

# Redéveloppement des artères commerciales, de la rue Notre-Dame à un ÉcoQuartier carboneutre



Mémoire déposé à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la ville de Montréal et à l'arrondissement de Lachine

Le 20 janvier 2020

Dans le cadre de la Consultation sur la problématique des locaux vacants sur les artères commerciales de Montréal

Par Lina Giraldo, Jean-François Lefebvre et Denis Croteau pour Imagine Lachine-Est



## DES ARTÈRES COMMERCIALES EN DÉCLIN...

Le dynamisme et la popularité d'une ville résident entre autres dans l'attractivité des rues et espaces commerciaux, c'est pourquoi les artères commerciales jouent un rôle primordial qui va au-delà de la vente de produits et de l'offre de services. Elles s'avèrent l'endroit de socialisation et de partage par excellence des habitants de la ville en raison de leur caractère animé, attrayant et charmant. Il est ainsi juste d'affirmer que les artères commerciales remplissent une fonction non seulement économique, mais aussi sociale et culturelle.

L'industrie du commerce connaît depuis quelques années une profonde transformation à travers le monde en raison de divers facteurs qui modifient les comportements des consommateurs. Plus précisément, la tendance canadienne indique un ralentissement important du secteur du commerce de détail depuis les deux dernières années (Statistique Canada, 2019). En effet, la venue des technologies a eu un impact sur les habitudes de consommation des acheteurs qui préfèrent désormais l'expérience plutôt que le produit. De plus, le développement de l'internet et avec lui l'engouement des médias et des réseaux sociaux stimulent les consommateurs à acheter davantage en ligne via les sites internet ou les applications mobiles. Ainsi, l'acheteur opte pour une expérience d'achat depuis le confort de sa maison plutôt que de magasiner sur place, causant ainsi une baisse importante de la fréquentation des commerces. D'importantes compagnies au Canada ont vu leurs portes se fermer ces dernières années après d'importantes pertes de parts de marché suite à une difficulté à s'adapter aux nouvelles tendances, tel est le cas des détaillants Sears, Payless Shoes, Forever 21 et Mexx.

Au Québec, la croissance immobilière de la dernière décennie, ayant pour effet d'augmenter les valeurs foncières, accompagnée de la hausse des ventes en ligne ont impacté le fardeau fiscal des propriétaires d'immeubles commerciaux qui se voient contraints de payer plus de taxes foncières les obligeant à augmenter les loyers commerciaux. Le revenu des municipalités québécoises se voit depuis un certain temps affecté en raison des contestations de l'évaluation foncière de la part des propriétaires de ce type d'immeubles. Ce phénomène amène avec soi une autre tendance, celle de la spéculation immobilière de la part de certains propriétaires qui décident d'attendre de plus longues périodes avant de louer leur local ceci dans la stratégie de trouver la meilleure offre.

Ces facteurs ont engendré dans les dernières années une hausse du nombre de locaux vacants sur les artères commerciales à Montréal. Nous considérons que la situation est maintenant devenue préoccupante puisqu'actuellement en moyenne 15% des locaux sont inoccupés, créant ainsi une discontinuité de l'offre commerciale sur certaines artères commerciales ce qui nuit directement l'expérience du consommateur (Ville de Montréal, 2019). De plus, les nombreux locaux vacants sont souvent délaissés et mal entretenus devenant une source d'inconfort et d'insécurité chez le client.

