilomètres, soit à moins d'une journée de transport. Certains terrains à vocation industrielle du SIPI pourront contribuer, à certaines conditions, à consolider cette plaque tournante.

VISION DE DÉVELOPPEMENT



4. VISION DE DÉVELOPPEMENT L'HORIZON 2050

La Ville de Montréal entend faire en sorte que le développement à long terme du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île constitue une opportunité de mettre en œuvre un véritable projet de société, centré autour de la qualité de vie. Un projet soutenu par toute la collectivité, favorisant l'expérimentation de nouvelles façons de planifier et de réaliser les projets économiques. Un projet également engagé dans la création de leviers permettant de relever les défis environnementaux actuels et futurs afin de répondre adéquatement et de manière durable aux besoins de la population et des acteurs locaux.

En termes concrets, la Ville entend soutenir la communauté des gens de l'Est pour que le développement économique contribue à la nécessaire transition écologique de l'économie montréalaise. La Ville a pour conviction qu'un tel accomplissement n'est possible qu'en repensant le territoire dans chacune de ses grandes dimensions : développement d'une économie verte, reconstitution des écosystèmes, amélioration des conditions de vie urbaine, inclusion sociale et économique, soutien à l'intégration au marché du travail, décuplement des capacités de transport collectif et actif.

La Ville entend mobiliser les gouvernements et les partenaires en vue d'une première grande phase de travaux pour moderniser et humaniser le cadre urbain aussi bien qu'enrichir le spectre des activités économiques associées au territoire. Ces premiers gestes devront symboliser l'engagement des partenaires du développement autour d'une vision concertée. C'est aussi l'occasion pour la Ville de mettre en marche l'immense potentiel de développement de l'Est.

La vision de développement du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI) se veut l'instrument privilégié des partenaires du développement économique et urbain de l'Est de Montréal pour atteindre trois objectifs, soit soutenir l'essor économique de l'Est, contribuer à améliorer la qualité de vie dans l'Est et transformer l'image de l'Est.

Constatant l'ampleur des défis à relever pour réussir la revitalisation dynamique du SIPI, la Ville de Montréal s'engage à fonder son action sur un vaste consensus de tous les acteurs, sur la mobilisation d'importants investissements publics et privés, et sur le maintien à long terme d'efforts résolus et concertés. D'ailleurs, la vision de développement proposée à l'horizon 2050 s'appuie sur les consensus des partenaires de l'Est établis lors des ateliers du 10 septembre 2019, sur l'état de situation présenté ci-haut, les travaux de plusieurs partenaires ainsi que sur la revue des meilleures pratiques adoptées ailleurs dans le monde (voir références et annexes).

C'est pourquoi la Ville de Montréal entend s'engager à relever les défis suivants :

- Réaliser et maintenir sur le long terme un mariage d'intérêt entre les acteurs économiques, les corps publics et les citoyens, favorisant une profonde requalification du territoire respectueuse des besoins locaux ;
- Poser à court terme des gestes emblématiques traduisant l'engagement des partenaires de la requalification du territoire ainsi que de l'ampleur de la transformation prévue ;
- Améliorer la qualité de vie des résidents et utilisateurs du territoire, transformer le milieu pour le rendre attractif à une population nouvelle tout en préservant l'identité locale ;
- Faire reposer le projet de requalification du SIPI sur un principe d'exemplarité et d'innovation environnementale.

LE THÈME INTÉGRATEUR DE LA VISION : LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'ampleur du territoire du SIPI, l'importance de ses espaces vacants et sa localisation stratégique dans l'ensemble métropolitain offrent une opportunité d'en faire un lieu d'expérimentation apportant une réponse locale au défi mondial de mettre en œuvre un développement économique nettement plus durable à l'horizon 2050. Cette « transition écologique » voulue par la Ville pour la requalification du SIPI constitue un choix stratégique cohérent avec l'échéance dictée par l'Accord de Paris sur le climat, auquel s'est associée l'administration municipale montréalaise.

Pour la Ville de Montréal, 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. C'est transiter vers un nouveau modèle économique et social, sobre en carbone et résilient.

Ce choix de faire du SIPI un territoire d'expérimentation de la nécessaire transition écologique implique de refonder nos modes traditionnels de développement en une stratégie intégrée de développement économique, d'aménagement du territoire et de mise en place d'infrastructures de mobilité.

Cette transition écologique permettra d'optimiser la lutte aux changements climatiques, de supporter la reconquête de la biodiversité, d'encourager l'utilisation sobre des ressources et de réduire les risques sanitaires environnementaux. Elle offre aux citoyens et aux entreprises des leviers pour construire le chemin d'une croissance verte en implantant l'économie circulaire, en économisant l'énergie, en développant la mobilité durable, en partageant les connaissances et en encourageant l'innovation.

Soutenir la réappropriation et la « réhumanisation » du territoire

La démarche de transition écologique ne peut par définition être conduite que par les gens de l'Est de Montréal. Or, l'état de déstructuration affectant certains territoires de l'Est appelle à une certaine appropriation collective du devenir du territoire, tant par l'implication de tous dans les choix d'intervention que, concrètement, par la création de nouveaux milieux de vie au sein même du territoire. Cette « réhumanisation » du territoire doit aussi permettre d'affirmer les traits d'identité de la collectivité et de l'histoire de l'Est, notamment par la mise en valeur de son patrimoine industriel. Elle doit contribuer à réanimer la vie économique en soutenant l'adaptation de la main-d'œuvre aux besoins émergents, tant par le soutien des populations locales que par l'apport d'une masse critique de nouveaux citoyens et travailleurs. Enfin, les nouveaux milieux de vie devraient contribuer à redynamiser la vie urbaine en faisant synergie avec les quartiers existants et en offrant une destination urbaine concentrant des services publics et commerciaux adaptés aux réels besoins des citoyens.



ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

5



5. ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

À l'heure des changements climatiques, la relation entre l'environnement et le développement économique et urbain doit être repensée. L'écologie industrielle, l'économie circulaire, les circuits courts de distribution, les méthodes écologiques de réhabilitation des sols, les bâtiments écoénergétiques, l'intégration de la mobilité durable, les infrastructures vertes et bleues, la gestion écologique des matières résiduelles, la mitigation des nuisances sont autant de solutions qui contribuent à la transition écologique voulue par la Ville. Elles ont aussi le potentiel de contribuer à la création de milieux de vie plus sains, plus sécuritaires et plus agréables, pour les travailleurs qui y évoluent et pour les résidents vivant à proximité.

L'ampleur des défis liés à une telle transition écologique nécessite de changer collectivement nos modes de pensée, de production et de comportements. Sa mise en œuvre suppose un travail pédagogique et un accompagnement des acteurs, une mise en commun des efforts de conception et d'une cohérence d'ensemble des actions. C'est pourquoi la vision de développement économique du territoire à l'horizon 2050 comporte une gamme d'orientations de développement structurantes cherchant à :

- Améliorer la résilience du territoire en lui permettant de bénéficier de services écologiques nettement renforcés ;
- Réduire les inégalités environnementales ;
- Développer une économie circulaire, économe en ressources et s'appuyant sur l'innovation ;
- Favoriser la diffusion et le partage de l'information et de la connaissance et bonifier le savoir-faire collectif ;
- Mobiliser les acteurs à toutes les échelles d'intervention.

Le défi de mobiliser les acteurs de l'Est autour d'une démarche intégrée de transition écologique à long terme appelle une approche innovante et intégrée de la planification et de l'encadrement du développement économique, de l'aménagement du territoire et de l'implantation d'infrastructures de mobilité urbaine. Les orientations suivantes visent à soutenir le déploiement d'une économie verte, et s'appuient sur le développement intégré de quatre grands réseaux structurants : écologique, économique, d'infrastructures et de partenaires.



ORIENTATION 1 – LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

INTÉGRER LES RESSOURCES PAYSAGÈRES ET LES ESPACES VERTS EN UNE TRAME VERTE ET BLEUE

La contribution du territoire à la transition écologique souhaitée implique de mettre en place une trame verte et bleue, soit une vaste stratégie de régénérescence des écosystèmes à l'échelle de tout le territoire et de son environnement naturel, paysager et urbain. Une telle réalisation contribuera à transformer l'image du territoire et constituera un symbole palpable de la contribution voulue du territoire à la transition écologique de l'économie, soutenant ainsi les efforts de relance économique. Elle offrira également un canevas soutenant une mise en valeur du territoire axée sur la maximisation des services écologiques reçus par les citoyens comme par tous les usagers du territoire : lieux de loisir, de contemplation et de récréotourisme, axes de déplacements actifs, espaces tampons au bénéfice des milieux de vie, espaces d'expérimentation en phytoremédiation et autres techniques de renaturation des milieux, etc.

Le SIPI et son environnement sont caractérisés par une multiplicité d'espaces verts de diverses natures (parcs, golfs, friches urbaines, abords des chemins de fer, lignes de transport électrique, trame urbaine paysagée, rives, etc.) permettant de planifier une importante trame verte et bleue (TVB) irradiant l'ensemble du territoire et se connectant au réseau hydrographique aussi bien qu'à la TVB régionale planifiée par la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette trame, à être planifiée dans son détail, offre un excellent potentiel structurant pour la consolidation et la valorisation des milieux de vie de l'Est. Elle constitue également une opportunité d'expansion et de consolidation du réseau de mobilité active pour les déplacements sécuritaires et conviviaux des personnes - résidents et travailleurs - qu'il s'agisse de déplacements au sein des pôles d'emploi, ou entre ceux-ci et les quartiers résidentiels.

Un instrument d'appropriation et de réhumanisation du SIPI

En déployant un vaste réseau écologique au cœur même du SIPI, on y encourage la circulation des cyclistes et des piétons, la découverte du paysage et du patrimoine, bref l'appropriation du lieu par les résidents locaux et les travailleurs aussi bien que par les citoyens du Grand Montréal. Comme on l'a fait jadis pour le Vieux-Port et le canal de Lachine, il y a là une opportunité pour la collectivité de créer à peu de frais une familiarité, voire bonifier l'attachement et le sentiment d'appartenance au milieu, susceptible de soutenir le mouvement de requalification.

QU'EST-CE QU'UNE « TRAME VERTE ET BLEUE » ?

La TVB est un concept qui, dans les pays francophones, date des années 1980-1990, en partie issu des travaux préparatoires au sommet de la Terre de Rio (1992), de l'écologie du paysage et du projet de réseau écologique paneuropéen alors préparé par le Conseil de l'Europe. Les TVB sont devenues depuis des outils d'aménagement, relevant du réseau écologique, concept théorique de l'écologie du paysage. Très en vogue depuis le Sommet de Rio en 1992, le réseau écologique est devenu une réalité juridique en France en 2009, l'un des pays pionniers en la matière. La TVB est ainsi devenue en France une mesure phare qui porte l'ambition de contribuer à enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

La TVB est un outil d'aménagement du territoire qui vise à reconstituer un réseau écologique cohérent pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer. En d'autres termes, il s'agit d'assurer leur survie, et de permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. La TVB est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.



ORIENTATION 2 – LE RÉSEAU ÉCONOMIQUE

CRÉER LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET DE COHABITATION D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RENOUVÉ

La volonté d'associer la requalification du SIPI à un large mouvement de transition écologique implique une transformation majeure du territoire et des activités qu'il supporte inspirée des meilleures pratiques d'aménagement et de développement du 21^e siècle. Cela dit, la gamme élargie des activités déjà présentes sur le territoire, de même que le caractère largement imprévisible des résultats concrets à attendre à long terme d'évolution technologique, conduit à proposer un cadre d'accueil du développement économique ouvrant la porte à une grande diversité d'opportunités de développement économique et urbain, certaines relevant de dynamiques économiques traditionnelles, d'autres de secteurs associés à la nouvelle économie, voire à son avant-garde.

Les ambitions de nature économique liées à la vision comportent :

- L'attraction d'entreprises susceptibles de contribuer à la transition écologique. Le thème intégrateur de l'ensemble des gestes à prévoir pour la relance économique et la requalification du SIPI, la transition écologique, conduit à privilégier des secteurs d'activités à faibles retombées sur leur environnement, voire en mesure de contribuer à l'édification concrète d'un nouveau mode de développement économique, nettement plus respectueux de l'environnement naturel et humain, dans l'Est. Dans cette mesure, la concentration potentielle d'activités d'expérimentation de technologies propres sur le territoire du SIPI peut constituer un outil stratégique de développement économique et de soutien à la transition écologique.
- L'intégration des enjeux liés aux emplois dans la stratégie de développement économique. L'accès au marché du travail, la formation de la main-d'œuvre et autres mesures de développement de l'employabilité, comptent parmi les objectifs auxquels la Ville veut répondre prioritairement, avec ses partenaires, à l'occasion de la requalification du secteur. Toutes les opportunités de valoriser le talent local et de favoriser les retombées pour les résidents du secteur, notamment en lien avec les besoins de compétences des entreprises du territoire, devraient être saisies. Il est à noter que l'administration municipale œuvre déjà avec divers organismes et institutions d'enseignement à évaluer la faisabilité d'implanter des centres de formation sur le territoire.
- Une cohabitation harmonieuse des activités industrielles et secteurs résidentiels. L'ampleur du territoire comporte l'avantage de faciliter un traitement des interfaces industrie-habitat qui limite grandement les éventuelles nuisances, telles le bruit, les poussières et autres polluants. Des zones tampons pourront être aménagées là où les conditions de cohabitation pourraient le nécessiter. Cela dit, la constitution d'une trame verte et bleue à l'échelle de tout le territoire constitue une opportunité de favoriser une meilleure cohabitation des fonctions tout en donnant accès au territoire pour les déplacements actifs et les loisirs.
- L'amélioration de l'accessibilité pour les travailleurs par les transports actif et collectif. La problématique de l'accessibilité au territoire constitue actuellement une des principales contraintes à l'attractivité du territoire pour d'éventuels investisseurs. La vision de développement promue au sein du présent document fait de l'implantation de réseaux de transport collectifs structurants, ainsi que de vastes réseaux de déplacements actifs un incontournable de la démarche de requalification du territoire, notamment au bénéfice des travailleurs.

La Ville de Montréal propose d’user de l’ampleur du territoire pour faire du SIPI un lieu d’accueil du développement économique souhaitable pour le devenir de l’Est de Montréal. Ainsi, selon les sites, le vaste territoire du SIPI serait aménagé pour :

- consolider le dynamisme des parcs d’affaires existants par des activités à faibles nuisances environnementales ;
- concentrer l’éventuel développement des filières liées à la pétrochimie, à la chaîne de valeur du polyester, ainsi qu’aux activités relevant de la chimie verte dans les secteurs éloignés des milieux de vie ;
- assurer la localisation optimale des activités liées à la filière du transport des marchandises et de la logistique, notamment en vue d’optimiser les conditions d’accessibilité et de mobilité et d’en minimiser les nuisances ;
- constituer de nouvelles destinations d’affaires à haut potentiel de développement là où préexistent les conditions favorisant un développement intégré aux milieux urbains voisins, voire contribuant à leur essor.

