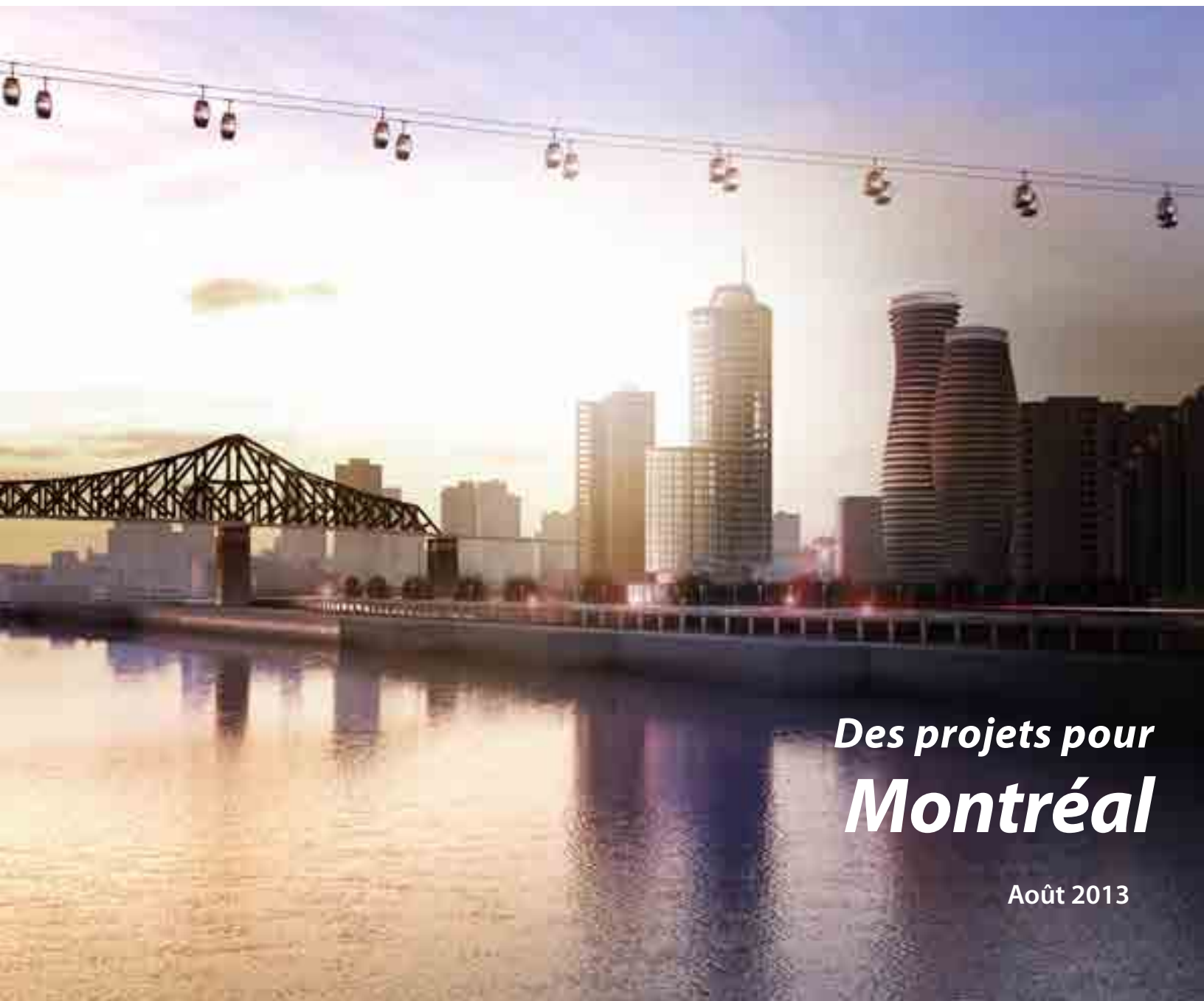




Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Consultation sur le plan de développement de Montréal



*Des projets pour
Montréal*

Août 2013



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Fondé en 2004, le parti Projet Montréal compte aujourd'hui 14 élu-e-s, deux mairies d'arrondissement majoritaires – Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie – plus de 2000 membres, et une équipe dévouée et compétente. Le chef de Projet Montréal, Richard Bergeron, urbaniste et docteur en aménagement, est également chef de l'Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal.

Pour la rédaction et la production des plans des documents et mémoires ci-joint, Richard Bergeron a pu compter, entre autres, sur l'appui d'Etienne Coutu, architecte, professionnel accrédité LEED et designer urbain diplômé de l'Université Columbia de New York.



Richard Bergeron
Chef de Projet Montréal
Candidat à la mairie de Montréal

Depuis sa création, Projet Montréal a toujours participé aux consultations de l'OCPM en y amenant un apport professionnel. Dans le cadre des consultations sur le Plan de développement de Montréal, nous avons choisi de relier tous les documents et mémoires que Projet Montréal a produit ces dernières années.

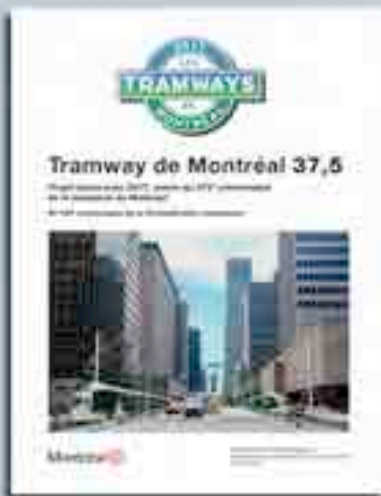
*Mis bout à bout, on constate que Montréal possède un très intéressant potentiel de développement tout autour du Centre-Ville. Il y a le Quartier de la falaise (8 000 logements) proposé en 2010 par la Ville de Montréal en alternative au mauvais projet Turcot du ministère des Transports du Québec, Le Grand Griffintown (10 000 nouveaux logements), le projet **Entrée maritime** qui permet d'ouvrir une large fenêtre sur le fleuve (6 000 logements) et le **Quartier Bonaventure** (7 000 logements) à deux pas du centre-ville.*

Ce potentiel dépendra de notre capacité à développer les projets de transport en commun qui formeront la colonne vertébrale de ces développements. La Ville doit planifier les écoles et services qui permettront d'interrompre le flux de jeunes familles qui quittent chaque année Montréal pour aller s'installer en banlieue.

*Au coeur de cette vision, il y a le projet **Tramway 37,5 km** dont dix à quinze kilomètres pourraient être réalisés à temps pour le 375^e anniversaire de la fondation de Montréal en 2017. Ce réseau en surface serait un legs utile, à l'image de ce qu'a été le métro en 1967.*

Comme nous l'avons affirmé à la CMM lors des consultations sur le PMAD, il est grand temps de recentrer le développement à Montréal, et qu'on se donne enfin des moyens à la mesure de nos ambitions.

Richard Bergeron



Tramway de Montréal 37,5

Projet phare pour 2017, année du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal
Et 150^e anniversaire de la Confédération canadienne

Document présenté au comité exécutif de la Ville de Montréal

Date: 28 mai 2010



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques sur le projet Bonaventure

Date: Janvier 2010



TURCOT 50% transport routier - 50% transport collectif

Plaidoyer pour un investissement équitable en transport

Document rédigé suite au retrait de Richard Bergeron du comité exécutif de la Ville

Auteur: Richard Bergeron

Date: Décembre 2010



La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques sur le projet de PPU de Sainte-Marie

Date: Mai 2011



Option Montréal

Pour un PMAD recentré sur le développement de Montréal

Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Date: Septembre 2011



Le quartier Griffintown réincarné

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur Griffintown

Date: Février 2012



Un péage métropolitain sur les ponts

Fonds pour le transport en commun + Remise à niveau du réseau routier montréalais

Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal lors de la consultation publique sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal

Date: Mai 2012

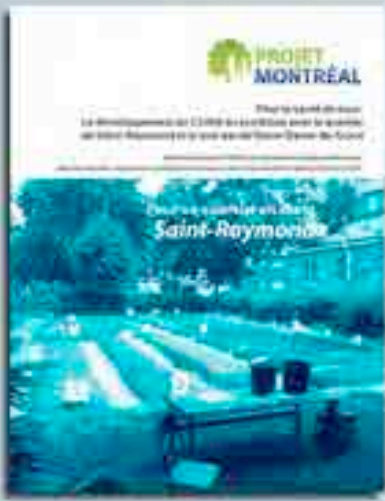


L'Entrée Maritime de Montréal

Un projet pour donner accès aux rives du fleuve aux Montréalais

Document présenté lors d'une présentation spéciale de Richard Bergeron à l'auditorium de la Grande Bibliothèque le 7 novembre 2012

Date: Novembre 2012



Pour un quartier en santé: Saint-Raymond

Pour la santé de tous: le développement du CUSM en symbiose avec le quartier de Saint-Raymond et le sud-est de Notre-Dame-de-Grâce

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le secteur Saint-Raymond et les abords du futur CUSM

Date: Mars 2013



Accéder au renouveau du Vieux-Montréal

Rendre le Vieux-Montréal vivant, accessible et accueillant

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur l'avenir du Vieux-Montréal

Date: Février 2013



QUARTIER BONAVENTURE

Proposition pour la mise à jour de la Vision 2025 du Havre de Montréal

Date: Juin 2013



Tramway de Montréal 37,5

Projet phare pour 2017, année du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal

Et 150^e anniversaire de la Confédération canadienne



Tramway de Montréal 37,5

Projet phare pour 2017, année du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal

Célébrer les 375 ans de Montréal en inaugurant le projet TM 37,5

De nombreux projets sont évoqués pour marquer le 375^e anniversaire de Montréal. On parle de recouvrir l'autoroute Ville-Marie, au centre-ville, d'enfin trouver une nouvelle fonction au silo numéro cinq, dans le Vieux-Port, de compléter la mise en valeur du canal Lachine, ou encore de réaliser une première génération de quartiers verts.

La construction du réseau initial du tramway est également citée comme un projet envisageable, parmi tous les autres.

L'objectif du présent document est de convaincre le lecteur que le projet prioritaire pour 2017 doit être celui du tramway – et nul autre.



Tramway de la ville de Nantes, France

Mise en contexte

Le tramway a été réinventé par la ville de Nantes, qui a mis le premier Nouveau Tramway en service, en 1984. La percée définitive s'est faite dix ans plus tard, quand Strasbourg a montré qu'en plus d'être un mode de transport attrayant et performant, le Nouveau Tramway est l'instrument de la revalorisation et de la relance des villes centres qui, depuis la fin des années 1950, étaient en perte de vitesse par rapport aux banlieues périphériques développées par et pour l'automobile. Aujourd'hui encore, Strasbourg demeure la « Mecque » du Nouveau Tramway.

Ces vingt dernières années, une centaine de villes partout dans le monde ont suivi l'exemple de Nantes et de Strasbourg. Parmi les dernières en date, mentionnons Paris, Bordeaux et Rabat. À Paris, l'administration



Tramway de Strasbourg, France

Tramway de Montréal 37,5

Préparé par: Richard Bergeron
Responsable de l'urbanisme au comité exécutif
28 mai 2010



Paris a inauguré en 2006 un premier tronçon de tramway bientôt agrandi sur les boulevards des Maréchaux

Delanoë s'est donné pour objectif de réduire de 40 % les déplacements par automobile et d'augmenter de 1,4 million le nombre journalier de déplacements par transport collectif, à pied ou à vélo : à dix ans de l'échéance de 2020, grâce entre autres au Nouveau Tramway, ces objectifs sont déjà à moitié atteints. À Bordeaux, cinq ans à peine après l'inauguration du Nouveau Tramway, la ville centre a renoué avec la prospérité et vu sa population, en déclin les vingt années précédentes, augmenter de 30 000 habitants. Quant à Rabat, on y inaugurera l'an prochain le plus beau Nouveau Tramway du monde arabo-musulman.



Au Maroc, les premières lignes du réseau de tramway de Rabat-Salé seront inaugurées en 2010

C'est en janvier 2000 que l'Agence métropolitaine de transport, l'AMT, a publié un premier document officiel portant sur l'opportunité du retour du tramway à Montréal. A suivi la mission ministérielle de l'automne 2002, qui s'est conclue par la publication du rapport Le Nouveau Tramway de l'AMT, en janvier 2003. En février 2006, le maire Gérald Tremblay a découvert le Nouveau Tramway à Paris; il s'est montré si enthousiaste qu'il a annoncé le retour du tramway à Montréal pour l'année 2010.

La divulgation du document de consultation de son Plan de transport, en mai 2007, a confirmé l'importance que la Ville de Montréal accordait au retour du tramway, puisque celui-ci constituait le tout premier des 21 chantiers du plan. Le caractère stratégique du retour du tramway à Montréal était réitéré une année plus tard par la publication de la version finale du Plan de transport. Ce fut toutefois aussi l'occasion d'en reporter la date de mise en service à 2013.

En octobre 2008, la Ville de Montréal accordait un premier contrat d'un million de dollars (M\$) au groupe Genivar-Systra pour l'analyse du réseau initial du tramway. La démarche avait de quoi surprendre puisque ledit réseau initial était déjà présenté dans le document de consultation du Plan de Transport. De fait, cette première étude technique, publiée en juin 2009 ¹, a simplement confirmé le bien-fondé du réseau initial présenté deux années plus tôt.