# **RECOMMANDATIONS POUR PALLIER AU PROBLÈME DES LOCAUX VACANTS SUR LES ARTÈRES COMMERCIALES À MONTRÉAL**

## **1) Allègement du fardeau fiscal par la réduction des taxes commerciales**

Bien que la Ville de Montréal ait fait un premier pas vers une réduction des taxes commerciales, nous considérons que cette mesure n'est pas suffisante pour alléger le fardeau fiscal des propriétaires d'immeubles commerciaux. En effet, cette réduction touche uniquement les immeubles dont leur valeur est estimée à au plus \$500 000. Dans cet ordre d'idées, seuls les petits commerces bénéficieront de cet allègement, un choix que nous approuvons toutefois. Mais qu'en est-il des commerces situés dans les principales artères commerciales de Montréal où les valeurs foncières sont davantage élevées? Dans une optique de permettre un regain de la vitalité et le dynamisme des rues commerciales, il serait théoriquement idéal de réduire l'écart entre les taxes résidentielles et les taxes commerciales dans une ville où les commerces représentent jusqu'à quatre fois plus dans l'assiette fiscale. D'ailleurs, Montréal est au sommet des villes canadiennes en matière de taxe commerciale. Mais nous sommes conscients des immenses contraintes financières qui pèsent actuellement sur la Ville.

## **2) Implanter une taxe sur les locaux vacants pour contrôler la spéculation**

Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'une des tactiques utilisées par certains propriétaires d'immeubles commerciaux est la spéculation immobilière. Bien qu'il s'agisse seulement d'un faible pourcentage de propriétaires, cette stratégie qui est employée pour décrocher le meilleur locataire prêt à payer des sommes supérieures pour ces espaces commerciaux nuit énormément aux artères commerciales en créant une discontinuité de l'offre et de l'expérience du consommateur. C'est pourquoi en mettant en place une sorte de pénalité aux spéculateurs par l'imposition d'une taxe additionnelle qui augmente selon le temps de vacance, le phénomène de la spéculation immobilière sera affaibli. Il faudrait aussi évaluer la pertinence d'une taxe globale sur la spéculation étrangère telle que celles déjà adoptées par Vancouver et Toronto, laquelle touche aussi le secteur résidentiel. La tenue à jour d'un registre public des locaux vacants serait également une mesure qui aiderait grandement à faire un suivi serré des propriétaires avides ou inactifs. Ce registre permettra de connaître les coordonnées du propriétaire, la durée de vacance, mais il permettra également aux autorités d'être au courant des offres que les propriétaires ont obtenues. Avec ces informations la Ville sera en mesure de distinguer les propriétaires spéculateurs de ceux étant de bonne foi qui ne réussissent simplement pas à louer leur local. De plus, nous croyons que la Ville et son service d'inspection devraient accentuer le suivi relativement aux infractions liées à l'entretien des bâtiments.

## **3) Alléger la réglementation municipale**

La réglementation doit également être révisée et bonifiée afin de permettre une marge de manœuvre beaucoup plus large en matière d'occupation du territoire. Ainsi, par la modification des règlements de zonage visant l'implantation d'usages combinés, ainsi qu'une variété et originalité de commerces les artères commerciales redeviendront des milieux animés et dynamiques où une plus

grande diversité de consommateurs trouvera les biens et les produits recherchés tout en bénéficiant d'une expérience complète. L'occupation éphémère ou transitoire, le partage des locaux par plusieurs commerces complémentaires, ainsi que l'occupation partielle des locaux lorsque la surface de ces derniers est trop grande permettant par le fait la transformation de l'espace résiduel en un autre usage, tel le résidentiel.

La réglementation doit être révisée pour enlever les contraintes qui limitent l'économie circulaire, par exemple en interdisant à un commerce de vendre à la fois des biens neufs et usagers.

Ensuite, le concept de micro-commerces doit être développé. Appliqué dans des villes ontariennes, il permet d'aménager un espace commercial très petit, au rez-de-chaussée et sur la façade de l'artère commerciale, afin que d'offrir un espace commercial à moindre coût pour permettre à de petits commerces voire des entreprises artisanales de démarrer.

#### **4) Continuité du concept d'artère commerciale de la rue Notre-Dame**

À une échelle plus locale, nous recommandons que, pour le développement du futur secteur de Lachine-Est, la rue Notre-Dame soit prolongée et surtout que sa vocation d'artère commerciale principale de l'arrondissement soit rétablie et même appuyée. Cette prolongation devrait rejoindre la rue Saint-Joseph et continuer en une vaste allée piétonnière qui ira rejoindre le canal de Lachine, se terminant avec une vocation récréotouristique. Il serait pertinent, dans le cadre de l'étude de faisabilité d'un système urbain de chauffage climatisation (SUCC), d'évaluer la possibilité d'offrir un trottoir chauffé à la géothermie pour l'axe piétonnier principal du nouveau quartier.