Une économie basée sur la circularité

S’il est un principe économique qui permettra la ville de Montréal de favoriser la transition écologique, c’est l’économie circulaire. Ce concept propose un développement économique qui vise à optimiser l’utilisation des ressources dans le cadre d’une approche globale du système industriel, tout en réduisant l’empreinte environnementale. L’idée est de mettre en réseau, mettre en commun les potentiels et les externalités afin de réduire l’empreinte carbone de l’économie locale au profit d’innovations techniques, technologiques et partenariales.

À l’échelle du SIPI, ce modèle pourra miser sur la mutualisation des forces des acteurs publics et privés impliqués pour créer de nouvelles opportunités et moderniser les activités économiques et industrielles (chimie verte, bioalimentaire, bioplastique, biométhanisation, valorisation des matières résiduelles, production d’énergies propres, etc.).

L’implantation de nouvelles activités économiques sur le territoire créera des occasions d’améliorer la productivité des entreprises déjà présentes et favoriser leur essor. Les projets économiques seront donc ciblés afin de maximiser les chaînes de valeur existantes et de réduire leurs externalités négatives. Cette stratégie permettra aussi de profiter du potentiel et de la volonté des entreprises à participer à la transition écologique pour, entre autres, mettre en valeur l’expertise québécoise en développement de technologies propres.

De nouveaux quartiers verts, denses et innovants

Certaines parties du territoire du SIPI présentent un potentiel de développement territorial différent de celui des parcs d’affaires traditionnels. L’objectif est de miser sur les grands terrains vacants, la proximité des zones résidentielles, les projets de transport en commun et la présence d’espaces verts et bleus pour envisager un développement répondant mieux aux défis énoncés précédemment.

Ainsi, la Ville propose le développement de nouveaux quartiers en mettant en place les conditions essentielles à leur épanouissement dont :

- Offrir un cadre urbain mixte et de haute qualité urbaine et architecturale, offrant l’environnement recherché par les entrepreneurs, les institutions et les travailleurs de secteurs de pointe de l’économie montréalaise en devenir. Au total, de tels quartiers pourraient regrouper des activités de fabrication et de recherche, des laboratoires, des facultés d’enseignement, des services

administratifs, des incubateurs d'entreprises, une offre commerciale et récréotouristique, des logements et autres.

- Créer une intensité d'activités urbaines suffisante pour justifier l'implantation, au cœur de nouveaux pôles de développement, d'un réseau de transport collectif structurant qui contribuerait fortement au succès d'ensemble du projet.
- Offrir un cadre de vie de qualité pour développer, quand les conditions le permettent, une offre de logements diversifiés, dont de logements sociaux, et ainsi apporter une meilleure réponse aux besoins locaux tout en attirant une nouvelle population dans l'Est, geste contribuant à rehausser la masse critique de citoyens nécessaire à l'amélioration de l'offre de services collectifs et commerciaux.
- Intégrer au programme de réalisation de ce vaste développement immobilier et urbain, représentant un important potentiel fiscal, diverses opérations de mise en valeur des sites d'accueil du développement difficiles à financer dans les conditions actuelles : inversion de l'égout collecteur de Montréal-Est, viabilisation des terrains, décontamination des sols, relocalisation d'activités à risque pour la santé publique et autres.

En somme, la stratégie de développement territorial devrait répondre autant aux besoins des fonctions liées au développement économique, qu'aux besoins des citoyens de l'Est et à ceux d'une population attirée sur les lieux par le dynamisme économique et la qualité du cadre urbain.

Cette stratégie permettra de doter l'Est de Montréal de pôles de développement économique axés sur les secteurs de haut savoir les plus porteurs de l'économie montréalaise, pôles de développement conçus pour concentrer des fonctions d'affaires à haut potentiel de croissance et des fonctions de recherche et d'éducation, en vue de faciliter la collaboration, de recruter des talents et ultimement de structurer un véritable écosystème d'entreprises.

Plusieurs caractéristiques du secteur situé à la pointe est du SIPI semblent appropriées à l'implantation à moyen et long termes d'entreprises non polluantes susceptibles d'être avantagées par une implantation sur des terrains profitant d'excellentes qualités paysagères :

- La présence d'amples territoires verts et bleus déjà largement connectés entre eux et présentant globalement un très grand potentiel de mise en valeur au bénéfice de la qualité de vie dans l'Est : rivière des Prairies et ses îles, parc-nature de la Pointe-de-l'île, parc de la Coulée Grou, grands sites institutionnels, terrains de golf et autres.
- La présence d'un important capital de terrains vacants ou désaffectés, contaminés ou non, dont une masse critique est de propriété municipale.
- Une desserte rapprochée par route et par transport en commun.



ORIENTATION 3 – LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DURABLE

METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DURABLE SOUTENANT LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

La notion de transition écologique fait appel à une accessibilité qui s'appuie sur une vaste gamme d'infrastructures dites de « mobilité durable », ainsi que par des choix technologiques conséquents : réseau de transport collectif structurant, trame de voies cyclables et piétonnes, modes partagés de déplacement (auto-partage, vélo-partage et autres moyens en devenir ou à inventer), électrification de l'ensemble des infrastructures de mobilité, etc.

La vision de développement économique du SIPI prévoit un important développement immobilier et la création d'une importante quantité d'emplois. L'accessibilité de la main-d'œuvre est une condition de succès de la constitution de tels pôles de développement. De plus, le concept même de nouveaux quartiers envisagé comporte la création de nouvelles destinations urbaines constituées d'une gamme importante d'usages dans un contexte dense et compact.

De tels cœurs urbains animés et multifonctionnels, jouant un rôle de centre d'activités à portée régionale, se doivent de disposer d'une importante desserte par transport collectif. Réciproquement, la présence d'une infrastructure de transport collectif structurant est de nature à accélérer le développement, le tout en vue de réussir une véritable transformation de l'image de l'Est de Montréal ainsi que de sa contribution à la dynamique économique du grand Montréal.

Voilà pourquoi le concept intégré de développement, d'aménagement et de mobilité du SIPI à l'horizon 2050 prévoit une importante bonification de la desserte de tout le territoire par l'implantation d'un réseau de transport structurant.

Importance des réseaux de transport actif et collectif

L'ambition de faire en sorte que le SIPI soit requalifié en soutien à la transition écologique implique que l'accessibilité au territoire soit assurée au moyen d'une vaste gamme d'infrastructures dites de « mobilité durable ». Au-delà du réseau de transport collectif structurant, il est essentiel de doter le territoire d'une riche trame de voies cyclables et piétonnes conciliant des besoins utilitaires, de loisir et de récréotourisme, notamment en usant des potentiels ouverts par la mise en place d'une vaste trame verte et bleue.

Il y a lieu également de faire du SIPI un territoire d'expérimentation des infrastructures de transport partagé existantes, en devenir ou demeurant à inventer. Enfin, notre énergie nationale, hydroélectrique et renouvelable, devrait conditionner l'ensemble des choix d'infrastructures à retenir dès à présent et pour l'avenir.

L'EFFET STRUCTURANT DU TRANSPORT COLLECTIF

Il est généralement reconnu que l'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif à haut débit en milieu urbain est susceptible de contribuer au développement des secteurs environnants. Cela dit, il est utile de documenter cette relation pour cerner au mieux les conditions de succès à rassembler.

Ces conditions de succès ont été explorées par Ernst & Young-Roche³. Notamment par le biais d'une analyse de six projets comparables au Canada et à l'étranger (Londres, Paris, Lyon, Portland, Vancouver et Toronto), Ernst & Young-Roche confirme que les différents types de retombées potentielles sur le milieu environnant qui peuvent être associées à l'implantation d'un réseau de transport collectif structurant touchent :

- La stimulation du développement immobilier à la périphérie des futures stations ;
- Le développement ou la consolidation de pôles d'activités ;
- La densification des fonctions résidentielles et de bureau ;
- L'accroissement ou la revitalisation de l'activité commerciale ;
- La variation des valeurs foncières des propriétés environnantes.

Le travail de Ernst & Young-Roche tend également à confirmer que l'implantation d'une infrastructure de transport collectif à haut débit contribue à influencer l'évolution du développement urbain d'un secteur donné lorsque préexistent des conditions favorables au développement.

La nature et l'envergure des effets de l'infrastructure sur le milieu environnant reposerait avant tout sur les quatre facteurs suivants :

- Le dynamisme prévalant de l'économie locale ;
- La disponibilité de terrains propices au développement ou la présence d'activités présentant un potentiel de redéveloppement ;
- Les orientations municipales ou régionales en matière de planification urbaine et d'utilisation du sol s'adressant aux secteurs situés à proximité des stations ;
- L'ampleur des efforts de concertation unissant les secteurs public et privé dans la mise en œuvre des projets d'urbanisme associés à l'implantation des infrastructures de transport.

³ Ernst & Young-Roche, *Projet des prolongements de métro du Montréal métropolitain, Volet 1 – Revue de littérature des projets comparables au Canada et à l'étranger, novembre 2011*



ORIENTATION 4 – LE RÉSEAU DE PARTENAIRES

SOUTENIR UNE DÉMARCHE DE MISE EN ŒUVRE FAVORISANT LA RÉAPPROPRIATION DU TERRITOIRE

Par cette vision, la Ville envisage une transformation majeure du territoire d'intervention inspirée des meilleures pratiques d'aménagement et de développement du 21^e siècle. Elle envisage aussi un cadre d'action souple, ouvrant la porte à une diversité d'opportunités de développement économique et urbain en contexte de changement technologique accéléré.

La mise en œuvre d'un projet si singulier et si ambitieux à réaliser sur le long terme ne peut suivre un trajet précis et entièrement prédéfini. L'examen des meilleures pratiques adoptées ailleurs dans le monde suggère cependant certains principes d'action :

- **Se doter des moyens d'action propres à la mise en œuvre d'une stratégie territoriale de long terme.** Il s'agit de s'assurer que la progression de la réalisation repose sur une adhésion large de l'ensemble des parties prenantes concernées, tant publiques que privées, à toutes les échelles d'intervention. Il faut enfin savoir mettre en œuvre des processus de planification et de réalisation transparents mobilisant les citoyens et les parties prenantes et assurant le maintien d'un bon niveau d'acceptabilité sociale en continu.
- **Se doter des savoir-faire et des outils adaptés aux particularités du projet.** Il s'agit de doter les acteurs du territoire des savoir-faire associés directement à la situation particulière du SIPI et aux défis à relever. Une telle gouvernance locale devrait s'outiller pour encadrer la réalisation efficace de projets particuliers répondant adéquatement aux objectifs d'ensemble de la transformation du territoire, ce dans un cadre souple et évolutif permettant de saisir les opportunités. Enfin, il faut se doter d'une stratégie d'incitation financière à la mise en œuvre de certaines opérations stratégiques susceptibles de dynamiser l'intervention des acteurs, dont la décontamination des terrains développables.
- **Se doter de la capacité à allier l'innovation à l'ancrage historique et territorial du site.** Il s'agit d'instrumenter adéquatement les acteurs voués à l'encadrement du développement pour faire en sorte que la panoplie des interventions sur le territoire contribue à affirmer l'image de renouveau associée au SIPI. Ainsi, les fonctions économiques à introduire sur les territoires les plus emblématiques de la nouvelle image de l'Est devraient relever de secteurs d'activités innovants. L'animation culturelle, la qualité palpable des espaces publics et des bâtiments, de même que le soin apporté à la mise en valeur des traces matérielles de l'histoire des lieux et des ressources du patrimoine naturel devraient tous être mis à contribution comme autant d'emblèmes du nouvel art de vivre offert par le territoire de l'Est.

Ainsi, dès 2020, un groupe d'acteurs publics, privés et institutionnels devrait être chargé d'orchestrer la mise en œuvre d'un plan d'action supporté par la communauté comme par les trois paliers d'administration publique. Ce plan d'action devrait prévoir le phasage de la mise en œuvre d'une stratégie intégrée de transition écologique, en tenant compte des dimensions stratégiques, des potentiels et contraintes affectant chacun des territoires en cause.

La vision proposée conduit aussi à revoir les façons de faire traditionnelles en matière d'encadrement du développement économique et d'aménagement du territoire pour adopter un cadre de planification et d'intervention souple reposant sur des critères de performance liés à une véritable transition écologique.

Ces ambitions collectives, à traduire en critères permettant de baliser les divers projets d'intervention, devraient intégrer les dimensions économiques, d'aménagement du territoire, environnementales et de mobilité et pourraient être de diverses natures : activités économiques contribuant à la transition écologique recherchée, activités faisant synergie avec celles en présence ou/et contribuant à la mise en œuvre d'une

économie circulaire, exigences en matière d'aménagement des terrains des entreprises, exigences relatives aux pratiques des entreprises en recherchant la compatibilité des usages urbains, retombées positives sur la qualité de vie dans l'Est, adéquation du développement économique à l'offre de main-d'œuvre présente dans l'Est, contribution à la consolidation de la trame verte et bleue, contribution à une meilleure desserte en équipements collectifs ou/et en services commerciaux au profit de la collectivité de l'Est, consolidation de l'offre de logements dans des secteurs appropriés, etc. On pourrait allonger la liste.

La cohérence d'ensemble recherchée dans la mise en œuvre des critères éventuellement retenus met en évidence le besoin d'une gouvernance forte et inclusive mettant à profit l'expertise de tous les acteurs concernés.