Fin août 2009, un second mandat de 3,5 M\$ était confié au groupe Genivar-Systra pour procéder cette fois à l'analyse de faisabilité de la première ligne. On n'envisage dès lors plus qu'un réseau initial d'une longueur de 12,6 kilomètres, constitué de la boucle centre-ville / Vieux-Montréal (6,2 kilomètres), via le boulevard René-Lévesque, et de la ligne Côte-des-Neiges (6,4 kilomètres). Quant à la mise en service, elle est reportée, au plus tôt, à l'année 2016.



Réseau initial tel qu'analysé par Genivar-Systra

Au rythme où vont les choses, Montréal finira par avoir le plus court réseau tramway du monde, ayant nécessité les plus longs délais de réalisation du monde, et dont les coûts par kilomètre seront les plus élevés du monde, faute d'un linéaire suffisant pour amortir les importants coûts d'entrée de tout réseau de tramway.

Québec a réalisé de belles choses pour son 400^e anniversaire, le boulevard Champlain notamment, mais elle a raté l'essentiel : le magnifique réseau tramway promis en octobre 2002 par le maire Jean-Paul Lallier. Évitions que Montréal fasse de même en ratant l'échéance de son 375^e anniversaire.

Le pouvoir structurant d'un réseau de transport collectif de haut niveau

Le réseau initial du métro fut le principal legs de 1967, année du 325^e anniversaire de Montréal.

En plus d'avoir comblé les attentes de la population montréalaise en tant que mode de transport, le métro a depuis plus de 40 ans façonné le développement de Montréal. Il s'est révélé un si puissant attracteur de développement que pratiquement tout l'espace à bureaux de catégorie A de la région métropolitaine s'est concentré au centre-ville. Ailleurs en Amérique du Nord, on trouve dans toutes les villes d'importance plusieurs concentrations (clusters) de tours à bureaux situées aux grands carrefours autoroutiers.



Jean Drapeau à l'inauguration du métro en 1967

¹ Genivar-Systra, pour Ville de Montréal, Tramway de Montréal : analyse du réseau initial, 1er juin 2009.

L'expérience nord-américaine ne laisse planer aucun doute que :

- Sans le métro, Laval, Longueuil et d'autres villes de banlieue auraient accueilli une bonne moitié de l'espace à bureau qui fut construit au centre-ville de Montréal au cours des quarante dernières années...
- Sans le métro, le centre-ville renfermerait par conséquent moitié moins d'édifices en hauteur... et autant de terrains de stationnement à ciel ouvert en plus...
- Sans le métro, le Montréal souterrain, qui suscite l'admiration du reste de la planète, n'existerait pas...
- Sans le métro, les fonctions résidentielle et commerciale seraient également beaucoup moins présentes au centre-ville...
- Sans le métro, Montréal ne serait pas devenue la capitale nord-américaine des festivals...
- Sans le métro, on n'aurait pas non plus assisté à la redécouverte, encore récente, de la qualité de vie urbaine offerte par les quartiers centraux.



Carte postale du métro en 1976

Montréal a indéniablement souffert de l'agressive concurrence des banlieues au cours des quarante dernières années. Mais que l'on imagine seulement dans quelle situation se retrouverait aujourd'hui Montréal si Jean Drapeau, en première moitié des années 1960, n'avait pas pris cette décision capitale de doter sa ville d'un métro moderne.

Du reste, l'attractivité du métro se confirme aujourd'hui autant à Longueuil qu'à Laval. Les alentours de la station de métro Longueuil accueillent la seule concentration d'immeubles en hauteur de cette ville. C'est aussi au métro Longueuil que vient tout juste d'être construit le nouveau campus de l'Université de Sherbrooke. Quant à Laval, elle accueillera bientôt l'Université de Montréal à la station de métro Montmorency. Dans la foulée, le maire Vaillancourt peut enfin planifier l'érection d'un véritable centre-ville pour Laval, sur les abondants terrains vacants entourant cette même station de métro.

Ce détour par le métro permet de comprendre la portée de la décision que nous avons aujourd'hui à prendre au sujet du tramway. Partout dans le monde, on vérifie depuis plus de vingt ans que le Nouveau Tramway est un puissant instrument de revalorisation de la centralité urbaine et un non moins puissant attracteur de développement. On peut ainsi tenir pour acquis que le tramway aurait des effets positifs sur l'avenir de Montréal au moins aussi importants que le métro a pu en avoir depuis 1967.

Retournons en arrière pour nous demander quel autre projet, lancé en 1967, aurait pu avoir un impact semblable à celui du métro sur le développement ultérieur de Montréal? Aucun, indiscutablement. De la même façon, aucun autre projet que l'on lancerait aujourd'hui ne pourra avoir autant d'impact que le tramway sur le développement futur de Montréal.

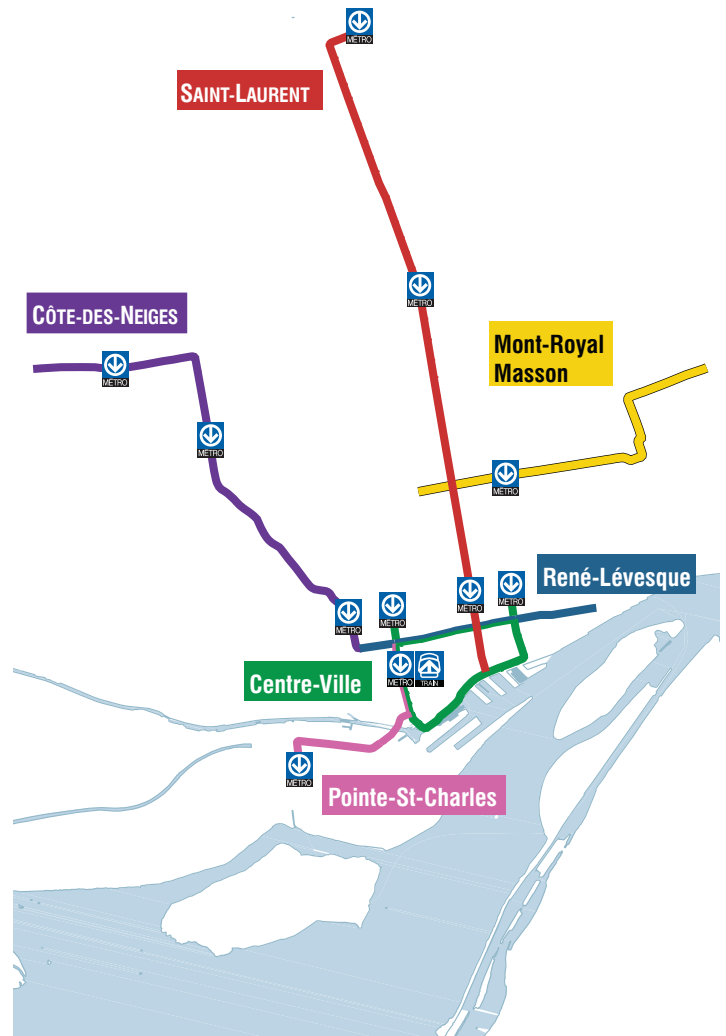
Il suit que le tramway ne doit pas être « un projet parmi d'autres » pour 2017, mais être au contraire clairement identifié en tant que legs principal du 375^e anniversaire de notre ville. Les autres projets ne doivent pas être mis en concurrence avec le tramway, mais être plutôt définis comme des compléments, ou accompagnateurs, de ce legs principal. Bref, il faut qu'à partir de maintenant le tramway soit clairement et définitivement identifié comme le principal projet à livrer d'ici 2017.

Les termes de référence de TM 37,5

A) Un réseau initial de 37,5 kilomètres

Le réseau initial Nouveau Tramway proposé pour 2017, année du 375^e anniversaire de Montréal, comporterait 37,5 kilomètres de voies répartis sur six lignes. La carte et le tableau produits en annexe en exposent le détail. En voici un aperçu.

1. La ligne René-Lévesque constituerait la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau du Nouveau Tramway de Montréal. Elle rejoindrait d'emblée DeLorimier, pour accélérer le redéveloppement du site de Radio-Canada et pour préparer la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.
2. La Boucle Centre-ville / Vieux-Montréal emprunterait la ligne René-Lévesque, afin d'éviter la rue Sainte-Catherine qui est en voie d'être piétonnisée sur d'importants tronçons.
3. La ligne Côte-des-Neiges se prolongerait au coeur du site Blue Bonnets et se combinerait à une interface avec le réseau du métro à la station Namur pour permettre la création d'un quartier suivant les principes du Transit Oriented Development (TOD).
4. La ligne Saint-Laurent suivrait la rue du même nom. Celle-ci constitue un axe plus naturel que Du Parc sur lequel implanter un tramway puisqu'elle est la première, à l'Est du Mont-Royal, à traverser l'île dans toute sa largeur. La ligne St-Laurent offrirait également aux usagers une solution de rechange de qualité à la ligne orange du métro, présentement surchargée. Cette ligne desservirait les secteurs Chabanel et Mile-End, lieux d'importantes concentrations d'emplois. Enfin, l'implantation du tramway sur Saint-Laurent permettrait de lui donner une image de marque forte, en accord avec l'importance historique et culturelle de cette rue.
5. La ligne Mont-Royal / Masson emprunterait des rues commerciales de quartier, axes naturels d'implantation du tramway. Les expériences européennes autant que nord-américaines ont démontré que le tramway est un puissant outil de relance des rues commerciales.
6. La ligne Pointe-Saint-Charles regrouperait la section Peel de la boucle Centre-ville et l'extension du réseau sur les rues Wellington et Centre, à Pointe-St-Charles. Elle permettrait d'accélérer la réalisation des nombreux projets de redéveloppement de ce secteur (Bassins du Nouveau Havre, Griffintown, ETS, Nordelec, et autres), suivant les principes du TOD.



Réseau de tramway initial proposé

En plus des six lignes constituant TM 37,5, il serait possible de saisir plusieurs occasions qui se présenteront au cours des prochains mois ou années pour étendre le réseau tramway de Montréal en réaffectant à ce mode de transport une portion des budgets prévus à d'autres fins. Sont d'abord en cause les trois entrées autoroutières (ou que l'on voudrait telles) au centre-ville : par l'Ouest, via l'échangeur Turcot; par le Sud, via l'autoroute Bonaventure; par l'Est, via l'actuelle rue Notre-Dame. Ensemble, ces trois projets représentent un investissement de l'ordre de cinq milliards de dollars (G\$), plus un sixième milliard requis pour augmenter la capacité de stationnement au centre-ville. Cette somme fantastique pourrait être dépensée autrement, en visant le développement de Montréal plutôt que de ses lointaines banlieues.

C'est dans cette optique que la Ville de Montréal a récemment rendu public un concept alternatif à celui du MTQ pour la reconstruction de l'échangeur Turcot. Une réflexion similaire est en cours à la Ville concernant cette fois le projet de démolition de l'autoroute Bonaventure. Pour ce qui concerne Notre-Dame, c'est la volonté de Montréal de mettre en valeur sa façade fluviale et son entrée maritime, en plus d'offrir aux populations de l'Est de l'île un service par transport collectif de haut niveau vers le centre-ville, qui pourra agir comme incitatif à faire appel au tramway.

B) Un délai de réalisation de cinq ans

Un réseau de métro est techniquement beaucoup plus complexe qu'un réseau de tramway. Entre 1962 et 1966, soit en quatre ans à peine, c'est un réseau de métro comportant 26 kilomètres de tunnels et 26 stations qui fut construit.

La construction du métro de Montréal a constitué une prouesse technique d'autant plus stupéfiante que Montréal a décroché la tenue d'Expo 67 sept mois après le début des travaux de construction du métro, en mai 1962. C'est dire qu'en plein chantier, on a ajouté une ligne visant rien moins qu'à franchir le fleuve Saint-Laurent, en plus d'ajouter un troisième étage en profondeur à la station déjà la plus complexe du réseau, Berri-De Montigny, comme on l'appelait à l'époque.

On ne peut, en 2010, faire moins que ce qu'une collectivité montréalaise à tous égards beaucoup moins avancée a fait en première moitié des années 1960. D'autant que pour le tramway comme pour le métro, il faut d'entrée de jeu se situer dans une logique de réseau : on ne se limite pas à construire une ligne pour vérifier si ça fonctionne, puis en ajouter une autre si tout va bien; d'emblée, c'est un réseau que l'on construit... ou que l'on ne construit pas.



En octobre 2002, lors de la mission ministérielle Nouveau Tramway du Québec en France, la ligne Nouveau Tramway dite « Des Maréchaux » de Paris ne fut que vaguement évoquée par les autorités du STIF (Syndicat des transports de l'île de France) et de la RATP (Régie autonome des transports parisiens). En février 2006, comme il fut dit plus tôt, le maire Gérald Tremblay découvrait un projet quasi complété.

Le cas de Paris n'est en rien exceptionnel. Partout dans le monde, à partir du moment où la décision est prise, un délai de quatre années, cinq au maximum, suffit à livrer un projet tramway.

Faisons sans plus tarder de TM 37,5 le projet phare du 375e anniversaire de notre ville et rien ne pourra nous empêcher de livrer ce projet avec au moins une année d'avance par rapport à la date cible du premier janvier 2017.

C) Des projets complémentaires, non pas concurrents

Un projet tramway constitue la pièce maîtresse d'une stratégie de revalorisation de la centralité par la réduction des impacts négatifs résultant d'une circulation routière excessive. L'option la plus douteuse consisterait à choisir le tramway et le modèle de développement qui s'ensuit, le TOD, sans procéder à une sérieuse remise en cause de la présence de l'automobile dans la ville.

C'est désormais une réalité mieux comprise à la Ville de Montréal, comme en témoignent les propositions qui en émanent pour Turcot et Bonaventure.

