

Richard Bergeron, urbaniste
Etienne Coutu, architecte
Tim Fournier, économiste

L'Entrée Maritime de Montréal



L'Entrée maritime est le fruit d'une réflexion sur l'avenir de nos berges, et notamment celles de la rive fluviale montréalaise. C'est un projet ambitieux qui s'inspire de nombreux exemples internationaux de mise en valeur des berges, notamment en proposant un site pour la création de plus de 6 500 nouveaux logements, situé à un jet de pierre du centre-ville, afin de retenir les familles à Montréal et ainsi ralentir, voire même inverser, le mouvement d'exode massif vers les banlieues.

Équipe de projet:

Richard Bergeron, urbaniste

Etienne Coutu, architecte, designer urbain

Tim Fournier, économiste

Collaboration spéciale:

Alexandre Lapierre

Le mot de Richard Bergeron	5
1. D'inspiration internationale	6
Vila Olimpica à Barcelone	7
HafenCity à Hambourg	7
Toronto Waterfront	8
L'Embarcadero à San Francisco	8
L'Opéra de Sydney	9
False Creek à Vancouver	9
2. Un site somptueux, à l'état brut : l'Entrée maritime	10
Le retour cyclique du projet d'autoroute Est-Ouest depuis 1971	11
Un immense potentiel de revalorisation	13
3. Un concept de mise en valeur des rives fluviales	14
La tour Montréal-Paris - 1964	14
Un quartier pour les familles	16
Construire un corridor de mobilité durable	17
Précédents : l'urbanisme sur dalle	18
Le Millenium park de Chicago	18
La Défense à Paris	18
Précédents : construire au-dessus des rails	19
Place Bonaventure à Montréal	19
Park Avenue à New York	19
4. Proposition: relier les rives par un seul et même grand projet de développement	20
Traverser le fleuve chaque matin en téléphérique	20
Une dalle au dessus des rails, aménagée en boulevard et <i>boardwalk</i>	22
Plans: situation actuelle et proposée	24
Plan d'implantation	26
5. Un projet du 21e siècle pour Montréal	28
Annexe	
Étude économique de la proposition	39



**« C'est avec plaisir
et fierté que je vous
présente aujourd'hui
le projet Entrée
maritime de
Montréal »**



L'Entrée maritime, c'est un projet de mise en valeur du plus beau site de Montréal, l'un des plus beaux au monde, réunissant la rive fluviale de Longueuil, l'extrémité Est de l'île Sainte-Hélène et la rive fluviale de Montréal, de part et d'autre du magnifique pont Jacques-Cartier. La superficie à redévelopper suivant une approche intégrée totalise 91 hectares.

Les Montréalais et Montréalaises attendent depuis trop longtemps l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve : avec l'Entrée maritime, leur souhait sera exhaussé au-delà de toute espérance. Les populations de l'Est de l'île de Montréal attendent depuis trop longtemps des transports collectifs efficaces et attrayants : grâce à la bougie d'allumage que constituera le projet Entrée maritime, leur patience sera bientôt récompensée. La plupart des familles qui quittent Montréal le font à regret, parce qu'elles n'y trouvent pas de logements et de cadres de vie adaptés à l'évolution de leurs besoins, à prix accessible : le nouveau quartier qui sera érigé à la faveur du projet Entrée maritime répondra aux attentes légitimes de milliers d'entre elles. Le port constitue l'un des principaux atouts économiques de Montréal : l'Entrée maritime tient compte de ses exigences opérationnelles.

Forte d'investissements publics et privés totalisant 6,5 G\$, dont 4,1 G\$ pour son volet île de Montréal, l'Entrée maritime est une formidable opportunité économique pour Montréal et sa région. Ne perdons pas notre temps à pleurer le déclin récent de notre secteur manufacturier : retrouvons-nous plutôt les manches et faisons des transports urbains du futur l'un de nos premiers secteurs d'excellence industrielle. Que Montréal ne baisse pas les bras devant le succès du modèle de développement des banlieues : l'Entrée maritime propose la mise en œuvre d'une réponse résolument urbaine qui saura répondre aux besoins des Montréalais et Montréalaises, propulsant au passage l'urbanisme montréalais dans le 21^e siècle.

Montréal demeure une ville d'avenir, les Montréalais et Montréalaises sont encore capables de grandes choses. Prouvons-le en mettant en chantier le projet Entrée maritime.

Richard Bergeron

Partie 1

D'inspiration internationale

Montréal est mûre pour un projet d'envergure s'inspirant des meilleurs exemples de mise en valeur de rives urbaines.



Photo: J. C. Kraus, Source: Hafens Hamburg GmbH

Vila Olimpica à Barcelone

En 1980, Barcelone lance une nouvelle politique urbaine pour ses friches riveraines, basée sur « la stratégie de métastases ». Celle-ci consiste à lancer un projet ponctuel sur un lieu stratégique, lequel contaminera ensuite son environnement et produira une transformation à l'échelle d'une partie significative de la ville. Pour les Jeux olympiques de 1992, les interventions se sont faites à l'échelle de la métropole

Le Village olympique a ouvert la ville à la mer en éliminant les infrastructures qui faisaient barrière. Il a assuré la continuité avec les quartiers avoisinants, créant même de nouveaux liens entre eux. Une mixité d'usages et une diversité de caractères architecturaux ont été introduites sur cette ancienne zone industrielle.

La structure urbaine de base du Village olympique se fonde sur cinq bandes : les plages et le port, la promenade qui les longe, une façade maritime dense en activités (tourisme, loisirs, sports), la voie de circulation du Littoral et la partie résidentielle. Le prolongement de l'avenue *Diagonal* jusqu'à la mer, en 2004, a aussi permis l'introduction du tramway dans *Poble Nou*.

HafenCity à Hambourg

La Speicherstadt, espace situé près du centre-ville, était composé d'anciens entrepôts construits à la fin du XIX^{ème} siècle pour abriter les marchandises en provenance d'outre-mer. Ses fonctions portuaires ont peu à peu décliné, jusqu'à pratiquement disparaître. Depuis les années 1990, la ville a fait le choix de reconquérir cet espace de 155 ha, situé à proximité du centre-ville. Sa situation en front d'eau a été mise à profit pour créer un nouveau quartier résidentiel, d'emploi et d'activités de loisir.

C'était aussi l'occasion de créer de nouveaux liens entre les différents quartiers de Hambourg, notamment entre ceux situés au Nord et au Sud de l'Elbe. En 1999, un concours d'urbanisme en deux phases a été lancé, qui a conduit à l'adoption d'un Masterplan en 2000.

Parmi les grands équipements culturels prévus au projet HafenCity, mentionnons le *Philharmonie de L'Elbe* (projet spectaculaire de Herzog & de Meuron), le musée maritime et le monde des aventures maritimes.



Les plages de Vila Olimpica, à Barcelone



Tramway sur le prolongement de l'avenue Diagonal



La place Marco-Polo à HafenCity, Hambourg



Toronto Waterfront

En 1999, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial de l'Ontario et la Ville de Toronto ont créé la corporation Waterfront Toronto pour assurer le développement de son secteur riverain. Ces anciens terrains du port avaient été légués à la Ville par le gouvernement fédéral en 1967, à l'occasion du centenaire de la confédération.

La revitalisation des berges urbaines du lac Ontario a fait l'objet d'une compétition de design où ont pu se mesurer plusieurs firmes de calibre international. C'est l'équipe de design urbain « West 8 » de Rotterdam, en consortium avec du Toit Allsopp Hillier (DTAH) qui l'a emporté. Leur proposition comportait une promenade le long de la rive, des ponts piétonniers et de nombreux parcs.

L'un des principaux obstacles à ce développement consiste en la présence d'une autoroute surélevée sur pilotis, la **Gardiner Expressway**. Le 12 juin 2008, Waterfront Toronto a officiellement recommandé son démantèlement sur un tronçon de plus de deux kilomètres, afin de le remplacer par un boulevard urbain.



East Bayfront et Baysides seront développés par le privé



La revitalisation du *Queens Quay* est en cours

L'Embarcadero à San Francisco

L'Embarcadero a été pendant longtemps une autoroute urbaine en structure étagée longeant le port de San Francisco. Elle fut lourdement endommagée lors du tremblement de terre Loma Prieta, en 1989. Plutôt que de reconstruire l'autoroute, les autorités prirent la décision de la démolir et de la remplacer par un boulevard.

Le redéveloppement du front-de-mer de San Francisco, dorénavant dominé par la tour du Ferry Building, avec ses squares et ses plazas, est cité partout dans le monde comme un exemple de renouvellement urbain réussi. Le centre des affaires n'est plus coupé de sa rive et a retrouvé sa vue sur la magnifique baie.

En terme de transport, ce terminal, où arrivent plusieurs lignes de ferry, est maintenant desservi par une station des lignes de métro **BART**, **Muni** et par quatre lignes de tramway. Devant le Ferry building, la plaza Justin Herman est un véritable carrefour pour piétons entre la promenade menant au **AT&T Park** des **Giants** et Market street. On y trouve la magnifique sculpture en béton de l'artiste québécois Armand Vaillancourt.



L'Embarcadero aujourd'hui, et avant sa démolition ci-bas





L'Opéra de Sydney

L'Opéra de Sydney est l'une des icônes urbaines les plus connues mondialement. Alors que partout l'on construisait des autoroutes en rive de mer, de baie, de fleuve ou de rivière, Sydney a indiqué une autre voie : valoriser le rapport entre la ville et l'eau, jusqu'à le magnifier. Fruit d'un concours international d'architecture, remporté par l'architecte danois Jorn Utzon, la construction de l'Opéra s'étendit sur 10 années. Son coût de construction s'éleva à 120 M\$. Il fut inauguré en octobre 1973.

False Creek à Vancouver

False Creek est un appendice de la baie de Burrard qui pénètre dans la Ville de Vancouver. Ayant accueilli en 1986, l'exposition universelle sur les transports et les communications « Expo 86 », ces rives situées au cœur de Vancouver ont été transformées en secteur résidentiel mixte à partir de 1991. Elles sont reliées au centre-ville par l'Aquabus et des ferries.

Le comblement d'une partie de False Creek a été l'œuvre de plusieurs intervenants dont la société de chemin de fer Canadien Pacifique, qui y a opéré une cour de triage pendant plus de 50 ans. L'aménagement des rives dans les années 1980 a été rendu possible grâce à l'intervention du gouvernement fédéral, des autorités locales et d'importants investisseurs de Hong-Kong.

Aujourd'hui, False Creek est une communauté de plus de 43 000 personnes, vivant dans un quartier de forte densité (plus ou moins 100 logements par hectare). Le développement du Village olympique pour les Jeux d'hiver de 2008 a créé à lui seul 16 000 nouvelles unités d'habitation.

La façade maritime de Sydney avec le Harbour bridge



Silhouette de l'Opéra de Sydney: une icône culturelle



En 1967, Vancouver a dit non à une autoroute riveraine



Un site somptueux, à l'état brut : l'Entrée maritime

En recréant trois parcs historiques, le projet Entrée maritime assure son ancrage dans l'histoire de Montréal.



La Ville de Montréal ne manque pas de potentiel pour un développement urbain de calibre international. À condition, toutefois, de ne pas tourner le dos à ce qu'elle a de plus beau, le fleuve Saint-Laurent, en laissant au *ministère des Transport du Québec* (MTQ) le soin d'aménager ses rives. L'Entrée maritime est un site somptueux, une opportunité sans pareille de créer à Montréal un nouveau quartier digne du 21^e siècle.

En combinant la vaste emprise expropriée dans les années 1970, propriété du MTQ, aux droits aériens des espaces occupés par les voies ferrées du Port, il est possible d'ouvrir une large fenêtre sur le fleuve, tout en réalisant sur ce site vraiment exceptionnel un important projet de développement urbain : l'Entrée maritime de Montréal.

La réalisation d'un tel projet sera facilitée par le fait que la plupart des terrains en cause sont déjà propriété publique, suite à des expropriations en vue de la construction d'une autoroute, ou encore de la présence de parcs du tournant du 20^e siècle dont les résidus sont demeurés publics.

Le secteur *Pied-du-Courant* a une importance historique et symbolique de premier plan. C'est là que se rejoignent les rues Craig (aujourd'hui Saint-Antoine) et Sainte-Marie, devant la prison du *Pied-du-Courant*, elle-même érigée en 1836. À cet endroit, ces rues formaient une place publique qui deviendra, à partir de 1923, la *Place des Patriotes*.

Le *Square Parthenais*, maintenant disparu, avait été érigé en marché lors de l'ouverture de la rue du même nom, en 1808. Les terrains firent l'objet d'une donation de Louis Parthenais à la Ville, en 1817, laquelle en fit un parc en 1845. Ce parc apparaît sur les plans de 1939, bien qu'amputé des maisons du côté ouest, qui avaient été remplacées par une voie d'accès ferroviaire aux usines de la *Dominion Oil Cloth and Linoleum Company*.

Le *parc Bellerive* fut offert à la Ville en 1883 par la *North Shore Railway Company*. La *Compagnie du Pacifique Canadien* tentera de récupérer ces terrains en 1893, après avoir acquis la *NSRC*. Afin de conserver le *parc Bellerive*, la Ville préférera céder un autre terrain au *CP*, soit celui où sera construite la gare Viger, en 1896.



Plan de l'autoroute Est-Ouest prévue par le MTQ en 1971



Vue aérienne de la version 2008 du projet du MTQ

Le retour cyclique du projet d'autoroute Est-Ouest depuis 1971

Décidément, le ministère des Transports du Québec (MTQ) semble déterminé à reproduire indéfiniment certaines erreurs du passé, quand il paraissait aller de soi que les rives des cours d'eau étaient le lieu idéal où construire des autoroutes. Usant du vocable trompeur « modernisation », le MTQ s'acharne depuis au moins quarante ans à vouloir transformer la rue Notre-Dame Est en autoroute riveraine, dont le tiers serait en tranchée.

Voici un historique des échecs à répétition du MTQ :

1972: expropriations massives et démolition de nombreux logements. 5000 résidants sont déplacés.

1976: travaux suspendus devant la contestation citoyenne.

1980: projet de prolongement de l'A-720, l'autoroute Ville-Marie, en boulevard à six voies jusqu'à la rue Viau.

1982: interruption du projet de boulevard, aucune solution n'ayant été trouvée pour contourner la prison des Patriotes.

1984: on annonce que l'autoroute s'arrêtera rue Papineau.

2001: le MTQ revient à la charge avec cette fois une autoroute en tranchée.

2002: le député fédéral Réal Ménard recommande au maire Tremblay d'accepter le projet d'autoroute. Lors des audiences du BAPE, le maire dépose plutôt un mémoire exigeant que la rue Notre-Dame devienne un boulevard urbain.

2003: échec de l'entente Ville-MTQ du Sommet de 2002.

2008: l'administration Tremblay et le MTQ déposent ensemble un nouveau projet d'autoroute, en tranchée sur le tiers de sa longueur.

2010: la nouvelle urgence étant l'échangeur Turcot, le MTQ démantèle purement et simplement son bureau de projet Notre-Dame.