RÉFÉRENCES



6. RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

1. ADRIQ. Observations et recommandations « Québec Pôle d'innovation mondial Mythes et réalités ». Montréal, Octobre 2014
2. AFFLECK + de la RIVA architectes. Étude de caractérisation de la forme urbaine Montréalaise – secteur est (rapport final). Montréal, 5 mars 2003 (révisé le 28 février 2003)
3. Beauséjour Sarah, Boucher-Carrier Olivier, Foisy Catherine. Application des phytotechnologies en réponse à un enjeu environnemental territorial dans l'Est de Montréal. « Un courant de verdissement ». Montréal, Hiver 2019
4. ANANIAN, P., « Synthèse des connaissances : Enjeux urbanistiques de la thématique technologique des territoires urbains dans le cadre de l'élaboration d'une vision pour la revitalisation de l'Est de Montréal », Observatoire des milieux de vie urbains-OMV, École des sciences de la gestion -Université du Québec à Montréal – ESG-UQAM. Août 2019
5. CAQ. Plan de décongestion « Une réponse sensée pour améliorer la mobilité dans la région métropolitaine ». Montréal, septembre 2018
6. CargoM. Développement de la filière transport de marchandises et logistique, secteur SIPI. 27 septembre 2019
7. CCR. Fiche d'information sur la gestion des risques d'accidents industriels majeurs « Scénario impliquant un produit toxique : Dioxyde de soufre ». Montréal, Novembre 2016
8. Chambre de commerce de l'Est de Montréal. Communiqué de presse « 5 priorités pour le développement économique de l'Est de Montréal ». Montréal, Octobre 2017
9. CIMA+ « Vision de développement économique de l'Est de Montréal : Volet mobilité » Septembre 2019
10. Comité de développement de l'Est de Montréal. « Une concertation régionale pour faire de l'Est de Montréal un milieu dynamique et concurrentiel – Lancement du plan d'action 2017-2020 »
11. Communauté métropolitaine de Montréal. Cahier métropolitain « Bilan économique du grand Montréal 2017 ». Montréal, Août 2018
12. Communauté métropolitaine de Montréal. Plan métropolitain de développement économique 2015-2020. Montréal, Mai 2015
13. Communauté métropolitaine de Montréal. Rapport technique « Projet Oléoduc énergie est Transcanada – développement économique. Montréal, Mars 2016 (révisé en août 2017)
14. Concertation Montréal. Cartographie de la recherche et de l'innovation à Montréal « Regards sur Montréal, ville de savoir, de recherche et d'innovation ». Montréal, Mars 2017
15. Conseil régional environnement Montréal. Propositions pour la création d'un grand parc pour l'Est de Montréal - synthèse de l'atelier d'idéation « Rêver le Grand parc de l'Est ». Montréal, 9 mai 2019
16. Conseil régional environnement Montréal. « Un grand parc pour l'Est de Montréal ». Montréal, 15 mai 2019
17. Consortium de la Communauté métropolitaine de Montréal. « L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal ». Montréal, 2016
18. Conseil régional de l'environnement de Montréal, « La qualité des milieux de vie : Pierre angulaire du développement de l'Est de l'Île », Rapport préliminaire, Août 2019
19. Côté Raymond P. et E. Cohen-Rosenthal. « Designing eco-industrial parks: a synthesis of some experiences » Journal of Cleaner Production, 1998
20. Deloitte. Étude de friches urbaines. 2012
21. Développement économique Montréal. Plan d'action en développement économique du territoire « Bâtir Montréal ». Montréal, Juin 2019
22. Duquet Benjamin. Mémoire présenté pour obtenir le grade de Maître ès sciences « La délocalisation des emplois de service supérieurs le cas de la RMR de Montréal 1996-2011 ». Montréal, Juin 2016
23. Duvivier Chloé, Polèse Mario, Apparicio Philippe. « The Location of New Economy Jobs in Cities: Office Parks or Cool Neighborhoods? Evidence from Toronto, Montréal, and Vancouver » Canada, 2018
24. Duvivier Chloé, Polèse Mario. « The great urban techno shift : Are central neighborhoods the next silicon valleys? Evidence from three Canadian metropolitan areas » Canada, Avril 2016
25. Duvivier Chloé, Polèse Mario, Apparicio Philippe. « The location of New Economy Jobs in Cities: Office Parks or Cool Neighborhoods? Evidence from Toronto, Montréal, and Vancouver » Regional Studies, Vol 56 (no.6) pp 756-767. 2018
26. Écotech Québec. Livre blanc pour une économie verte par les technologies propres. Montréal, Octobre 2014
27. Écotech Québec. Sommaire « Les technologies propres au Québec – Étude et étalonnage ». Montréal, Mars 2012
28. Écotech Québec. « Technologies propres – Conditions à mettre en place pour favoriser l'expérimentation de technologies propres dans l'Est de Montréal. Montréal, septembre 2019
29. Espace stratégies. Rapport « Plan de développement économique du pôle de l'est ». Montréal, Mars 2018
30. Ernest & Young. « Panorama des Cleantech au Québec » un sondage consacré exclusivement aux entreprises vouées aux technologies propres au Québec. Montréal, 2018
31. Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Déclaration du gouvernement du Québec de de la ville de Montréal pour revitaliser l'Est de Montréal. Montréal, Décembre 2018
32. Gouvernement du Québec. Guide du participant « Créer des zones d'innovation à travers le Québec ».
33. Groupe CAI Global. Plan de développement de la zone industrialo-portuaire de Montréal. Montréal, Mai 2018

34. Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc et Thiffault architectes. « Le technopôle du quartier de la santé : vision, composantes clés et conditions de succès. Montréal, Janvier 2006
35. HEC Montréal. Note de recherche « Les clés du développement économique local – Analyse des stratégies de six villes nord-américaines ». Montréal, Mai 2017
36. Howland Marie. « Private Initiative and Public Responsibility for the Redevelopment of Industrial Brownfields : Three Baltimore Case Studies. Maryland, Novembre 2003
37. Innovitech. « Oser l'innovation pour l'Est de Montréal ». Montréal, Mars 2019
38. Interventions locales en environnement et aménagement urbain. « Vers la création de liens verts et sécuritaires entre la gare Anjou et le cégep Marie-Victorin – compte rendu des marches exploratoires » constats et recommandations. Montréal, Mai 2017
39. Interventions locales en environnement et aménagement urbain. « Vers la création d'un lien vert et sécuritaire entre le parc Thomas-Chapais et le parc de la Promenade-Bellerive » constats et recommandations. Montréal, Novembre 2016
40. La Presse+. « La renaissance de Montréal n'est pas une illusion. Montréal, Octobre 2017
41. Letarte Martine. « L'Est de Montréal sur le mode grands projets ». La Presse, Juin 2015
42. Libelo Conseil innovation & développement stratégique. Sommaire des discussions « Industries culturelles et créatives ». Montréal, Octobre 2017
43. Libelo Conseil innovation & développement stratégique. Sommaire des discussions « Industries numériques ». Montréal, Octobre 2017
44. Libelo Conseil innovation & développement stratégique. Sommaire des discussions « Industrie des sciences de la vie et des technologies de la santé ». Montréal, Octobre 2017
45. Libelo Conseil innovation & développement stratégique. Sommaire des discussions « Industrie des technologies propres ». Montréal, Octobre 2017
46. Libelo Conseil innovation & développement stratégique. Sommaire des discussions « Industrie des transports et de la mobilité ». Montréal, Octobre 2017
47. Ministère de la Justice. Règlement sur les urgences environnementales. 2019
48. Montpetit Alexandre. Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie « Relance durable du secteur industriel de l'est de l'île de Montréal : acteurs et innovations ». Montréal, Avril 2015
49. Muséum national d'Histoire naturelle [Ed]. 2003-2019. Inventaire National du Patrimoine Naturel, Site web : <https://inpn.mnhn.fr>. Le 14 octobre 2019
50. Office de consultation publique de Montréal. Rapport de consultation publique « Centres de traitement des matières organiques – projets de règlement P-104-047-105, P-RCG 11-012, P-RCG 11-013, P-RCG 11-014, P-RCG 11-015. Montréal, Mars 2012
51. Polèse Mario. « Montréal économique : de 1930 à nos jours récit d'une transition inachevée ». Montréal, Juin 2009
52. Polytechnique Montréal. Étude des perspectives de développement stratégique du tissu industriel de l'Est de Montréal. Montréal, Octobre 2013
53. QuébecInnové. Mémoire de QuébecInnové à l'occasion de la consultation publique sur la création d'une ou de plusieurs zones d'innovation. Montréal, Juin 2019
54. Raymond Chabot Grant Thornton. Positionnement économique et plan d'action pour le secteur de la chimie, de la pétrochimie, de la plasturgie, du raffinage et du gaz. Montréal, Janvier 2015
55. Shearmur Richard. « The Geography of Intrametropolitan KIBS Innovation: Distinguishing Agglomeration Economies from Innovation Dynamics ». Avril 2011
56. Shell. Fiche d'information sur la gestion des risques d'accident industriels majeurs « Scénarios impliquant des produits inflammables : l'essence », Montréal, Novembre 2016
57. Statistique Canada. Évolution du nombre d'emploi dans le secteur de la fabrication, 2001-2011
58. Suncor. Fiche d'information sur la gestion des risques d'accidents industriels majeurs « Scénarios impliquant des produits inflammables : le butane et l'essence ». Montréal, Septembre 2016
59. Tandem RDP-PAT. Compte rendu de la marche exploratoire sur Rodolphe-Forget entre Maurice-Duplessis et Perras « Constats et recommandations ». Montréal, Automne 2017
60. QuébecInnové. Mémoire de QuébecInnové à l'occasion de la consultation publique sur la création d'une ou de plusieurs zones d'innovation. Montréal, Juin 2019
61. Raymond Chabot Grant Thornton. Positionnement économique et plan d'action pour le secteur de la chimie, de la pétrochimie, de la plasturgie, du raffinage et du gaz. Montréal, Janvier 2015
62. Ville de Montréal. Atelier – « Accélérons l'essor de l'Est. » Septembre 2019
63. Ville de Montréal. Atelier – Défis et pistes d'action « Industrie numérique ». Montréal, Octobre 2017
64. Ville de Montréal. Atelier – Défis et pistes d'action « Sciences de la vie et technologies de la santé ». Montréal, Octobre 2017
65. Ville de Montréal. Atelier – Défis et pistes d'action « Technologies propres ». Montréal, Octobre 2017
66. Ville de Montréal. Atelier – Défis et pistes d'action « Transport et mobilité ». Montréal, Octobre 2017
67. Ville de Montréal. Bilan « Plan d'urbanisme chapitre d'arrondissement ». Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, Juin 2017
68. Ville de Montréal. Cahier de charges « Technologies propres : Conditions à mettre en place pour favoriser l'expérimentation de technologies propres dans l'Est de Montréal – Pôle Est ». Montréal, Mai 2019
69. Ville de Montréal. Cahier de charges « Logistique et transport – développement de la filière dans l'Est de Montréal – Pôle Est ». Montréal, Mai 2019
70. Ville de Montréal. Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation « Avenir du secteur manufacturier à Montréal ». Montréal, Juin 2016

71. Ville de Montréal. Démarche pour l'analyse des bonnes pratiques à l'international. Montréal, Mai - Juillet 2017
72. Ville de Montréal. Dépliant « La modernisation de la rue Notre-Dame »
73. Ville de Montréal. Dépliant visite des secteurs d'emploi – contraintes et opportunités « Revitalisation du pôle économique de l'Est ». Montréal, Mai 2019
74. Ville de Montréal. Devis « Services professionnels pour l'accompagnement stratégique (communication, consultation/animation et mobilisation des parties prenantes) dans le cadre de l'élaboration de la vision et du plan directeur de développement économique pour l'Est de Montréal». Montréal, Juin 2019
75. Ville de Montréal. Devis « Services professionnels pour accompagner la Ville de Montréal dans le cadre de l'élaboration de la vision et du plan directeur de développement économique pour l'Est de Montréal». Montréal, Juin 2019
76. Ville de Montréal. Document préparatoire au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal « L'industrie des transports de marchandises et de la logistique dans la région et dans l'agglomération de Montréal – tendances et dynamiques actuelles ». Montréal, Mars 2014
77. Ville de Montréal. Données Géomatique – Emploi « Localisation des emplois, localisation des emplois-V2 et nombre d'emplois des entreprises à risque »
78. Ville de Montréal. Données Géomatique – Terrains voués au redéveloppement
79. Ville de Montréal. Données Géomatique – Terrains vacants
80. Ville de Montréal. « Écoparc industriel de la grande prairie » Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue_Pointe. Montréal, Janvier 2019
81. Ville de Montréal. Évolution du nombre d'emploi dans le secteur de la fabrication, 2001-2011
82. Ville de Montréal. « Industries culturelles et créatives. Montréal, Octobre 2017
83. Ville de Montréal. Plan d'action en développement économique du territoire « Bâtir Montréal ». Montréal, Automne 2018
84. Ville de Montréal. Plan de développement urbain, économique et social « rue Sherbrooke »
85. Ville de Montréal. Plan d'urbanisme de Montréal, partie 2, chapitre 14. Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Août 2005 (mis à jour : mars 2018)
86. Ville de Montréal. Plan d'urbanisme de Montréal, partie 2, chapitre 20. Arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est, Septembre 2005 (mis à jour mars 2017)
87. Ville de Montréal. Plan d'urbanisme de Montréal, partie 2, chapitre 2. Arrondissement d'Anjou, Février 2009 (mis à jour en octobre 2018)
88. Ville de Montréal. Planification stratégique - développement économique. Montréal, Mars 2015
89. Ville de Montréal. Présentation des meilleures pratiques des villes « Facteurs d'attractivité territoriaux – cas de Sydney et Singapour ». Montréal, 2019
90. Ville de Montréal. Programme particulier d'urbanisme « Vieux-Pointe-aux-Trembles : Arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles ». Montréal, Mars 2009
91. Ville de Montréal. Projection de développement de Montréal-Est
92. Ville de Montréal. Rapport sommaire « Étude stratégique sur le futur industriel de l'Est de Montréal ». Montréal, Juin 2014
93. Ville de Montréal. Règlement 04-047-76. Anjou, 2009
94. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-87. Montréal, Septembre 2009
95. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-109. Montréal, Juin 2011
96. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-127. Montréal, Mai 2012
97. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-141. Montréal, Mai 2013
98. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-152. Montréal, Mars 2015
99. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-176. Montréal, Mars 2015
100. Ville de Montréal. Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 57-2016. Ville de Montréal-Est, Juillet 2016
101. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-185. Montréal, Mars 2017
102. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-186. Montréal, Mars 2017
103. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-158. Montréal, Juin 2017
104. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-190. Montréal, Août 2017
105. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047-193. Montréal, Mars 2018
106. Ville de Montréal. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la ville de Montréal 04-047-197. Anjou, 2018
107. Ville de Montréal. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Montréal, Janvier 2015
108. Ville de Montréal. Secteur à vocation économique « Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ». Montréal
109. Ville de Montréal. Stratégie de développement économique 2018-2022 « Accélérer Montréal »