Il subsiste toutefois certaines contradictions, en ce qui concerne la fonction stationnement notamment. Ainsi, le Gouvernement du Québec s'apprête à dépenser

125 M\$ pour construire 2 050 espaces de stationnement sous le CHUM Centre-Ville, lequel est pourtant sis sur deux stations de métro et verra la principale ligne tramway du réseau, la ligne René-Lévesque, passer directement devant sa porte. Dans le cadre de la Phase IV de la construction du Quartier des Spectacles, la Ville de Montréal envisage de consacrer 31 M\$ à la construction d'un stationnement de 625 places sous l'îlot Clark, lequel est pourtant situé à trente mètres à peine de la future ligne Saint-Laurent du tramway.

Dans le cadre de trois projets importants présentement en voie de réalisation en périphérie du centre-ville (Lowney's, Bassins du Nouveau Havre, Griffintown), les promoteurs ont anticipé l'arrivée prochaine du tramway en réduisant leur offre de stationnement à six espaces pour dix logements. Une fois le réseau initial en service, l'industrie de la promotion immobilière privée va sans doute encore revoir cette norme à la baisse. Les pouvoirs publics demeureront-ils seuls à vouloir investir massivement dans la fonction stationnement au centre-ville de Montréal ?



Par ailleurs, pour tout projet situé le long d'une future ligne tramway, il faut prévoir l'arrivée de celle-ci et revoir le projet en conséquence, s'il y a lieu. Prenons l'exemple du parc Dorchester, présentement en rénovation. Sur deux de ses quatre faces, ce parc longe la rue Peel et le boulevard René-Lévesque. Or, rien des travaux réalisés ne laisse voir que l'on aurait tenu compte de l'interface avec le tramway. Ainsi, si l'on retient la proposition d'une implantation en rive, telle qu'illustrée en page titre du présent document, on n'aura d'autre choix que de détruire les luxueux trottoirs qui viennent à peine d'être construits, en plus de revoir la configuration des intersections.



Enfin, la Ville de Montréal serait avisée de ne pas présenter aux gouvernements supérieurs, dans le cadre de leur contribution au 375^e anniversaire de la ville, en plus du 150^e anniversaire de la Confédération pour ce qui concerne le fédéral, une liste désordonnée de projets, sans priorités. Si d'autres demandes sont faites, outre le tramway, il serait souhaitable qu'elles viennent en complément de ce projet prioritaire. Ces demandes pourraient viser un programme d'art public le long du tracé, des investissements sur des terrains riverains du tramway – la ligne Saint-Laurent offrirait à cet égard de nombreuses possibilités –, et autres projets conçus dans le même esprit.

D) Un investissement de 1,5 milliard de dollars

Le coût international d'un projet tramway est de 40 M\$ du kilomètre, un ordre de grandeur validé par des dizaines de projets réalisés partout, en Europe (Paris, Barcelone, Bordeaux, etc.) autant qu'en Amérique du Nord (Houston, Toronto, Salt Lake City, etc). L'investissement requis pour TM 37,5 peut par conséquent être estimé à 1,5 G\$.

L'implantation ex nihilo d'un réseau de tramway moderne comporte d'importants coûts d'entrée : ateliers mécaniques, centre de contrôle, garages, formation du personnel, etc. Pour amortir ces coûts, on a avantage à réaliser d'emblée un réseau d'une longueur appréciable. Rapportés aux 12,6 kilomètres devant constituer le réseau initial du tramway montréalais, les coûts d'entrée représenteraient jusqu'à 20 M\$ du kilomètre, propulsant les coûts totaux à presque 60 M\$ du kilomètre, soit une fois et demie la norme internationale. Dans le cadre de TM 37,5, on parle plutôt de 5 à 8 M\$ du kilomètre.

Par ailleurs, le coût par kilomètre d'un réseau tramway varie suivant l'ampleur des travaux à réaliser en souterrain pour le déplacement et la remise à neuf des réseaux, ainsi que suivant l'ampleur et la qualité des aménagements de surface. Un aménagement de la qualité envisagée pour le boulevard

René-Lévesque, tel qu'illustré en page titre, coûtera jusqu'à 60 ou même 70 M\$ par kilomètre. Les coûts seront toutefois jusqu'à trois fois moindres pour le segment René-Lévesque à Mont-Royal du boulevard Saint-Laurent, où les infrastructures souterraines viennent tout juste d'être remises à neuf.

En amortissant les coûts d'entrée sur une longueur de réseau conséquente et en adaptant les aménagements de surface à la diversité des contextes urbains rencontrés, on peut être confiant de respecter la norme internationale de 40 M\$ par kilomètre.

En d'autres mots, il n'y a pas de raison que le retour du tramway à Montréal y coûte plus cher qu'ailleurs dans le monde.

E) Un Fonds du transport collectif

La Ville de Montréal adressera bientôt aux gouvernements supérieurs des demandes de financement dans le cadre de leur contribution au 375^e anniversaire de la ville, en plus du 150^e anniversaire de la Confédération dans le cas du fédéral. Comme il fut évoqué plus tôt, il est souhaitable que ces demandes soient ciblées sur le tramway lui-même et sur ces projets d'accompagnement.

Par ailleurs, il est d'usage que la part principale de tout investissement dans les équipements de transport collectif soit assumée par le Gouvernement du Québec. Théoriquement, c'est donc lui qui devrait assumer jusqu'aux trois-quarts des 1,5 G\$ requis pour réaliser le projet TM 37,5.

Ceci étant, le temps presse. C'est pourquoi, dans l'éventualité où les gouvernements supérieurs manifesteraient des réticences, voire pour simplement prendre en compte les délais courants dans le contexte de négociations de cette ampleur, la Ville de Montréal doit se doter d'un plan B.

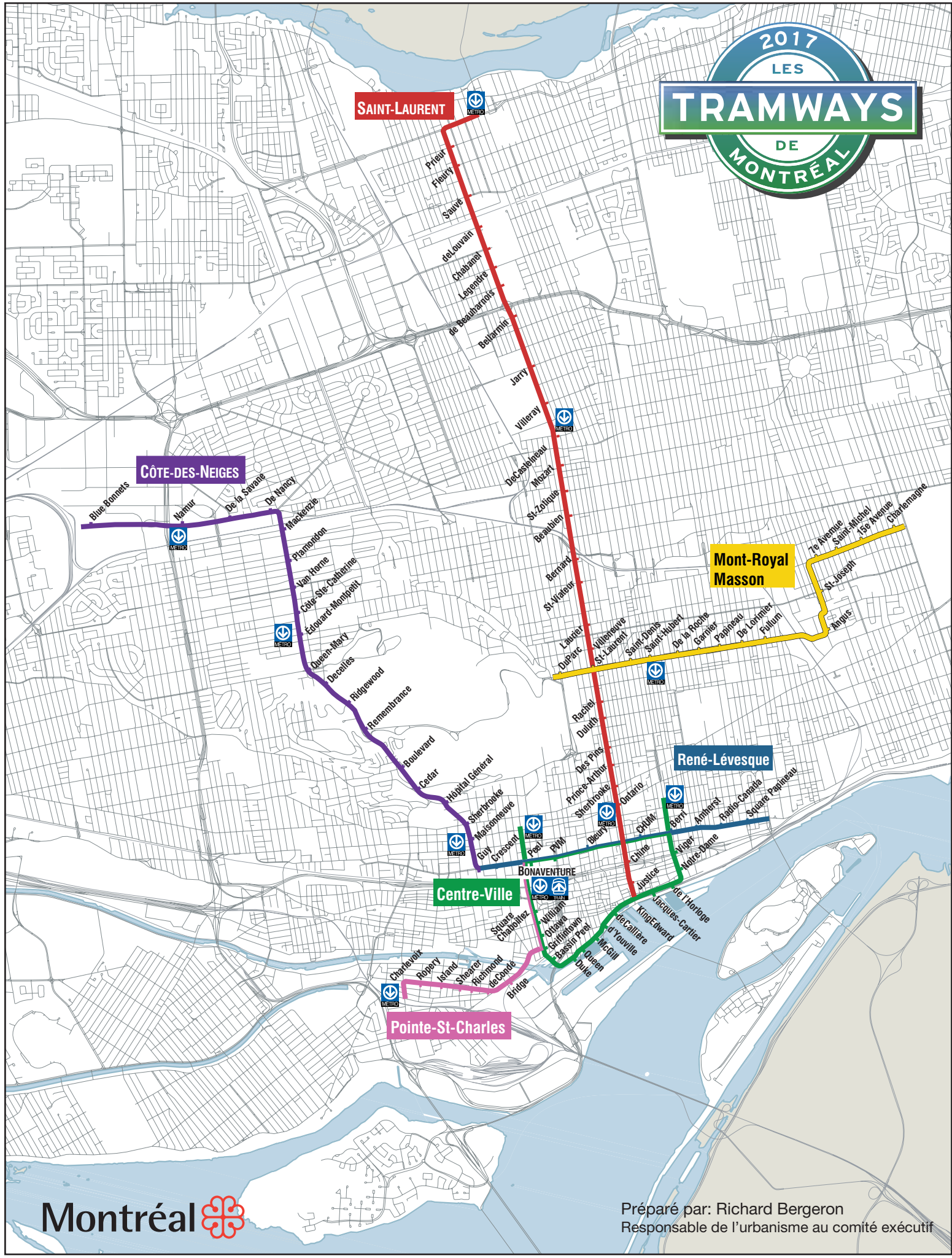
Lors de l'adoption de son dernier budget, la Ville de Montréal a créé une taxe de stationnement s'appliquant au grand centre-ville. Cette taxe rapportera cette année autour de 20 M\$, somme qui est simplement versée au budget général de la Ville.

De la même manière qu'il existe à la Ville un Fonds de l'eau et un Fonds de voirie alimentés par des taxes foncières dédiées, je propose la création d'un Fonds du transport collectif consacré au financement du Plan de transport. En étendant l'assiette de la taxe actuelle à la totalité du territoire de la Ville de Montréal, son produit annuel s'élèverait entre 125 et 150 M\$.

Le Fonds du transport collectif pourra être créé dans quelques mois, lors de l'adoption du budget 2011 de la Ville. Les sommes qui s'y accumuleront permettront de lancer sans autre délai les diverses étapes de réalisation du projet TM 37,5. L'existence de ce fonds attestera aux yeux des gouvernements supérieurs de l'importance que la Ville accorde à la mise en œuvre du projet TM 37,5, et plus généralement de son Plan de transport. Lorsque leurs contributions deviendront disponibles, elles seront elles aussi versées à ce fonds.

Sous réserve d'analyses financières plus poussées, il appert que la création d'un Fonds du transport collectif alimenté d'une part par une taxe de stationnement s'appliquant à l'ensemble du territoire de la Ville, d'autre part par les contributions attendues des gouvernements supérieurs dans le cadre du 375^e anniversaire de la ville, permettra de réaliser le projet TM 37,5 sans exercer une pression indue sur le niveau d'endettement de la Ville de Montréal.