Cette continuité permettra l'orientation de l'achalandage vers le nouveau quartier qui prendra place dans cette ancienne friche industrielle. Les meilleures pratiques d'aménagement durable, combinant préservation du patrimoine, mixité sociale et fonctionnelle, transport collectif et actif ainsi que de nombreux espaces verts et publics, devront être mises de l'avant afin de faire de ce secteur un laboratoire des mesures et technologies de qualité en matière d'ÉcoQuartiers au Québec.

À cet égard, nous recommandons que le tramway qui circulera sur la rue Victoria bifurque vers le sud entre la sixième avenue et la Dominion Bridge afin d'offrir un arrêt au cœur du nouveau quartier de Lachine-Est. Cet arrêt correspondrait également à la continuité de la rue Notre-Dame afin d'offrir un transport collectif moderne qui ferait de celle-ci une destination accessible et prisée.

Le nouveau développement devrait être aménagé dès sa conception afin de favoriser les déplacements en transports actifs (marché vélo). Le succès de celui-ci rendra d'autant plus facile le réaménagement de la portion existante de la rue Notre-Dame.

#### **5) Nouveau quartier et réaménagement de la rue Notre-Dame**

La société a évolué ainsi que les habitudes des consommateurs. Alors que les milléniaux et la génération Z deviennent dominantes en Amérique du Nord, celles-ci amènent des modifications significatives dans leur préférence relativement aux générations qui les ont précédés.

Quelques constats :

- Des études ont démontré que les cyclistes dépensent maintenant davantage dans les commerces locaux que les automobilistes.
- 75 % des gens préfèrent fréquenter des établissements commerciaux dont les terrains ou les stationnements ont des arbres

- La présence d'arbres et d'espaces verts dans un quartier commercial
  - Créer des espaces agréables qui attirent les clients
  - Influence positivement sur les prix qu'ils sont prêts à payer
 (Center for Urban Horticulture, 1998 et 2000)
- « Les touristes à vélo au Québec dépensent 6 % de plus que la moyenne des autres touristes d'agrément, tous marchés confondus. Les cyclotouristes des autres provinces canadiennes, des États-Unis et d'outre-mer déboursent, en tant que famille, en moyenne 242 \$ par jour au Québec. Au total, les dépenses touristiques des cyclistes sur le territoire québécois s'élèvent à près de 700 millions de dollars et créent l'équivalent de 6800 emplois dans la province (Vélo Québec (2016). *L'État du vélo au Québec en 2015*, p. 20.)

Un réaménagement majeur de la rue Notre-Dame s'imposera alors que l'aménagement du nouveau quartier de Lachine-Est aura réellement commencé à prendre forme. S'il est prématuré de parler aujourd'hui d'une rue entièrement piétonne, on doit déjà constater qu'en récupérant une voie sur une artère qui compte actuellement deux voies de circulation et deux de stationnement, on pourrait élargir le trottoir, aménager une piste cyclable sécuritaire (c'est loin d'être agréable d'y circuler présentement en vélo) tout en ayant l'espace pour mettre une véritable rangée d'arbres.

La rédaction du présent mémoire ne nous offre pas un cadre de réflexion suffisant pour en évaluer les options de réaménagement de manière exhaustive dans les délais prescrits.

## 6) Des politiques commerciales pour une ville carbonneutre du XXI<sup>e</sup> siècle

On ne pourra pas atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) si on n'intègre pas clairement le secteur commercial dans les stratégies visant à faire de Montréal une ville carbonneutre. Voici quelques autres suggestions à cet égard :

**Réaménagement favorisant l'expérience piéton et l'accès cyclable :** Lachine, tout comme Montréal, devraient s'inspirer des politiques de la ville d'Ottawa sur l'aménagement des rues principales. Celle-ci prévoit par exemple qu'en cas de rénovations majeures, un commerce qui serait derrière un immense stationnement serait appelé à être déplacé proche de la voie piétonnière tout en installant l'espace de stationnement vers l'arrière ou le côté (tout en réduisant le nombre de cases de stationnement si possible).