RECHERCHE FONDAMENTALE EN RECONVERSION DE FRICHES INDUSTRIELLES : LES MEILLEURES PRATIQUES

1. ADAMS,D. & DE SOUSA,C. (2007) Brownfield development: A comparison of North American and British Approaches, Paper presented at the European Urban Research Association Conference 'The Vital City' held at the University of Glasgow, 12 – 14 September 2007 URL : https://www.gla.ac.uk/media/media_47883_en.pdf
2. AGGERI,F. & PALLEZ,F. (2003) Restructurations industrielles et mondialisation : une reconversion aussi pour l'Etat. In: Politiques et management public, vol. 21, n° 2, 2003. « L'action publique face à la mondialisation ». Actes du douzième colloque international - Paris, jeudi 14 et vendredi 15 novembre 2002 - Tome 1. pp. 83-101;
3. AMERICAN PLANNING ASSOCIATION, Bethel New Life, Inc (BNL), and the Center for Public Environmental Oversight (CPEO). (2010) REUSE : Creating community-based brownfield redevelopment strategies. URL: https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/legacy_resources/research/brownfields/pdf/brownfieldsguide.pdf
4. BAILONI, M., (2014), La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise?, Belgeo URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/12753>
5. BENDOR,T.K. METCALF,S.S., & PAICH,M. (2011) The dynamics of brownfield redevelopment URL: www.mdpi.com/journal/sustainability
6. BENALI KENZA (2012) La reconversion des friches industrielles en quartiers durables, URL : <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2012-v56-n158-cgq0478/1014548ar.pdf>
7. CARRIÈRE, J-P. et al. (2016) La requalification des friches urbaines : enjeu et outil des politiques régionales de développement territorial durable, Université François Rabelais de Tours.
8. CHAUTARD,G., ZUINDEAU, B. (2001), L'enjeu d'une reconversion durable des territoires de tradition industrielle : l'exemple du bassin minier du Nord - Pas-de-Calais. In: Espace, populations, sociétés, Les populations des bassins d'industries lourdes. pp. 325-339; URL : https://www.persee.fr/doc/espos_0755-7809_2001_num_19_3_2001
9. CHENOUDA MARC, Développement durable, culture et projets de territoire Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires, URL : <https://mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/agenda21/fiche-IBA-27oct2010.pdf>
10. DELOITTE, (2012), Les reconversions de friches urbaines : Au service du dynamisme des territoires. URL : https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/fr/Documents/Associations-fondations/Publications/Etude_Friches_urbaines2012.pdf
11. DUMESNIL,F. & OUELETTE,C. (2002), La réhabilitation des friches industrielles : un pas vers la ville viable?, Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 3 Numéro 2, Dossier La ville et l'environnement
12. FAGNONGI, E. (2004) Aménage, de la cité industrielle à la cité touristique: Quel devenir pour les territoires urbains en déprise?, De Boeck Supérieur : Mondes en développement. N°125, p. 51-66, URL : <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2004-1-page-51.htm>
13. FONTAINE, A. (2016) Quelle requalification d'une friche industrielle pour une urbanisation durable? URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01392688>
14. FRANTAL,B., et al. (2015), Assessing success factors of brownfields regeneration : international and inter-stakeholder perspective, Transylvanian Review of administrative sciences, No.44E/2015, pp91-107
15. FRANTAL,B. et al (2012) Report on Results of Survey on Brownfield Regeneration and Statistical Analysis Information, URL : https://www.researchgate.net/publication/306152657_Report_on_Results_of_Survey_on_Brownfield_Regeneration_and_Statistical_Analysis_Information
16. FRANZ MARTIN, GÜLES ORHAN &PREY GISELA (2007) Place-making and "green" reuses of brownfields in the Ruhr, URL: <http://web.mit.edu/people/spirn/Public/Granite%20Garden%20Research/Plants/Franz%20et%20al%202008%20Ruhr%20Fores%20t.pdf>
17. GENTGES EMILIE (2015) Les reconversions post-industrielles / La question du développement durable, URL : https://issuu.com/fgfffg/docs/mtaarchi2011-gentges_memoire
18. Kessides,C. (2008) Brownfield redevelopment and urban regeneration with a focus on cities in East and Central Europe : a proposed work program . Seminar on re-engineering the city: Approaches to urban regeneration in the Post-Industrial City URL : http://siteresources.worldbank.org/INTLED/Resources/339650-1225303050196/Kessides_presentation.pdf
19. KLEIN, J. & WAAUB, J. (1996). Reconversion économique, développement local et mobilisation sociale: le cas de Montréal. Recherches sociographiques, 37 (3), 497–515. URL : <https://doi.org/10.7202/057070ar>
20. LEGER, C., BALCH, C. & ESSEX, S.J. (2016) Understanding the planning challenges of brownfield development in coastal urban areas of England, Planning Practice and Research, 31 (2), pp.119-131. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/02697459.2016.1146428>.
21. LEMIEUX DENIS (2008) Imaginer, réaliser la ville du 21e siècle cahiers des bonnes pratiques en design, URL : https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/cahier_bonnes_pratiques_01.pdf
22. LIMASSET E., FOURNY S., COLLET J.-L., MICHEL P., ALARY C., LABOUDIGUE A., (2015). Approche REFRINDD pour accompagner les acteurs de la requalification des friches industrielles potentiellement polluées dans une démarche durable : guide méthodologique et prototype d'outil d'accompagnement. ADEME, 104 pages
23. MESSAOUDI,D., (2014) Les délocalisations industrielles dans les mutations des systèmes productifs français , Revue Géographique de l'Est [Online], vol. 54 / 1-2 | 2014, Online since 30 October 2014, connection on 01 May 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5153>
24. PAHLEN,G., GLOCKNER,S. (2004) Sustainable regeneration of European brownfield site, <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/BF04/BF04022FU.pdf>

25. MESSAOUDI, D., (2014) Les délocalisations industrielles dans les mutations des systèmes productifs français , Revue Géographique de l'Est [Online], vol. 54 / 1-2 | 2014, Online since 30 October 2014, connection on 01 May 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5153>
26. RESEAU DE TERRITOIRE (2009) Requalification d'un site industriel et patrimonial en friche. Expérience de la communauté de communes de la Vallée de Saint-Amarin. URL : <https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2019-02/E131.pdf>
27. SCHWARTZ, H. (1994) Guidelines for industrial reconversion and restructuring (with Application to Uruguay) URL: <https://kellogg.nd.edu/documents/1503>
28. WONG, C., & SCHULZE B.A. (2010) Brownfield residential redevelopment in England: What happens to the most deprived neighbourhoods?. Joseph Rowntree Foundation, Manchester University, Centre for Urban Policy Studies. URL: <https://www.jrf.org.uk/sites/default/files/jrf/migrated/files/brownfield-residential-redevelopment-full.pdf>
29. ZORNIG, C. BÉRANGER, S., BLANC, C., COLOMBANO, S., GAUTHIER, A.-L., et al. (2010) L'approche intégrée de reconversion durable des sites et territoires complexes : présentation d'un outil d'aide à la décision. Terrains à passif environnemental : Des solutions pour un aménagement durable !, Oct 2010, Paris, France. p 7-10. hal-00688608

ÉTUDE DE CAS : RÉGION DE LA RUHR, ALLEMAGNE

1. ABADI CAMERON (2010) Comment la vallée industrielle de la Ruhr est devenue une capitale culturelle, URL : <https://www.pri.org/stories/2010-01-22/how-industrial-ruhr-valley-became-cultural-capital>
2. AMALIE ZECHE / BERGEBORBECK ESSEN (2016) Allemagne: le bassin houiller de la Ruhr, URL: http://www.patrimoine-minier.fr/allemande_ruhr/index.html
3. AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (2008) L'IBA Emscher Park : Une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine- Document préparatoire en vue du voyage d'étude dans la Ruhr au printemps 2009. URL : http://www.urbalyon.org/Document/L_IBA_Emscher_Park_-_Une_demarche_innovante_de_rehabilitation_industrielle_et_urbaine_-_Synthese-2009
4. BERGER FRANÇOISE (2000) La Ruhr dans le land Rhénanie-du-Nord-Westphalie et dans l'Allemagne, URL : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ruhr_\(r%C3%A9gion\)#/media/Fichier:Lage_des_Ruhrgebiets.png](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ruhr_(r%C3%A9gion)#/media/Fichier:Lage_des_Ruhrgebiets.png)
5. CITEGO (2015) Région de la Ruhr/Ruhrgebiet. URL: http://www.citego.org/bdf_fiche-territoire-1_fr.html
6. DIEKMANN-BOUBAKER NADINE et DICKMANN FRANK (2008) Freizeit am Wasser, URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00548-008-0081-1>
7. EUROPE SOUTERRAINE, Complexe Industriel de la Mine de Chabon de Zollverein, Allemagne, URL : <https://visitworldheritage.com/fr/eu/complexe-industriel-de-la-mine-de-charbon-de-zollverein-allemande/b0b631c5-ea55-4717-9141-dcf745ee052d>
8. LUSSO B. (2015) Patrimonialisation et greffes culturelles sur des friches issues de l'industrie minière – Regards croisés sur l'ancien bassin minier du Nord-Pas de Calais et la vallée de l'Emscher (Allemagne). Echogeo URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13645>
9. LUSSO B. (2018) Les équipements culturels de la vallée de l'Emscher (Ruhr, Allemagne) : de la régénération urbaine au développement d'un économie culturelle et créative, URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/13358?lang=de#quotation>
10. Kell, A., Wetterau, B., (2014) Metropole Ruhr – Regard géographique sur la nouvelle Ruhr. URL : https://www.geographie.uni-wuppertal.de/fileadmin/geographie/files/Metropole_Ruhr_Franz%C3%B6sisch.pdf
11. MORAILLON S. (2009) L'IBA Emscher Park Une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine, URL : http://www.urbalyon.org/AffichePDF/L_IBA_Emscher_Park_-_Une_demarche_innovante_de_rehabilitation_industrielle_et_urbaine-1534
12. TAYLOR ROBERT P. (2015) A Review of Industrial Restructuring in the Ruhr Valley and Relevant Points for China, URL : <http://www.iipnetwork.org/Industrial%20Restructuring%20in%20the%20Ruhr%20Valley.pdf>
13. Thimm Katja (2010) La vallée allemande de la Ruhr, En Allemagne, se tourne vers son avenir, URL : <https://www.spiegel.de/international/culture-of-steel-germany-s-ruhr-valley-looks-back-to-its-future-a-681791.html>
14. URTEIL NACH BLUTTAT VON CHEMNITZ (2019) Im Namen des zornigen Volkes, URL : <https://www.spiegel.de/international/culture-of-steel-germany-s-ruhr-valley-looks-back-to-its-future-a-681791.html>
15. Wagner Jakob (2015) Above the Ruhr, URL: http://www.citego.org/bdf_fiche-territoire-1_fr.html
16. WIKIWAND, (s.d.) Histoire de la Ruhr, URL : https://www.wikiwand.com/en/History_of_the_Ruhr
17. SPIEGEL ONLINE (2010) Germany's Ruhr valley looks back to its future, URL : <https://www.spiegel.de/international/culture-of-steel-germany-s-ruhr-valley-looks-back-to-its-future-a-681791.html>
18. Agence France-Presse (2010) How the industrial Ruhr Valley became a cultural capital URL: <https://www.pri.org/stories/2010-01-22/how-industrial-ruhr-valley-became-cultural-capital>
19. SIMON, F. (2010) La stratégie paysagère de l'Emscher Park – Étude de cas concrets. Université de Liège, Faculté des Sciences appliquées. URL: http://www.ima.ulg.ac.be/urba/Cours/Cas/0910/Emscher_simon.pdf
20. PATRIMOINE MINIER (2016) Allemagne : le bassin houillet de la Ruhr. URL : http://www.patrimoine-minier.fr/allemande_ruhr/index.html
21. DESIGN MONTRÉAL (2008) Neuf exemples internationaux pour inspirer le renouvellement de l'action publique en design urbain- Cahier de bonnes pratiques. URL: https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/cahier_bonnes_pratiques_01.pdf

22. GENTGES.E. (2011) Les reconversions post-industrielle – La question du développement durable. Mémoire de maîtrise. Université de Liège. URL : https://issuu.com/fgfffg/docs/mtaarchi2011-gentges_memoire
23. Ministère de la Culture, Communication et Condition féminine & Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. (2010) Développement durable, culture et projets de territoire : Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires URL : <https://mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/agenda21/fiche-IBA-27oct2010.pdf>

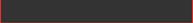
ÉTUDE DE CAS : VALLÉE DE LA CHIMIE, LYON, FRANCE

1. ABADI CAMERON (2010) Comment la vallée industrielle de la Ruhr est devenue une capitale culturelle, URL : <https://www.pri.org/stories/2010-01-22/how-industrial-ruhr-valley-became-cultural-capital>
2. AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (2011) Vallée de la chimie – Éléments de diagnostic pour le projet de territoire (synthèse) URL: http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Vallee_de_la_chimie_-_Elements_de_diagnostic_pour_le_projet_de_territoire-3164
3. INVEST IN / ONLY LYON (s.d.) Vallée de la chimie, 500 hectares entre Lyon et Solaize, locaux et terrains disponibles. URL : <https://www.aderly.fr/mini-site/le-moteur-de-recherche-annonce-immobilier/detail-secteur/vallee-de-la-chimie/>
4. BERNE LAURENCE, LOBRY SYLVAIN, MARQUES SANDRA, PECH NICOLAS et ROUSSEL OLIVIER (2011) Vallée de la chimie éléments de diagnostic pour le projet de territoire, URL : http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Vallee_de_la_chimie_-_Elements_de_diagnostic_pour_le_projet_de_territoire-3164
5. CAPEL PHILIPPE, LAURENT JEAN-FRANÇOIS et VINCENT JULIEN (2011) Vallée de la chimie Éléments de diagnostic pour le projet de territoire, URL : http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Vallee_de_la_chimie_-_Elements_de_diagnostic_pour_le_projet_de_territoire-3164
6. CHIMIE LYON (2019) Chimie Lyon 2019, le cœur de toutes chimies. URL : <http://www.chimielyon.com/2019/fr/index.php>
7. GRAND LYON (2018) Appel des 30- La vallée : La mission de la vallée de la chimie. URL: <http://www.appeldes30.fr/la-mission-vallee-de-la-chimie/>
8. GRANDLYON (2007) Agenda 21 Vallée de la chimie – Document cadre : Orientations et plan d'action
9. GRANDLYON (2007) Agenda 21 Vallée de la chimie – Document technique : Programme d'actions
10. GRANDLYON (2014) Charte de partenariat pour la réalisation du Campus Industriel Vallée de la Chimie URL : https://lyonvalleedelachimie.fr/wp-content/uploads/2019/03/20141120_gl_vallee_chimie_campus_industriel_charte_partenariale.pdf
11. OMA Base/SAFEFE(2015) Plan guide 2030 Vallée de la chimie- Grand Lyon. URL: <https://lyonvalleedelachimie.fr/telechargements/>
12. INTERLAND (2012) Vallée de la chimie, métropole de Lyon, URL : <http://www.interland.info/projets/plan-guide-strategique-vallee-de-chimie-metropole-de-lyon/>
13. INVEST IN ONLY LYON, Vallée de la chimie, 500 hectares entre Lyon et Solaize, locaux et terrains disponibles, URL : <https://www.aderly.fr/mini-site/le-moteur-de-recherche-annonce-immobilier/detail-secteur/vallee-de-la-chimie/>
14. LYONVALLÉDELACHIMIE (2019) La mission Lyon vallée de la chimie. URL : <https://lyonvalleedelachimie.fr/la-vallee/la-mission/>
15. LYONVALLÉDELACHIMIE (2019) Accompagner la mutation de la plateforme industrielle. URL : <https://lyonvalleedelachimie.fr/innover/plateforme-industrielle/>
16. LYONVALLÉDELACHIMIE (2019) Les paysages productifs une nouvelle filière URL : <https://lyonvalleedelachimie.fr/innover/paysages-productifs/>
17. LYONVALLÉDELACHIMIE (2019) Lyon vallées de la chimie : L'usine énergétique métropolitaine, URL : <https://lyonvalleedelachimie.fr/innover/usine-energetique/>
18. SALON PROFESSIONNEL DES FOURNISSEURS ET PARTENAIRES (2019) Chimie Lyon 2019, le cœur de toutes chimies, URL : <http://www.chimielyon.com/2019/fr/index.php>