2017
LES
TRAMWAYS
DE
MONTRÉAL

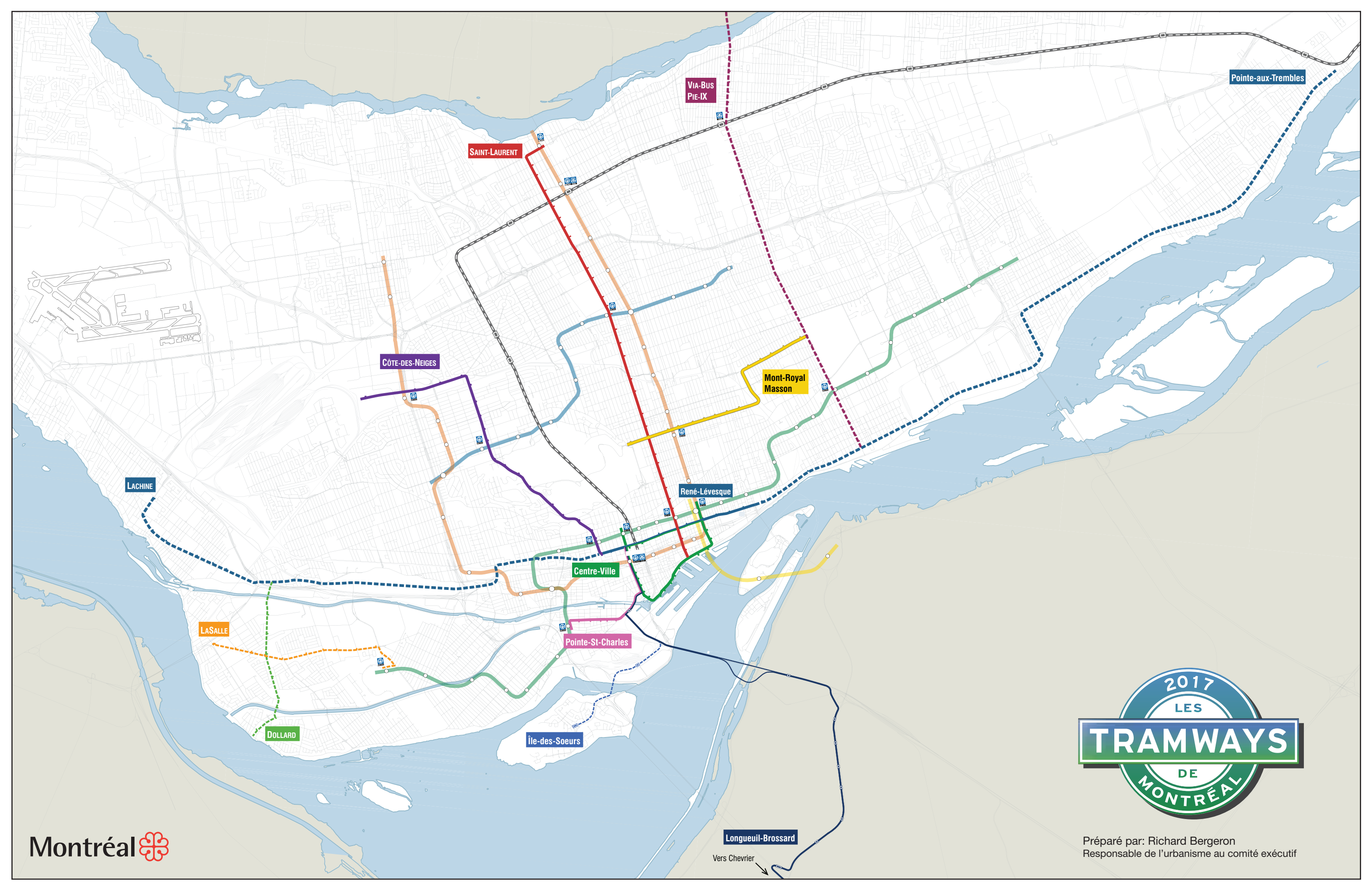


Tramway de Montréal 37,5

Présentation du réseau 2017 et des autres lignes prioritaires

	Longueur des lignes (kilomètres)
Réseau 2017	37,5
Ligne 1 René-Lévesque Commentaire : la ligne René-Lévesque constituera la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau Nouveau Tramway de Montréal. Il est important qu'elle s'étende sans délai jusqu'à DeLorimier, pour deux raisons : pour accélérer la réalisation du projet de redéveloppement du site de Radio-Canada; pour anticiper la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain incorporant un corridor tramway reliant le centre-ville à la pointe Est de l'île de Montréal.	4,0
Ligne 2 Boucle Centre-Ville / Vieux-Montréal Commentaire : la proposition Genivar-Systra d'une boucle empruntant la rue Sainte-Catherine est malvenue, puisque cette rue est en voie d'être piétonnisée sur d'importants tronçons (Quartier des spectacles, Village gay). La boucle Centre-Ville empruntera plutôt la ligne René-Lévesque, colonne vertébrale de l'ensemble du réseau Nouveau Tramway.	5,2
Ligne 3 Côte-des-Neiges Commentaire : l'extension du tramway au coeur du site Blue Bonnets, combiné à une interface avec le réseau du métro à la station Namur, permettra la création d'un quartier suivant les principes du Transit Oriented Development (TOD).	8,5
Ligne 4 Saint-Laurent Commentaire : la rue St-Laurent étant la première, à l'Est du Mont-Royal, à traverser l'île dans toute sa largeur, elle constitue un axe beaucoup plus naturel que Du Parc sur lequel implanter un tramway. La ligne St-Laurent offrira également aux usagers une alternative de qualité à la ligne orange du métro, présentement surchargée. Cette ligne desservira les secteurs Chabanel et Mile-End, lieux d'importantes concentrations d'emplois. Enfin, l'implantation du tramway sur Saint-Laurent permettra de lui donner une image de marque forte, en accord avec l'importance historique et culturelle de cette rue.	11,3
Ligne 5 Mont-Royal / Masson Commentaire : les rues commerciales de quartier constituent des axes naturels d'implantation du tramway. Les expériences européennes autant que nord-américaines ont démontré que le tramway est un puissant outil de consolidation et de relance des rues commerciales.	6,2
Ligne 6 Pointe-Saint-Charles Commentaire : la section Peel de la boucle Centre-Ville et l'extension du réseau sur les rues Wellington et Centre, à Pointe-St-Charles, permettront d'accélérer la réalisation des nombreux projets de redéveloppement de ce secteur (Bassins du Nouveau Havre, Griffintown, ETS, Nordelec, et autres), suivant les principes du TOD.	2,3

Autres lignes prioritaires		62,5
Ligne 7	Île-des-Soeurs Commentaire : le déclassement éventuel de l'autoroute Bonaventure sera l'occasion de doter l'Île-des-Soeurs d'un lien par transport collectif de haut niveau vers le Centre-Ville.	6,7
Ligne 8	Longueuil-Brossard Commentaire : ce projet est lié aux études en cours concernant l'autoroute Bonaventure. Sur horizon 5 à 10 ans, le service par autobus actuel entre la Rive-Sud et le Centre-Ville pourrait être remplacé par un ligne tramway empruntant le pont Victoria, puis le boulevard Taschereau jusqu'à l'actuel terminus Chevrier, à Brossard.	13,0
Ligne 9	Lachine-LaSalle Commentaire : ce projet est lié aux études en cours concernant l'échangeur et la cour Turcot. La réduction de la capacité routière dans l'axe Est-Ouest n'est envisageable que si un service par transport collectif attractif et efficace permet de desservir les arrondissements de Lachine et LaSalle. De plus, la ligne tramway traversant la cour Turcot deviendrait la colonne vertébrale autant que l'accélérateur de la construction d'un nouveau quartier suivant les principes du TOD.	20,9
Ligne 10	Pointe-aux-Trembles Commentaire : ce projet est lié aux études en cours concernant la modernisation de la rue Notre-Dame. La transformation de celle-ci en boulevard urbain incorporant un corridor tramway répondrait aux attentes des populations de l'Est en matière d'amélioration de l'offre de transport collectif, tout en permettant la mise en valeur de segments importants de la rive fluviale.	21,9
Total		100,0





Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

The background of the lower half of the page is a photograph of a city street, likely in Montreal. The image is tinted with a blue color. In the center, a white tram is moving along a dedicated track. To the right, several cars are parked along the curb. The street is lined with trees and buildings in the background.

*Réaménagement
de l'autoroute
Bonaventure*

Janvier 2010



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti. Le projet « Quartier Bonaventure » de la Société du Havre de Montréal (SHM) chevauche deux arrondissements : Ville-Marie et Le Sud-Ouest. Projet Montréal compte un élu dans chacun de ces arrondissements.

Équipe de rédaction:

Présentation:	Carole Dupuis
Pierre mainville	Siou Fan Houang
Sophie Thiébaud	Steeve Lemay
	Pierre Mainville
	Sophie Thiébaud

Introduction

De la façon dont il est présenté, le projet de réaménagement de la SHM semble se fonder sur de bonnes prémisses, puisqu'il annonce la Phase 1 de la démolition de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Notre-Dame et Wellington.

Si c'était vrai, si l'intention était vraiment de faire disparaître l'autoroute pour mettre en place les conditions de développement d'un nouveau quartier au pied du centre-ville, ce serait de bon augure pour Montréal. Nous démontrerons dans ce mémoire qu'il ne s'agit toutefois là que d'une illusion. Car en fait, au-delà des subtilités de langage et des changements de forme, le projet vise à pérenniser une capacité autoroutière dans l'axe Bonaventure, à un coût pouvant aujourd'hui être estimé à plus d'un milliard de dollars. Le projet

Introduction	2
Proposition 1 : Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure	3
Proposition 2 : Passer immédiatement à une solution transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau	6
Proposition 3 : Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain	10
L'illusion de la rentabilité	10
L'approche affairiste de la Ville	12
Pour un véritable projet d'aménagement urbain	12
Conclusion	13

SHM n'est donc que la version contemporaine d'une obsession d'une autre époque : fonder coûte que coûte le développement de la ville sur des infrastructures routières majeures.

Ce premier choix fondamental explique la timidité, voire le caractère rétrograde, du volet transport collectif du projet SHM. On confirme en effet qu'aussi loin qu'on puisse l'envisager, l'autobus sera le mode qui permettra d'assurer la desserte en transport collectif entre le centre-ville et la Rive-Sud. Pour ce qui est des impacts négatifs qui en résultent, on a imaginé cette solution bancale consistant à les dissimuler quelques centaines de mètres à l'ouest de l'axe actuel, fonction qui est dévolue à ce fameux corridor Dalhousie.

La Phase 1 de la démolition-reconstruction de l'autoroute Bonaventure, jumelée à la création du corridor Dalhousie, représentent un investissement public de 225 M\$. Quand d'une part on voit ce qui se fait ailleurs dans le monde dans des contextes similaires, quand d'autre part on prend la mesure de ce que pourrait devenir un territoire aussi riche de potentiel que l'est la frange sud du centre-ville de Montréal, force est de constater qu'il s'agirait d'une bien mauvaise allocation de fonds publics. En clair, le projet SHM est un piètre projet.

Par bonheur, il n'est pas trop tard pour renverser la vapeur. Nous proposerons dans ce document les premiers éléments de ce qui pourrait devenir un véritable projet d'aménagement et de développement urbain pour le sud du centre-ville de Montréal.

Les propositions que nous présentons dans ce document sont interreliées et font partie d'une seule et même solution que nous croyons rentable pour les Montréalaises et Montréalais.

Proposition 1: Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Le MTQ estime à 58 000 véhicules par jour le trafic actuel sur l'autoroute Bonaventure : 57 000 automobiles et camions, 1 000 autobus.

D'emblée, il s'agit d'un volume de circulation ne justifiant pas la présence d'une autoroute : plusieurs grandes artères de Montréal – boulevard Henri-Bourassa, boulevard Pie-IX, chemin de la Côte-des-Neiges et autres – supportent plus que ce volume de circulation journalière.

À l'ère de la lutte aux changements climatiques, les pouvoirs publics se disent tous favorables à la réduction de la circulation automobile, au profit du transport collectif. C'est ce que fait la Ville de Montréal dans son Plan de transport. C'est aussi l'objectif que dit poursuivre la SHM par la Phase 1 de son projet Bonaventure, lequel, en période de pointe du matin (PAM), ferait passer la part modale du transport collectif de 63 % à 72 %, comme on peut le voir au tableau qui suit.

Déplacements dans l'axe Bonaventure

(nombre de personnes, pointe du matin - PAM)

Déplacements provenant de :	Automobile		
	Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Sud-Ouest et A-15	2 441	1 438	0
Île des Soeurs	2 509	2 266	1 200
Pont Champlain	7 248	6 426	8 064
Pont Victoria	2 009	1 712	0
Total	14 207	11 842	9 264
Part modale	37%	28%	19%

Déplacements provenant de :	Transport collectif		
	Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Île des Soeurs (tramway)	1 250	1 750	2 615
Pont Champlain (autobus)	22 450	27 950	6 960
Pont Victoria (tramway)	269	292	29 772
Total	23 969	29 992	39 347
Part modale	63%	72%	81%

Source des données de base : Groupe MODYM et Ville de Montréal 2008, in *Quartier Bonaventure, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*, mars 2009, p. 37. Modélisation et calculs : Projet Montréal.



Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Si l'on ne se laisse pas distraire par sa forme, force est d'admettre que le projet de la SHM en est un de reconstruction d'un lien routier majeur, pour ne pas dire d'un lien autoroutier, entre le pont Champlain et le centre-ville. Ensemble, les trois phases de ce projet, considérant l'option nettement favorisée d'un tunnel sous le bassin Peel, représenteraient un investissement de 768 M\$¹. Ce chiffre doit déjà être révisé puisque depuis la publication de cette évaluation, le coût de la Phase 1 est passé de 90 M\$ à 141,7 M\$, une hausse de 57 %. Appliqué à l'ensemble du projet, ce taux de majoration en fait passer le coût à 1,2 milliards de dollars. À elle seule, la construction d'un tunnel sous le bassin Peel doit dès lors être majoré de 582 M\$ à 916 M\$.

Conséquente avec son intention de maintenir un axe routier majeur entre le pont Champlain et le centre-ville, la SHM annonce la construction de plusieurs milliers de nouveaux espaces de stationnement. Elle propose 1 003 espaces supplémentaires dans les quatre îlots dont la Ville de Montréal est propriétaire (emprise de l'autoroute Bonaventure actuelle), plus environ 2 000 dans le Faubourg aux Récollets². On doit ajouter à ce nombre les 6 720 espaces déjà autorisés par la Ville de Montréal pour le secteur Griffintown, immédiatement voisin, ainsi qu'autour de 2 000 pour le projet Bassin du nouveau Havre, également situé à proximité. Au total, on parle donc de la construction programmée de 12 000 espaces supplémentaires de stationnement dans le secteur, au coût d'environ 500 millions de dollars³.

1 200 M\$ pour le projet routier et 500 M\$ pour les investissements d'accompagnement dans la fonction stationnement, cela donne un total de 1,7 milliards de dollars investis dans le maintien et l'amélioration de l'accessibilité au centre-ville par automobile.

Au vu de ces chiffres, on se demande comment les experts retenus par la SHM ont pu conclure à la réduction de 17 % de la circulation automobile dans le corridor Bonaventure. D'autant que l'augmentation correspondante prévue de 25 % de l'achalandage du transport collectif ne s'appuie sur aucune amélioration un tant soit peu marquante du service, par rapport à la situation actuelle. Convenons que les chiffres avancés par la SHM sont pour le moins suspects.

Le projet proposé par la SHM perpétue la pratique des soixante dernières années d'arrimer le développement urbain aux infrastructures de transport routier et d'accroître la dépendance à l'automobile. Ce que propose la SHM aggravera les problèmes de pollution, de bruit et plus généralement de qualité de vie dont souffre déjà le secteur, rendant illusoire la volonté d'y attirer des investissements immobiliers majeurs, ainsi que plusieurs milliers de nouveaux habitants.