**Réduire, voire éliminer les obligations de stationnement :** D'une manière générale, les normes minimums de stationnement doivent être éliminés. D'une façon générale, toute la réglementation entourant les stationnements doit être révisée. Pour le parc industriel, nous suggérons de jeter un œil attentif aux changements réglementaires réalisés par l'arrondissement de Saint-Laurent, lequel a coupé drastiquement les obligations en matière d'espaces de stationnement pour son parc industriel. Évaluer des formes de tarification dynamique (inspirée de San Francisco notamment) dans les secteurs où la demande est susceptible de dépasser l'offre (ce qui n'est pas le cas à Lachine pour l'instant).

**Exiger l'utilisation d'énergies renouvelables et favoriser la géothermie :** Il faudrait envisager sérieusement l'implantation de systèmes géothermiques pour tous les nouveaux développements commerciaux, quels qu'ils soient. Les systèmes se rentabiliseront en une dizaine d'années et réduiront de moitié les coûts énergétiques par la suite. De nouveaux modèles d'affaires permettent de financer de tels projets sans accroître les coûts ni pour les promoteurs, ni pour les propriétaires, ni pour les commerces locataires. Ces derniers paieront le fournisseur géothermique de chaleur et

de froid. La Ville aurait avantage En ce sens, la construction du nouveau centre commercial qui abrite la nouvelle Caisse populaire ainsi que la nouvelle épicerie Métro représente des opportunités manquées malheureusement. Et, au minimum, éviter l'utilisation de combustibles fossiles, donc exit le gaz naturel. À cet égard, le gaz naturel renouvelable (GNR) doit remplacer le gaz fossile dans les marchés existants, pas justifier l'accroissement de la consommation de gaz naturel.

Dans le même esprit, un effort devra être fait pour encourager tous les commerces à utiliser des énergies renouvelables, en commençant par notre hydroélectricité et la géothermie.

**Interdire l'utilisation de combustibles fossiles afin de chauffer des terrasses extérieures :** Lachine, tout comme la ville de Montréal dans son ensemble, devraient interdire l'utilisation de combustibles fossiles afin de chauffer des terrasses extérieures, ce que fait la ville de Renne en France depuis le premier janvier de cette année<sup>1</sup>.

**Fini l'ajout de services à l'auto :** L'ajout de nouveaux services à l'auto devrait être dorénavant interdit.

**Planter une station du futur tramway au cœur de Lachine-Est et à l'entrée de la rue Notre-Dame :** La venue de la ligne rose permettra également de revoir l'aménagement de la rue Victoria, en général, et des galeries Lachine en particulier. Ce dernier représente très bien les vestiges de l'aménagement typique de banlieue d'une époque qu'on espère révolue : immense stationnement avec des commerces sur un seul étage. Avec la venue prochaine du tramway de Lachine, c'est l'ensemble de ce quadrilatère qui devra être redéveloppé avec une bien meilleure utilisation des sols et une planification en phase avec la réalité et les objectifs du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Le tramway désenclavera le quartier St-Pierre et permettra de repenser la rue St-Jacques :** Idéalement, le tramway passerait par le quartier Saint-Pierre, contribuant au désenclavement de celui-ci de manière spectaculaire. En définissant préalablement où seront installés ses arrêts et qu'elle tracée celui-ci empruntera-t-il, cela pourra aider à mieux planifier la desserte commerciale de l'ensemble du quartier.

**Faire des artères commerciales et des centres d'achat des promenades gourmandes et des jardins collectifs :** Certes, le futur quartier de Lachine-Est devra se démarquer non seulement par la qualité de son verdissement mais également en devenant un exemple d'autosuffisance alimentaire (on pourrait ainsi fort bien imaginer une production maraîchère sur le toit d'un des édifices les plus solides de la Dominion Bridge). Cela n'empêche pas d'implanter des arbres fruitiers partout et de permettre l'agriculture urbaine dans tous les espaces publics et privés (en négociant l'approbation des propriétaires au besoin).