ÉTUDE DE CAS : PHILADELPHIA NAVY YARD, PENNSYLVANIE, ÉTATS-UNIS

1. ABADI CAMERON (2010) Comment la vallée industrielle de la Ruhr est devenue une capitale culturelle, URL : <https://www.pri.org/stories/2010-01-22/how-industrial-ruhr-valley-became-cultural-capital>
2. CONSTRUCTION CAYOLA.COM (2016) Big signe un bâtiment très « navy » à Philadelphie, URL : <https://www.constructioncayola.com/batiment/article/2016/11/10/108377/big-signe-batiment-tres-navy-philadelphie>
3. ENCYCLOPEDIA OF GREATER PHILADELPHIA (2017) Chantier naval de Philadelphie, URL : <https://philadelphiaencyclopedia.org/archive/machining-and-machinists/philadelphia-naval-shipyard-2/>
4. HIDDENCITY PHILADELPHIA (2015) La marine: le paradis des travailleurs de bureau, première partie, URL : <https://hiddencityphila.org/2015/12/the-navy-yard-an-office-workers-paradise-part-i/>
5. KRASKE, R. (2007) Private Investment in Brownfield Redevelopment in the Greater Philadelphia Area: A Case-Study Analysis" Master of Environmental Studies Capstone Projects. 14. URL : http://repository.upenn.edu/mes_capstones/14 URL : http://repository.upenn.edu/mes_capstones/14
6. LIBERTY PROPERTY TRUST (2018) Liberty Property Trust et les partenaires de Synterra inaugurent les travaux du laboratoire d'essais en laboratoire sur les thérapies innovantes de WuXi AppTec dans le chantier naval, URL : <https://www.libertyproperty.com/news/press-releases/detail/311/liberty-property-trust-and-synterra-partners-to-break>

7. STERN ROBERT A.M. (2004) Philadelphia navy yard master plan, URL:
https://www.pidcphila.com/images/uploads/resource_library/TheNavyYard2004MasterPlan-NEW.pdf
8. STERN ROBERT A.M. (2013) Philadelphia navy yard master plan 2013 update, URL:
https://www.pidcphila.com/images/uploads/resource_library/The_Navy_Yard_Master_Plan_2013_Update_lo.pdf



ANNEXES

ANNEXE 1 : LES TENDANCES MONDIALES

MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE SUR LES TENDANCES MONDIALES

Une revue des tendances mondiales à l'égard des meilleures pratiques de reconversion économique de vastes friches industrielles a été réalisée en amont de l'élaboration de la vision de développement économique de l'Est de Montréal. Celle-ci avait pour but de cibler les éléments clés et les meilleures pratiques adaptés à l'égard de territoires comparables. La méthodologie employée pour l'étude des tendances mondiales est constituée de deux volets réalisés simultanément :

- **Volet 1** - Analyse des caractéristiques particulières de trois territoires comparables ayant fait l'objet d'une reconversion de grande envergure
- **Volet 2** - Revue de la littérature scientifique sur les meilleures pratiques en reconversion de friches industrielles.

À l'issue de l'étude de cas du premier volet, plus d'une trentaine de territoires ont été étudiés selon un degré de précision variable, et près d'une centaine de sources bibliographiques ont été consultées pour la revue de la littérature du deuxième volet. À noter que l'ensemble des références bibliographiques dont proviennent les informations présentées à cette section sont consignées à la section 6.

Ainsi, trois (3) territoires industriels dévitalisés typiques de l'économie du 20^e siècle ayant fait l'objet d'une vaste opération de requalification ou d'un redéveloppement ont été analysés sous différents angles. Les principaux constats relevés de la recherche sur les tendances mondiales ont permis de formuler neuf (9) meilleures pratiques.

PORTRAIT DES TERRITOIRES COMPARABLES

Le choix des trois territoires retenus pour l'étude de cas (volet 1) reposait sur différents critères de comparabilité.

- **Localisation du territoire.** Situation géographique (contexte socio-économique similaire à celui de Montréal), localisation du territoire en périphérie du centre
- **La taille du territoire étudié.** Plus de 500 hectares en superficie
- La **présence historique** d'activités industrielles de grande ampleur ayant connu un important déclin et ayant généré une importante contamination des sols
- L'utilisation d'une **stratégie** génératrice de changement ou d'une approche globale ayant participé à déclencher un mouvement de reconversion
- La nature et l'étendue des **nouvelles activités** implantées
- La **disponibilité** de l'information pertinente dans la littérature scientifique
- Un **caractère d'exemplarité** des bonnes pratiques liées à la reconversion

Ainsi, les trois territoires retenus pour l'étude de cas sont la Région de la Ruhr en Allemagne, la Vallée de la chimie de Lyon, en France et le Philadelphia Naval Shipyard en Pennsylvanie, aux États-Unis.

RÉGION DE LA RUHR

ALLEMAGNE



Contexte du territoire

Localisée dans le Land (État) de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, la région de la Ruhr est constituée de 53 villes, où résident près de 5,3 millions d'habitants, dont Essen, Dortmund, Duisbourg, Oberhausen, Gelsenkirchen, Bochum et Wuppertal, et est située au cœur de la « Banane bleue »⁴. En plus de bénéficier d'une desserte en transport collectif avantageuse, notamment en raison de la proximité du territoire à 70 gares ferroviaires, 5 gares de triage et une connexion au réseau européen de trains à grande vitesse, la Région de la Ruhr offre un accès facile à plusieurs axes autoroutiers importants, à 272 km de voies navigables, et à 3 ports maritimes (Dortmund, Cologne et Dusseldorf).

Depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, les activités industrielles de la Ruhr ont été concentrées dans les domaines de l'exploitation du charbon et de l'industrie lourde, particulièrement dans la métallurgie et la sidérurgie. D'ailleurs, plusieurs entreprises de renom, telles que Krupp, Thyssen et Stinnes, ont déjà siégé sur le territoire. À partir de la fin des années 1950 et jusqu'à la fin des années 1980, une crise touchant l'industrie du charbon et de l'acier frappe particulièrement les entreprises de la Ruhr menant à un déclin des investissements et à la perte de nombreux emplois. Une multitude de friches et de bâtiments industriels sont alors laissés à l'abandon.

L'élément déclencheur de la reconversion

En 1989, le ministère du Développement urbain, du Logement et des Transports du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie lance l'exposition internationale de l'Emscher Park ou internationale Bauausstellung (IBA), un programme de 10 ans ayant pour but de déclencher un large mouvement de redéveloppement rayonnant à l'échelle de la région de la Ruhr.

Cette exposition internationale d'architecture a été lancée dans un esprit de revalorisation et de réutilisation d'anciennes friches industrielles, et tablait sur un haut rayonnement médiatique et sur l'intervention d'architectes de renom pour provoquer la transformation de l'image de la région.

⁴ Selon le géographe Roger Brunet, un des créateurs du concept, « La banane bleue, est le nom que les médias ont donné à la représentation de la grande dorsale, mégapole qui traverse l'Europe, du Lancashire à la Toscane. On trouve là les plus fortes densités de population et de grandes villes, les plus fortes productions et valeurs ajoutées au kilomètre carré, les plus forts trafics. » (Mars 2012)

Pour matérialiser la vision de l'IBA, les **objectifs** suivants furent énoncés⁵ :

- Développer l'infrastructure verte de la région par la mise en œuvre d'un projet de parc régional conçu autour de sept coulées jouant un rôle unificateur pour la région et pour l'ensemble des projets de l'IBA.
- Dépolluer la rivière Emscher par la reconstruction de ses rives et la réhabilitation de ses affluents.
- Conserver et mettre en valeur le patrimoine industriel à l'aide de projets visant à repenser les usages possibles des friches industrielles.
- Développer le secteur de l'emploi et attirer de nouveaux investissements par la mise en place du programme « travailler dans le parc ».
- Améliorer l'offre en logement à l'aide du programme « habiter dans le parc » visant la construction de nouveaux logements et la rénovation de l'habitat existant.
- Proposer des initiatives sociales et de formation à la main-d'œuvre par l'entremise d'un programme de réinsertion sur le marché de l'emploi.

Les résultats

Les critères élevés d'évaluation relatifs à l'architecture et au design des projets proposés jugeaient de leur capacité à générer de nouveaux emplois et à améliorer de l'offre en logements. Ils visaient aussi à stimuler la créativité et l'innovation des développements, dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie des résidents de la région. Ainsi, la reconversion du territoire de la Région de la Ruhr au profit de nouvelles industries, notamment spécialisées dans les domaines des technologies de pointe et de l'information, et de la culture a permis notamment de créer près de 300 000 emplois depuis 1989.

Depuis 1989, plusieurs bâtiments industriels historiques ont été transformés en musées, immeubles de bureaux et ateliers d'artistes. Aujourd'hui, plus de 120 théâtres sont répertoriés sur le territoire et plusieurs festivals annuels de musique et d'art (Ruhrtriennale) sont tenus. C'est d'ailleurs grâce à ces nouveaux usages culturels que la région de la Ruhr a remporté le titre de Capitale européenne de la culture en 2010. L'implantation de cinq (5) universités et de centaines d'instituts de recherche sur le territoire a également contribué à susciter un regain du développement économique sur le secteur.

Faits saillants

Plusieurs éléments phares de la reconversion de la Région de la Ruhr sont pertinents dans le cadre du mandat d'étude pour la vision du développement économique de l'Est de Montréal.

- Démarche innovante et rigoureuse. Le redéveloppement de la région de la Ruhr a été propulsée par une stratégie de reconversion des ensembles industriels existants. L'IBA et ses critères élevés en termes d'architecture et design ont favorisé l'émergence d'une identité axée sur la créativité et ayant pour levier la promotion de la culture, mais aussi l'amélioration de la qualité de vie des résidents.
- Retombées positives faisant rayonner le territoire.

Trois facteurs importants de la réussite de l'IBA

1. Le leadership de l'IBA (société dédiée) a permis de faire face à l'inertie des politiques d'aménagement centrées sur les besoins des industriels
2. L'appareil promotionnel efficace a rendu possible l'organisation de nombreux événements autour de lancements de projets (festivalisation)
3. La mise en place de plusieurs stratégies d'aménagement a stimulé la créativité

⁵ *Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal pour le Ministère de la Culture, Communication et Condition féminine du Québec. (2010) Développement durable, culture et projets de territoire : Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires*

- La désignation « Capitale européenne de la culture » pour la région de la Ruhr et la Ville d'Essen en 2010 reconnaissant la valeur distinctive de la région
- L'amélioration de la qualité de vie des résidents
- Le regain de la fierté pour la région
- Le changement de perception du passé industriel de la région
- Redynamisation du territoire tirant profit de l'arrimage entre la planification régionale et les enjeux locaux



Tetraede - Ruhr
©wp.eghn.org



Gazomètre d'Oberhausen
©wallhere



Landschaftpark, Duisburg Nord, Parc intégrant des bâtiments industriels mis en valeur- Ruhr ©Modlar



Projections – Laboratoire urbain
©cité de l'architecture

VALLÉE DE LA CHIMIE,

LYON, FRANCE



Contexte du territoire

Située en périphérie de la métropole de Lyon, la Vallée de la chimie de Lyon s'étend sur douze (12) communes et compte près de 100 000 habitants. Sa localisation en rive du Rhône et à proximité de la Ville de Lyon, lui confère de nombreux avantages en termes de desserte en transport, tel que l'accessibilité au port sur le Rhône, au réseau routier dense (bus et voiture), à 2 gares du TGV intramuros (Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache) et à l'aéroport international Lyon Saint-Exupéry.

La forte concentration d'activités industrielles sur le secteur de la Vallée de la chimie a débuté à partir de la seconde moitié du 19^e siècle, en réaction à un rejet de l'industrie chimique dans les centres urbanisés. Considéré comme le berceau de la chimie française, le territoire industriel de la Vallée de la chimie accueille depuis les dernières décennies des industries de la chimie de synthèse, de la chimie de spécialité, de la pétrochimie et du raffinage. On y retrouve aujourd'hui des industries de renom tel qu'Arkema, Air Liquide, Blue Star, Dalkin, Novartis, Rhodias, Total, et certaines d'entre elles étant établies sur le territoire depuis plus de 150 ans.

Au cours des dernières années, un affaiblissement de la chimie traditionnelle avait forcé la modernisation des outils de production. De profonds changements ont alors été observés sur l'évolution du tissu industriel, des problématiques d'emplois, des préoccupations environnementales et une prise de conscience des citoyens. Dans un contexte économique perturbé, dû à la hausse du prix de l'énergie, et à la restructuration ou la fermeture d'établissements, il était dorénavant impératif d'intervenir selon une démarche globale sur le territoire pour en maintenir la vitalité économique.

L'élément déclencheur

En 2007, l'adoption d'un agenda 21 spécifique à la Vallée de la chimie de Lyon s'inscrivant dans une démarche de développement durable a été entamée par l'agglomération de Lyon. Dans celui-ci, les enjeux suivants ont été identifiés : la qualité de vie, le patrimoine et le paysage, le potentiel économique et les risques écologiques et technologiques.

Cette démarche basée sur la concertation reposait sur la collaboration de l'ensemble des intervenants et a été rendue possible par la formation d'un comité des élus, d'un comité de d'experts et la tenue d'ateliers participatifs favorisant la mobilisation des acteurs locaux (dont des associations d'entreprises, des industriels, différents représentants du pôle de compétitivité Axelera, des centres de recherche, et autres) et la population. Dans ce cadre, une charte de partenariat (Charte) a été signée en 2014 par 10 grands industriels de la vallée, la préfecture, la région Auvergne-Rhône-Alpes et France Chimie Auvergne-Rhône-Alpes.

La Mission Lyon Vallée de la chimie (la Mission) est une entité dédiée au développement du territoire de la Vallée de la chimie. Étant mise en place et financée par la Métropole de Lyon, la Mission joue un rôle d'intermédiaire entre la métropole de Lyon et les entreprises, ayant un pouvoir délégué de chapeauter la gestion du développement de la Vallée de la chimie, dans l'objectif de construire l'avenir avec l'ensemble des acteurs du territoire : les entreprises, les salariés et les habitants. Cet organisme pilote le projet directeur du territoire à l'horizon 2030. Ainsi, l'entité s'assure du maintien des six axes stratégiques énoncés au Plan guide 2030 dans le développement du territoire :

- Affirmer la Vallée comme territoire industriel métropolitain de l'innovation
- Développer le mixte de production d'énergies renouvelables dans la Vallée et s'affirmer en tant qu'usine énergétique métropolitaine
- Créer des paysages productifs sur des fonciers non utilisables pour d'autres activités
- Améliorer la desserte en transport en commun en optimisant notamment l'usage du réseau ferroviaire
- Mettre en place une boucle verte, un réseau d'espaces publics connectés sur les Balmes (côteaux escarpés) et l'Île du Rhône
- Valoriser la voie d'eau pour le transport de marchandises en optimisant les potentialités des sites

Dans ce cadre, l'Appel des 30 ! a été lancé par Mission Lyon Vallée de la chimie et en était à sa 3^e édition en 2018. L'initiative regroupe les trente plus gros employeurs (publics/privés) de la Vallée fédérés dans l'Association pour le Développement durable de la Vallée de la chimie, qui favorise la mutualisation de biens et de services, ainsi que le partage de bonnes pratiques en matière environnementale, sociale et économique. Cette Association participe activement aux travaux de la Mission dans le but de développer de nouveaux pôles d'activités diversifiés et intégrés, autour de la chaîne de valeur de la chimie (verte), de l'énergie et de l'environnement, pour construire le futur industriel et économique de la Vallée de la Chimie. Les éléments distinctifs du programme l'Appel des 30 ! sont :

- La participation des partenaires publics et privés, une formule « tout inclus ».
- Un accompagnement au cas par cas dans l'offre aux entreprises pour l'implantation de nouvelles activités sur le secteur, qui mutualise les fonctions, les services et les ressources en lien avec la production.
- Un objectif ultime de faciliter l'implantation des nouveaux acteurs économiques dans une logique de plateforme industrielle (chaîne de valeur) misant sur une synergie des activités.