Projet du MTQ en 2008, secteur du pont Jacques-Cartier: le parc Bellerive se serait retrouvé isolé par une tranchée

**Pont
Jacques-Cartier**

50 ha

**Dépôt de sable
et fondants**

**Gigantesque
stationnement**

13 ha

**Terrains
vagues**

28 ha

**Autoroute riveraine
coupant l'accès au fleuve**

Fleuve Saint-Laurent



© 2011 Microsoft Corporation © 2012 MDA Geospatial Services Inc

Un immense potentiel de revalorisation

Potentiel de développement: superficie BRUT

Secteur	Superficie m ²
Square Papineau / Ouest du pont	95 320 m ²
Pied-du-courant / Sainte-Marie	202 500 m ²
Village Hochelaga	85 520 m ²
Port / Voies ferrées	116 650 m ²
Pointe de l'île Sainte-Hélène	130 000 m ²
Pointe de Longueuil	280 000 m ²
Total: Entrée maritime	909 990 m²

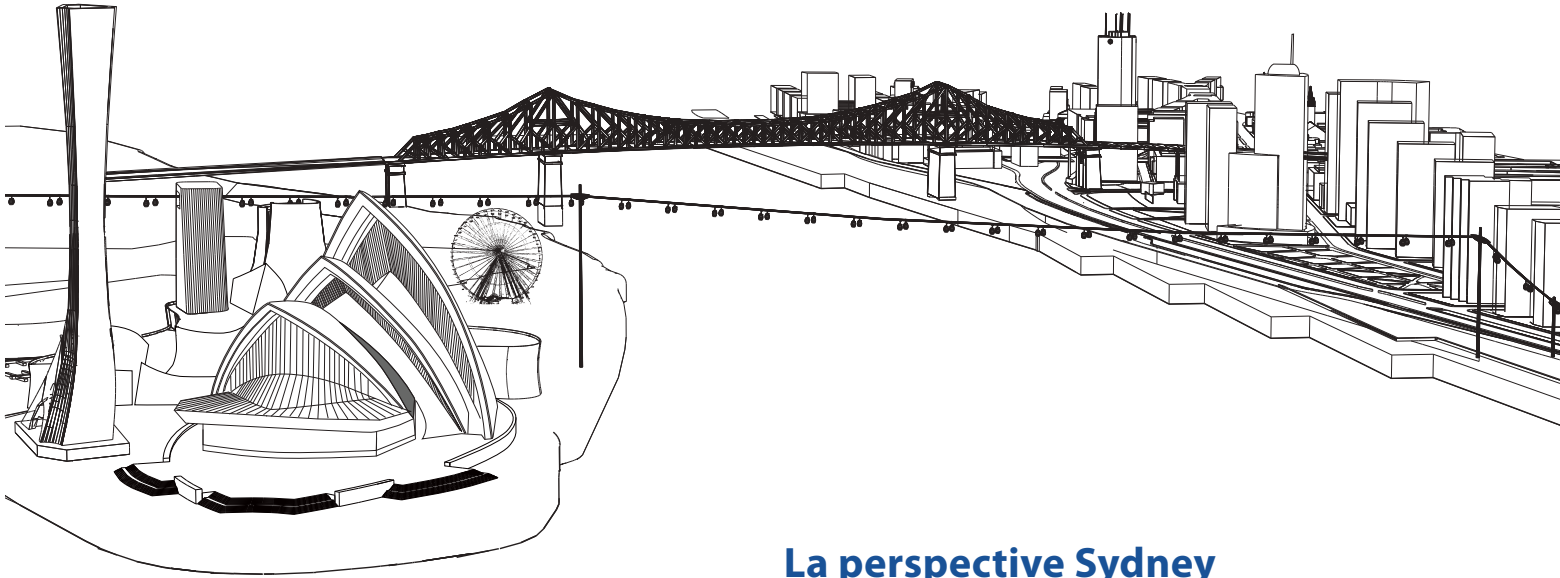
L'Entrée maritime, c'est 91 hectares de terrains riverains soit laissés à l'abandon parce qu'inaccessibles (Longueuil), soit utilisés pour du stationnement saisonnier (La Ronde), soit encore gaspillés comme l'est l'emprise de la rue Notre-Dame depuis les expropriations des années 1970.



En 2009, Richard Bergeron a emmené *Jean-René DuFort*, alias *Infoman*, faire un tour de bateau sur le fleuve pour lui montrer tout le potentiel inexploité de nos berges youtu.be/6J2DRI-WKRo

Un concept de mise en valeur des rives fluviales

Trois grands objectifs guident le projet : créer un front-de-mer à la hauteur d'une métropole du 21^e siècle, construire un corridor de mobilité durable et ouvrir une large fenêtre sur le fleuve.



La perspective Sydney

L'objectif plus particulier est ici de créer à la pointe Est de l'île Sainte-Hélène une composition de bâtiments d'usage public, tel un opéra, un centre civique, un casino ou un chapiteau de cirque permanent, ayant pour arrière plan le pont Jacques-Cartier, et dont le design sera issu d'un concours international d'architecture.

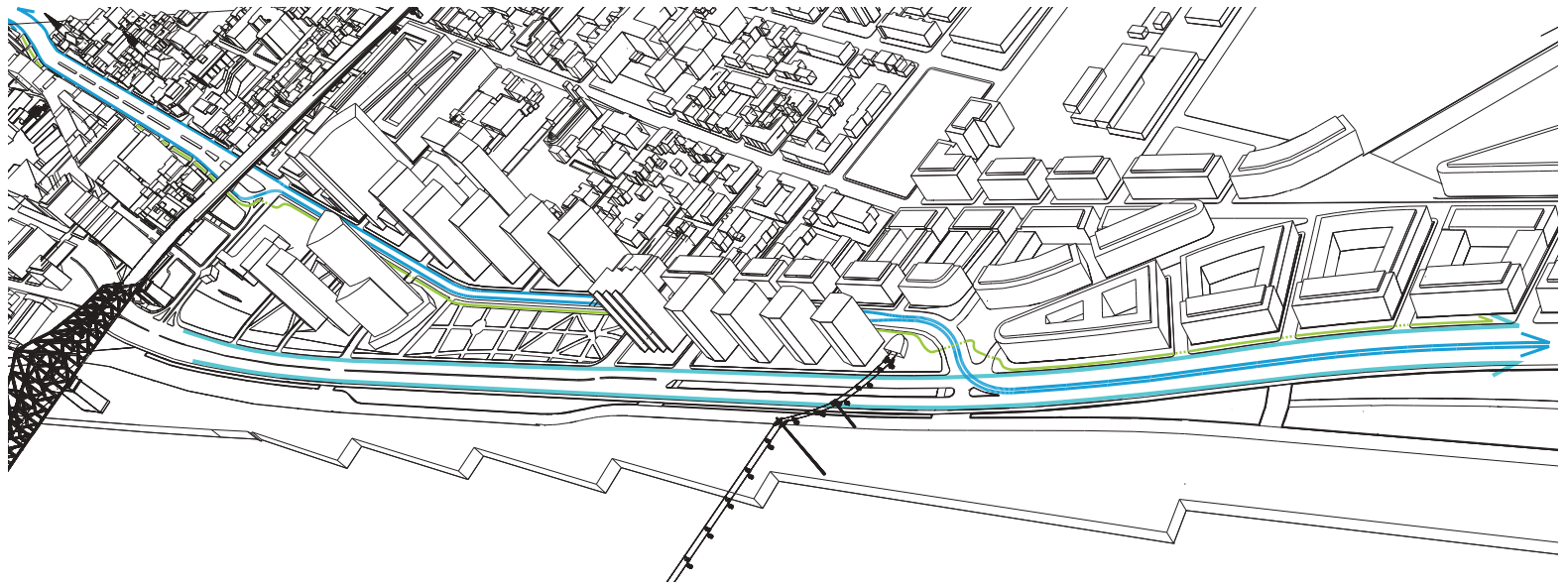
L'Opéra de Sydney est le fruit d'un tel concours, remporté en 1957 par l'architecte danois Jorn Utzon. L'Opéra est non seulement l'icône de Sydney, mais aussi la référence mondiale quant à la mise en valeur d'un site riverain par le recours à une architecture flamboyante.

La tour Montréal-Paris - 1964

Le 10 décembre 1964, le maire Jean Drapeau dévoilait un projet de tour pour Expo 67. L'île Sainte-Hélène fut agrandie vers l'Est à seule fin d'accueillir cette tour de 325 mètres de hauteur, soit 25 de plus que la tour Eiffel, qui devait commémorer le 325^e anniversaire de la fondation de Montréal. Il était prévu que la tour soit réalisée conjointement par les villes de Montréal et de Paris. Faute de ressources financières, le projet fut abandonné l'année suivante et le terrain devint un simple espace de stationnement.



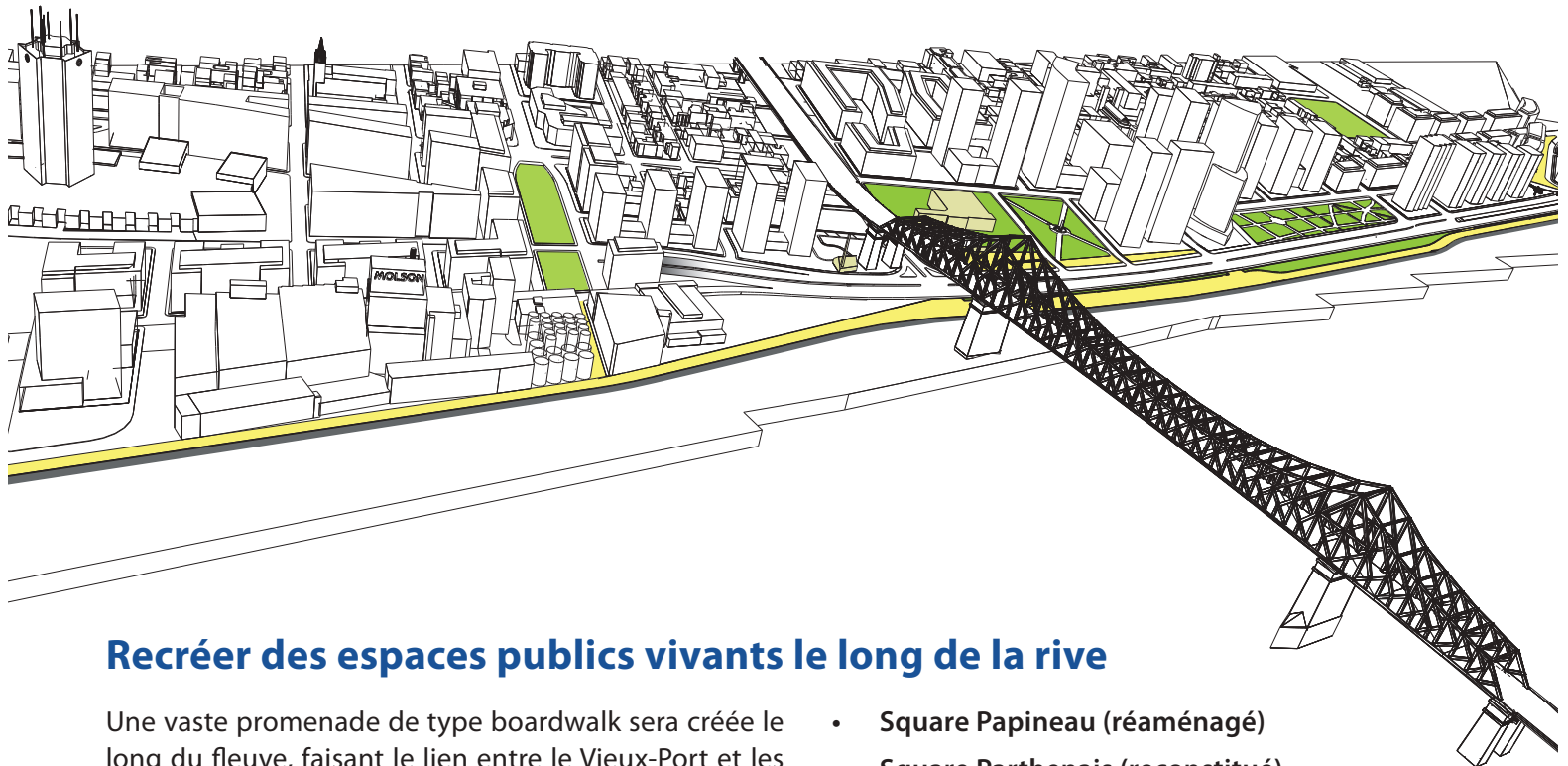
Archives de la Ville de Montréal : VM94/EX-36-3



Ouvrir une vaste fenêtre sur le fleuve et redonner accès à la rive

La rue Notre-Dame a vocation à devenir un boulevard riverain, que les piétons pourront traverser de façon sécuritaire aux intersections. Comme le nombre actuel de voies de circulation sera conservé et que la vitesse maximale autorisée sera réduite à 50 km/h, il n'y aura aucune augmentation de la capacité routière. La capacité du corridor de transport des personnes sera tout de

même multipliée par deux du fait, d'une part, de l'ajout de voies réservées pour autobus et taxis et, d'autre part, d'un tramway moderne en site propre. Entre les rues De Lorimier et Notre-Dame, dans le prolongement du boulevard René-Lévesque, ce dernier empruntera une rue piétonne qui constituera la colonne vertébrale du quartier de l'Entrée maritime.



Recréer des espaces publics vivants le long de la rive

Une vaste promenade de type boardwalk sera créée le long du fleuve, faisant le lien entre le Vieux-Port et les quartiers de l'Est de Montréal. Quatre places publiques historiques seront réhabilitées et réaménagées, en plus d'une cinquième qui accueillera le téléphérique vers Longueuil:

- Square Papineau (réaménagé)
- Square Parthenais (reconstitué)
- Place des Patriotes (ressuscitée)
- Parc Bellerive (agrandi et rénové)
- Place du téléphérique Montréal-Longueuil (créée)

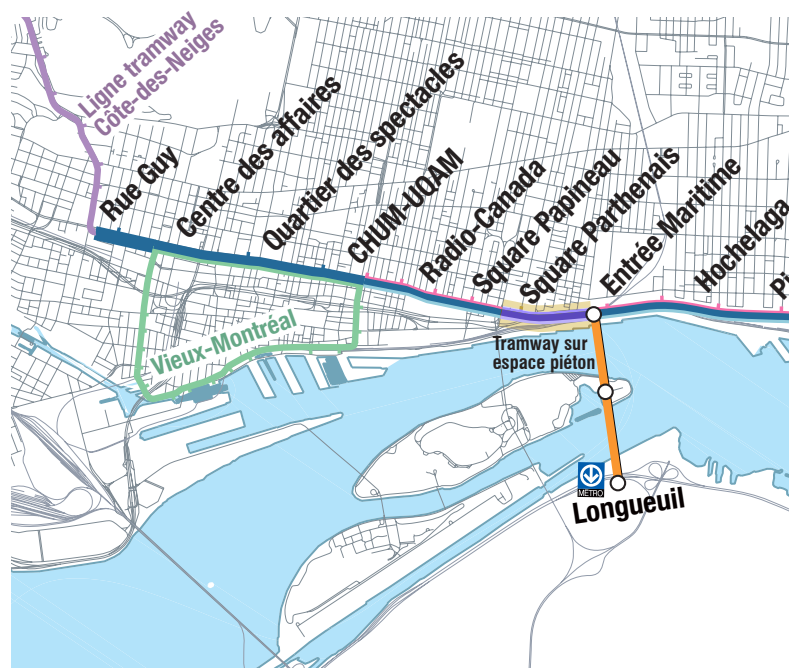


Un quartier pour les familles

Plusieurs générations d'enfants ont grandi dans les quartiers centraux et anciens de Montréal. Que l'on sache, ils y furent heureux : les « amis » étaient nombreux, les ruelles, souvent même les rues, constituaient d'excellents terrains de jeux, en plus des parcs qui n'étaient jamais bien loin. On se rendait à pied à l'école, située au cœur du quartier, sans que les parents n'aient à s'inquiéter de quoi que ce soit, on se pointait au « dépanneur » pour acheter des friandises dès que l'on avait quelques sous en poche.

Il y a 50 ans, un nouveau modèle de quartier prétendument mieux adapté aux besoins des familles est apparu : la juxtaposition à l'infini de résidences unifamiliales comportant chacune une cour privée, au milieu de laquelle trône une piscine. Ce modèle est excessivement coûteux en espace, en argent et en temps de déplacement. Il n'empêche que les familles des classes moyennes l'ont massivement adopté, ce qui a pour un temps assuré le triomphe de la banlieue.

Pour garder ses familles, Montréal ne doit pas tenter de copier la banlieue. S'assurant pleinement comme ville, elle doit plutôt réinterpréter suivant un langage contemporain ce qui, durant plus de 300 ans, en a fait une ville accueillante pour les enfants. Par-delà ses formes spectaculaires, c'est ce que fait le quartier Entrée maritime.