**Ajouter des supports à vélo sécuritaires :** L'ajout de supports à vélo sécuritaires s'avère essentiel, tant sur les artères commerciales comme la rue Notre-Dame à Lachine, que pour les centres commerciaux. Par sécuritaire nous spécifions des supports suffisamment haut et qui permettent de barrer le cadre du vélo, en interdisant tout simplement ceux qui ne permettent de barrer que la roue avant (ce qu'il y a à l'ancienne succursale de la Caisse populaire de la 32<sup>e</sup> avenue. Les Galeries Lachine, tout comme les autres plus petits centres commerciaux de l'arrondissement, sont très mal desservis à cet égard.

---

<sup>1</sup>[https://www.lemonde.fr/climat/article/2019/12/31/rennes-interdit-les-chauffages-en-terrasse-des-bars-au-nom-de-l-urgence-climatique\\_6024449\\_1652612.html](https://www.lemonde.fr/climat/article/2019/12/31/rennes-interdit-les-chauffages-en-terrasse-des-bars-au-nom-de-l-urgence-climatique_6024449_1652612.html)



Organisme sans but lucratif basé à Lachine ayant pour mission de faire la promotion de pratiques et de politiques favorisant le développement urbain durable et écologique. ILE vise à éduquer et informer la population des meilleures pratiques favorisant le développement urbain durable et les villes carboneutres, en général. Plus précisément, ILE s'inspire des pratiques et politiques pouvant contribuer à l'aménagement, dans le secteur de Lachine-Est, d'un écoquartier modèle et à l'avant-garde, favorisant la préservation du patrimoine, la mixité sociale et fonctionnelle, les espaces verts et publics ainsi que transports durables, tout en innovant en matière de bâtiments verts. Ceci dans l'objectif de contribuer à la qualité de vie et la santé des citoyens incluant les quartiers environnants. Les membres qui font vivre l'organisme proviennent de divers milieux, tels l'architecture, l'urbanisme, l'éducation et le génie. C'est leur désir de créer un changement positif et durable dans leur ville qui les unit.

## RÉFÉRENCES

Center for Urban Horticulture (1998). *Growing With Green: Business Districts and the Urban Forest*. University of Washington College of Forest Resources, Human Dimensions of the Urban Forest Fact Sheet No. 2. <http://www.cfr.washington.edu/research.envmind/CityBiz/BizQual-FS2.pdf>.

Center for Urban Horticulture (1998). *Urban Forest Values: Economic Benefits of Trees in Cities*. University of Washington College of Forest Resources, Human Dimensions of the Urban Forest Fact Sheet No. 3. [http://www.cfr.washington.edu/news\\_pubs/fact%20sheets/fact\\_sheets/29-UrbEconBen.pdf](http://www.cfr.washington.edu/news_pubs/fact%20sheets/fact_sheets/29-UrbEconBen.pdf)

Center for Urban Horticultur (2000). *Community Image: Roadside Settings and Public Perceptions*. University of Washington College of Forest Resources, Human Dimensions of the Urban Forest Fact Sheet No. 10. <http://www.cfr.washington.edu/research.envmind/roadside/rsd-community-FS10.pdf>

STATISTIQUE CANADA (2019). *Graphique 1 : Les ventes au détail baissent en octobre*. [En ligne]. Gouvernement du Canada. Récupéré de : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/191220/cg-a001-fra.htm>

Vélo Québec (2016). *L'État du vélo au Québec en 2015*, p. 20. Récupéré de : <http://www.velo.qc.ca/fr/salleepresse/20160526132209/-etat-du-velo-au-Quebec-en-2015-Le-velo-se-porte-bien-et-genere-des-depenses-annuelles-de-12-milliard->

VILLE DE MONTRÉAL (2019). *Consultations publiques sur l'enjeu des locaux vacants sur les artères commerciales*. Montréal, Québec. [PDF]. Récupéré de : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PRES\\_VACANT\\_20191210.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PRES_VACANT_20191210.PDF)