Le concept unificateur « *La Vallée de la chimie, vers une plateforme industrielle* » élaboré en collaboration avec Oma/Base/Suez, est le concept unificateur qui a été mis en place à la suite des trois (3) années d'études ayant suivi l'adoption du Plan guide 2030. Les lignes directrices de la planification du territoire ont pris la forme de trois structures articulées autour des composantes suivantes :

- Plateforme industrielle. Le développement d'une économie plus compétitive orientée vers les secteurs de la chimie de spécialité et la chimie fine, la chimie « verte », les *cleantech*.
- Paysage productif. Lyon vallée de la chimie a fait naître une filière innovante et expérimentale issue de la nécessité de gérer durablement les ressources naturelles en ville et de faire du paysage une opportunité de création de valeur. Les espaces naturels et agricoles de la Vallée de la chimie forment un ensemble cohérent, mis en réseau par un système de liaisons vertes multifonctionnelles (corridors

Les partenaires signataires de la charte proposent aux candidats sélectionnés une offre globale pour l'implantation d'activités industrielles sur le site

- Une offre foncière initiale de 20 ha (terrains nus, friches industrielles et tènements disponibles à l'intérieur même des sites industriels en activité)
- Accompagnement technique et réglementaire autour de domaines ciblés (dépollution des sols, démolition)
- Intégration des risques technologiques
- Conception urbaine et architecturale
- Aménagement et viabilisation des sites
- Suivi administratif et réglementaire, en lien avec les services de l'État
- Ingénierie financière mobilisée par différents organismes

écologiques et continuités paysagères). Ces liaisons jouent un rôle majeur dans les équilibres biologiques et écologiques du territoire, améliorent la qualité de vie des résidents et augmentent l'attractivité de l'agglomération.

- **Usine énergétique.** Une migration des activités vers la création d'une plateforme industrielle éco-efficace en matière d'énergie et de déchets est en cours de façon à faire de la Vallée de la chimie un lieu de déploiement d'énergies vertes au service de la métropole de Lyon et d'une industrie écoresponsable tournée vers le futur.

Les résultats

L'ensemble des outils de planification et la mise sur pied d'une entité dédiée au développement de la Vallée de la chimie de Lyon a permis de générer un pôle d'activité où se concentre près de 6 500 emplois directement liés aux activités des domaines de la chimie, de la pétrochimie, du recyclage, de la production d'énergies vertes, du traitement des eaux industrielles et des gaz industriels.

Six centres de recherche et développement emploient plus de 2 000 chercheurs œuvrant dans les domaines d'études et d'expérimentation de nouveaux procédés d'économie d'énergie et de protection de l'environnement. L'Institut Français du Pétrole (IFP) occupe une place importante parmi ces centres de recherche. Il a pour mission de développer les technologies et matériaux du futur, dans les domaines de l'énergie, du transport et de l'environnement. AXELERA est le pôle de compétitivité à vocation mondiale Chimie et Environnement Lyon & Rhône-Alpes : il a pour ambition stratégique de développer une filière industrielle et scientifique conjuguant chimie et environnement.

Plusieurs objectifs liés au développement de nouvelles énergies vertes sont visés par la Vallée de la chimie de Lyon, pour y développer une compétitivité des industries pour lesquelles le coût de l'énergie est déterminant, tendre vers une logique de plateforme industrielle éco-efficace en matière d'énergie et de déchet, et participer à l'atteinte de l'objectif de 20% d'énergies renouvelables consommées à l'horizon 2020 (objectif européen) à l'échelle de la métropole et soutenir le déploiement de programmes de recherche et développement sur l'usine du futur, les solutions décarbonées et le stockage de l'énergie renouvelable.

Faits saillants

- **Démarche innovante et rigoureuse.** Amorcée en 2007 par l'adoption d'un Agenda 21 spécifique au territoire de la Vallée de la chimie, l'identification de 6 axes stratégiques de transformation au Plan guide de 2015 a guidé l'ensemble des interventions ainsi que la planification du secteur et mis l'innovation au cœur de la démarche.
- **Organisme dédié au développement économique et guichet unique.** La mission Lyon Vallée de la chimie chapeaute le développement du territoire de la Vallée de la chimie, selon une gouvernance globale.
 - L'Appel des 30 ! a contribué à susciter une attractivité nouvelle pour la plateforme industrielle et économique qu'est la Vallée de la chimie de Lyon.
 - Un accompagnement personnalisé des entreprises désireuses de s'implanter sur le secteur est offert avec possibilité de mutualiser les services et les ressources.
 - Les interventions visent à consolider la chaîne de valeurs par la concentration des efforts d'intéressement de certaines industries et la promotion d'une symbiose entre les entreprises.
 - La mise en relation des financiers avec les projets est facilitée par les processus en place.
- **Incitatifs financiers créant des opportunités.** Un Fonds d'accompagnement et des emprises foncières identifiées et dédiées aux projets innovants sont mis à la disposition des investisseurs.
 - La Vallée est devenue synonyme de destination d'excellence pour les entreprises qui souhaitent s'implanter, innover et développer les industries en *cleantech*.

PHILADELPHIA NAVAL SHIPYARD, PENNSYLVANIE, ÉTATS-UNIS



Contexte

Le projet du Philadelphia Naval Shipyard est situé dans la Ville de Philadelphie, dans l'État de la Pennsylvanie, aux États-Unis et occupe une superficie d'environ 500 hectares aux abords du fleuve Delaware. Le « Navy yard » est localisé à proximité du centre-ville, mais enclavé par l'autoroute I-95 qui borde le nord du secteur. La desserte en transport collectif à l'intérieur du site est faible, malgré la présence d'une station de métro (Pattison) à un peu plus de 1,5 kilomètre.

Historiquement, le secteur accueillait des activités industrielles liées à la construction navale primaire de porte-avions non-nucléaires de la Marine américaine. Et malgré que la fermeture du chantier naval se soit échelonnée entre 1996 et 1998, une partie du site est toujours occupé par des activités industrielles liées à la construction de navires. L'occupation du site par ces activités lourdes a laissé des marques importantes, notamment une contamination des sols importants par des produits chimiques dangereux (métaux lourds et plomb). La Marine américaine, l'occupant responsable de la contamination, a investi plus de 300 millions \$ pour rétablir les sols et permettre une nouvelle occupation des terrains.

L'élément déclencheur

À la suite de la cessation des activités de la Marine américaine, la Ville de Philadelphie a fait l'acquisition du site, par l'entremise du Philadelphia Industrial Development Corporation (PIDC). La PIDC est une société public-privé sans but lucratif composée principalement des membres de la Chambre de commerce et le Département de commerce. La mission de la PIDC est de promouvoir la création d'emplois et de revitaliser les quartiers sur le territoire de la Ville de Philadelphie via un programme de financement et un support pour les développeurs.

Une planification détaillée du projet Navy Yard a été réalisée en amont et est le fruit d'un partenariat entre la Ville de Philadelphie, la Philadelphia Industrial Development Corporation (PIDC) et le Liberty Trust/Synterra Partners. Le Liberty Trust/Synterra est le maître d'œuvre privé du Navy Yard et est une entreprise commune unissant Liberty Property Trust et Synterra Partners. À noter que la PIDC est devenue propriétaire du site du Navy Yard en 2000, mais que le Liberty Trust/Synterra possède actuellement 15 bâtiments sur le site (1,4 M pi²), représentant un investissement d'environ 400 M\$ provenant de ce développeur privé.

La planification d'ensemble du secteur a débuté en 2004 par l'adoption par la Ville de Philadelphie du Plan directeur du Navy Yard. Celui-ci a été conçu par les partenaires du projet ainsi que la firme d'architectes Robert A.M et Stern Architects. Le Plan directeur encadrait alors le redéveloppement de 522 acres et prévoyait une mixité des usages (bureau, résidentiel, institutionnel, culturel, recherche et développement, commercial (détail) et loisir).

Le Plan capitalise sur les caractéristiques uniques du site: vaste superficie, accès à la rive de la rivière Delaware, localisation au centre des réseaux de transport, proximité d'équipements culturels régionaux et la disponibilité en main-d'œuvre (potentiel d'employabilité), caractéristiques historiques (incluant une architecture et un paysage du tournant du siècle). Le développement d'un centre était dédié au développement des affaires et prévoyait d'accueillir 1,4M de pi² de bureau (classe A) au sein du « Corporate Center ». Une mise à jour du Plan directeur de 2004 a été adoptée en 2013. Ce nouveau Plan directeur poursuit les orientations de la version précédente, et suite aux interventions complétées depuis le Plan directeur de 2004, encadre plus particulièrement les secteurs du Corporate Center, le Historic Core et le Research Park.

Les résultats

Le Navy Yard compte actuellement plus de 7,5 millions de pieds carrés d'immeubles abritant plus de 13 500 employés travaillant pour plus de 150 entreprises. Les principales activités touchent les domaines de la recherche et du développement et le milieu des affaires. Le Navy Yard est une plaque tournante en recherche et développement dans le domaine des sciences de la vie (biologie, biochimie, biotechnologies, pharmaceutiques, etc.). Plus de 2 500 employés travaillent dans ce secteur d'activité et plusieurs établissements d'enseignement, tels l'Institut Vincera, et l'Hôpital universitaire Thomas Jefferson, sont implantés sur le territoire. Plusieurs grandes entreprises se sont également établies dans le secteur, notamment : GlaxoSmithKline (GSK), Urban Outfitters, Tasty Baking Company.

La stratégie de reconversion du territoire du Philadelphia Naval Shipyard incluait un accès privilégié à des incitatifs financiers pour les entreprises désireuses de s'implanter sur le site.

- Keystone Opportunity Zones (KOZs) : Certaines parties du site notamment dans le secteur du Corporate center, sont désignées Keystone Opportunity Zones (KOZs), donnant accès à des mesures d'allègement fiscal pour les entreprises s'y implantant.
- Keystone Innovation Zone (KIZ) : En 2005, le Commonwealth a inclus le Navy Yard dans son programme Keystone Innovation Zone, ce qui donne accès à un éventail d'incitatifs de l'État pour le développement d'entreprises œuvrant dans le domaine des technologies.
- Historic district : Le site est certifié district historique (National Register of Historic Places), donnant accès à des crédits de taxes allant jusqu'à 20% des coûts de rénovation pour la restauration des bâtiments admissibles.

Faits saillants

- Une planification intégrée en amont. Via un Plan directeur (2004 et 2013) et issu de la collaboration entre des acteurs du secteur public et des intervenants privés.
- Un « cocktail d'incitatifs financiers ». L'accès à plusieurs incitatifs financiers provenant de différents paliers gouvernementaux a contribué à la réalisation du redéveloppement.
- Maîtrise foncière par une société dédiée. La collaboration entre le gouvernement local et les développeurs privés, via la PIDC, a favorisé l'efficacité dans la gestion et la réalisation du projet.
- Guichet unique. Bénéficie de l'appui du Brownfield action team (BAT) un comptoir de ressources intervenant à la grandeur de l'État.
- Stratégie d'incitation. Le secteur est devenu un pôle d'innovation en recherche dans le domaine des sciences de la vie grâce aux stratégies d'intéressement des grandes entreprises dans le domaine.
- Qualité de l'aménagement. Le chantier naval est considéré comme le réaménagement le plus réussi d'une ancienne installation militaire du pays.



1200, Intrepid Avenue. Architectes : BIG-Bjarke Ingels Group, construit par Liberty Property Trust/Synterra Partners ©ConstructionCayola



Philadelphia Navy Yard
©Philadelphiaencyclopedia.org



The Navy Yard Sea Monster art project
©Curbed Philly

MEILLEURES PRATIQUES

Le deuxième volet consistait à analyser la documentation et les différentes études à l'égard des meilleures pratiques de reconversion économique de vastes friches industrielles. Cette analyse s'appuie sur le relevé des « bonnes pratiques » en matière de reconversion de territoire industriel et sur une étude des principaux facteurs de succès relatifs à la reconversion des friches industrielles à vaste échelle.

À l'issue de l'étude de cas et de la revue de la littérature scientifique, neuf (9) meilleures pratiques relatives à la reconversion de territoires industriels ont été identifiées et classées sous trois volets, soit :

- Volet stratégique
- Volet Expertise
- Volet Innovation

La formulation de ces pratiques est le résultat d'une interprétation des constats énoncés par divers auteurs de la littérature scientifique portant sur le sujet. Un recensement de ces meilleures pratiques a été réalisé pour les modèles de l'étude de cas. Dans quelques cas, et tel qu'illustré au Tableau 2, certaines des meilleures pratiques n'ont pu être documentées pour l'un ou l'autre des modèles, faute de documentation disponible.

Tableau 2 - Récurrence des meilleures pratiques documentées pour les modèles de l'étude de cas

		Région de la Ruhr, Allemagne	Vallée de la chimie verte, Lyon, France	Philadelphia Navy Yard, Pennsylvanie, États-Unis
VOLET STRATÉGIQUE				
Pratique 1	Favoriser la collaboration entre l'ensemble des intervenants (publics/privés)	X	X	X
Pratique 2	Créer une structure de gouvernance dédiée au projet	X	X	X
Pratique 3	Favoriser les initiatives visant l'acceptabilité sociale du projet	X	X	
VOLET EXPERTISE				
Pratique 4	Adopter des outils de planification prônant une intégration du projet au territoire et valorisant les éléments existants	X	X	X
Pratique 5	Assurer une priorisation de projet souple maximisant les opportunités		X	X
Pratique 6	Prévoir des incitatifs financiers favorisant la décontamination du site et l'implantation de nouvelles activités	X	X	X
VOLET INNOVATION				
Pratique 7	Miser sur les nouvelles technologies dans le développement d'activités	X	X	X
Pratique 8	Miser sur la culture, l'architecture et le design pour valoriser l'historicité du territoire, pour incarner le caractère innovant de la reconversion et pour accroître l'attractivité du site	X		X
Pratique 9	Utiliser l'environnement et le paysage naturel pour transformer l'image du secteur	X	X	

À noter que la typologie en 3 volets adoptés dans le cadre de cette section est inspirée de l'étude *Les reconversions de friches urbaines: Au service du dynamisme des territoires* de Deloitte.