Tramway du centre-ville (Guy) à Pointe-aux-Trembles

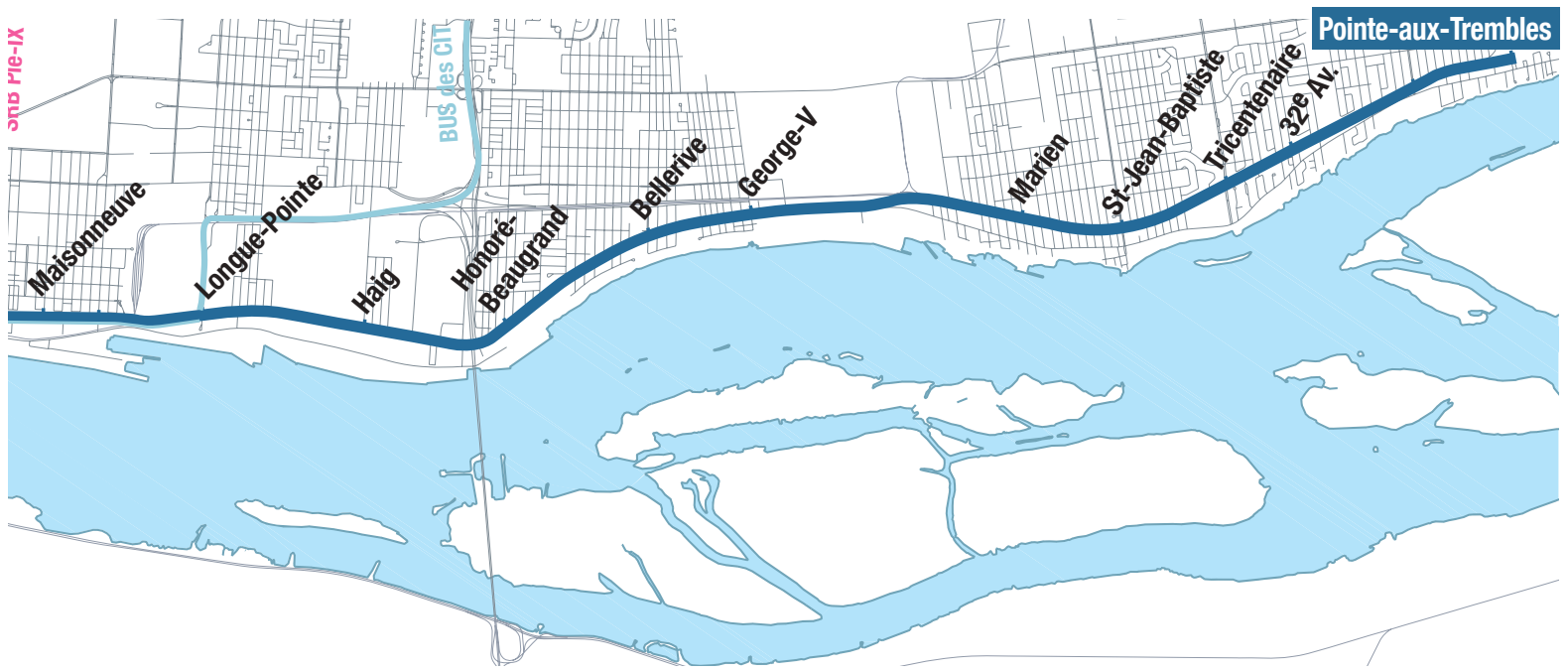


Implantation du tramway boulevard René-Lévesque

Les façons dont les gens se déplacent, les préférences qu'ils expriment au niveau de leur mobilité, tiennent aux caractéristiques du quartier qu'ils habitent et à l'offre de mobilité qui y est mise à leur disposition. Dans un quartier de faible densité dont les fonctions urbaines – habitation, commerces, services, lieux d'emploi et autres – ont été isolées les unes des autres, la seule offre de mobilité envisageable à coût raisonnable, pour l'individu autant que pour la collectivité, est l'automobile. À mesure qu'un quartier augmente en densité et que les fonctions urbaines y sont de mieux en mieux imbriquées les unes dans les autres, l'offre de mobilité peut être diversifiée : l'automobile a certes toujours sa place, mais elle côtoie désormais une offre



Carte des écoles de la Commission scolaire de Montréal

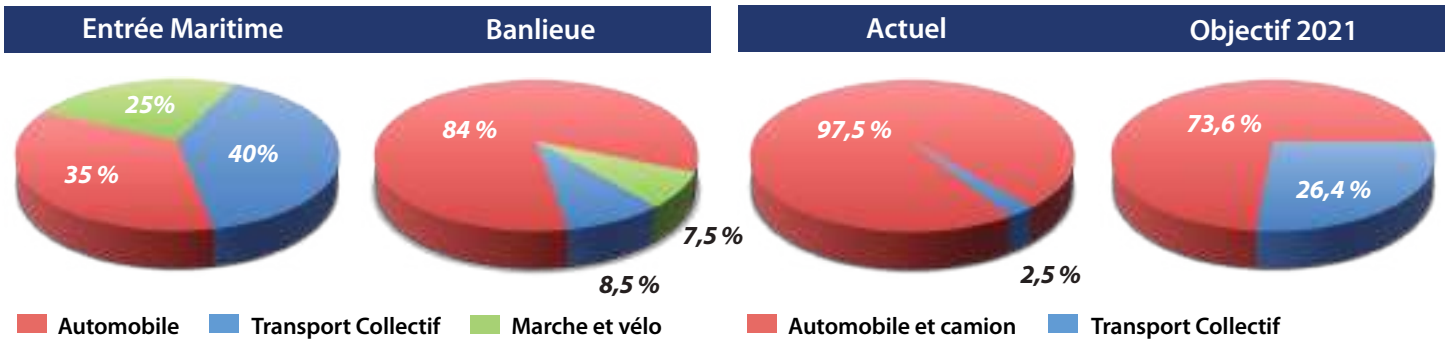


Construire un corridor de mobilité durable

Très peu de gens qui transitent présentement par la rue Notre-Dame utilisent le transport en commun. En offrant un ajout de capacité uniquement au transport en commun, avec un tramway et des voies réservées d'autobus, il est possible de transformer le profil de mobilité dans ce corridor.

Profils de mobilité des résidents et travailleurs

Profils de mobilité des pendulaires (en transit)



Source : Enquête Origine-Destination 2008 de l'AMT et de la STM. Traitement : Projet Montréal

concurrentielle de transports collectifs, en plus de permettre les transports actifs que sont la marche et le vélo.

Un projet tel l'Entrée maritime vise à freiner l'exode des classes moyennes et des emplois vers la banlieue. Prolongeant le centre-ville vers l'Est et mettant en valeur un site d'exception, il ne peut s'agir que d'un quartier résolument urbain, c'est-à-dire dense et multifonctionnel. Ce qui en fait la bougie d'allumage idéale permettant, par le recours au tramway, aux voies réservées pour autobus, aux pistes cyclables et aux parcours piétonniers aménagés selon les règles de l'art, de transformer l'actuelle rue Notre-Dame en un corridor de mobilité durable reliant le centre-ville à la pointe Est de l'île de Montréal.

La mobilité des habitants et travailleurs de l'Entrée maritime en sera significativement transformée, en comparaison à ce qu'elle aurait été s'ils avaient déménagé en banlieue. On assistera également à une modification significative des préférences de mobilité chez ceux qui se déplacent jour après jour entre l'Est de l'île de Montréal et le centre-ville.

Il ne suffit pas d'inciter les gens à changer leurs comportements de mobilité. Il faut encore développer la ville d'une façon qui permette, à coût raisonnable, de diversifier l'offre de mobilité. C'est ce que fait le projet Entrée maritime.

Précédents : l'urbanisme sur dalle

Le Millenium park de Chicago

Le Millenium Park a été inauguré en 2004, pour commémorer le tournant du millénaire. Situé dans le parc Grant, ce grand espace vert donnant sur le lac Michigan planifié dans le Plan de Chicago par l'urbaniste Daniel Burnham en 1909, Millenium est rapidement devenu le parc le plus fréquenté aux États-Unis. Les aménagements ont été réalisés au dessus d'une ancienne gare de triage des voies ferrées de la Illinois Central et d'un stationnement pour véhicules automobiles. Il est ainsi considéré comme un immense toit vert.

Ce parc est composé de plusieurs sections, toutes aussi réussie les unes que les autres:

- le **Jay Pritzker Pavillon**, une vaste scène extérieure conçue par l'architecte Frank Gehry;
- le **Lurie Garden**, un magnifique jardin de 2,5 acres;
- la **passerelle BP** qui relie le parc à la rive du lac;
- la **Crown Fountain**, œuvre spectaculaire de l'artiste espagnol Jaume Plensa, constituée de deux tours de verre;
- le **Cloud Gate**, œuvre de l'artiste britannique Anish Kapoor, gigantesque "beans" en acier poli;
- la patinoire extérieure **McCormick Tribune Plaza**.

La Défense à Paris

En 1958, l'État français créait l'Établissement public pour l'aménagement de la région de la Défense, l'EPAD. Les grands principes adoptés pour ce périmètre d'intervention répondent à la charte d'Athènes et adoptent la séparation des circulations des piétons et des automobiles. En 1964, un premier plan-masse est adopté pour le quartier des affaires, autour d'une vaste esplanade : grande dalle réservée aux piétons se déployant au dessus d'une autoroute et d'une gare multimodale RER et tramway.

Ce pôle d'affaires en prolongement de l'axe Champs-Élysées/Arc de Triomphe a atteint son point culminant avec le concours International remporté par l'architecte danois Johan Otto Van Spreckelsen et son « Cube » d'une simplicité désarmante. Choix du président Mitterrand, la Grande Arche deviendra le symbole de la Défense, et sera reconnu internationalement suite au sommet des chefs d'État du G7 en 1989.



Avant, des voies ferrées



2001: en construction



Le Millenium park aujourd'hui: une grande réussite



La Défense aujourd'hui, et ci-bas en construction, 1971



Précédents : construire au-dessus des rails

Place Bonaventure à Montréal

La Place Bonaventure constitue un précédent reconnu internationalement d'une mégastructure construite au-dessus des 18 voies ferrées menant à la gare centrale et d'une ligne de métro. Composé de plusieurs couches programmatiques différentes, l'immeuble comprend une galerie marchande, des grands halls d'exposition, cinq étages de bureaux, un centre de congrès et est coiffé d'un hôtel doté de généreux jardins et d'une piscine. Il a été inauguré en 1967 et réalisé selon les plans des architectes Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Sise (devenu ARCOP), suite à un appel de proposition de la compagnie Canadien National.

Véritable ville dans la ville, cet édifice de 288 000 m² était au moment de sa construction le plus grand au monde. Il reçoit chaque jour 5 000 employés, et un million de visiteurs par année. Il a été cité en exemple par le théoricien de l'architecture Reyner Banham dans son livre *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*, qui a contribué à faire connaître les débuts du Montréal souterrain partout dans le monde.

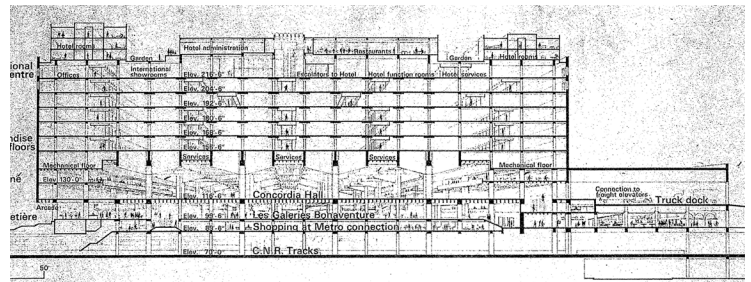
Park Avenue à New York

Près de 30 ans avant la réalisation d'une première ligne officielle de métro à New York, à une époque où l'enjeu était la séparation d'une ligne de train à vapeur de la circulation en surface alors assurée par des chevaux, le projet d'amélioration de la 4e Avenue prévoyait la construction en tunnel de la New York and Harlem Railroad, sous l'emprise de ce qui est devenu la prestigieuse Park Avenue. Il s'agissait d'un premier exemple de séparation des circulations en couches horizontales, un premier pas conceptuel qui prit finalement la forme de tunnels ferroviaires sous les chaussées.

Ce sont les trains de banlieue et régionaux de Metro North qui utilisent aujourd'hui ces tunnels pour desservir la station Grand Central. Quant à l'Avenue Park, elle accueille aujourd'hui les plus prestigieuses adresses pour des édifices à bureau, tel le siège social de Seagram, œuvre de l'architecte Mies Van Der Rohe, ou encore l'hôtel Waldorf-Astoria et le New York Sports Club.



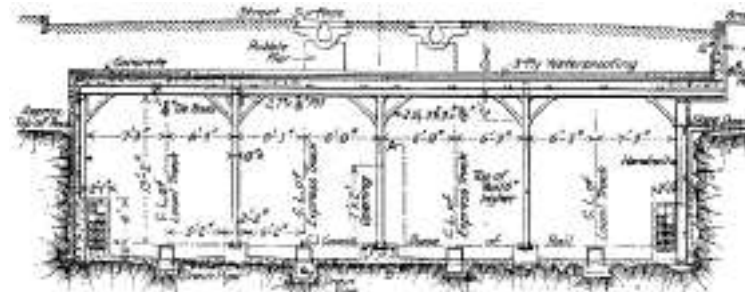
Place Bonaventure est bâtie au-dessus de 18 voies ferrées



Plusieurs usages différents se superposent en hauteur



Perspective, coupe: projet d'amélioration de la 4e Avenue



Proposition : relier les rives par un seul et même grand projet de développement



Traverser le fleuve chaque matin en téléphérique

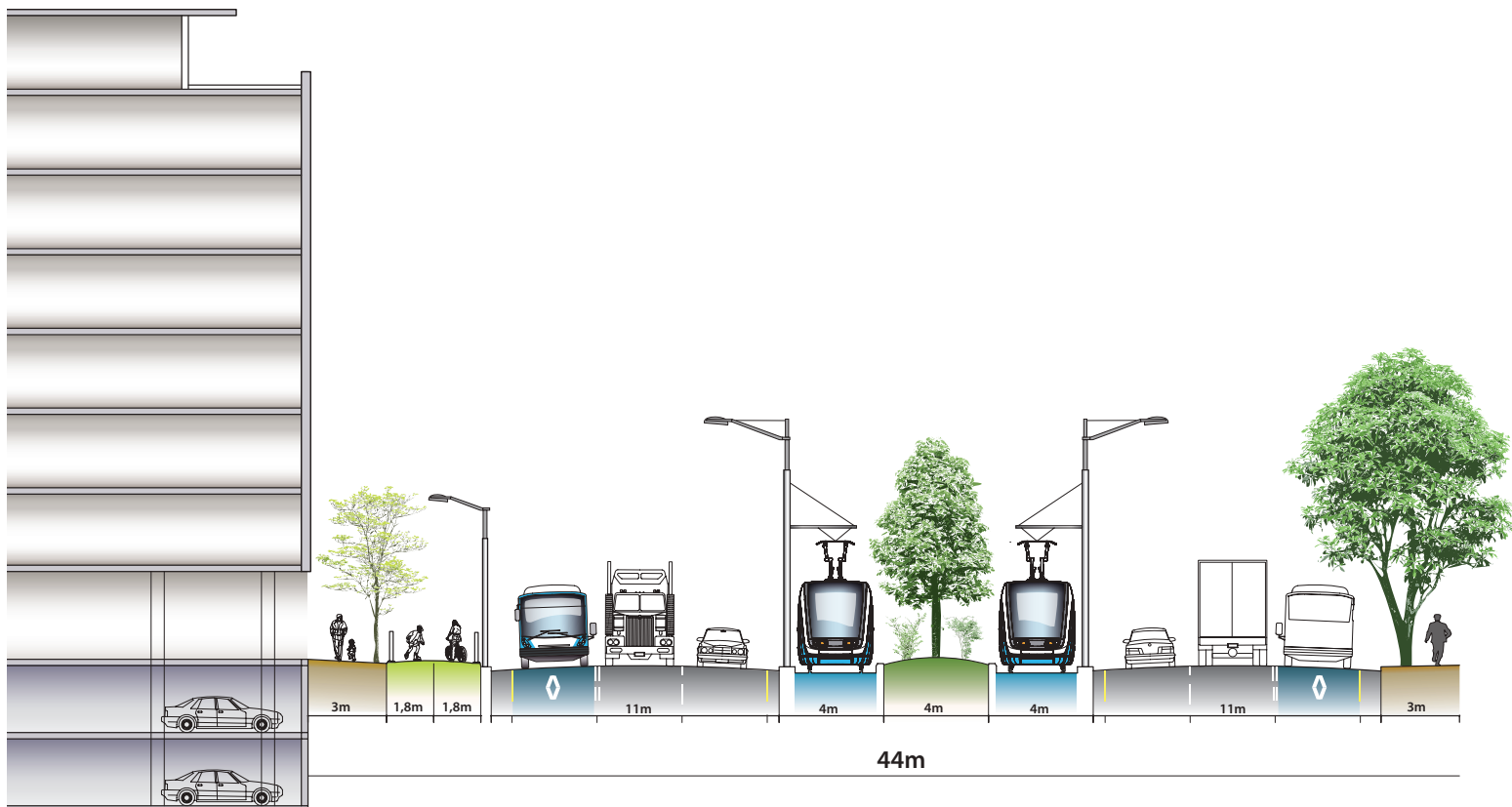
En août 2008, Richard Bergeron proposait pour la première fois l'idée de relier la Rive-Sud à l'île de Montréal par un téléphérique urbain. D'autres villes du monde ont adopté le téléphérique comme mode de transport en commun, telles Singapour, Rio de Janeiro, Medellin, Londres ou Portland (OR). Reliant la station de métro Longueuil à la station de tramway Entrée maritime, le lien proposé permettrait de déplacer près de **3000 passagers par direction et par heure**, soit l'équivalent de la capacité d'une voie d'autoroute, pour un investissement de **25 millions \$**.