Une approche plus audacieuse

Projet Montréal propose une approche audacieuse qui permettrait au potentiel de développement du secteur de se manifester concrètement : **procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure.**

Pour favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, il faut réduire les avantages réels ou perçus de l'automobile, en même temps qu'on améliore significativement l'offre quantitative et qualitative de transport collectif. C'est ce que font les villes les plus dynamiques du monde, comme l'illustrent les fiches produites en annexe portant sur Paris, San Francisco, Milwaukee et Portland.

Bonaventure est non seulement une autoroute inutile, **mais encore un axe routier superflu.** En procédant purement et simplement à sa démolition et en faisant du pont Victoria un lien exclusivement dédié au transport collectif, tout en améliorant radicalement l'offre de ce dernier, on peut envisager un transfert modal massif de l'automobile vers ce dernier. De plus, on crée de ce fait au sud du centre-ville les conditions optimales favorisant son redéveloppement rapide. C'est ce qu'illustre le plan *Proposition d'une Rambla sur la rue University.*

¹ Société du Havre, *L'autoroute Bonaventure, Vision 2025, Synthèse des études du projet de réaménagement*, octobre 2005, p. 19.

² Société du Havre de Montréal, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Phase 1, Étude d'avant-projet détaillée, rapport final*, 2 mars 2009, p. 58 et suivantes. En fait, la SHM annonce un minimum de 1 863 et un maximum de 5 445 nouveaux espaces de stationnement pour l'ensemble de la Phase 1.

³ À 40 000 \$ environ l'unité, puisqu'il s'agit dans tous les cas d'espaces souterrains.

Proposition d'une Rambla sur la rue University



Légende

Ligne de tramway proposée



1^{ère} ligne tramway prévue



Potentiel de développement



Station



La Rambla, Barcelone, Espagne





Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Dès lors, le projet Bonaventure **n'en serait plus un d'entrée de ville mais bien de retissage de la ville.**

Entre les rues Brennan et St-Jacques, l'autoroute actuelle serait remplacée par un véritable «boulevard University», une Rambla, façon Barcelone, comportant en son centre une large allée plantée. C'est ce parc de 800 mètres de long qui opérerait le retissage des diverses composantes du secteur.

Selon notre évaluation, cette approche résolument Transit Oriented Development pour l'ensemble de la partie sud du centre-ville permettrait de réduire de 35 % les déplacements par automobile et d'augmenter de 64 % ceux par transport collectif dans l'actuel corridor Bonaventure. La part modale du transport collectif pour les déplacements en provenance de l'île des Sœurs et des ponts Champlain et Victoria passerait par le fait même à plus de 80 %. Il convient de préciser que contrairement aux prévisions de la Société du Havre, il s'agit dans ce cas d'une prévision fiable, puisqu'elle s'appuie sur de réels moyens d'atteindre les objectifs annoncés.

Une fois le pont Victoria fermé à la circulation automobile et les transferts modaux opérés entre l'automobile et le transport collectif, il subsisterait en pointe du matin 9 264 déplacements par automobile en provenance de L'Île-des-Sœurs et du pont Champlain se destinant au grand centre-ville. Sur l'ensemble d'une journée de semaine, on parle d'un volume de 37 800 automobiles. Ce trafic

automobile résiduel aurait trois options : 1) poursuivre jusqu'à l'échangeur Turcot et entrer au centre-ville par l'autoroute Ville-Marie ; 2) bifurquer sur la rue Bridge et entrer dans le secteur Griffintown par le pont Wellington ; 3) emprunter plutôt la rue Mill et entrer dans le Vieux-Montréal par le pont du même nom. Une fois que les automobilistes auront fait leur choix et adopté leurs nouvelles habitudes, l'impact sur la circulation dans le quartier Pointe-Saint-Charles, dans le secteur Griffintown et dans le Vieux-Montréal sera négligeable.

La démolition complète de l'autoroute, de la rue Saint-Jacques à l'axe du pont Victoria, ainsi que l'aménagement de la Rambla, ne coûterait pas plus cher que les 141 M\$ prévus pour la Phase 1 du projet SHM. La Phase 2, qui concerne le remplacement de l'autoroute riveraine par un boulevard urbain, dans le secteur Technoparc, demeurerait pour sa part inchangée. **Le projet Bonaventure ainsi revu et corrigé coûterait donc tout au plus 200 M\$... plutôt que les 1 200 M\$ du projet SHM.**

L'approche Transit Oriented Development ne propose pas d'investir moins de fonds publics, mais de les investir différemment. En l'occurrence, le milliard de dollars épargné du côté de la construction autoroutière serait utilisé pour doter le corridor de transport d'une véritable solution transport collectif du XXI^e siècle.

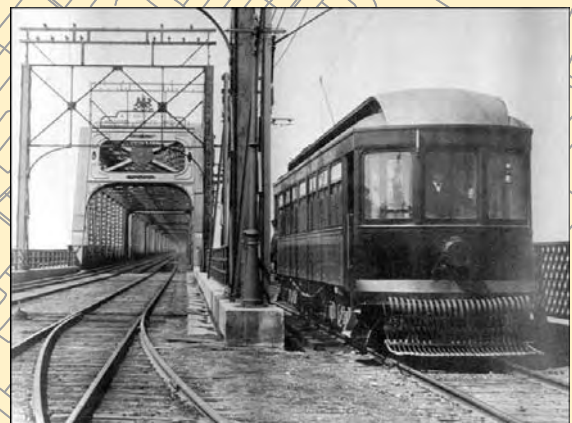
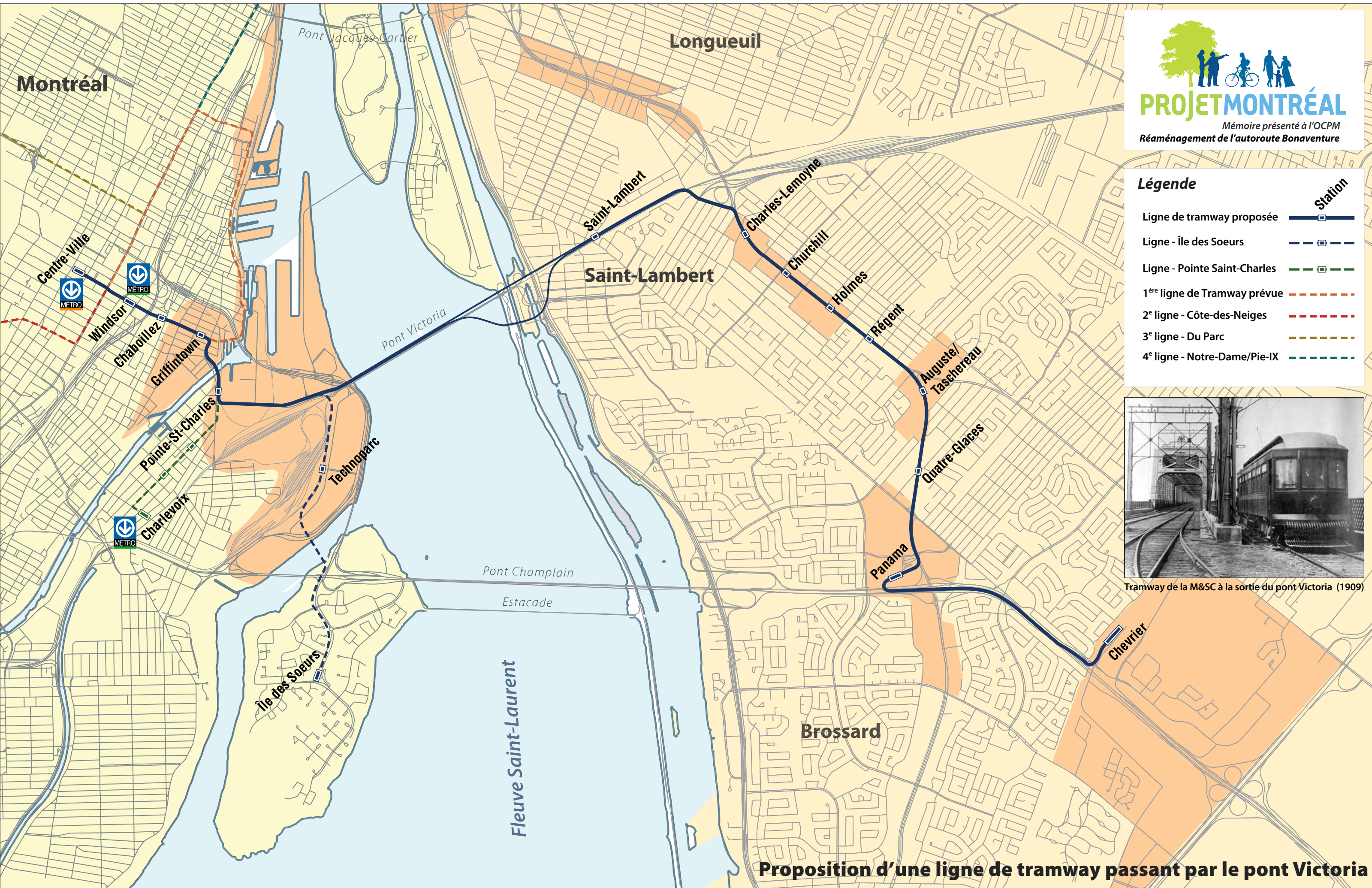
Proposition 2: Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Le corridor Bonaventure est déjà notre plus belle réussite de transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Sur l'ensemble d'une journée de semaine, les deux modes se partagent à égalité les déplacements de personnes dans ce corridor, soit 65 000 personnes chacun. Aux heures de pointe du matin et du soir, la part du transport collectif s'élève même à 63 %, puisqu'à ces moments 24 000 personnes utilisent ce mode, contre 14 200 l'automobile.

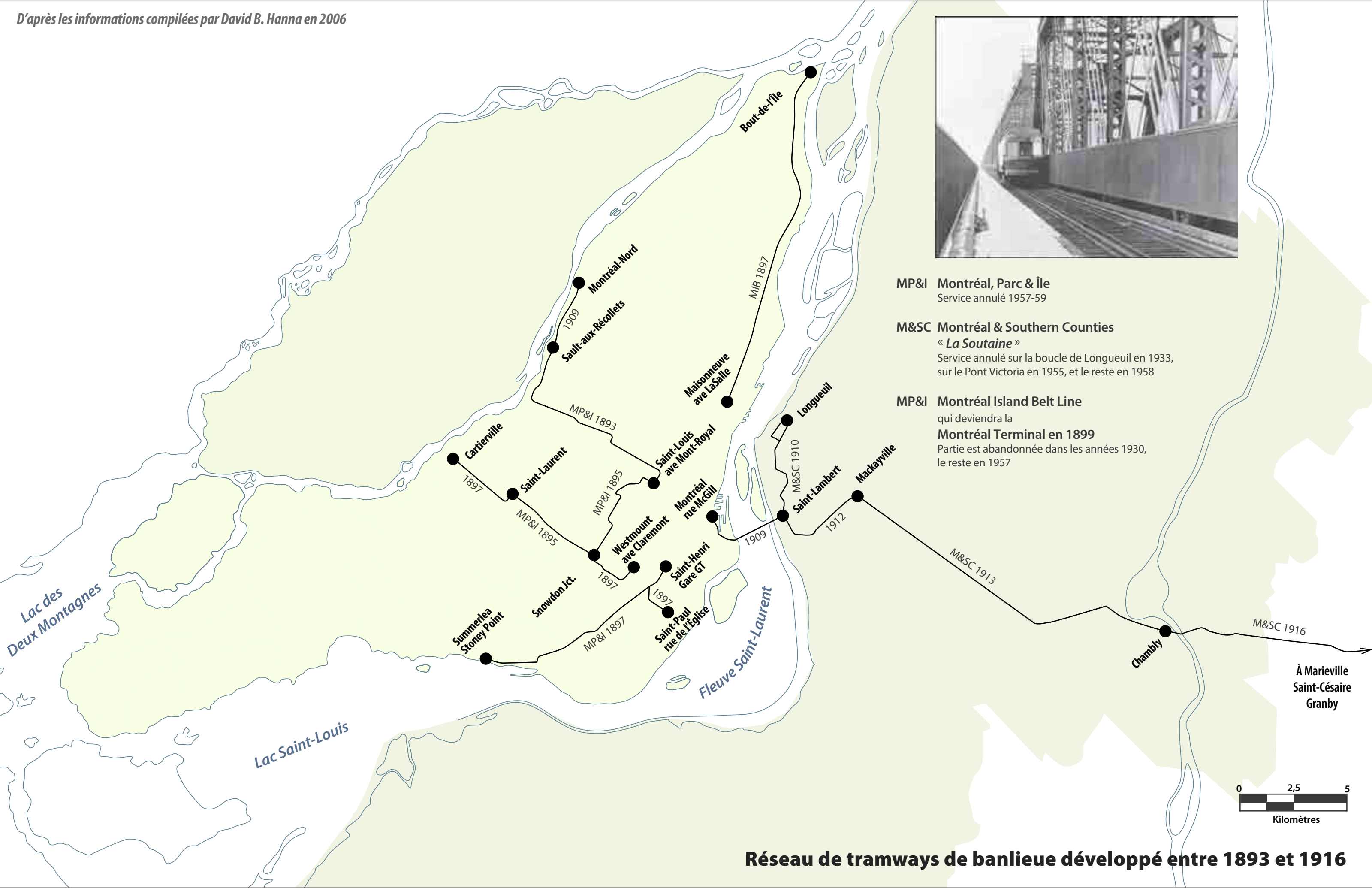
Comment faire mieux, pour atteindre une part modale de 80 % et plus ? La réponse est toute simple : investir dans les transports collectifs de haut niveau. C'est ce que nous proposons de faire en implantant une ligne tramway passant par le pont Victoria, tel qu'illustré à la page ci-contre.