Tableau 3 - Les 3 volets de meilleures pratiques documentés dans la littérature scientifique

VOLET STRATÉGIQUE	VOLET EXPERTISE	VOLET INNOVATION
Mise en œuvre d'une stratégie territoriale de long terme	Maîtrise des savoir-faire et outils adaptés aux particularités du projet	Valorisation de l'ancrage territorial du site
<p>Pratique 1 Favoriser la collaboration entre l'ensemble des intervenants (publics/privés)</p> <p>Pratique 2 Créer une structure de gouvernance dédiée au projet</p> <p>Pratique 3 Favoriser les initiatives visant l'acceptabilité sociale du projet</p>	<p>Pratique 4 Adopter des outils de planification prônant une intégration du projet au territoire et valorisant les éléments existants</p> <p>Pratique 5 Assurer une priorisation de projet souple maximisant les opportunités</p> <p>Pratique 6 Prévoir des incitatifs financiers favorisant la décontamination du site et l'implantation de nouvelles activités</p>	<p>Pratique 7 Miser sur les nouvelles technologies dans le développement d'activités</p> <p>Pratique 8 Miser sur la culture, l'architecture et le design pour valoriser l'historicité du territoire, pour incarner le caractère innovant de la reconversion et pour accroître l'attractivité du site</p> <p>Pratique 9 Utiliser l'environnement et le paysage naturel pour transformer l'image du secteur</p>

Source : DELOITTE, (2012), *Les reconversions de friches urbaines : Au service du dynamisme des territoires.*

Volet stratégique

Pratique 1 - Favoriser la collaboration entre l'ensemble des intervenants (publics/privés)

- La mobilisation et la fédération des acteurs autour d'un projet commun semblent essentielles à la réussite de la reconversion à moyen et longs termes.
- Il est essentiel pour les communautés locales de bien comprendre les besoins du secteur privé. Les intérêts des propriétaires fonciers doivent être discutés, par exemple dans le cadre d'une table ronde organisée par la municipalité.
- Une relation partenariale entre les acteurs privés et publics peut profiter d'une délégation du leadership à un opérateur privé.

Pratique 2 - Créer une structure de gouvernance dédiée au projet

- La mise en place par le gouvernement local d'une organisation intermédiaire peut servir de levier au développement d'un projet.
- Ces entités détiennent une responsabilité limitée au projet et relèvent directement du gouvernement local. Néanmoins, une certaine flexibilité leur permet de jouer un rôle de leadership et d'appuyer les processus avec une plus grande créativité dans les moyens déployés.
- La délégation de pouvoirs à une société dédiée au projet a pour avantage de permettre au gouvernement local de conserver un contrôle sur les orientations et libère l'entité publique d'un fardeau de gestion.
- À noter que le montage financier et immobilier doit avant tout s'adapter au projet et que la structure de gouvernance doit être adéquate aux besoins.

Pratique 3 - Favoriser les initiatives visant l'acceptabilité sociale du projet

- L'acceptabilité sociale est critique au réel succès d'un projet de reconversion de friches industrielles. L'inclusion de la collectivité dans le processus de planification est préférable selon une relation partenariale souple pour assurer une acceptabilité continue.
- L'appropriation du territoire par les citoyens peut passer par certaines mesures visant à rendre le site plus attractif et donner une meilleure visibilité au projet, notamment, le développement d'une opération de marketing urbain ou l'organisation d'évènements sociaux autour des lancements de projets. La démarche doit prendre racine dans les différents processus de consultation citoyenne et s'assurer du maintien d'un canal de communication favorisant l'expression et l'écoute de la communauté.
- La participation d'organismes à but non lucratif peut parfois jouer un rôle favorable à l'acceptabilité sociale.

Volet expertise

Pratique 4 - Adopter des outils de planification prônant une intégration du projet au territoire et valorisant les éléments existants

- Certaines mesures liées à la planification peuvent attirer les investisseurs et stimuler la reconversion. Par exemple, une planification prévoyant une intégration aux infrastructures existantes et au réseau de transport collectif peut augmenter l'attractivité du secteur pour les investisseurs privés et accroître le potentiel de développement économique du site.
- La visibilité du site à partir de voies de circulation passantes ou l'accès à la rive d'un cours d'eau constituent également des éléments d'attrait. Pour que la planification d'une reconversion de territoires industriels puisse prendre vie, certains outils tels que Plans directeurs, Plans d'ensemble, Plans d'action, Programmes, etc. sont souvent mis en place par les planificateurs en amont de la démarche. Ces outils permettent de concrétiser la vision et les orientations par des actions, en considérant l'ensemble des dimensions.

Pratique 5 - Assurer une priorisation de projet souple maximisant les opportunités

- Une priorisation du redéveloppement des terrains devrait être établie : les terrains détenant le plus grand potentiel de retombées économiques (tel que nombre d'emplois, assiette fiscale et autres retombées financières), et contribuant le plus à l'embellissement (tel que paysage renouvelé, patrimoine valorisé et identité préservée / renouvelée) ou représentant le plus grand risque pour la population devraient être traités en premier.
- Cette priorisation devrait être transparente et s'appuyer sur des critères clairement établis. De plus, le gouvernement local devrait produire un inventaire des propriétés des friches industrielles et recueillir autant de données publiques que possible sur les terrains à redévelopper. Finalement, cette information devrait être rendue publique et communiquée aux parties intéressées.
- Lorsque possible, une occupation provisoire du site par des locataires à court terme devrait être envisagée pour éviter que le site ne soit laissé à l'abandon trop longtemps, ce qui lui ferait perdre de son attractivité.
- La maîtrise foncière (via des acquisitions de gré à gré ou par expropriation) par le gouvernement local devrait aussi être étudiée comme stratégie de priorisation des interventions.

Pratique 6 - Prévoir des incitatifs financiers favorisant la décontamination du site et l'implantation de nouvelles activités

L'accès à une diversité de sources de financement est essentiel à la réalisation d'un projet de reconversion d'un site ou territoire contaminé. Le financement peut être attribué pour des finalités diverses, tel que :

- Rétablir la qualité de l'environnement physique d'un site (dépollution, décontamination, nettoyage) ou développer des installations ou infrastructures permettant de rendre le site exploitable par de nouveaux usages.
- Favoriser le développement économique dont les retombées escomptées sont relatives à la prospérité des activités, à la création d'emplois et à l'accroissement des échanges économiques.
- Le succès du financement d'une opération de reconversion dépend alors de la force et la capacité des programmes d'État et la capacité des localités à établir des partenariats avec leur État. L'accès aux différentes sources de financement est souvent relatif aux particularités des projets et aux objectifs des entités financières.

Types d'incitatifs financiers possibles

- Allègement fiscal ciblé sur des types d'activités économiques
- Allègement fiscal foncier des nouveaux développements immobiliers ou des projets de rénovation
- Accès à du financement immobilier à moindre coût, à du capital patient ou avec congé de paiement de capital les premières années
- Accès à du financement soutenant la croissance de certains types d'activité économique
- Subventions à l'aide technique ou fourniture de services dans les activités de pré-développement immobilier (ex. : caractérisation environnementale, études de mise en valeur urbaines et architecturales, etc.)
- Subventions à la décontamination
- Subventions salariales

Pratique 7 - Miser sur les nouvelles technologies dans le développement d'activités

- L'acceptation et le succès de la reconversion dépendent fortement de la capacité à allier l'innovation à l'ancrage territorial et historique d'un site. La nature des innovations peut prendre plusieurs formes et s'articuler autour des éléments de permanence déjà présents sur le territoire pour renforcer une économie existante.
- Le développement de centres de recherche de hautes technologies est une approche commune pour tenter de favoriser le développement de l'industrie des services à forte valeur ajoutée.
- L'innovation et les nouvelles technologies tendent à se regrouper pour former des grappes ou « clusters » et favoriser la synergie des activités liées à ces industries spécialisées. Ce regroupement apporte une valeur ajoutée au réseau existant en permettant une optimisation des activités. Par exemple, ce type de relation est souvent observé entre des industries technologiques et des centres de recherche.
- La collaboration entre les entreprises peut mener à une forme de symbiose économique. Certains parcs éco-industriels partagent leurs ressources et rejets de façon à alimenter les autres entreprises faisant partie de la boucle. La coopération de ce type de regroupement peut être essentielle à la prospérité de l'ensemble des entreprises.

Volet innovation

Pratique 8 - Miser sur la culture, l'architecture et le design pour valoriser l'historicité du territoire, pour incarner le caractère innovant de la reconversion et pour accroître l'attractivité du site

- L'intérêt croissant pour le patrimoine et l'architecture de l'ère industrielle a suscité un engouement pour le redéveloppement et la mise en valeur de ces quartiers.
- Dans certains cas, la reconversion de bâtiments industriels en équipements culturels a permis la requalification de certains quartiers industriels et portuaires en friches ou en déclin et a donné lieu au développement « d'activités créatives » en suscitant de nouveaux investissements et la création d'emplois.
- L'intégration de bâtiments iconiques peut participer au développement d'une image de marque aux territoires reconvertis. Ce type de démarche inclut souvent l'obtention d'une « certification » ou la tenue d'un concours d'architecture et de design pour susciter un effet d'entraînement et stimuler les investissements. L'imposition de critères élevés en termes d'architecture et design urbain peut favoriser l'innovation.

Ancrage historique des bâtiments industriels dans la reconversion

- Depuis les années 1980, de nombreuses villes post-industrielles européennes ont entrepris des opérations de renouveau portées par la culture et la création de nouveaux grands équipements. La culture étant un instrument efficace pour insuffler un développement économique et un renouveau urbain, celle-ci se matérialise souvent sous la forme de musées, salle de spectacles, galeries, le design urbain, l'architecture, l'économie créative, l'organisation de festivals et de grands événements, etc.
- La valorisation du patrimoine bâti industriel est souvent utilisée pour stimuler la reconversion de friches industrielles. Dans plusieurs cas, les bâtiments existants reconvertis contribuent à la création d'une identité propre au projet.
- Le choix de reconvertir plutôt que de reconstruire symbolise la volonté de ne pas faire table rase, et affirme le désir de reconquérir l'identité des lieux en cohérence avec l'histoire du territoire.

Source : BAILONI, M., (2014), La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise?, Belgeo

Pratique 9 - Utiliser l'environnement et le paysage naturel pour transformer l'image du secteur

- La mise en valeur des éléments paysagers et naturels peut contribuer à l'amélioration de l'image et à l'attractivité d'un territoire, en plus de redonner une place d'avant-plan à l'environnement naturel initialement présent sur le territoire.
- La consolidation d'une trame verte et bleue peut contribuer à la résilience économique, notamment en préparant le territoire à faire face aux aléas climatiques, aux inondations, etc.
- Avec le resserrement des politiques, lois et règlements visant à protéger l'environnement, il est aujourd'hui nécessaire de repenser la planification des territoires conséquemment et d'assurer une pérennité des activités face aux conséquences de leur présence sur le territoire. Or, les diverses externalités négatives connues des activités industrielles peuvent être passablement réduites par l'intégration d'éléments naturels dans les projets de reconversion de territoires industriels. Notamment, l'intégration d'aménagements paysagers peut accroître la perméabilisation des sols, améliorer la qualité de l'air et de l'eau, diminuer les effets d'îlot de chaleur, etc.
- Le verdissement d'un territoire symbolise souvent la prospérité, la viabilité et la qualité de vie. Il peut incarner, en quelque sorte, la volonté collective d'axer la reconversion industrielle vers l'adoption de technologies propres.

ANNEXE 2 : LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

CONTEXTE

Afin de faire en sorte que la vision de développement du territoire représente au mieux les consensus des parties prenantes concernées, la Ville de Montréal a tenu le 10 septembre 2019 une demi-journée d'ateliers ayant permis de recueillir les préoccupations de 120 leaders des secteurs publics, privés et institutionnels impliqués dans le développement économique du territoire du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île.

Sont ici respectivement reproduites les grandes conclusions des trois ateliers de travail⁶ :

- Vision 2050 du développement économique ;
- Vision 2050 de l'aménagement et du milieu de vie ;
- Vision 2050 de la mobilité.

VISION 2050 DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Cet atelier a porté sur le positionnement et la structure économique du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, le développement d'un écosystème d'innovation performant et l'attraction d'entreprises de secteurs d'activités à valeur ajoutée à l'Horizon 2050. Il a visé à mieux cerner la vision des participants pour l'économie de l'Est de Montréal, les activités économiques porteuses et les conditions pour l'implantation d'un écosystème d'innovation dans l'Est de Montréal dans un contexte de développement durable.

Pour les participants, la future vision de développement économique du territoire devra réunir les conditions de succès suivantes :

- Être claire et partagée ;
- Favoriser une mobilisation des acteurs clés et une cohésion dans les actions à entreprendre ;
- Encourager la mise en place d'une structure de gouvernance centrale responsable de la coordination du développement territorial du SIPI.

La majorité des participants recommandent que le développement économique se fasse de manière circulaire et écosystémique. Ils rêvent d'un modèle de développement qui mise sur la mutualisation des forces des acteurs publics et privés impliqués sur le territoire pour créer de nouvelles conditions afin de moderniser les activités économiques et industrielles du SIPI (chimie verte, bioalimentaire, bioplastique, biométhanisation, valorisation des matières résiduelles, production d'énergies propres, etc.).

Ils ne recommandent pas de privilégier une filière industrielle plus qu'une autre, mais au contraire d'augmenter l'attractivité du territoire en faisant évoluer les forces pétrochimiques et manufacturières existantes, en créant de nouvelles synergies avec d'autres entreprises locales ou d'ailleurs pouvant mener à de nouveaux produits, services ou solutions innovantes, et ce, en misant entre autres sur le développement durable.

Ce modèle économique, qui met en commun les enjeux et aussi les solutions, permettrait de prévoir un meilleur partage des risques entre les divers partenaires impliqués en plus de mettre de l'avant les avantages du territoire (espaces, apport énergétique, main-d'œuvre, etc.). À terme, l'économie modernisée du SIPI

⁶ Les informations rapportées proviennent des discussions lors des ateliers et ne présentent pas l'opinion de la Ville de Montréal face à ces enjeux.

pourrait tout simplement commercialiser ses produits, services et solutions, mais aussi générer des gains de productivité, créant un effet d'entraînement qui permettrait à d'autres projets industriels de se développer sur le territoire du SIPI sur la base des premiers.

Les participants précisent aussi qu'une mobilisation des acteurs clés déjà impliqués et une cohérence dans les actions à poser sont incontournables. Il importe de prévoir le futur développement du SIPI aussi en fonction non seulement des entreprises existantes et de celles que l'on souhaite attirer, mais aussi des résidents qui habitent sur le territoire ou à proximité.

À cet égard, la mise en place d'un bureau de coordination du développement économique et territorial est une solution à privilégier. Sorte de guichet unique, cet outil de gouvernance centrale pourrait regrouper les divers paliers gouvernementaux, les investisseurs potentiels, les propriétaires fonciers, souvent les mêmes que les grands donneurs d'ordre actuels, intéressés à diversifier leurs opérations et à valoriser leurs terrains ou installations.