Téléphérique *Emirates Air Line* au dessus de la Tamise







Coupe type de la rue Notre-Dame en boulevard avec l'emprise du tramway au centre

Une dalle au dessus des rails, aménagée en boulevard et *boardwalk*

Une promenade riveraine de type *boardwalk* de 4,0 km de long qui permettra de faire le lien entre les quartiers Hochelaga, Sainte-Marie et le Vieux-Port, permettant d'apprécier pleinement la présence du fleuve Saint-Laurent : voici ce que pourrait devenir la rive montréalaise, de part et d'autre du pont Jacques-Cartier. Pour y arriver, on déploiera une dalle longue de 1,6 km aménagée au-dessus des rails de la cour de triage du Port.

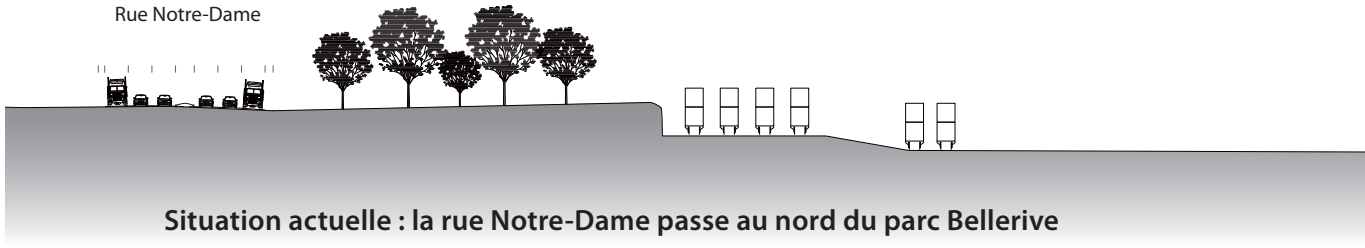
Dans la première mouture du projet d'Entrée maritime, celle de 2008, Projet Montréal proposait un concept misant sur le déplacement de certaines activités du Port, notamment la relocalisation de la fonction triage et assemblage de trains vers la cour Côte-Saint-Luc. Des rencontres avec l'administration portuaire ont permis de mieux comprendre leurs exigences opérationnelles, qui sont parfaitement respectées dans l'actuelle version du projet.

Le nouveau concept mise sur l'utilisation des droits aériens des terrains accueillant la cour de triage du secteur Pied-du-Courant. Une vaste dalle de 65 mètres de large accueillera le corridor de transports et une promenade riveraine de type *boardwalk*. La construction de cette dalle constituera la toute première phase du projet.

L'ensemble des fonctions situées sur cette dalle étant de nature publique, le Port n'aura qu'un seul locataire avec qui traiter, soit la Ville de Montréal. Un bail amphithéotique permettra au Port de Montréal de percevoir de nouveaux revenus de location pour l'utilisation des droits aériens, favorisant ainsi son développement et la consolidation de ses activités sur l'île de Montréal.

Un nouveau quartier sera créé sur les vastes terrains libérés, soit essentiellement l'emprise de la rue Notre-Dame, propriété du ministère des Transports. On parle de 10 millions de pieds carrés de constructions diverses, soit 6 400 logements, des commerces et services, des immeubles à bureaux et au moins un hôtel. L'investissement potentiel est estimé à 2,1 G\$, ce qui constitue une extraordinaire opportunité d'affaires pour le secteur privé.

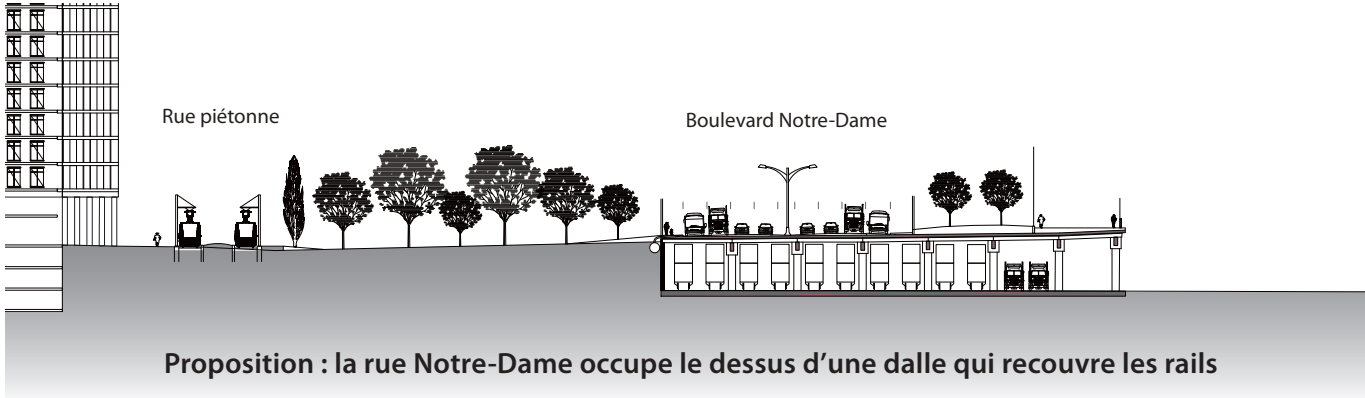
Rue Notre-Dame



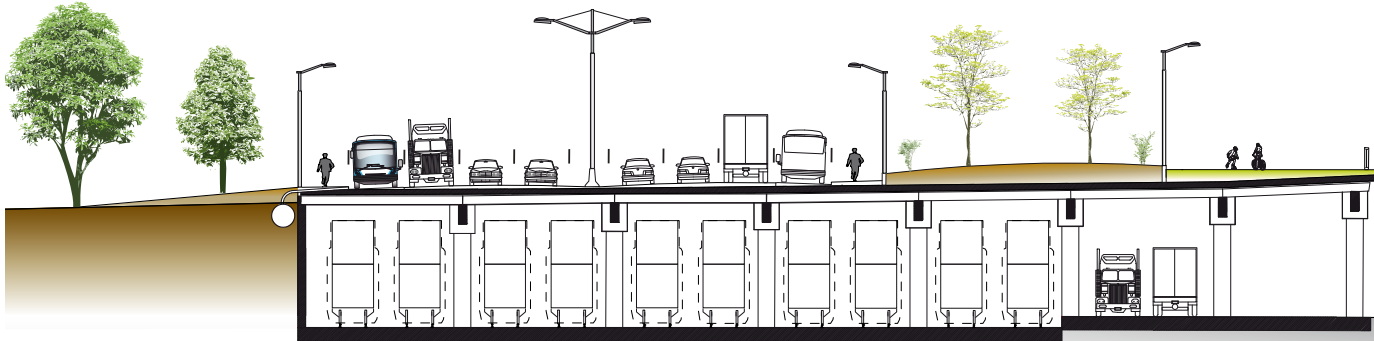
Situation actuelle : la rue Notre-Dame passe au nord du parc Bellerive

Rue piétonne

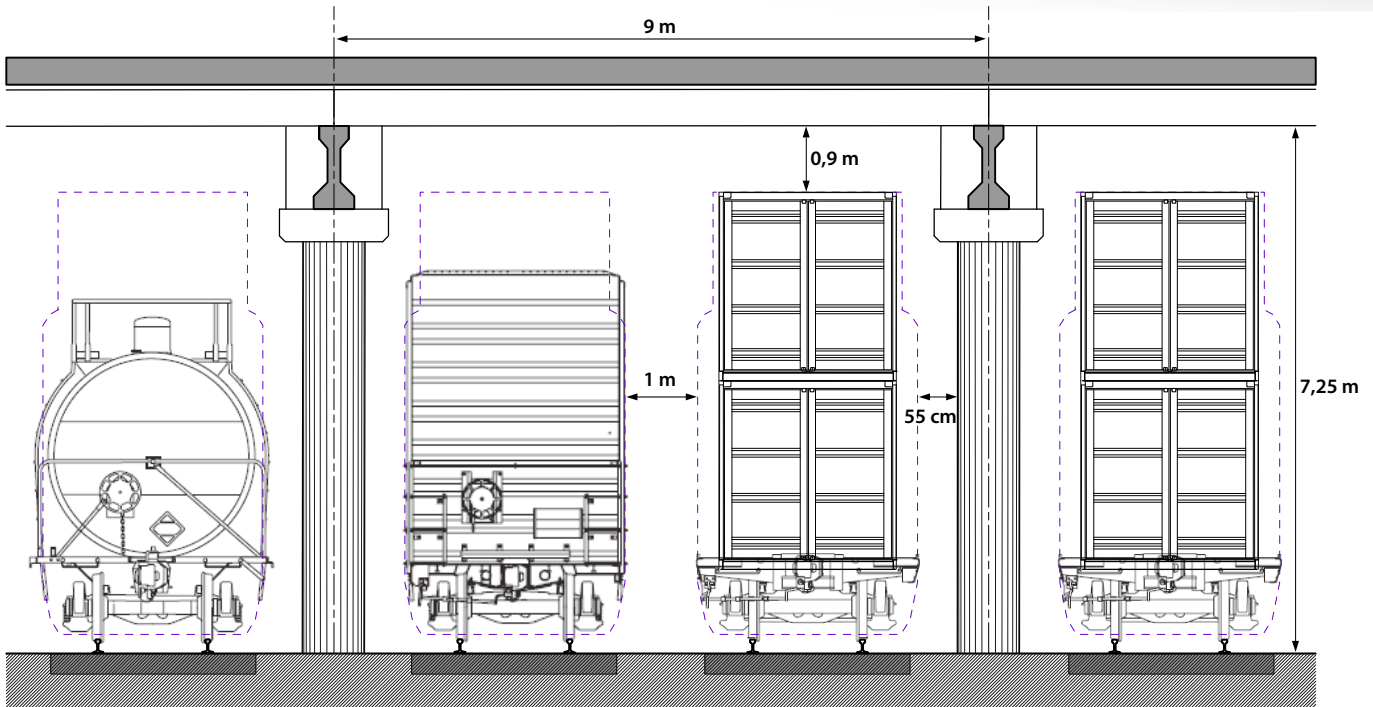
Boulevard Notre-Dame

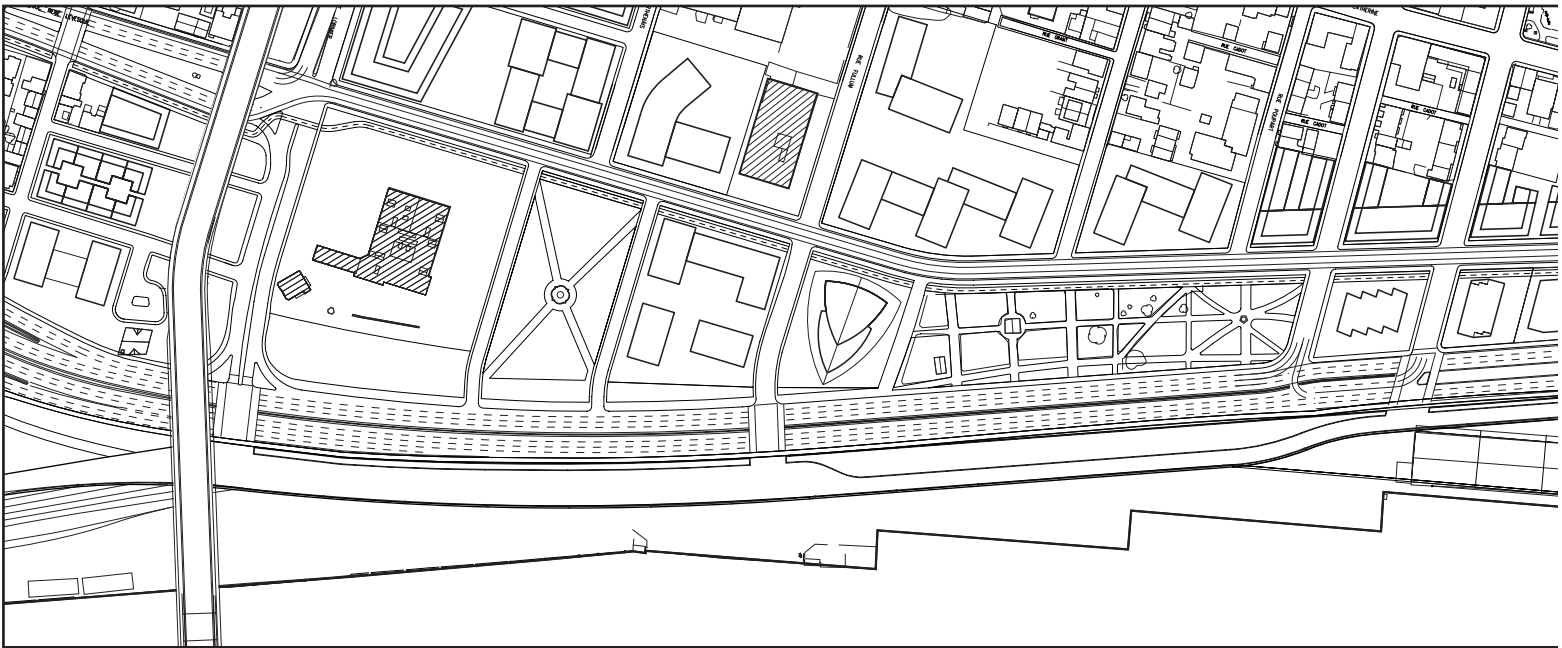
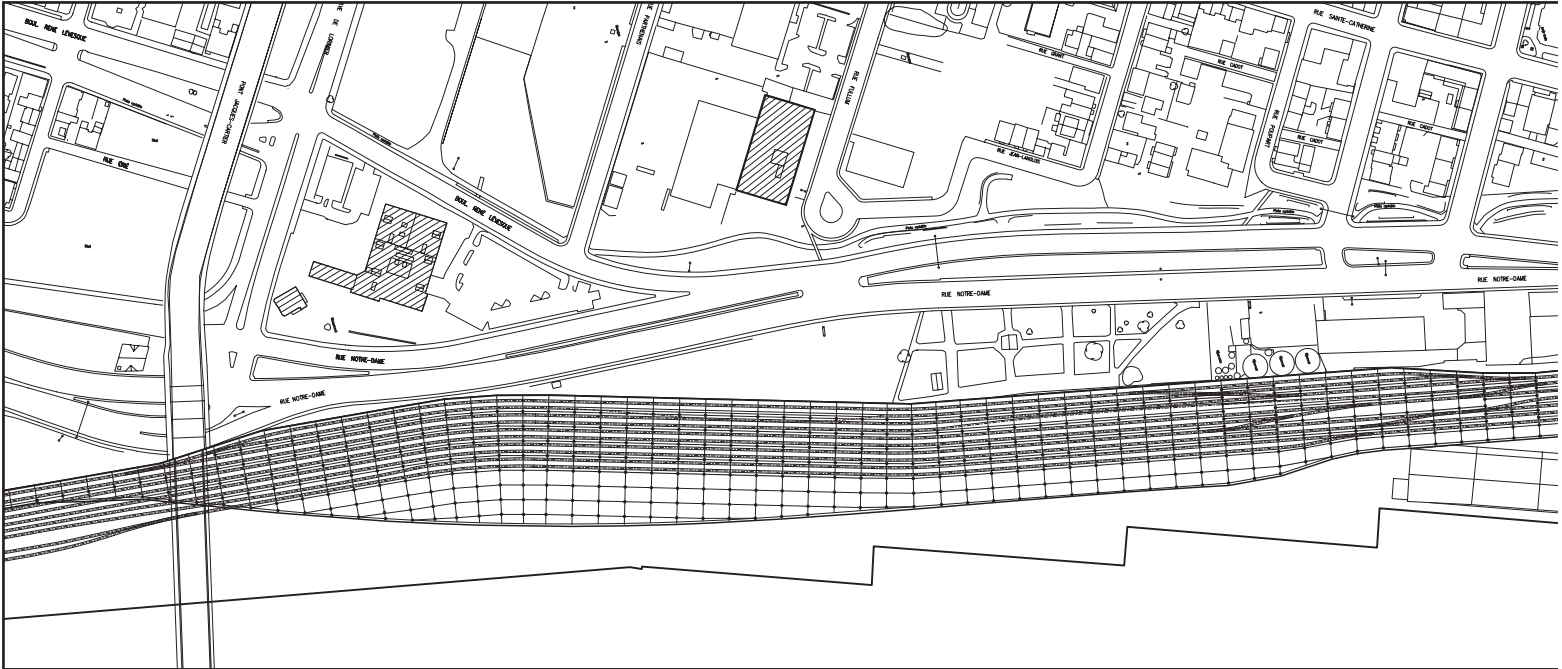
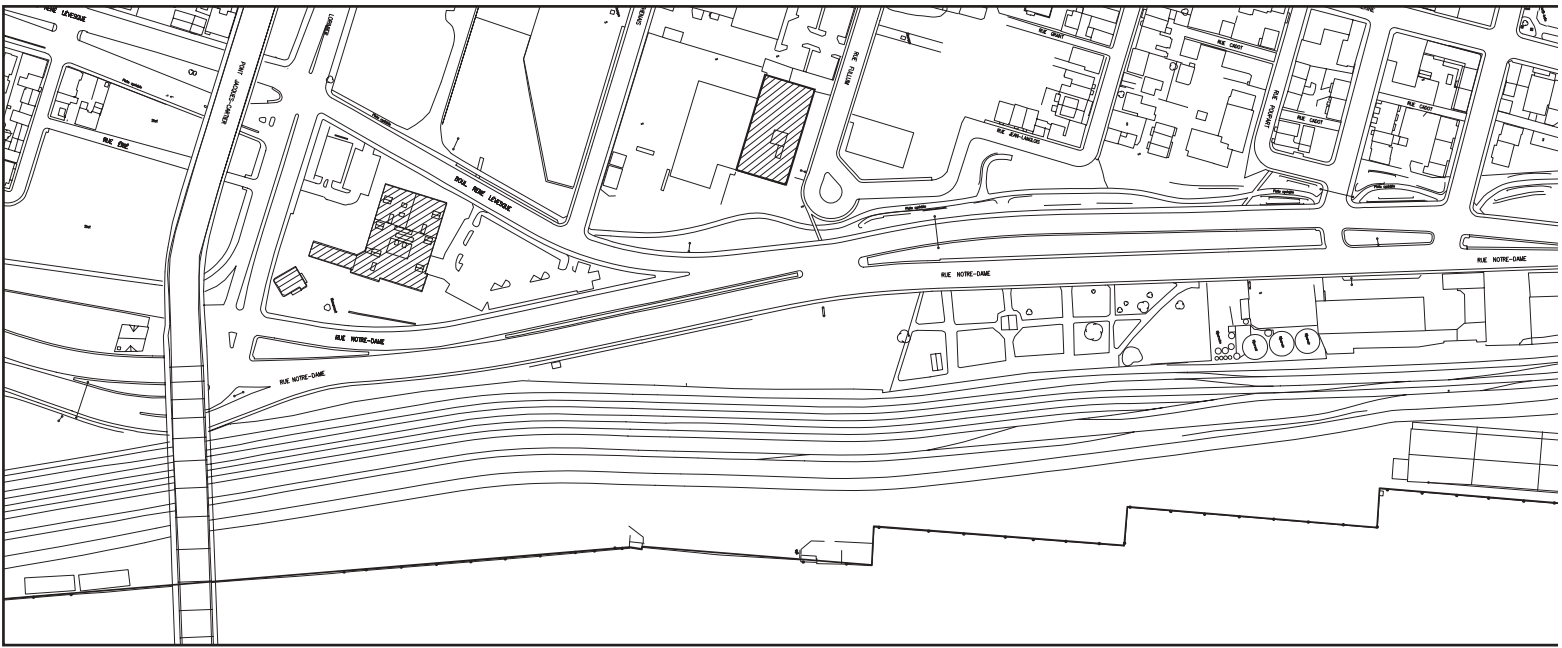