Légende

- Ligne de tramway proposée
- Ligne - Île des Soeurs
- Ligne - Pointe Saint-Charles
- 1^{ère} ligne de Tramway prévue
- 2^e ligne - Côte-des-Neiges
- 3^e ligne - Du Parc
- 4^e ligne - Notre-Dame/Pie-IX



Tramway de la M&SC à la sortie du pont Victoria (1909)



MP&I Montréal, Parc & Île
Service annulé 1957-59

M&SC Montréal & Southern Counties
« *La Soutaine* »
Service annulé sur la boucle de Longueuil en 1933,
sur le Pont Victoria en 1955, et le reste en 1958

MP&I Montréal Island Belt Line
qui deviendra la
Montréal Terminal en 1899
Partie est abandonnée dans les années 1930,
le reste en 1957

Réseau de tramways de banlieue développé entre 1893 et 1916



Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Le réseau initial de tramway prévu au Plan de transport de la Ville de Montréal comporte une boucle empruntant la rue Peel pour desservir le Vieux-Montréal. Le tramway se rendra donc prochainement au bassin Peel.

En partant de ce point, il serait aisé de traverser le canal Lachine via l'ancien pont tournant du CN, puis de longer la rue Bridge jusqu'au pont Victoria. Historiquement, celui-ci fut d'abord exclusivement dédié au transport ferroviaire, puis, à compter de 1909, à celui-ci et au tramway dit « de banlieue », ancêtre du tram-train d'aujourd'hui. Le démantèlement du réseau de tramway, dans les années 1950, conduisit à la décision d'affecter au transport routier la voie disponible de part et d'autre du pont Victoria. Aujourd'hui, celui-ci est emprunté quotidiennement par 35 000 automobiles, ce qui en fait de loin le lien routier le moins stratégique entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. Sous l'angle de l'efficacité du transport routier, rendre ce pont au transport collectif n'entraînerait aucune conséquence dramatique. D'autant que s'agissant de dédier à nouveau les deux voies du pont au tramway, on peut s'attendre à un taux élevé de transfert vers celui-ci. Il reste qu'il faudra d'une part négocier avec le Canadien National, propriétaire du pont, d'autre part investir quelques centaines de millions pour que le pont Victoria puisse à nouveau accueillir des tramways.

Le pont franchi, le tramway desservirait d'abord le territoire de Saint-Lambert, puis emprunterait le boulevard Taschereau jusqu'au terminus Panama, pour enfin compléter son parcours jusqu'au terminus Chevrier en empruntant le couloir dédié au transport collectif déjà en opération. Au prix international de 40 M\$⁴ le kilomètre, ce corridor tramway long de 14 km reliant la station de métro Peel au terminus Chevrier coûterait entre 500 et 600 M\$... soit nettement moins que la seule construction d'un tunnel routier sous le bassin Peel.

Soulignons que si la construction d'une ligne tramway suppose des investissements relativement élevés, cette technologie réduit considérablement les coûts d'opération du transport collectif. En effet, une rame tramway de 45 mètres de longueur a une capacité de 350 passagers, soit autant que six autobus réguliers, ou encore quatre autobus articulés, réduisant dans les mêmes proportions les coûts en personnel.

Précisons par ailleurs que l'utilisation de rames tramway de 45 mètres, jumelé à un service aux deux minutes, offre une capacité de 10 500 passagers à l'heure et par direction, ce qui est plus que requis considérant l'achalandage prévu sur la ligne Victoria-Taschereau.

Cette proposition d'amélioration de l'offre de transport collectif entre le centre-ville et la Rive-Sud doit être comparée aux deux autres envisagées, soit pour l'une l'aménagement du corridor Dalhousie prévu au projet SHM, pour l'autre, la construction d'un SLR en parallèle du pont Champlain tel que proposé par l'AMT.

L'aménagement du corridor Dalhousie consiste à détourner sur la petite rue de ce nom les quelques 1 300 autobus empruntant chaque jour l'actuel corridor Bonaventure et se destinant au terminus centre-ville (TCV), le tout sur une distance d'à peine 600 mètres, entre les rues Brennan et Notre-Dame. On cherche en vain ce que ce projet apporte en termes d'amélioration de l'offre et du service de transport collectif : il s'agit toujours d'un service d'autobus; les temps de déplacement ne sont aucunement réduits. C'est pourquoi il est justifié de douter des hypothèses pour le moins optimistes de transfert modal retenues par la SHM. L'objectif réel recherché est de simplement déplacer de quelques centaines de mètres à l'Ouest les problèmes de bruit, de pollution et de sécurité qu'entraîne le passage journalier de 1 300 autobus. Le moins qu'on puisse dire, c'est que dépenser 84 M\$ pour la même chose plus loin s'apparente à un gaspillage de fonds publics.

Le corridor Dalhousie ne serait qu'une solution temporaire (ce qui constitue en soi un autre argument pouvant être invoqué pour mettre en doute la pertinence d'y consacrer 84 M\$ de fonds publics), dans l'attente d'un projet sur lequel l'AMT travaille depuis plus de 10 ans : la construction d'un système léger sur rails, ou SLR, en parallèle du pont Champlain.

⁴ Prix de la phase un du Boulevard des Maréchaux, à Paris, du réseau complet de Bordeaux, ou encore du réseau de 122 km prévu pour Toronto, une fois retiré la ligne Eglinton, construite en tunnel.



Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Suivant les dernières évaluations, ledit SLR coûterait plus d'un milliard de dollars, soit beaucoup plus cher que la solution du tramway Victoria-Taschereau. En second lieu, puisqu'il serait construit en parallèle du pont Champlain, il ne réduirait pas la capacité globale du réseau routier entre le centre-ville et la Rive-Sud. Or, on l'a vu plus tôt, on ne peut espérer un transfert modal un tant soit peu significatif que si l'on réduit la capacité routière en même temps que l'on augmente l'offre de transport collectif, **les deux simultanément**. En troisième lieu, le SLR s'inscrit dans une logique strictement transport qui le couple à une autoroute et lui fait lier le centre-ville à deux méga stationnements, le tout en veillant à minimiser le nombre d'arrêts le long du parcours. Par opposition, la logique du tramway consiste à traverser et desservir les milieux de vie, comme le fait celui que nous proposons tout au long du boulevard Taschereau, puis sur le territoire de Saint-Lambert, pour finir par desservir le territoire montréalais lui-même, de Griffintown à la station de métro Peel : si pour certains usagers le temps de parcours serait allongé, cela sera compensé par la desserte quasi porte-à-porte dont bénéficieront de nombreux autres usagers. En quatrième lieu, le tramway est un puissant instrument de refaçonnage

et de redéveloppement urbain. Implanté de façon adéquate ce serait l'occasion pour le boulevard Taschereau de changer de vocation et de connaître une nouvelle prospérité. Quant aux projets Griffintown, Faubourg-aux-Récollets et autres, ils commenceraient par enfin sortir de terre, puis verraient leur rythme de réalisation grandement accéléré.

Le pire des scénarios consisterait à dépenser 1,2 milliards pour reconstruire l'autoroute Bonaventure tel que proposé par la SHM, en même temps que l'on dépenserait un montant similaire pour aller de l'avant avec le projet SLR de l'AMT : on aurait dépensé jusqu'à 2,5 milliards de dollars pour un résultat décevant, voire insignifiant, sous l'angle du transfert modal de l'auto vers le transport collectif. De plus, l'afflux conséquent de véhicules tuerait dans l'œuf toute velléité que le sud-ouest du centre-ville devienne le nouveau fer de lance du développement de la métropole du Québec.

Tout bien considéré, passer immédiatement à cette solution digne du XXI^e siècle que constitue le corridor tramway Victoria-Taschereau est l'une des décisions les plus judicieuses que l'on puisse aujourd'hui prendre pour l'avenir non seulement de Montréal, mais aussi de l'ensemble de la région métropolitaine.

Proposition 3: Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

L'illusion de la rentabilité

La Ville de Montréal consent à investir 141,7 M\$ dans la Phase 1 du projet Bonaventure en soutenant que cet investissement sera « rentable ». Elle arrive à cette conclusion en évaluant à 51,1 M\$ les revenus qu'elle toucherait de la vente des îlots centraux et de l'îlot de la Commune, îlots qui totalisent 2,4 hectares de superficie. Suite à l'érection sur ces terrains d'un hôtel de 288 chambres, de 985 logements et de 450 000 pieds carrés de superficies de bureaux, elle évalue à 13,9 M\$ les droits de mutation primaire et secondaire qu'elle encaissera. Enfin, la Ville estime que les investissements privés à hauteur de 567 M\$ ainsi réalisés sur ces terrains

lui rapporteront annuellement 13,2 M\$ au titre des taxes foncières. Selon nous, il s'agit là d'une pure illusion de rentabilité, d'un château de cartes ne demandant qu'à s'effondrer.

Avec la vague de construction hôtelière que le centre-ville a connue ces toutes dernières années, le cas de l'hôtel est le plus facile à régler : on ne verra aucun nouvel hôtel surgir de terre au centre-ville avant une bonne dizaine d'années, vraisemblablement plus. On devra se compter chanceux que la rénovation et l'agrandissement du Ritz, rue Sherbrooke, finissent par aller de l'avant.

Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

Concernant les espaces à bureau, il faut d'abord prendre en considération qu'au printemps 2009, le taux de vacance dans les édifices à bureaux de classe A au centre-ville était de 6,6 %⁵, soit 1,5 des 23,5 millions de pieds carrés disponibles : Depuis lors, la situation s'est dégradée, non pas améliorée. Par ailleurs, de nombreux projets bien réels, soutenus par des promoteurs parmi les plus crédibles et bénéficiant pour la plupart de localisations très attractives, tardent à se réaliser, faute de clients. Le Tableau 2 dresse la liste de huit de ces projets, totalisant près de six millions de pieds carrés locatifs, projets qui représenteraient une augmentation de 25 % de l'offre de bureaux de classe A au centre-ville.

Questions : Pourquoi la société Westcliff, qui profite d'une localisation à tous égards enviable, choisirait-elle de renoncer à son projet du Square Victoria pour aller plutôt s'implanter sur l'un des étroits îlots de l'axe Bonaventure, d'autant que ces îlots sont de part et d'autres bordés par des terrains vagues ?

Le vaste terrain vacant situé à l'angle de la rue Bleury et du boulevard De Maisonneuve, au nord-ouest de la toute nouvelle Place des Festivals, ne représente-t-il pas une localisation beaucoup plus attractive que l'axe Bonaventure ? Or, aucun promoteur ne s'est encore manifesté pour occuper cet emplacement de choix.

Complétons avec les logements. Qui souhaiterait habiter au centre d'une autoroute ? Suivant le projet SHM, les larges avenues de Nazareth et de Duke, avec chacune quatre voies de circulation, borderont les futurs îlots centraux et constitueront le segment final de l'autoroute Bonaventure, laquelle demeurera indéfiniment en place.

On peut conclure que ces îlots centraux n'ont aucune valeur et, aussi loin qu'on puisse le concevoir, qu'il ne s'y construira rien. Ils demeureront indéfiniment vacants, comme le sont encore, vingt ans plus tard, l'îlot Overdale et le site de l'ancien hôtel Queen, dont on disait à l'époque que leur redéveloppement à coups de centaines de millions de dollars était imminent. Sans doute ces îlots seront-ils « temporairement » transformés en espaces de stationnement, subissant jusqu'à la lie le triste sort de l'îlot Overdale et de l'ancien hôtel Queen.



Grands projets de bureaux annoncés pour le centre-ville de Montréal

Promoteur	Localisation	Superficie (pieds carrés)
SITQ	900, De Maisonneuve Ouest	385 000
Homburg Invest Inc.	Gare centrale	1 000 000
Westcliff	Square Victoria	750 000
Sidev	Ste-Catherine Ouest	120 000
Canderel	1250, Square Philips	900 000
Hydro-Québec	Quadrilatère St-Laurent	240 000
Non encore identifiés	Îlot Balmoral, Quartier des spectacles	750 000
Magil-Laurentienne	701 University	1 700 000
Total		5 845 000

Au final, on aura donc remplacé une horrible structure autoroutière par une enfilade de parkings : beau projet d'entrée de ville !

Qui doute de la pertinence de notre analyse n'a qu'à se rappeler les arguments qui furent invoqués, il y a moins de dix ans, pour percer la rue Peel et recreuser le bassin Peel : « Ces quelques dizaines de millions de fonds publics attireront des centaines de millions de dollars d'investissements privés au pourtour du futur bassin », nous assurait-on. Allez y voir : aucun investisseur ne s'est manifesté, l'endroit est l'un des plus désolants de Montréal. Aujourd'hui encore on nous sert le même discours... qui aboutirait au même résultat.

⁵ Magazine Immobilier Commercial, printemps 2009, Montréal, p. 12.



Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

L'approche affairiste de la ville

Comment peut-on expliquer cette obsession de « rentabilité » que fait montre la Ville de Montréal dans le cas du projet Bonaventure et dans pratiquement tous ses projets ?

La réponse à cette question est que la Ville calque l'approche du secteur privé. Un promoteur privé doit rentabiliser son investissement à l'intérieur de sa propriété. Chaque opération est fermée sur elle-même et doit être rentable. C'est dans le cas du projet Bonaventure ce que cherche à faire la Ville : elle y est propriétaire d'une enfilade de six terrains étroits ; si elle investit tant de millions sur ces terrains, il lui faudra récupérer son investissement sur place. Sinon, le projet sera considéré ne pas être viable.