Cette équipe dédiée au développement économique du SIPI, devrait être indépendante, posséder ses propres budgets et être responsable de l'exercice de planification unique et du plan de développement des infrastructures du territoire. Elle pourrait voir à la création et à l'administration de divers outils pour faciliter les discussions avec des investisseurs, engendrer un repositionnement de « la marque SIPI » afin de véhiculer la nouvelle mission du territoire et en changer la perception.

En résumé, les participants privilégient un aménagement du territoire communautaire et durable au service du développement du SIPI et à l'avantage de ses résidents et travailleurs.

Idées exprimées :

Les participants ont également réfléchi à l'importance d'assurer une cohésion au niveau des conditions à mettre en œuvre pour assurer le développement économique du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île. Ces accélérateurs du développement économique sont par exemple :

- Investissements publics dans les infrastructures pour augmenter l'attractivité du territoire aux yeux des acteurs privés (ex. égouts, aqueducs, gaz naturel, réseau câblé, réseau électrique, bornes rechargeables, transport en commun, avenue Notre-Dame, etc.) pour permettre d'offrir des terrains déjà prêts à l'investissement ;
- Voir à créer un pôle du savoir - un groupe d'entreprises et de centres de recherche (Suncor, CRIQ, Hydro-Québec, IRBV, Laganière, Shell, Glencor, Parachem, etc.) pour attirer davantage de compétences et d'intérêts commerciaux ;
- Repenser le cadre réglementaire et fiscal : prévoir un cadre spécial pour l'Est de Montréal ;
- Simplification (délais trop longs et processus complexes) ;
- Régime fiscal mieux adapté à l'innovation (projets de démonstration) ;
- Incitatifs à la décontamination (conformité aux normes vs assurabilité) ;
- Accès à des subventions à l'emploi, à l'attrait de travailleurs étrangers et à la formation de la main-d'œuvre ;
- Incitatifs à l'innovation ;
- S'inspirer du Technoparc St-Laurent et du Pôle du commerce électronique.

VISION 2050 DE L'AMÉNAGEMENT ET DES MILIEUX DE VIE

Cet atelier a porté sur la transformation des milieux de vie et d'affaires du secteur industriel de la Pointe-de-l'île et son contexte urbain à l'horizon 2050. Il a visé à stimuler une réflexion à long terme intégrée et

territoriale sur les changements à apporter pour répondre aux besoins de la population de l'Est et des autres usagers. Cette réflexion a visé la réalisation d'une profonde requalification des lieux et un renouvellement de l'image du territoire en tant que milieu de vie et d'affaires reconnu au cours des 30 prochaines années.

Il ressort des discussions en atelier que la future vision du développement du SIPI doit être audacieuse, résiliente et innovante. Il faut oser!

Les participants s'entendent pour dire qu'en 2050, le SIPI sera devenu un milieu de vie inspirant et innovant, qui a modernisé ses activités productives et industrielles grâce à la chimie verte, aux activités de décontamination animées par le développement durable, à un accès local à l'éducation supérieure, à la présence de centres de recherche, à une offre de logement pour toutes les classes sociales et à davantage d'économie de proximité.

Les discussions font ressortir la nécessité de faire du SIPI un réel milieu de vie de qualité avec tous les services de proximité, tant pour ceux qui y vivent que ceux qui y travaillent. Les participants rêvent d'un secteur humanisé qui rayonne par son redéveloppement exemplaire fait de manière concertée et harmonieuse; d'une nouvelle trame urbaine et écologique qui privilégie le partage des voix routières, d'un fleuve accessible, de parcs immenses et de corridors verts.

Les participants croient en la possibilité de faire cohabiter des espaces moins compatibles en créant des zones de cohabitation fusionnelles, comme par exemple la transformation du golf d'Anjou en grand parc pour les citoyens et en enclavant les zones industrielles lourdes, mais en désenclavant le reste de l'Est grâce à des passages viagers inspirants d'un côté et de l'autre des autoroutes 25 et 40.

Sorte de modèle de pointage territorial concentrique, les zones d'interface résidentielles/industrielles et, de manière générale, la périphérie du SIPI, sont à privilégier pour y implanter des équipements collectifs qui pourraient répondre à la fois aux besoins des résidents et des travailleurs ; installations récréatives, service de proximité, de santé, alimentaires, etc.

En matière d'aménagement du territoire et des milieux de vie, les participants recommandent de structurer l'organisation spatiale du territoire à partir d'une nouvelle trame verte et bleue pour qu'elle devienne structurante au même niveau que la trame grise et qu'elle permette de franchir les zones infranchissables (train, autoroute, etc.).

Ils souhaitent que l'on puisse innover en matière de gestion des sols pour effectuer une véritable décontamination des sols et travailler en mode économie circulaire.

Ils affirment vouloir amener la population locale à rêver le secteur et à vouloir s'impliquer dans la transformation du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île. C'est une question de fierté!

Idées exprimées :

Les participants ont réfléchi aux outils à développer pouvant servir d'accélérateurs au développement du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île :

- Un moratoire pour permettre de développer un nouveau plan d'aménagement et de zonage ;
- Une nouvelle gouvernance avec les parties prenantes/approche par projet et non seulement par réglementation ;
- Ancrage des projets dans la communauté ;
- Communication éducationnelle et informationnelle ;
- S'assurer de bien comprendre les différentes réalités du secteur en cernant les besoins du territoire pour sous-segmentation, l'Est de Montréal étant grand et diversifié sur le plan socio-économique ;
- Mettre en place un urbanisme innovant ;
- Miser sur l'esprit communautaire de l'Est pour renforcer le sentiment d'appartenance.

Les discussions aux diverses tables de l'atelier ont aussi permis de dégager d'autres éléments d'encadrement des activités dans le SIPI :

- Revoir la réglementation en vigueur ;
- Assouplir les conditions d'utilisation du 100 millions \$ reçu du gouvernement du Québec ;
- Encadrer les conditions d'implantation des entreprises ;
- Développer une filière agroalimentaire ;
- Miser sur le modèle d'affaires coopératif et l'économie sociale ;
- Développer des infrastructures vertes et bleues ;
- Revoir l'offre de mobilité et rendre les transports fluides ;
- Amener le savoir sur le territoire ;
- Revoir l'offre résidentielle ;
- Développer une stratégie immobilière par la Ville de Montréal ;
- Prévoir une meilleure communication entre les acteurs impliqués, une gouvernance centrale ;
- S'attarder aux considérations esthétiques et paysagères ;
- Prévoir des équipements collectifs.

VISION 2050 DE LA MOBILITÉ

Cet atelier était scindé en deux thèmes : mobilité des personnes; mobilité des marchandises.

Mobilité des personnes

Cet atelier a porté sur l'évolution des besoins de mobilité véhiculaire, collective et active et sur la structure de la filière logistique et transport de marchandises dans l'Est de Montréal à l'horizon 2050. Les discussions ont servi à identifier les pôles de destinations clés du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île qui devront être desservis et comment en favoriser l'accessibilité et l'intégration au cadre urbain de l'Est de Montréal en constante évolution. Les participants se sont prononcés sur les stratégies d'intervention variées, durables et innovantes à mettre en place pour répondre aux enjeux de tous les modes de mobilité.

Les participants ont réfléchi à la mobilité active, collective et véhiculaire de demain comme accélérateur du développement économique du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île.

Bien que l'amélioration de l'offre de transport en commun puisse servir de moteur de développement économique, en matière de mobilité des personnes, l'offre de transport en commun demeure encore limitée dans le SIPI.

Les participants croient qu'une offre de transport renouvelée qui s'inspirera des principes du développement durable, mais qui soit aussi un service de l'activité économique actuelle et future du SIPI fera une différence positive pour le secteur. Ainsi pour les participants les principaux éléments de vision de la future mobilité dans le SIPI sont :

- Prioriser les modes de transports alternatifs à l'auto solo (actifs et collectifs) ;
- Adapter les infrastructures en place aux véhicules autonomes et connectés ;
- Renforcer efficacement l'offre en transport et la bonifier pour limiter la nécessité d'effectuer des transferts entre les modes ;
- Favoriser la complémentarité des fonctions pour limiter les déplacements.

En bref, les participants recommandent de privilégier plus de perméabilité (connexion des divers modes), de facilité (plus de diversité en tout temps) et de sécurité en matière de transport des personnes.

Idées exprimées :

Les participants recommandent une série de mesures et d'actions qui confirment la nécessité d'une vision cohérente dans l'élaboration des solutions de mobilité dans le SIPI et dans l'Est de Montréal. À ce sujet, les participants croient qu'il faut créer une structure de gouvernance indépendante avec un pouvoir décisionnel et budgétaire pour chapeauter le développement futur, incluant la planification conjointe des réseaux de transports avec celui du SIPI (industries, institutions, etc.). La cohérence de la planification et de la réglementation entre la Ville de Montréal, ses deux arrondissements et la Ville de Montréal-Est est indispensable pour le succès de ce projet. De même, l'acquisition des terrains requis pour le développement des réseaux de transport est un accélérateur de la mise en œuvre de la future vision.

De manière plus précise, voici les principaux éléments de vision qu'ils souhaitent faire connaître pour que leur idéal de la mobilité à l'horizon 2050 se concrétise :

En matière de mobilité véhiculaire :

- Assurer un meilleur maillage du réseau routier interne au SIPI et une meilleure connexion avec les secteurs limitrophes ;
- Réviser les gabarits des axes existants pour assurer leur efficacité dans le futur.

En matière de sécurité des usagers :

- Sécuriser les points existants de traverse des barrières (autoroute, voies ferrées, etc.) et créer de nouveaux points de traverse sécuritaires ;
- Intégrer les usagers des modes actifs dans la planification des nouveaux axes en leur prévoyant des aménagements confortables et sécuritaires.

En matière de transports alternatifs :

- Assurer l'accompagnement des usagers dans les premiers et derniers mètres de leurs déplacements ;
- Mettre en place un mode de transport collectif structurant dans l'Est de Montréal (métro, réseau électrique, tramway, etc.) desservant le SIPI ;
- Développer le SIPI en tant que pôle de destination majeur avec une offre de transports alternatifs cohérente, rapide et efficace, en limitant notamment des correspondances nécessaires entre les différents modes de transports. Le SIPI doit être vu comme une destination en soi et pas seulement un point de passage ;
- Offrir un réseau de déplacements pour modes actifs avec des cheminements directs et des aménagements confortables dans le SIPI ;
- Envisager des modes de déplacements non conventionnels, potentiellement du secteur privé, afin de mieux répondre aux particularités des déplacements effectués vers et depuis le SIPI ;
- Faciliter l'instauration du vélo-cargo en général – développement dans le SIPI des infrastructures reliées (garage, entretien, réseau linéaire pour ravitaillement (modèle de Hub-and-Spoke).

En matière d'implication des entreprises dans la mobilité :

- Intégrer les employeurs dans la planification de la mobilité de leurs employés sur le territoire notamment par des incitatifs aux employeurs qui dépassent les normes environnementales grâce à une mobilité améliorée, par leur implication dans des projets pilotes innovants, par une flexibilité dans le mode de travail (ex. : télétravail, horaire flexible).

Mobilité des marchandises

Cet atelier a porté sur l'évolution des besoins de mobilité véhiculaire, collective et active et sur la structure de la filière logistique et transport de marchandises dans l'Est de Montréal à l'horizon 2050. Les discussions ont servi à identifier les pôles de destinations clés du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île qui devront être desservis et comment en favoriser l'accessibilité et l'intégration au cadre urbain de l'Est de Montréal en constante évolution. Les participants se sont prononcés sur les stratégies d'intervention variées, durables et innovantes à mettre en place pour répondre aux enjeux de tous les modes de mobilité.

Lors de cet atelier plus technique, les experts ont exprimé leurs points de vue sur la façon dont le transport des marchandises peut évoluer d'ici à l'horizon 2050 et continuer d'être un moteur de développement économique.

Les participants rêvent d'un réseau logistique moderne et durable qui soit au service d'une saine cohabitation entre les entreprises et les résidents. Quatre ambitions émergent des discussions :

1. Optimisation de la connexion entre les réseaux, routiers, ferroviaires et portuaires ;
2. Planification à long-terme ;
3. Influencer les entreprises en leur proposant des solutions alternatives de transport ;
4. Instaurer un dialogue citoyen et collaboratif.

La nouvelle génération de consommateurs, grâce aux nouvelles technologies disponibles, se tourne de plus en plus vers le commerce électronique. Cette nouvelle donne, jumelée aux opportunités que créent la transition énergétique et les solutions de transport durable, impose aux acteurs de la logistique et de la distribution de revoir leurs façons de faire.

Les participants souhaitent que des changements s'opèrent dans le SIPI dès maintenant pour qu'à terme, il devienne un véritable centre logistique (*hub* reconnu) accepté socialement (gains de services, degrés d'actions, gestion des attentes, évaluation des impacts sociaux, etc.) et contribuant à la vitalité économique du territoire.

« *En matière de transport des marchandises, il faut faire dans l'Est ce qui a été fait dans l'Ouest* », disent-ils.

Une réflexion s'est aussi amorcée sur le type d'entreprises et le réseau logistique pour les supporter qui pourrait s'implanter dans le SIPI et la manière de le faire. Les participants croient qu'une mixité PME/donneurs d'ordres majeurs (industrie lourde) qui sous-traite localement permettrait de créer un effet d'entraînement. Parmi les secteurs intéressants, on suggère :

- Les technologies agroalimentaires ;
- La chaîne du froid ;
- La pharmaceutique ;
- La livraison de pointe (transport autonome, drones pour produits critiques comme les instruments médicaux ou les médicaments) ;
- L'agriculture urbaine (ex. IGA/modèle de reconversion de bâtiments abandonnés pouvant servir à cultiver des aliments) ;
- Les opérations et équipements reliés aux derniers segments de la chaîne de distribution finale des biens et services (Last Mile).

Idées exprimées :

Dans le but d'assurer un développement économique, durable et cohérent du SIPI, les participants suggèrent de revoir et/ou de développer de nouvelles infrastructures sur le territoire du SIPI actuel.

Pour y parvenir, ils ont identifié les accélérateurs suivants à mettre en place le plus rapidement possible en misant sur les infrastructures déjà en place :

- Revoir la réglementation et les programmes gouvernementaux en vigueur pour qu'ils aillent dans le sens des changements voulus ;
- Favoriser l'automatisation de la logistique ;
- Mutualiser des moyens de transport : revoir la réglementation CN/Via Rail en matière de transport de marchandises, (préséance du système ferroviaire du CN pour le transport de marchandises, alors que dans bien des cas le réseau Via Rail serait plus approprié) ;
- Mettre en place des incitatifs au développement de la logistique inversée (de-packaging) ;
- Installer des bornes de recharge comme incitatifs à l'emploi des camions électriques ;
- Aider les entreprises à transiter vers le gaz naturel comme source d'énergie ;
- Favoriser la mise en place d'infrastructures plutôt que subventions ;
- Améliorer la fluidité pour faciliter l'accessibilité des personnes et des marchandises (accès Nord/Sud et fluidité Est/Ouest).

Montréal 

montreal.qc.ca