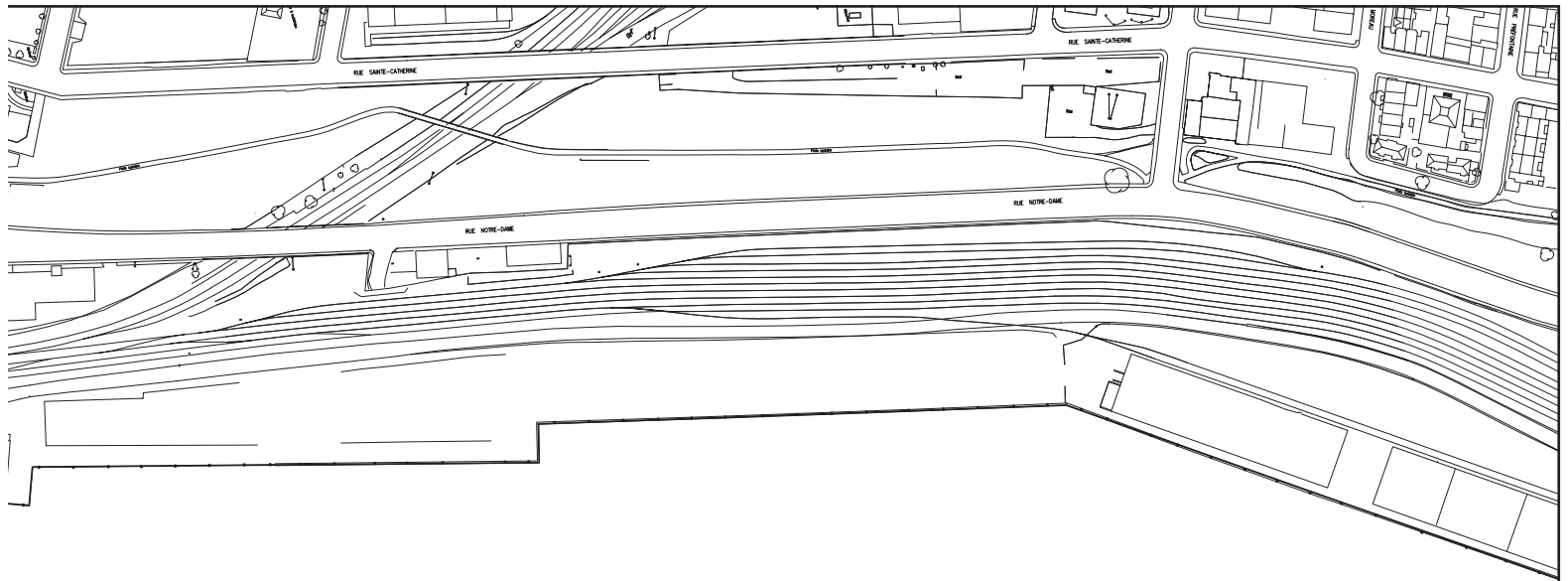
Proposition : la rue Notre-Dame occupe le dessus d'une dalle qui recouvre les rails



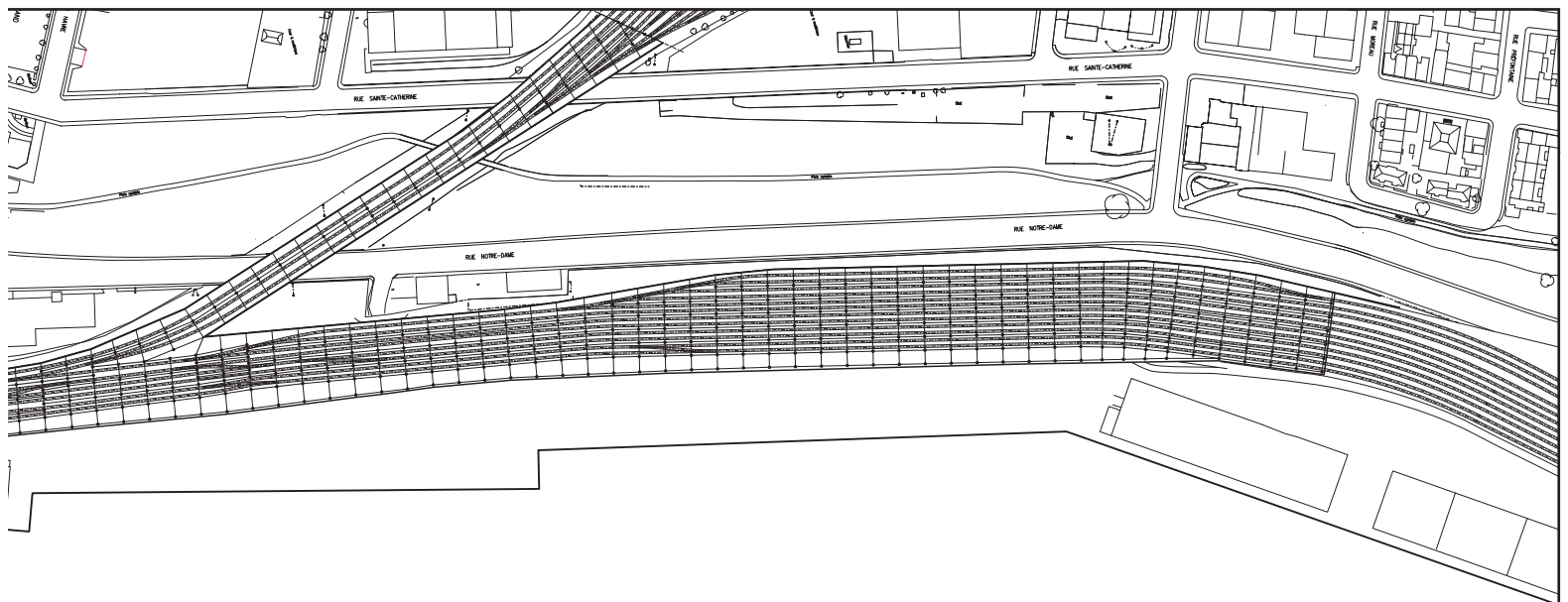
Détails de la dalle : le niveau des rails est légèrement abaissé afin de dégager la hauteur nécessaire sous la dalle



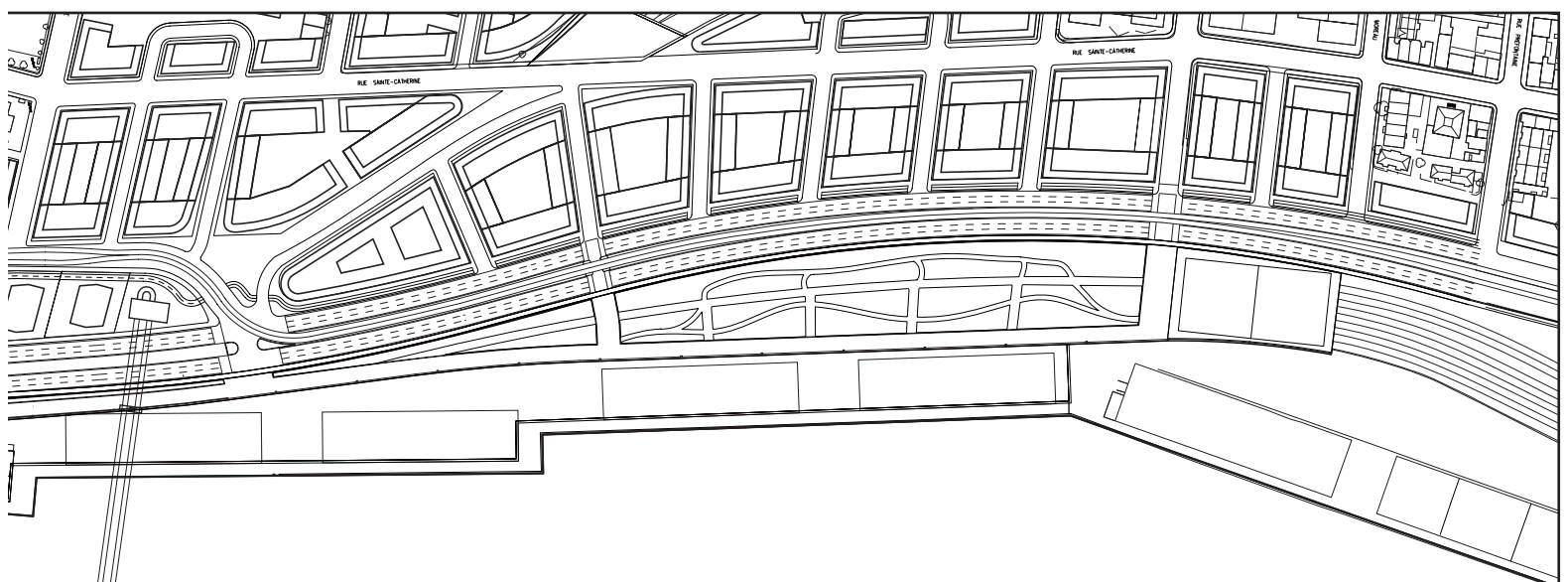




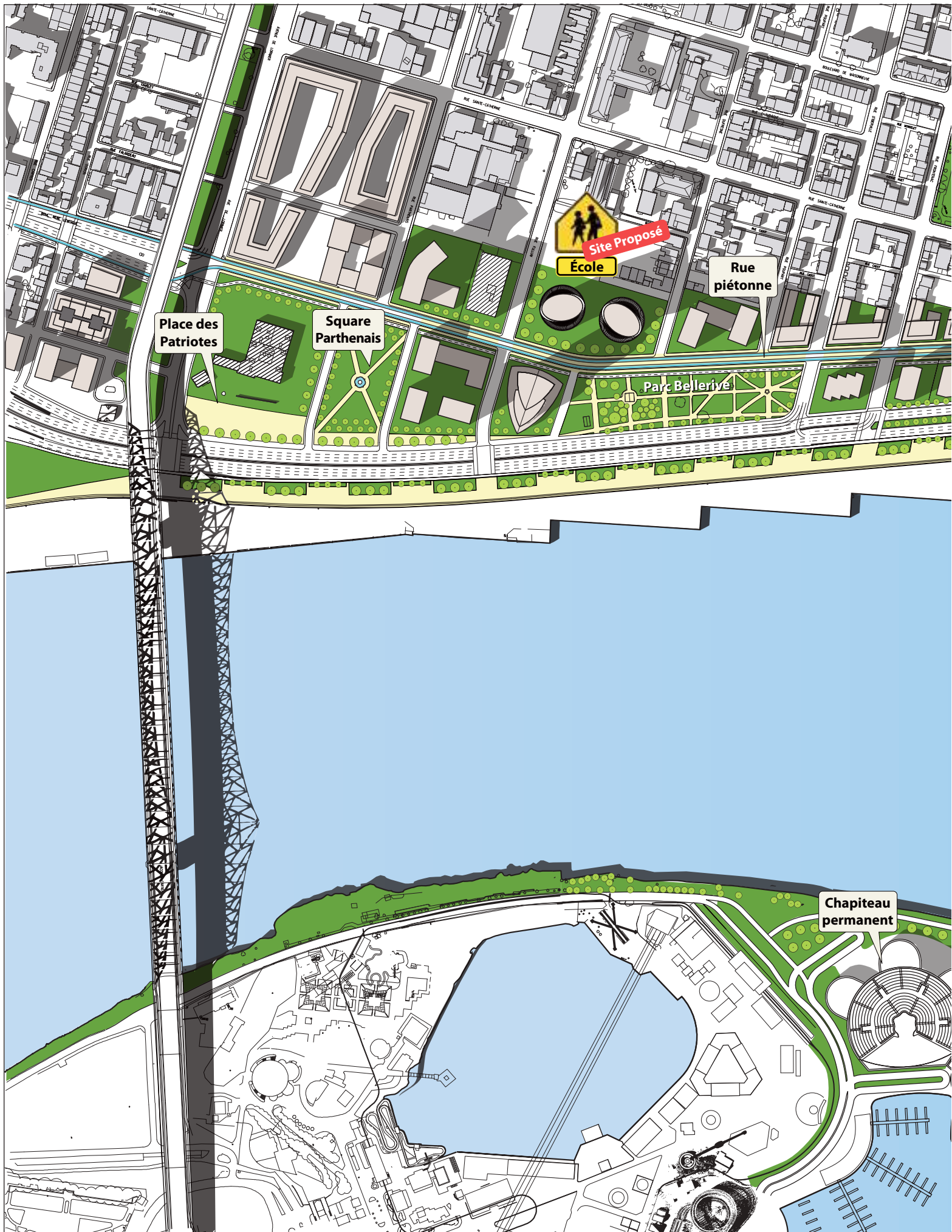
Situation actuelle : la rue Notre-Dame passe à travers une vaste emprise expropriée dans les années 1970



Structure proposée au dessus des voies ferrées de la cour de triage du Port de Montréal



Aménagements proposés en surface: un boulevard, un *boardwalk* et un front-de-mer reconstruit