C'est ce qui a convaincu la SHM, et derrière celle-ci la Ville, de proposer une enfilade d'immeubles en hauteur pour les îlots dégagés par la démolition de l'autoroute surélevée. Du point de vue économique, il s'agit là d'une aberration, comme nous l'avons démontrée. Du point de vue urbanistique, on érige une barrière entre des quartiers... que l'on prétendait vouloir réunir. Ou encore, on ferme définitivement une perspective spectaculaire sur le centre-ville... alors que l'on prétendait en créer une. On se contorsionne pour faire laborieusement entrer tant de centaines de millions d'investissements immobiliers sur des terrains qui ne s'y prêtent pas... quand l'espace à construire est tout autour surabondant.

Considéré du point de vue d'une Ville, peu importe où se réalise un investissement, du moment que c'est sur son territoire. Pour elle, il est tout à fait indifférent qu'un potentiel économique-commercial se concrétise à l'extérieur ou à l'intérieur du périmètre direct de son intervention publique, comme ce fut le cas pour les nombreux projets privés que l'on a vu surgir dans le Quartier international, ou de ceux qui ne manqueront assurément pas de faire suite à la complétion prochaine de la partie publique du Quartier des spectacles. Cela dit, il faut également garder à l'esprit que le potentiel économique-commercial ne doit toujours être que l'un des objectifs d'un véritable projet d'aménagement et de développement urbain.

Pour un véritable projet d'aménagement urbain

Rien ne porte plus atteinte au potentiel de développement du grand centre-ville de Montréal, tout particulièrement à des fins résidentielles, que la forte densité de circulation automobile que l'on y rencontre partout. *Aller vivre au milieu du trafic, pire, aller y élever des enfants : Non merci !*

Le sud du centre-ville de Montréal, des Bassins du Nouveau Havre au Faubourg aux récollets, comporte un immense potentiel de développement résidentiel, incluant pour les familles. Il n'est aucunement exagéré de viser entre 10 000 et 12 000 nouveaux logements, qui accueilleraient jusqu'à 20 000 habitants supplémentaires. En termes d'investissements privés, on parle de 5 milliards de dollars uniquement pour le secteur résidentiel, en plus d'un ou deux autres milliards dans les diverses autres fonctions.

Pour la suite de la discussion, on se référera à notre esquisse Proposition d'une Rambla sur la rue University.

La première chose à faire pour débloquer ce potentiel d'investissement est de réduire la circulation automobile dans le secteur. La démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure, comme nous le proposons, permettrait de satisfaire cette condition.

Le retrait complet et définitif de cette infrastructure permettrait de rencontrer une autre condition de la mise en valeur de ce territoire : qu'il soit minimalement attractif en termes de paysage urbain. Bien sûr, tout ne deviendrait pas instantanément beau au pourtour du bassin Peel et aux abords du canal Lachine, mais au moins la pire horreur à y avoir jamais pris place serait, elle, chose du passé.

Une fois en place et conformément aux principes du TOD, le tramway deviendra l'armature principale de développement du secteur. Pour les futurs résidents, sa présence, en complément des autres composantes de l'offre de transport collectif, agira comme un dissuasif à la possession d'une automobile. Puisque beaucoup de ménages n'auront pas d'auto, l'offre de stationnement pourra être réduite. En fait, la Ville réduira au strict minimum les ratios de stationnement

Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

autorisés, de manière à ce que la rareté de l'espace de stationnement agisse comme second dissuasif à la possession d'une automobile.

Il suit que le coût d'acquisition d'un logement s'abaissera de plusieurs dizaines de milliers de dollars pour une forte majorité des futurs ménages du secteur. **De plus, les ménages économiseront annuellement plusieurs milliers de dollars pour leurs coûts de transport, si bien que l'équation économique habitation & transport, qui joue depuis trop longtemps très en faveur des banlieues éloignées, sera en large partie rééquilibrée en faveur du cœur de Montréal.** En d'autres mots, des milliers de ménages montréalais jusqu'ici forcés de s'exiler en banlieue auront à nouveau les moyens de poursuivre leur vie à Montréal.

En lieu et place d'une illusoire enfilade d'immeubles, nous proposons que l'emprise de l'actuelle autoroute Bonaventure devienne un magnifique parc long de 800 mètres, semblable dans sa forme, sinon dans son animation, à la Rambla barcelonaise. La mise en valeur du viaduc ferroviaire, tel que prévue au projet de la SHM, finira de faire de cette Rambla montréalaise l'un des lieux les plus agréables de Montréal.



L'extrémité sud de celle-ci, correspondant à la rive immédiate du bassin Peel, est l'un des sites les mieux indiqués où réaliser un investissement d'exception. Nous avons illustré un stade de base-ball à seule fin de démontrer les dimensions du lieu. On pourrait tout aussi bien envisager un musée, une grande salle de spectacle, ou toute autre fonction à caractère récréo-touristique.

Dans l'axe est-ouest, la reconnection entre le Faubourg-aux-Récollets et le secteur Griffintown serait principalement opérée par la transformation de Wellington de rue à grand boulevard. Le viaduc perçant le talus de la voie ferrée serait reconstruit, reprenant l'architecture du nouveau viaduc situé dans l'axe de la rue Peel. Si l'AMT a 20 M\$ à dépenser pour la construction d'un nouveau viaduc, c'est là qu'elle doit le dépenser, non pas son projet bancal de la rue Dalhousie.

Conclusion

Nous sommes convaincus, et nous souhaitons au stade actuel être parvenus à vous faire partager cette conviction, que le projet de 225 M\$ conjointement proposé par la SHM (141 M\$) et par l'AMT (84 M\$) est rien moins que très mauvais. Ce projet persiste à se fonder sur les valeurs et approches typiques du siècle dernier. Il révèle par ailleurs une méconnaissance de la mission des institutions publiques, leur faisant calquer les pratiques du secteur privé. Enfin, même en se référant à ces prémisses économique-financières erronées, il n'est rien de plus qu'une fable, voire une mauvaise blague. Nous disons **NON** à une prétendue entrée de ville prestigieuse qui, dans les faits, sera constituée d'une autoroute simplement ramenée au sol et comportant en son centre une interminable enfilade de terrains vagues, ou pire, d'espaces de stationnement !

Dans un si bref document et avec les moyens réduits qui sont les nôtres, nous ne prétendons pas avoir répondu à toutes les questions. Ce qui vient d'être présenté ne constitue que les premiers éléments de ce qui pourrait devenir, pour peu qu'on en ait la volonté, un véritable projet d'aménagement et de développement urbain pour le sud du centre-ville de Montréal.

Que l'administration montréalaise actuelle se rassure : **ce que nous proposons serait rentable.** Il le serait sous l'angle « commercial » si cher à cette administration, puisqu'on parle de milliards de dollars d'investissements privés. Au moins tout aussi important à nos yeux, il serait rentable sous l'angle social autant que sous l'angle environnemental.



Vue du *Tom McCall Waterfront Park*, là où se trouvait la Route 99W



Portland, Harbor Drive

Portland est la seule ville nord-américaine qui produise moins de GES qu'en 1990. Le virage a été amorcé en 1970, lorsque la ville a refusé la construction d'un stationnement de 12 étages pour en faire le Pioneer Square. En 1974, l'État de l'Oregon accepte de démanteler l'autoroute Harbour Drive pour dégager les rives de la rivière Willamette.

En lieu et place, la Ville de Portland aménagera le *Tom McCall Waterfront Park*, un grand parc de 15 hectares. La même année, Portland refuse la *Mount Hood Freeway*, et utilise plutôt l'argent fédéral disponible pour construire un réseau de trains légers.



Elle adopte en 1980 un schéma d'aménagement révolutionnaire pour l'Amérique, dans le but de protéger les espaces verts et de freiner l'étalement urbain : elle fixe une limite physique au développement urbain qui l'oblige à se canaliser le long des axes de trains légers.



Porte de Vincennes avec le prolongement de la ligne de Tram T3

Paris, ligne de Tram T3 Boulevards des Maréchaux

Paris s'est transformé énormément depuis l'élection de Bertrand Delanoë à la mairie, et les gestes entrepris pour remplir sa promesse de réduire les émissions de GES de 50%. Il permettra la réalisation en 2005 d'une première ligne de tramway doublant l'offre de service sur les boulevards des Maréchaux. Un projet de prolongement de la ligne de Tram T3 est en cours pour étendre cette ligne entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle.

Il a imposé aussi l'augmentation du nombre de pistes cyclables, de couloirs protégés en site propre, pour les bus, vélos, taxis et véhicules d'urgence. On a constaté, avec l'implantation de ces politiques, de 2002 à 2007, une baisse de 32% de la pollution de l'air liée à la fois à l'amélioration technologique des véhicules (carburants plus propres, moteurs moins polluants) et à la maîtrise des flux automobiles. Paris compte poursuivre sur cette voie, elle a adopté en 2007 un plan climat territorial prévoyant réduire en 2020 de 30% les émissions globales de GES et la consommation énergétique par rapport à 2004.





L'Embarcadero a été transformé en boulevard le long du port de San Francisco

San Francisco, Embarcadero

L'embarcadero a été pendant longtemps une autoroute en structure étagée longeant le port de San Francisco. Elle fut lourdement endommagée lors du tremblement de terre *Loma Prieta* en 1989, si bien que les autorités prirent la décision de la démolir et la remplacer par un boulevard en 1991.

Le redéveloppement du front-de-mer, 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. En terme de transport, il est maintenant desservi par une station de métro et 4 lignes de tramway.





Le *Milwaukee Art Museum*, par l'architecte espagnol Santiago Calatrava

Milwaukee, Park East Freeway

John Norquist a laissé tout un héritage comme maire de Milwaukee de 1988 à 2004. Il était un adepte du rail comme solution aux problèmes de transit de la ville et est connu à travers tout les États-unis pour ses positions antiautoroute et pour l'enlèvement de la East Park Freeway, la plus grande route nationale a avoir été détruite volontairement.



Richard Bergeron

Plaidoyer pour un investissement équitable en transport

TURCOT

50%
TRANSPORT
ROUTIER

50%
TRANSPORT
COLLECTIF



Décembre 2010



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti. Le projet du Ministère des transports du Québec (MTQ) pour la reconstruction de l'échangeur Turcot aura des impacts négatifs majeurs sur la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais. Par la voix du maire Gérald Tremblay, la Ville de Montréal s'est résignée à collaborer avec le MTQ sur la base d'un concept allant totalement à l'encontre des principes qu'elle avait elle-même mis de l'avant en avril 2010. C'est cette abdication qui a motivé Richard Bergeron, le 4 octobre dernier, à quitter le comité exécutif de la Ville.

Mot de Richard Bergeron

Le 9 novembre dernier, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a présenté un projet Turcot dont la mise en oeuvre serait une erreur extrêmement coûteuse sur les plans financier, économique, humain et environnemental.

Ce projet prévoit des emprises pour la navette ferroviaire et un futur tramway, mais aucun investissement pour permettre leur réalisation. Le projet présente aussi des images de trains de banlieue, mais à nouveau aucun investissement dans ce mode de transport.

Le 18 novembre, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Équiterre, le Réseau des ingénieurs du Québec, le Forum Urba 2015, le Conseil central du Montréal métropolitain-CSN, Transport 2000 Québec, le regroupement économique et social du Sud-Ouest, l'Association canadienne des médecins pour l'environnement, le Groupe de recherche appliquée en macroécologie et la Fondation David Suzuki ont annoncé la création d'un comité de vigilance qui veillera à ce que le financement des volets transport collectif du projet du MTQ se concrétise.

Mot de Richard Bergeron	1
Introduction	2
L'éléphant dans le salon : la dérive des coûts	3
Les laborieuses évaluations du MTQ	3
Quatre comparables	4
Pourquoi construire coûte-t-il si cher à Montréal ?	7
Termes de référence de l'investissement public	9
Turcot 50-50 : volet transport collectif	10
Un investissement de 1,5 G\$ dans le TC	11
Le tramway	14
Les autres investissements	16
Impacts prévisibles sur l'achalandage	17
L'instrument d'un projet urbain pour Montréal	19
COD vs TOD	20
Le Quartier de la falaise	24
TC: le meilleur choix économique pour Montréal	25
Termes de référence du volet transport collectif	27
Turcot 50-50 : volet routier	29
Un échangeur conçu pour une ville du XXI ^e siècle	29
Deux rectifications	29
Termes de référence du volet routier	37
Conclusion	40

Aujourd'hui, je vais présenter des solutions concrètes, dûment chiffrées, qui répondent tout à fait aux attentes du comité de vigilance. Des solutions qui y répondent IMMÉDIATEMENT, non pas dans dix ou vingt ans. Car avec un budget de 3 milliards de dollars, il est possible non seulement de construire l'échangeur dont nous avons besoin sans causer de délais indus, mais aussi de réaliser plusieurs projets qui augmenteront très significativement l'offre de transport collectif et la qualité de la mobilité des personnes entre l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville.

Au stade actuel de son développement, Projet Montréal est un parti d'opposition. Mais tel que le l'ai toujours voulu, Projet Montréal est encore et surtout un parti qui refuse les confrontations stériles et les tactiques politiciennes à courte vue, pour plutôt contribuer, à chaque instant et au meilleur de ses capacités, à l'avancement de Montréal. C'est dans cet esprit que j'ai travaillé à l'intérieur du CE. C'est toujours dans cet esprit que je continue de travailler, comme en témoigne ce plaidoyer en faveur d'un autre Turcot.

Introduction

Avec raison, le projet Turcot soulève les passions.