Place des Patriotes

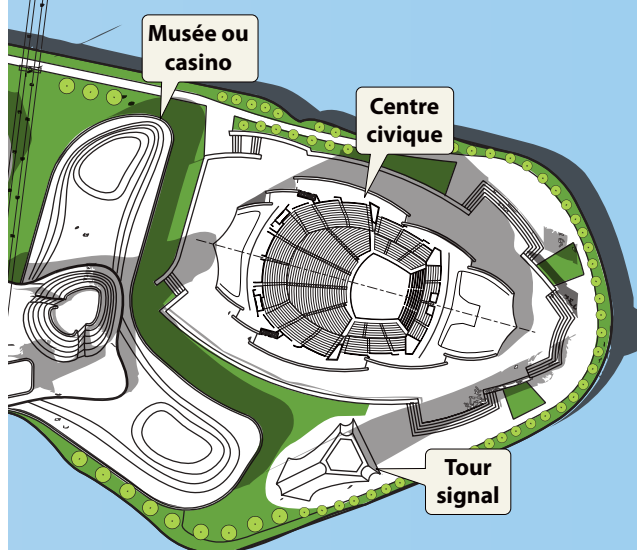
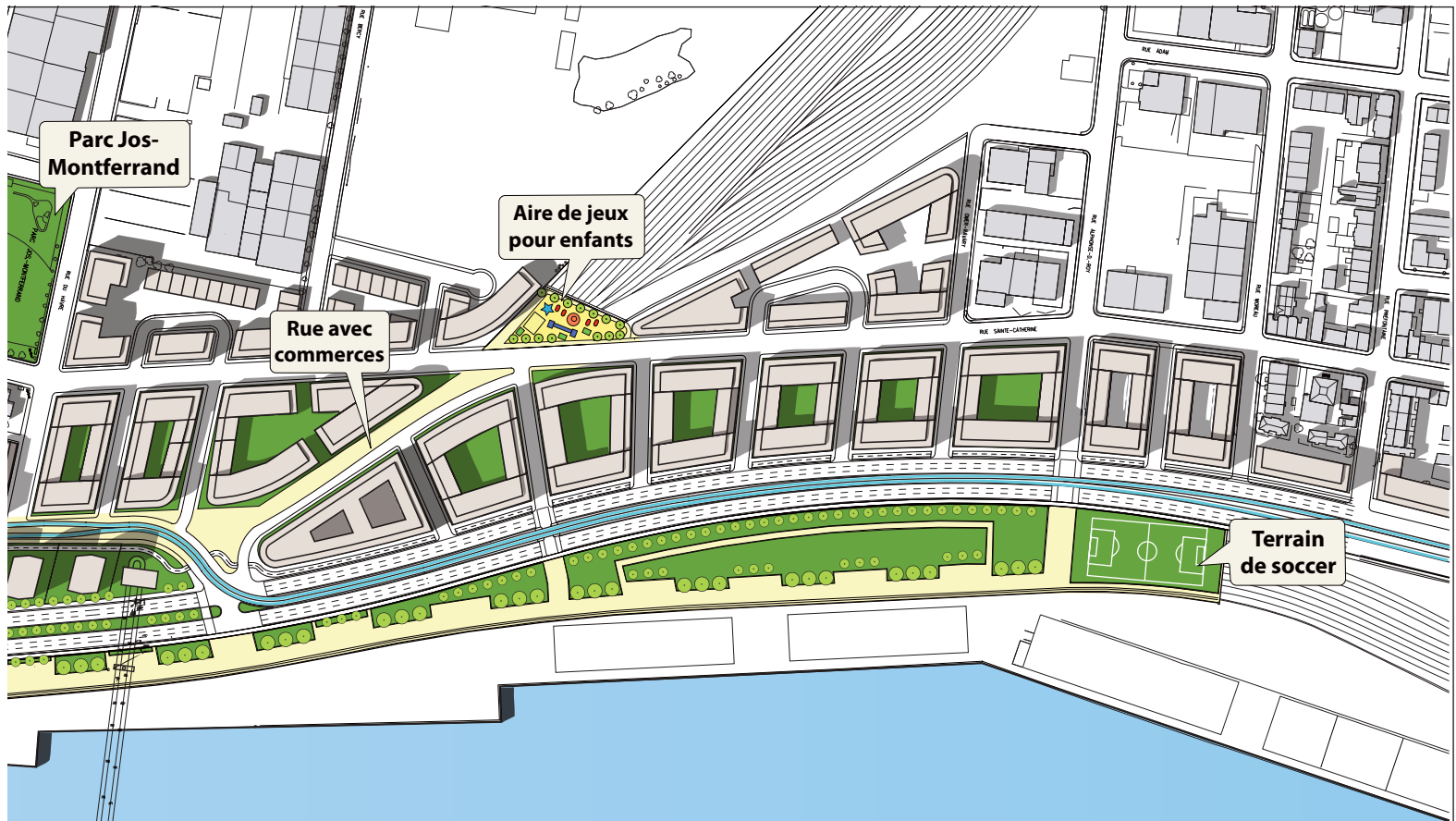
Square Parthenais

Site Proposé
École

Rue piétonne






Parc Bellerive

Chapiteau permanent



L'Entrée Maritime de Montréal

Légende

-  Bâtiments existants
-  Potentiel de développement
-  Espace piéton
-  Espace vert
-  Tramway

Un projet du 21^e siècle pour Montréal

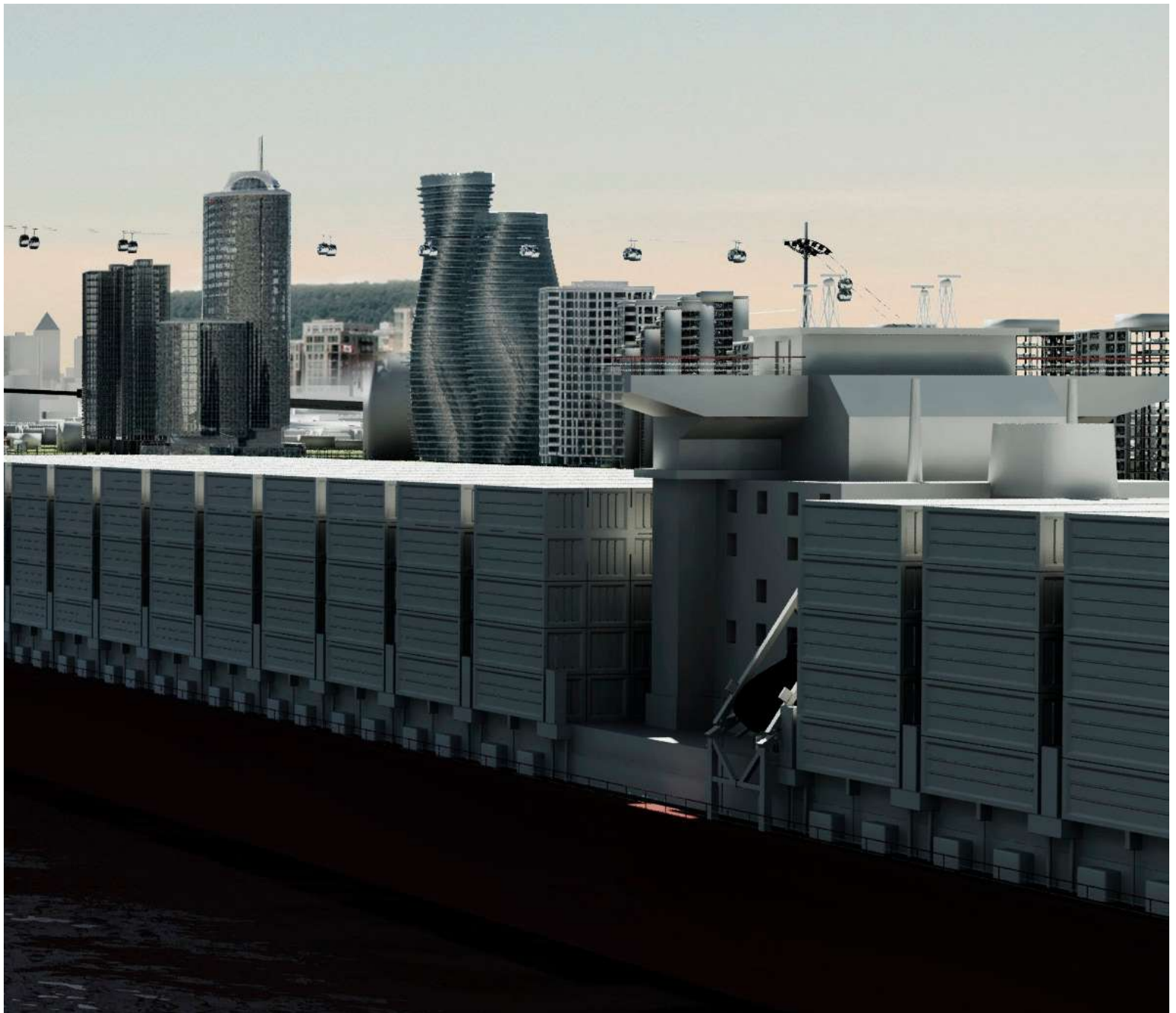


L'Entrée Maritime

c'est la **mise en valeur du pont Jacques-Cartier**, la plus formidable sculpture industrielle de Montréal. Le pont Jacques-Cartier jouera enfin le rôle symbolique qui doit être le sien, à la façon du Harbour Bridge de Sidney.

L'Entrée Maritime

c'est la **mise en valeur de l'un des plus beaux sites au monde**, l'égal des baies de Sidney ou de San Francisco, de la péninsule de Vancouver, de la rive méditerranéenne de Barcelone, ou encore de la confluence du Rhône et de la Saône à Lyon.



L'Entrée Maritime

c'est l'ouverture d'une large fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent. Sondage après sondage, année après année, les Montréalais redisent leur espoir d'avoir enfin un meilleur accès au fleuve. Avec l'Entrée maritime, ce souhait sera exhaussé au-delà de toute espérance.

L'Entrée Maritime

c'est l'occasion de faire entrer l'urbanisme montréalais dans le 21^e siècle. Un urbanisme visant le redéveloppement de la ville sur elle-même, la correction des erreurs du passé et la mise en valeur de sites qui, regardés sous le bon angle, présentent d'extraordinaires opportunités de développement urbain.



L'Entrée Maritime

c'est la réponse de Montréal à la banlieue. Montréal n'essaie pas de copier la banlieue, elle ne se plie pas aux critères de la banlieue. Montréal propose des cadres de vie qui, sous une forme résolument urbaine, répondent aux aspirations de tous : quiétude, sécurité, verdure, facilité à se déplacer par transports collectifs et actifs, proximité des services, qualité de l'aménagement, accessibilité financière, urbanité pleinement assumée et, principal atout de l'Entrée maritime, beauté du site.

L'Entrée Maritime

c'est investir 2 G\$ d'argent public dans un projet correspondant aux enjeux d'aujourd'hui, plutôt que 1,5 G\$ dans un projet rétrograde. La transformation de la rue Notre-Dame en autoroute couperait les Montréalais de leur fleuve pour les 100 années à venir. Pour un investissement public un tiers plus élevé, les Montréalais obtiennent l'accès au fleuve, un nouveau quartier, des transports collectifs de haut niveau et un boulevard riverain similaire au boulevard Embarcadero de San Francisco.



L'Entrée Maritime

c'est la **volonté de consolider et développer le port à Montréal** sur son site historique. L'Entrée maritime prend en compte toutes les exigences opérationnelles du port. L'érection d'une dalle au-dessus du faisceau ferroviaire qui dessert celui-ci permettra de maximiser le potentiel de développement du site, tout en préservant ce précieux atout du port. L'Entrée maritime constitue en fait une stratégie gagnant-gagnant, puisqu'elle s'accompagnera du paiement de droits aériens qui représenteront un nouvel apport financier récurrent au bénéfice du port.

L'Entrée Maritime

c'est un **corridor de transports collectifs de haut niveau** entre le centre-ville et Pointe-aux-Trembles. L'Est de Montréal est très mal desservi par transport collectif. L'Entrée maritime sera l'occasion d'implanter une ligne Nouveau Tramway qui, sur 25 km de longueur, reliera Pointe-aux-Trembles au boulevard René-Lévesque, desservant au passage Montréal-Est, Mercier, Maisonneuve, Hochelaga et Sainte-Marie. De plus, via l'Entrée maritime, des voies réservées pour autobus relieront le centre-ville au SRB Pie-IX.



L'Entrée Maritime

c'est un **surplus aux consommateurs de 100 M\$** par an. La réalisation du projet avec le corridor de transport collectif de haut niveau qui y est associé se traduira par une réduction de 112 M\$ par année de la dépense automobile assumée par les ménages montréalais, compensée par une nouvelle dépense de 12 M\$ dans les transports collectifs, laissant un surplus financier de 100 M\$ par année.

L'Entrée Maritime

c'est un **bon investissement pour les partenaires publics**. Le volet île de Montréal du projet Entrée maritime générera des recettes fiscales de 629 M\$ pour le gouvernement du Québec et de 187 M\$ pour le gouvernement du Canada. Quant à la Ville de Montréal elle obtiendra près de 19 M\$ pour les permis de construction et touchera des revenus annuels fonciers additionnels de 33 M\$ par année.



L'Entrée Maritime

c'est la **réention des familles à Montréal**. La plupart des familles qui quittent Montréal le font à regret, parce qu'elles n'y trouvent pas de logements et de cadres de vie adaptés à l'évolution de leurs besoins, à prix accessible. La propriété publique de pratiquement tous les terrains de l'Entrée maritime, jumelée à une offre de transport collectif de très grande qualité qui dispensera la plupart des futurs résidents d'acquies un espace intérieur de stationnement, permettra d'y construire des logements financièrement abordables. Le projet prévoit 2 240 logements de grande taille s'adressant aux familles, soit 40 % du total des 5 600 logements prévus, en plus d'une école primaire, d'un terrain de soccer et de plusieurs parcs disposant d'aires de jeu.



L'Entrée Maritime

c'est un **projet métropolitain de 6,5 G\$** qui réunit au sein d'une vision commune de développement les terrains situés à l'entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent, à Longueuil, la pointe Est de l'île Sainte-Hélène et la rive fluviale de Montréal, de part et d'autre du pont Jacques-Cartier. Au total, ce sont 91 hectares de terrains qui feraient l'objet d'un redéveloppement, pour un investissement public et privé totalisant 6,5 milliards de dollars (G\$). Le caractère métropolitain du projet serait renforcé par la construction d'un téléphérique reliant la station de métro Longueuil à Montréal, donnant au passage accès à la pointe Est de l'île Sainte-Hélène.



L'Entrée Maritime

c'est le développement économique de **Montréal**. Le volet île de Montréal du projet Entrée maritime représente un investissement de 4,1 G\$, partagé à parts quasi égales entre les secteurs public et privé. Les bienfaits économiques de tels projets pour les villes-centres sont démontrés partout dans le monde, que ce soit à Vancouver (False Creek), à Toronto (Waterfront), à Lyon (Confluence), à Hambourg (Hafencity) ou à Stockholm (Hammarby), pour s'en tenir aux exemples les plus récents.

L'Entrée Maritime

c'est la relance de l'emploi à Montréal. Suivant le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, la mise en œuvre du seul volet île de Montréal du projet Entrée maritime nécessitera des effectifs totaux en main-d'œuvre de 27 749 personnes-années. Si le tramway était manufacturé au Québec, comme c'est le cas pour les nouvelles voitures du métro, ce chiffre serait sensiblement supérieur.



L'Entrée Maritime

c'est une **promenade riveraine** qui, sur 4 km de longueur, rattachera le Vieux-Montréal au quartier Hochelaga. Cette promenade de type **boardwalk** permettra au fleuve Saint-Laurent de reprendre ses droits dans la vie de Montréal, elle sera l'occasion pour les Montréalais et Montréalaises de se réapproprier leur fleuve.

L'Entrée Maritime

c'est la **création d'un nouveau quartier** à Montréal, où vivront 12 500 Montréalais et Montréalaises. La réalisation du projet Entrée maritime accélérera le redéveloppement des nombreux terrains vacants ou sous-employés qui la jouxtent, du site de Radio-Canada au pôle Frontenac, ce qui fera passer à 25 000 la population du nouveau quartier. Ces Montréalais et Montréalaises vivront dans un magnifique quartier, érigé sur l'un des plus beaux sites au monde.





L'Entrée Maritime

c'est le **Nouveau Tramway**. Le Nouveau Tramway est un mode de transport confortable, silencieux, universellement accessible (personnes handicapées, poussettes d'enfants, personnes âgées, et autres), doté d'une forte image de marque et qui, sous l'angle d'une offre globale de transport collectif, comble le vide entre l'autobus et le métro. Le Nouveau Tramway procure aussi l'occasion de repenser l'espace public au bénéfice des piétons, dans une optique de confort et de sécurité autant que d'embellissement de la ville. Enfin, le Nouveau Tramway s'est révélé partout dans le monde être un formidable attracteur de développement urbain : il constituera la colonne vertébrale de l'Entrée maritime, dont il accélérera puissamment la réalisation.

L'Entrée Maritime

c'est une **réduction des coûts de congestion de 34 M\$** par année. La construction d'un corridor de transport collectif attractif et performant entre le centre-ville et Pointe-aux-Trembles modifiera les habitudes de mobilité tout au long de ce corridor, autant que celles des futurs résidents et travailleurs du nouveau quartier de l'Entrée maritime. En 2021, ce sont ainsi 58 400 mouvements de véhicules en moins que l'on comptera dans cette partie du réseau routier montréalais, qui auront été remplacés par 41 700 déplacements supplémentaires par transport collectif et 16 700 déplacements à pied ou à vélo. Les coûts résultant de la congestion, de la pollution atmosphérique et du traitement médical des accidentés de la route seront ainsi réduits de 34 M\$ par année.

Analyse économique

5.1 Contexte économique

Autrefois considéré le moteur économique du Québec, la ville de Montréal doit aujourd'hui se confronter à plusieurs problématiques qui minent désormais sa vitalité économique. L'étalement urbain, notamment, se révèle un enjeu de taille pour Montréal puisque le phénomène affecte négativement la ville à plusieurs

niveaux. La croissance phénoménale des banlieues a été faite aux dépens de la métropole. Les statistiques récentes sur la population, l'emploi et l'investissement le démontrent. On observe une stagnation de la croissance démographique et économique à Montréal, alors que les banlieues enregistrent une croissance accélérée.

Évolution de la population dans les diverses parties du territoire RMR de Montréal de 1996 à 2006

Région	1996	2001	2006	Variation 1996-2006
Île de Montréal	1 775 844	1 812 723	1 854 442	4,4 %
Laval	330 393	343 005	368 709	11,6 %
Montérégie, portion RMR	743 772	762 402	821 547	10,5 %
Lanaudière, portion RMR	215 607	225 227	250 223	16,1 %
Laurentides, portion RMR	284 061	307 655	340 650	19,9 %
RMR de Montréal	3 349 677	3 451 015	3 635 571	8,5 %
Ensemble du Québec	7 246 897	7 396 331	7 546 130	4,1 %

Source : Conseil Emploi Métropole, Profil de la collectivité de la région métropolitaine de Montréal, 2010

On observe le phénomène dans la variation de la croissance démographique enregistrée dans l'ensemble de la région métropolitaine de recensement. Alors que la population de l'île de Montréal augmente de 4,4 % de 1996 à 2006, cette variation est nettement inférieure à celles observées dans les banlieues de la métropole où la croissance est le double et même quatre fois plus grande dans le cas de la portion RMR des Laurentides. Le solde migratoire interrégional négatif de Montréal de 2010 à 2011 par rapport à l'ensemble des régions administratives de 22 207 personnes en un an semble confirmer la tendance. Cette fulgurante croissance

démographique accentue le développement effréné des banlieues ce qui engendre des besoins et par le fait même des dépenses publiques, notamment en infrastructures nouvelles, sans que cela réduise les montants à investir dans le maintien en bon état des infrastructures de Montréal. Les banlieues attirent désormais une part grandissante des investissements au détriment de l'économie montréalaise. Ce ne sont plus des villes-dortoirs, et quoiqu'elles soient souvent des partenaires dans différents projets, elles deviennent aussi elles-mêmes des pôles économiques et des concurrentes à la métropole.

Dépenses en immobilisations, publiques et privées, RMR de Montréal, régions administratives, et l'ensemble du Québec de 2005 à 2009

Région	2005	2006	2007	2008	2009	Variation 2005-2009
Île de Montréal	11 718	11 005	11 237	12 524	12 778	9,0 %
Laval	2 413	2 639	3 185	3 621	3 509	45,4 %
Montérégie	9 194	9 901	10 709	10 448	10 542	14,7 %
Lanaudière	2 647	2 860	2 840	2 983	2 926	10,5 %
Laurentides	3 603	4 066	4 407	4 167	4 168	15,7 %
RMR de Montréal	23 408	23 704	25 448	26 862	27 050	15,6 %
Ensemble du Québec	49 470	51 809	57 055	62 132	62 106	25,5 %

Source : Conseil Emploi Métropole, Profil de la collectivité de la région métropolitaine de Montréal, 2010

L'analyse des dépenses en immobilisations confirme la perte d'attractivité économique de la métropole. On remarque que les banlieues affichent toutes des taux de variation de ces dépenses supérieurs à Montréal, d'autant plus que l'on observe que la région de Laval tire bien son épingle du jeu avec une croissance cinq fois plus grande. On constate aussi que la part relative des investissements à Montréal par rapport à l'ensemble du Québec diminue de 23,7 % à 21,2 % alors que celle-ci augmente de 4,9 % à 5,7 % à Laval.

L'indicateur économique des dépenses en immobilisation représente clairement que la locomotive économique du Québec est en perte de vitesse devant la croissance des banlieues. Ces dépenses en immobilisations se traduisent en création d'emplois et en revenus; la diminution observée sur l'Île de Montréal par rapport aux banlieues représente donc d'énormes pertes économiques. L'étalement urbain, la dépopulation et le développement accéléré des banlieues ne font pas que miner la croissance démographique de Montréal, mais sa vitalité économique avec les problématiques qu'elle entraîne, dont le déplacement de la création de richesse de la ville à la banlieue.

Ces problématiques s'ajoutent aux conséquences néfastes déjà répertoriées de l'étalement urbain dont les pertes de terres agricoles liées au développement des banlieues. Et puisque Montréal demeure à ce jour, le lieu de choix pour les grands employeurs de plusieurs

secteurs économiques, dont le secteur financier et les sciences de la vie, l'impact environnemental des milliers d'employés se déplaçant chaque jour de leur résidence en banlieue à leur emploi à la ville n'est pas négligeable.

Dans ce contexte économique, le projet d'Entrée maritime propose une piste de solution pour pallier les conséquences de l'étalement urbain. Ce projet structurant composé d'une augmentation du parc immobilier et de l'offre de transports collectifs tente de répondre à cette problématique. La rétention des familles est l'objectif à remplir. Le projet propose de créer un environnement rivalisant la qualité de vie en banlieue tout en offrant un style de vie urbain convivial axé sur le développement de TOD (transit oriented development) et propice à la rétention des familles en favorisant l'accès à la propriété.

Le projet d'Entrée maritime renferme trois composantes nécessitant un investissement global de 6,5 G\$. La première composante du projet correspond à la rive fluviale montréalaise et suscite un investissement de 4,2 G\$, la seconde à la pointe Est de l'Île Sainte-Hélène et la troisième à l'Entrée de la Voie maritime à Longueuil avec des investissements respectifs de 1,5 G\$ et 750 M\$ auquel s'ajoute un dernier 25 M\$ pour le téléphérique reliant les rives de Montréal et de Longueuil. Seulement la première composante du projet fera l'objet de l'étude économique suivante.

5.2 Étude d'impact économique du projet

En effectuant différentes analyses comparatives, nous évaluons les dépenses en immobilisations du projet d'Entrée maritime à près de 4,2 milliards de dollars, avec 2 035 997 000 \$ provenant d'investissements publics et 2 119 640 000 \$ d'investissements privés. Aux dépenses publiques en immobilisations, on doit ajouter une somme de 24,6 M\$ pour l'achat des terrains privés qui ne seront pas rétrocédés par le Ministère du Transport du Québec (MTQ). Le projet d'Entrée maritime suscite donc un investissement supérieur de 560 M\$ de plus que le projet autoroutier du MTQ, évalué à 1,5 G\$. Cet investissement supplémentaire est relativement minime pour tous les bénéficiaires qu'on en retire puisque, contrairement au projet autoroutier, on ne ferme pas une fenêtre fluviale pour un siècle de plus et on ne se prive pas d'une formidable opportunité de développe-

ment. Le projet d'Entrée maritime ouvre cette fenêtre sur le fleuve et met à profit ce site d'une qualité exceptionnelle tout en reliant le Centre-ville à Pointe-aux-Trembles par un mode de transport collectif attrayant et performant. Les investissements publics nécessaires regroupent les dépenses de construction et réfection des routes, les travaux de génie liés à l'installation de la dalle de béton superposée aux infrastructures portuaires, l'implantation du tramway et de ses coûts d'introduction, soit la gare, les ateliers de réparations, le centre de contrôle, et autres infrastructures associées à son exploitation, et les frais juridiques engendrés par l'achat de terrains privés. L'investissement privé réunit l'ensemble de la construction immobilière. Le tableau suivant démontre la répartition de ces dépenses en immobilisation.

Ventilation des dépenses d'immobilisation liées au projet d'Entrée maritime

Biens et services	Demande finale (k\$)
Construction de bâtiments résidentiels	1 783 555 \$
Construction de bâtiments non résidentiels	336 085 \$
Construction de routes	346 268 \$
Construction d'installations du tramway	688 500 \$
Coût d'introduction de la technologie du tramway	200 000 \$
Autres travaux de génie	800 000 \$
Services de comptabilité et juridiques	1 229 \$
Total des dépenses en biens et services	4 155 637 \$

L'injection d'un investissement en immobilisations stimule l'économie et engendre des retombées économiques. Dans le cadre de la présente étude, l'Institut de la statistique du Québec a utilisé le modèle intersectoriel du Québec pour évaluer l'impact économique du projet.

Ce modèle d'analyse de propagation de la demande nous permet de mesurer l'ampleur des retombées économiques en exploitant les relations d'échange en biens et services entre les différents secteurs productifs et secteurs de la demande finale.

Impact économique pour le Québec des dépenses d'immobilisation liées au projet

	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
	(en années-personnes)		
Main-d'œuvre	16 047,6	11 701,4	27 749,0
- Salariés	14 712,2	10 668,7	25 380,9
- Autres travailleurs	1 335,4	1 032,7	2 368,1
	(en k\$)		
Valeur ajoutée aux prix de base	1 506 179,1	972 855,2	2 479 034,3
- Salaires et traitements avant impôt	777 117,1	513 309,1	1 290 426,2
- Revenu net des entreprises individuelles	111 258,4	34 162,0	145 420,4
- Autres revenus bruts avant impôt	617 803,6	425 384,0	1 043 187,7
Autres productions	722,0	24 346,8	25 068,8
Subventions	-2 839,3	-15 354,2	-18 193,6
Taxes indirectes	274 574,3	32 264,1	306 838,5
Importations	75 021,9	1 287 866,9	1 362 888,8
Revenus du gouvernement du Québec	291 843,1	72 090,0	363 933,2
- Impôts sur salaires et traitements	77 849,0	48 550,1	126 399,1
- Taxes de vente	213 994,1	7 659,1	221 653,2
- Taxes spécifiques	-	15 880,9	15 880,9
Revenus du gouvernement fédéral	108 958,4	38 880,2	147 838,6
- Impôts sur salaires et traitements	48 378,2	30 156,0	78 534,2
- Taxes de vente	60 580,2	990,3	61 570,5
- Taxes et droits d'accise	-	7 733,9	7 733,9
Parafiscalité	205 960,5	99 306,7	305 267,2
- Québécoise (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	182 136,3	83 604,3	265 740,6
- Fédérale (assurance-emploi)	23 824,2	15 702,4	39 526,6

Les effets directs comptabilisent l'impact sur les premiers fournisseurs du projet soit les salaires des employés des différentes entreprises sollicitées initialement pour le projet alors que les effets indirects sont associés à la fourniture en biens et services de ces entreprises nécessaire à la réalisation du projet. Selon les résultats du modèle, le choc initial dans l'économie de ces dépenses en immobilisations nécessite des effectifs totaux en main-d'œuvre de 27 749 années-personnes, dont 16 047 au niveau direct et 11 701 au niveau indirect, donc près de 57,8 % sont de source directe. Ces effectifs représentent des emplois soutenus, c'est-à-dire créés ou maintenus par la dépense initiale.

La masse salariale requise par ces emplois s'élève à près de 1,3 G\$, dont 777,1 M\$ au niveau direct et 513,3 M\$ au niveau indirect. La valeur ajoutée aux prix de base totale atteint quant à elle près de 2,5 G\$. Le ratio des effets indirects sur les effets directs révèle que pour chaque dollar

5.3 Le Tramway

Le transport en commun, une activité économique en soi, est un facteur clé de l'attraction et de la compétitivité de toute métropole. Hormis les retombées économiques, il confère à la ville plusieurs avantages économiques, dont des effets externes positifs, comme la réduction de la congestion. Composante centrale du projet d'Entrée maritime, le tramway bonifie l'offre de transport collectif sur le territoire. En plus de soutenir et générer des emplois, il entraînera des bénéfices substantiels et une amélioration de la qualité de vie urbaine. En particulier, il réduit le coût unitaire des déplacements, augmentant ainsi le pouvoir d'achat de ses utilisateurs; il diminue les importations liées à l'automobile en utilisant des voitures et de l'électricité produites au Québec; il minimise les pertes économiques liées à la congestion haussant l'efficacité économique; il atténue les effets néfastes des déplacements automobiles soit la pollution, les accidents, la consommation d'énergie, et l'utilisation de l'espace; il favorise le développement immobilier et la densification revitalisant l'espace occupé; il augmente la disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée pour les entreprises et de la clientèle pour les commerces. Le tableau qui suit montre l'ampleur de ces avantages et de ces externalités et permet de vérifier la rentabilité économique du tramway par une analyse avantages-coûts en utilisant la valeur actuelle nette économique (VAN).

direct créé en valeur ajoutée, ce sont plus de 64 cents qui sont générés en effets indirects soit un ratio de 64,6 %. Le rapport entre la valeur ajoutée au prix du marché, la variation de la richesse créée au Québec, et les dépenses initiales du projet démontre que 66,6 % de ces dépenses seront comblés par le marché intérieur. Les retombées économiques d'ordre internationale et interprovinciale liées aux importations s'élèvent à 1,36 G\$. Les recettes fiscales, incluant la parafiscalité, engendrées par les dépenses en immobilisations représentent respectivement pour les gouvernements du Québec et du Canada des revenus d'environ 629 M\$ et de 187 M\$.

En prenant compte de l'analyse des impacts économiques du projet d'Entrée maritime, on découvre globalement des retombées correspondant à plus de 27 749 d'années-personnes en main-d'œuvre, une masse salariale de 1,3 G\$, une valeur ajoutée de 2,5 G\$ et des revenus fiscaux de 817 M\$.

Le projet de tramway proposé au sein de l'Entrée maritime comporte 2 tronçons, un premier de 17,7 km sur la rue Notre-Dame et un second de 4,1 km sur le boulevard René-Lévesque. Par l'analyse comparative des expériences passées, on évalue les coûts du tramway à 888,5 M\$, les particularités de l'aménagement prévu et le peu de dénivellation du site permettant d'y installer le tramway à moindre coût.

La répartition des coûts est de 200 M\$ pour les coûts d'introduction de la technologie, de 442,5 M\$ pour le tronçon Notre-Dame et de 246 M\$ pour le tronçon René Lévesque. Notons que les coûts d'introductions de la technologie sont élevés, mais qu'ils pourraient être amortis sur un projet d'une plus grande envergure et utilisés pour toute expansion du réseau de tramway. Les coûts d'exploitation annuels s'élèvent quant à eux à 63,3 M\$.

En créant un échantillon représentatif de la clientèle de la ville centre et de la banlieue, on peut établir un profil de mobilité, déterminer la clientèle potentielle et en extraire les différences pour évaluer les avantages économiques du projet. On observe une part modale du transport collectif via la zone de 40 % applicable à notre estimation des nouveaux résidents révélant un potentiel de 7590 usagers. Parmi ceux qui transitent habituellement par cette zone et adoptent le transport en commun éliminant

un nombre correspondant de voitures de nos routes, on retrouve un potentiel ciblé de 12 270 voitures en moins et une réduction additionnelle de 1385 voitures de plus parmi les employés de l'Entrée maritime. En différenciant entre les profils de mobilité de la ville centre et de la banlieue, on remarque que les changements d'habitudes des déplacements provoqués par l'augmentation de l'offre de transport collectif et par le choix d'être résidant de la ville au lieu de s'établir en banlieue permettraient de retirer 21 245 voitures de plus de la circulation abaissant ainsi le taux de motorisation. Ces différences permettent d'évaluer les avantages économiques, soit la réduction des coûts liés à l'utilisation de l'automobile et les pertes économiques liées à la congestion. Elles permettent en outre de quantifier les externalités, à savoir la réduction des coûts liés aux accidents et la diminution de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre.

Compte tenu du coût des déplacements au km de 0,47 \$ et des distances de parcours éliminées par les résidents et les voyageurs qui transitent via la zone et qui adoptent le transport collectif, la réduction des dépenses automobiles annuelles s'élève à 112 M\$. Le retrait de plus de 21 000 voitures de nos routes permet des gains économi-

ques quant aux coûts liés à la congestion. Le temps moyen des retards dus à la congestion étant de 5,5 minutes et la valeur économique du temps de l'automobiliste s'élevant à 22 \$ par heure, les pertes économiques annuelles dues à la congestion sont réduites de 27,9 M\$. Avec un ratio d'un accident par 386 692 km réalisés, en tenant compte des probabilités et des valeurs des différentes conséquences de ces accidents, soit les décès, les blessures et les dommages, on évalue la valeur économique annuelle des accidents évités à 7,7 M\$. La pollution atmosphérique coûte par km pour une voiture privée 0,05 \$ et les émissions de gaz à effet de serre ont un coût unitaire par passager-km 0,0014 \$, les externalités annuelles liées à la diminution de ces polluants s'élèvent respectivement à 5,6 M\$ et 192 672 \$.

Pour effectuer le calcul de la VAN et vérifier la rentabilité économique du projet, on choisit un horizon temporel de 25 ans et un taux d'actualisation de 6 %. L'horizon choisi est relativement court pour bien tester notre projet. Une valeur résiduelle de 207 M\$ est attribuée aux différentes immobilisations et équipements de transport à la fin de leur durée de vie utile soit l'horizon choisi. La comptabilisation des résultats se retrouve dans le tableau suivant.

Valeur actualisée nette du tramway

Variables	Valeur en \$	Valeur actualisée sur 25 ans en \$
Investissement initial	(888 500 000 \$)	(888 500 000 \$)
Coûts d'exploitation	(25 900 000 \$)	(796 786 589 \$)
Avantages économiques	139 927 816 \$	1 788 747 108 \$
Externalités économiques	13 460 378 \$	172 068 806 \$
Valeur résiduelle	207 019 283 \$	207 019 283 \$
VAN		482 548 608 \$

En additionnant l'investissement initial et sa valeur résiduelle à l'actualisation sur un horizon de 25 ans des valeurs annuelles des différents coûts et avantages du projet, on obtient une VAN positive de l'ordre de 482,5 M\$. Donc le projet est rentable économiquement et devrait être réalisé. Le ratio avantages-coûts peut aussi être vérifié et il s'élève à 1,29 \$. Supérieur à 1, le ratio démontre à nouveau que le projet est souhaitable économiquement.

Hormis les avantages et externalités déjà répertoriés, l'implantation et l'utilisation du tramway procurent d'autres gains économiques ne pouvant être inclus dans

la VAN dont plusieurs retombées économiques. Son exploitation engendre annuellement des effectifs de main d'œuvre de 198 années-personnes, une valeur ajoutée de plus de 19 M\$ et des importations de plus d'un million. D'autant plus, mais le manque de données ne nous le permet pas, mais les expériences passées le démontrent, l'instauration d'un tramway a de nombreux impacts sur son environnement immédiat, dont la valorisation et le développement du parc immobilier, l'augmentation de la fréquentation et du chiffre d'affaires des commerces qui l'entourent et des impacts sur la qualité de vie des usagers et de l'image d'une ville moderne et revitalisée.

5.4 Le Projet Immobilier

Dans le contexte du marché immobilier montréalais, le projet d'Entrée maritime tente d'amenuiser les difficultés notoires de l'accès à la propriété dans ce marché pour ultimement freiner l'étalement urbain et l'exode des familles vers les banlieues. La situation de l'habitation à Montréal comporte son lot de défis. Depuis 1997, un cycle haussier, avec des pointes annuelles allant jusqu'à 20 %, a fait grimper la valeur moyenne d'une maison individuelle de 164 951 \$ en 2000 à 339 040 \$ en 2010. Après une tendance à la baisse depuis 2005, la reprise de la croissance des mises en chantiers entamée en 2010, avec une hausse marquée de 3,0 % en 2011, n'a pas endigué la hausse vertigineuse des prix des maisons sur l'île de Montréal. Le marché de la copropriété a quant à lui connu un essor retentissant de mise en chantier que l'on observe toujours aujourd'hui, mais on observe des tendances similaires au marché des maisons unifamiliales, il n'offre donc pas davantage de solutions à l'accès à la propriété pour les familles.

Le taux de propriété de 34,4 % dans la métropole est d'ailleurs nettement en deçà du taux de 60,2 % pour l'ensemble du Québec et de 67,7 % pour l'ensemble des autres municipalités, démontrant les difficultés d'accès à la propriété dans la métropole. D'autant plus, près de 60 % de la population de la province consacrant un taux d'effort au logement de 30 % et plus de leur revenu est concentré à Montréal. Le marché locatif n'offre guère de meilleures perspectives dans la métropole puisque depuis 1999 une crise du logement sévit. Le taux d'inoccupation s'élevait en 1999 à 3,0 %. Au plus fort de la crise, il a connu son plus bas taux en 2001 à 0,6 %. Aujourd'hui, ce taux est toujours nettement inférieur à un seuil pouvant répondre à la demande malgré sa remontée à 2,2 % en 2012. Devant cette situation, les familles délaissent la ville pour la banlieue.

L'objectif du projet d'Entrée maritime est de pallier cette dynamique en offrant un environnement convivial répondant aux besoins des familles et un contexte économique avantageux pour les promoteurs qui stimulera l'accroissement du développement immobilier tout en incluant des critères d'abordabilité facilitant l'accessibilité à la propriété. En se réappropriant, les

berges tout en conservant l'apport économique des activités portuaires, un site extraordinaire propice au développement immobilier est créé. Par contre pour attirer à la fois les promoteurs de projet et retenir les familles, certaines conditions doivent être remplies. L'attrait du site ne suffira pas à séduire les promoteurs s'ils ne peuvent pas réaliser des profits alors que les familles ne s'y installeront pas si elles n'en ont pas la capacité de payer. Dans le contexte où des ententes fermes avec des critères d'abordabilité sont signées avec le promoteur et un prix de vente est prédéterminé avant même la construction, des avantages susceptibles d'attirer ceux-ci doivent être octroyés. Les terrains achetés et la valeur des terrains rétrocédés serviront à offrir cet incitatif. La vente des terrains aux promoteurs sera faite en deçà de leur valeur marchande pour les attirer et leur permettre de dégager un profit tout en assurant un prix abordable aux familles visées par le projet.

Les fonds publics serviront à acheter les terrains qui ne seront pas rétrocédés par le MTQ et à effectuer des travaux pour préparer le site de l'Entrée maritime au développement. Les frais associés à l'achat des terrains sont évalués à 24,6 M\$ pour les terrains et 1,2 M\$ pour les frais juridiques. La valeur des terrains rétrocédés quant à elle est estimée à près de 201,5 M\$. Les travaux nécessaires au développement immobilier du site incluent l'installation de la dalle au-dessus du port où seront effectués la construction et les travaux de réfection, de connexions et d'aménagement sur les boulevards Notre-Dame et René Lévesque. Les coûts de ces investissements s'élèvent selon nos estimations par analyse comparative à 800 M\$ pour la dalle, 285 M\$ pour le boulevard Notre-Dame et 61 M\$ pour le boulevard René Lévesque.

Selon le plan d'urbanisme du projet, 45 immeubles seront déployés sur le territoire développé de l'Entrée maritime incluant non seulement du logement en copropriété soumis aux critères d'abordabilité mais aussi des espaces à bureau, de l'espace commercial, un hôtel et un complexe de logement social. Le tableau suivant démontre la répartition des investissements privés sollicités pour leur construction.

Valeurs des investissements privés en construction

	Valeur en \$	Superficie totale en m ²
Construction résidentielle	1 651 004 076 \$	649 375
Construction de logement social	132 550 684 \$	103 814
Construction commerciale	151 196 325 \$	94 377
Construction de bureaux	51 753 021 \$	47 327
Construction hôtelière	133 165 240 \$	33 969
	2 119 669 346 \$	928 862

Selon cette évaluation des projets de construction, on estime que 6586 logements modernes pourront être construits et que le projet accueillera donc un nombre correspondant de ménages avec potentiellement 12 483 personnes en copropriété dans 5598 unités. On retrouvera deux catégories de grandeur de logements en copropriété. Environ 60% de ces logements auront une chambre et une superficie d'environ 92,9 m² (1000 pi²) et 40% de ceux-ci auront plus d'une chambre et une superficie de près de 111,5 m² (1200 pi²). Ces logements auront des prix respectifs avoisinant 240 000\$ et 300 000\$ et seront soumis à des critères d'abordabilité et éligibles aux programmes municipaux d'accès à la propriété. Le projet permettra aussi à environ 2203 personnes de bénéficier du logement social dans 988 unités. L'espace commercial et l'espace de bureaux pourront accueillir approximativement 180 entreprises de taille moyenne et environ 2415 employés. L'hôtel d'après son envergure aura de son côté un potentiel de 330 employés.

Le projet d'Entrée maritime engendre donc une opportunité immobilière excédant 2 G\$ en développant un site d'un potentiel extraordinaire rivalisant d'autres projets front-de-mer de calibre international tel que Hafencity à Hambourg ou le Waterfront de Toronto. Les projets précédemment envisagés pour le boulevard Notre-Dame par le Ministère du Transport de Québec font fi de tout développement, immobilier ou autre, et ils ne s'approprient pas le potentiel du site. La dernière version du projet ne se contente que de créer une autoroute urbaine. Sous cette forme, le territoire correspondant à l'Entrée maritime n'offre aucune fenêtre ouverte sur le fleuve et il est économiquement stérilisé et dénué de développement. Le projet préconisé mise quant à lui sur des tendances urbanistiques modernes visant à mettre en valeur le milieu naturel et valoriser les rivages urbains en proposant un magnifique boulevard urbain avec un parc riverain et une fenêtre sur le fleuve d'une qualité

exceptionnelle. De plus, le projet a le mérite de doter Montréal d'une technologie de transport collectif attrayante et performante reliant le Centre-ville à la pointe Est de l'île. On crée ainsi un environnement convivial permettant d'attirer et de freiner l'exode des familles dans un contexte facilitant l'accès à la propriété. Les années qui ont suivi les expériences passées des opérations 10 000 Logements démontrent d'ailleurs l'efficacité de ce genre de projet où malgré un solde migratoire négatif, il est à son plus bas niveau pour les 30 dernières années alors qu'il atteint un sommet avec un solde annuel négatif moyen de plus de 22 000 personnes depuis cinq ans.

Le projet d'Entrée maritime n'est pas unique en son genre. De nombreuses expériences de grandes opérations de redéveloppement urbain semblables ont été entreprises durant les dernières années telles que celles nommées précédemment, Confluence à Lyon ou même plus près de chez nous False Creek à Vancouver. Ces projets créent non seulement un environnement attrayant pour les familles, mais confèrent de nombreux avantages aux municipalités qui les implantent leur permettant de tirer leur épingle du jeu. La revitalisation engendrée par ces projets a une valeur économique, elle est une véritable carte d'affaires pour la ville. Ces projets par leur ampleur et leur visibilité qui refaçonne le territoire servent de vitrine à l'étranger pour la ville et témoignent de sa vitalité et santé économique ce qui crée un effet d'attractivité pour les personnes, les entreprises, le talent, l'investissement et même le tourisme. Au sein même de la population, un engouement et un bien-être renouvelé se dégagent de ces projets visionnaires faisant vibrer la fibre identitaire et le sentiment d'appartenance à sa ville où l'on conçoit les quartiers mondiaux de demain.

La conception de ces quartiers modernes est d'ailleurs maintenant un enjeu. Le projet d'Entrée maritime, au-delà des objectifs de freiner l'étalement urbain et l'exode

des familles, propose une approche de développement économique axée sur la densité. Les tendances actuelles d'urbanisation sont issues du désir de non seulement limiter les effets néfastes de l'étalement urbain, mais de tirer profit des effets de densité. La dynamique des agglomérations de grande densité permet de dégager des avantages économiques où un plus grand marché et bassin de main-d'œuvre contribue à la croissance de l'investissement, de l'emploi et de la consommation et des retombées qui y sont rattachées. Le développement axé sur la densité utilise celle-ci comme moteur de croissance pour stimuler l'économie. La recherche économique établit un lien direct entre la croissance économique et la densité, mais répertorie aussi plusieurs autres bénéfices tels que l'augmentation des salaires, de la productivité, de la capacité d'innover, de la disponibilité de la main-d'œuvre et même de l'inclusion sociale. Ces attributs sont d'autant plus bénéfiques lorsqu'ils sont combinés à une desserte de transport collectif comme dans notre projet. En priorisant la densité, on contribue également à l'efficacité économique puisqu'elle engendre, au-delà des économies d'échelles, des économies de densité en minimisant les coûts des services publics alors que l'étalement urbain crée des inefficacités économiques notamment en diffusant les investissements et les services sur le territoire.

Le projet d'Entrée maritime, à l'instar des projets envisagés par le MTQ, ne se contente pas que de financer une autoroute, mais envisage de financer un projet contribuant à l'essor de la Ville. Le MTQ prévoit investir 1,5 G\$ dans la construction d'un projet autoroutier sur le boulevard Notre-Dame sans toutefois prendre compte du potentiel du site qui l'entoure. On préconise toutefois une approche différente où en investissant davantage, on peut créer un véritable projet structurant pour la métropole en utilisant le potentiel du site. L'utilisation de ce potentiel se révèle une véritable manne pour les municipalités qui tentent ce genre d'expérience, prenons par exemple le Waterfront de Toronto, un magnifique projet de développement riverain entrepris dans la métropole de notre province voisine. De 2001 à 2010, l'organisme créé pour gérer le projet, WATERFRONToronto, a investi directement dans une première phase, ou par l'entremise d'agences publiques, 750 M\$ dans différents projets de revitalisation.

La réalisation de ce projet est devenue une fierté pour les Torontois et les élus et elle a augmenté la visibilité internationale et l'attractivité de Toronto. La rentabilité du projet est d'ailleurs indéniable selon l'organisme qui con-

sidère déjà avoir un retour sur son investissement et qui évalue les retombées fiscales respectives pour les gouvernements fédéral, provincial et municipal, à 207 M\$, 143 M\$ et 23 M\$. D'autant plus les impacts économiques immédiats pour les facteurs de productions et les emplois s'élevaient respectivement à 1,9 G\$ et 9 700 années-personnes. L'organisme s'affaire désormais à évaluer les bénéfices récurrents en termes d'emplois permanents, d'investissements, de revenus fiscaux et de dépenses touristiques engendrés directement par le projet et ses diverses utilisations tant résidentielles que commerciales.

Le projet d'Entrée maritime ne peut que bénéficier la ville de Montréal tout comme le projet du Waterfront a bénéficié Toronto. Une somme de 1,5 G\$ est déjà prévue par le MTQ pour la transformation du boulevard Notre-Dame en autoroute urbain. Par contre, en investissant environ 560 M\$ de plus, on lance une véritable opération de revitalisation avec ce projet phare. On crée une opportunité immobilière de plus de 2 G\$ avec un magnifique parc riverain redonnant l'accès aux rives à la population pour freiner l'exode des familles et favoriser leur accès à la propriété tout en conservant la capacité automobile du boulevard et en bonifiant l'offre de transport collectif. Face aux retombées immédiates, la rentabilité du projet est difficilement discutable. Les revenus fiscaux des deux paliers de gouvernement s'élèveraient à plus de 511 M\$ alors que la ville de Montréal même obtiendrait près de 19 M\$ pour les permis de construction et des revenus annuels fonciers additionnels de 32,5 M\$. L'impact économique du projet sur la valeur ajoutée aux prix de base est évalué à près de 2,5 G\$ où 66,6% de ces dépenses seront comblées par le marché intérieur bénéficiant ainsi l'économie québécoise. La création d'emploi n'est guère laissée de côté puisque 27 749 années-personnes seront nécessaires à la réalisation du projet. D'autant plus le projet permet de dégager des avantages et externalités économiques de l'ordre de 153 M\$. Mais ces retombées font fi des bénéfices déjà répertoriés que l'on retirera du projet sans compter que suite à sa réalisation, des entreprises et des familles seront attirées par le site et s'y installeront apportant avec eux leur propre manne économique sous la forme de création d'emplois permanents, d'investissements et de consommation récupérant ainsi des pertes économiques faites au profit des banlieues. Nous ne devons donc guère se priver de cette opportunité et envisager repenser notre vision du site pour non seulement financer un projet autoroutier, mais financer la croissance de la métropole, la locomotive économique du Québec.