Il y a déjà dix ans que nous sommes entrés dans le XXI^e siècle. La montée en puissance des défis environnementaux, principalement en ce qui concerne les changements climatiques, l'avancement des connaissances dans le domaine de la santé publique, le net renchérissement du pétrole, qui fut le moteur principal du développement, façon siècle précédent, la redécouverte, un peu partout sur la planète, des conditions d'atteinte d'une meilleure qualité de vie urbaine, redécouverte providentielle en ce siècle des villes, jusqu'aux importants soubresauts économiques que nous vivons et aux légitimes inquiétudes qui s'ensuivent, tout nous dit que le monde doit changer, qu'il va changer.

La multiplication des politiques avant-gardistes touchant ces divers sujets, au Québec en général, à Montréal en particulier, montre que nous avons clairement conscience autant des enjeux de notre époque que des virages que ceux-ci supposent. Le problème, c'est que nous avons bien de la difficulté à passer de la parole aux actes.

Mieux que tout autre, le projet Turcot illustre ces difficultés. En matière de transport, nos gouvernements confirment quasiment chaque jour notre volonté de prioriser les transports collectifs et de remplacer le pétrole importé par de l'électricité produite sur place, nous qui avons cette chance d'en produire en abondance. Mais dans la réalité, le Gouvernement du Québec annonce son intention, à la faveur du projet Turcot, d'investir trois milliards de dollars pour augmenter significativement la capacité autoroutière au cœur même de Montréal. Déception supplémentaire, la Ville de Montréal, qui un temps avait paru capable de convaincre Québec de mettre en œuvre un projet plus équilibré, a fini par donner son appui à un Turcot à toute fin pratique purement autoroutier.

Personne ne conteste l'urgence de remplacer l'actuel échangeur Turcot. Mais le remplacer par quoi ? Cette question est capitale puisque nous aurons à vivre jusqu'à la fin de ce siècle avec la décision que nous aurons prise.

Ce document répond à cette question par la présentation de la proposition Turcot 50-50.

Turcot 50-50 démontre, chiffres à l'appui, tout ce que l'on pourrait faire avec 3 milliards de dollars. Ce montant, dont il faut prendre le temps de saisir l'ampleur, permettrait non seulement de construire l'échangeur routier dont Montréal a besoin sans causer de délais indus, mais aussi, simultanément, de réaliser plusieurs projets qui augmenteraient très significativement l'offre de transport collectif entre l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville, en plus de contribuer au développement de Montréal, plutôt qu'à celui des banlieues éloignées. C'est ce que soutiendra cette proposition pour un investissement équilibré et équitable en transport.

La population s'est beaucoup inquiétée d'entendre que le projet que proposait la Ville de Montréal, en avril dernier, réduirait d'environ 20 % la capacité de l'autoroute 20-720, déjà continuellement congestionnée. Le propre de Turcot 50-50 est de proposer une augmentation de la capacité de déplacement par transport collectif plusieurs fois supérieure à toute réduction de la capacité routière. Ainsi, Turcot 50-50, en permettant la mise en place de plusieurs solutions transport collectif attrayantes et performantes, non seulement solutionnera les importants problèmes actuels de mobilité entre l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville, mais encore sera en mesure de répondre adéquatement à la croissance future du nombre de ces déplacements.

Le document comporte trois sections.

Une première s'intéresse à la question des coûts des grands travaux publics, coûts qui atteignent depuis quelques années des proportions carrément extravagantes.

La seconde section décrit ce que pourrait être le volet transport collectif de Turcot, dès lors que l'on disposerait d'une enveloppe financière d'un milliard et demi de dollars.

La troisième et dernière section portera sur le volet routier de Turcot, étant entendu que ce volet serait ramené à des proportions mieux compatibles avec les grandes politiques actuelles de l'État québécois autant que de la Ville de Montréal.

Section 1 L'éléphant dans le salon : la dérive des coûts

Les laborieuses évaluations du MTQ

Malgré les dizaines d'ingénieurs à sa disposition et son indéniable expertise économique en matière de projets routiers, le MTQ semble avoir eu beaucoup de difficulté à évaluer le coût de son projet Turcot. En effet, ce coût a doublé et même triplé en un peu plus de trois ans :

Évolution des coûts estimés du projet du Ministère des transports du Québec

Date	Source	Coût estimé
31 mai 2006	MTQ, Étude d'opportunité Réalisée par SNC-Lavalin, CIMA et Daniel Arbour	887 millions \$
29 juin 2007	Ministre des Transports, Julie Boulet, à l'occasion du dévoilement du projet	1,2 à 1,5 milliard \$
Mai 2009	Mémoire du MTQ au BAPE	1,5 milliard \$
22 avril 2010	Ministre des Transports, Julie Boulet réagissant au dévoilement du concept alternatif de la Ville	2,0 à 2,5 milliards \$
9 novembre 2010	Ministre des Transports, Sam Hamad au dévoilement du « nouveau projet » du MTQ	3,0 milliards \$

La comparaison faite à la page 31 entre le projet du MTQ en 2007 et celui présenté au BAPE en 2009 révèle plusieurs ajouts majeurs faisant suite à des demandes de la Ville de Montréal. On comprend donc que deux ans après le premier dévoilement de son projet, le MTQ ait confirmé la borne supérieure du budget initial, soit 1,5 G\$. Bien malin, cependant, celui qui pourrait déceler les différences entre le projet de 2009 et celui de 2010. Pourtant, le budget a dans ce cas doublé. Mieux, il a progressé de 500 millions à un milliard en à peine six mois, puisque la ministre Boulet évoquait en avril dernier une fourchette de 2,0 à 2,5 G\$.

On a rarement vu une telle flambée des coûts, sans justification un tant soit peu crédible et dans des délais aussi brefs. Cette flambée, c'est « l'éléphant dans le salon », si énorme que personne ne remarque sa présence.

Car le plus inquiétant, c'est qu'aucun expert des questions de transport n'a jusqu'ici osé soulever la moindre objection. Le 22 avril dernier, tous avaient également accepté d'emblée l'évaluation à 6 G\$ de la proposition alternative de la Ville concoctée à la va-vite par le MTQ. Nul n'a manifesté de scepticisme à l'endroit d'un ministère qui, incapable d'évaluer son propre projet sur lequel il travaille

depuis plusieurs années, sort en quelques heures à peine un chiffre du chapeau à seule fin, pourtant évidente, de discréditer un concept concurrent. De toute évidence, le MTQ a compris que plus l'éléphant est gros, plus il passe inaperçu.

Un budget de 3 G\$ pour la seule composante autoroutière du projet Turcot du MTQ constitue une véritable extravagance.

Pour s'en convaincre, nous aborderons la question des coûts sous trois angles différents. Premièrement, nous analyserons les coûts de quatre grands projets, qui fournissent certaines balises. Deuxièmement, nous traiterons des coûts de la collusion et de la corruption, ainsi que de la baisse effective des coûts des travaux publics depuis un an, au Québec et à Montréal. Et troisièmement, nous soulignerons la non pertinence de relocaliser les corridors routier et ferroviaire au nord de la cour Turcot, près de la falaise Saint-Jacques, dans la mesure où une portion substantielle des déplacements aura été transférée au transport collectif avant même le début des travaux sur l'échangeur.



Quatre comparables

Le budget de 3 G\$ représente trois fois celui du stade olympique, quatre fois celui du prolongement du métro à Laval, cinq fois celui du viaduc du Millau, dix fois le coût comparable de construction du viaduc Notre-Dame.

Le stade olympique

Le stade olympique reste dans les mémoires comme le prototype même, notamment en matière de corruption, des dérives entourant la réalisation d'un grand projet public. Ce n'est finalement que trente ans après la conclusion des jeux que la facture totale d'un milliard a pu être totalement remboursée. Notons que ce montant inclut les coûts d'achèvement de la tour du stade, dix ans après les jeux, les expériences, à ce jour peu heureuses, visant à doter le stade d'une toiture, ainsi que plusieurs centaines de millions en frais de financement.

Le projet Turcot peut-il vraiment équivaloir la construction de trois stades olympiques... sans même inclure les coûts de financement sur 20 ou 30 ans d'une somme de 3 G\$?

A 3 milliards \$, l'échangeur Turcot équivaut à :



3 x le stade olympique



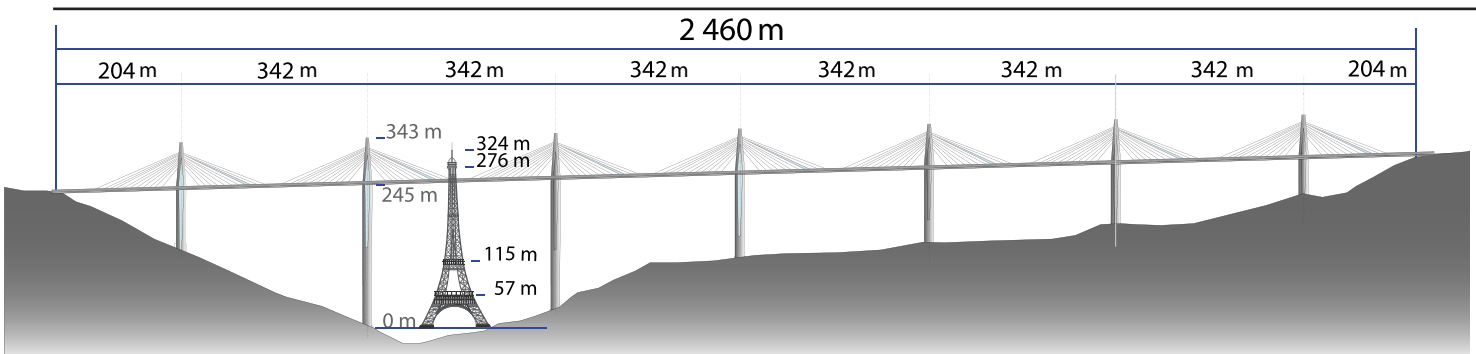
4 x le métro à Laval



5 x le viaduc de Millau



10 x le coût unitaire de construction du viaduc de la rue Notre-Dame



Le métro de Laval

Il y a quelques années à peine, on se scandalisait devant les coûts du prolongement du métro à Laval. Les médias surenchérisaient entre eux pour dénoncer ce scandale :

Le métro électoral

La Presse, 27 octobre 1998

Métro à Laval : payer le taxi reviendrait moins cher au gouvernement

Les Affaires, 12 février 2000

Métro de Laval : Quel fiasco !

Journal de Montréal, 21 février 2004

Le trou noir de Laval

La Presse, 26 août 2004

Un milliard ! Il est maintenant assuré que le coût du métro à Laval va dépasser le milliard pour devenir un cauchemar financier comme ce fut le cas pour la dette olympique,

La Presse, 25 août 2004



La viaduc de Millau

Le célèbre viaduc de Millau est un pont à haubans autoroutier franchissant la vallée du Tarn, dans le département de l'Aveyron, en France. Il franchit une brèche de 2,5 kilomètres de large et de 270 mètres de profondeur au point le plus haut, avec des vents susceptibles de souffler à plus de 200 km/h. Sa hauteur maximale atteint

Pourtant, toute personne un tant soit peu informée pouvait prévoir que compte tenu d'un coût international de 125 à 150 M\$ du kilomètre, le coût du métro de Laval était tout à fait prévisible : il avoisinerait 750 M\$. Il fallut que je publie moi-même un article, alors que j'étais responsable des analyses stratégiques à l'AMT, pour remettre les pendules à l'heure :

Métro de Laval : il n'y a pas de scandale. Le métro de Laval coûte ce qu'il coûte parce qu'il vaut ce qu'il vaut.

Le Devoir, 21 septembre 2004

Comme de fait, quand on a fermé les comptes, au moment de l'inauguration des trois nouvelles stations, le coût s'était élevé à 745 M\$. Six mois plus tard, on comptait 30 000 usagers quotidiens, le double de ce qui avait été prévu. Bref, le métro de Laval est un énorme succès.

Cet exemple illustre l'énorme scepticisme entourant les investissements dans le transport collectif et la complaisance étonnante dont bénéficient les investissements dans le réseau routier. Nous reviendrons plus tard sur les avantages économiques avérés du transport collectif. Pour l'instant, mentionnons simplement que ceux qui s'étaient déchaînés contre un investissement de moins de 750 M\$ dans le métro vers Laval semblent avoir avalé sans broncher l'énorme couleuvre d'un projet Turcot augmenté de 1,5 G\$ en 18 mois. Ce constat devrait nous mettre la puce à l'oreille quant à notre crédulité collective face aux investissements routiers.

En termes absolus, le budget de 3 G\$ affecté à Turcot représente quatre fois les sommes investies pour prolonger le métro vers Laval. À raison de 125 à 150 M\$ par kilomètre, il nous permettrait à lui seul de construire la ligne verte du métro de Montréal au grand complet (si elle n'existait pas déjà), d'Angrignon à Honoré-Beaugrand. Il s'agit là d'un budget totalement déraisonnable.

343 mètres, soit 18 de plus que la tour Eiffel, antennes de télécommunication incluses. Les 32 mètres de large de son tablier d'acier, technologie la plus chère au monde, accueillent 3 voies par direction (deux de circulation, plus un accotement large d'une voie). Livré en 2004, l'ouvrage est garanti pour 120 ans. Initialement estimé à 320 M€ (1998), son coût de construction a finalement été de 400 M€ (2004), soit environ 600 M\$ en dollars d'aujourd'hui, ou 240 M\$ du kilomètre.



Or, d'avril à novembre 2010, la principale concession faite par le MTQ à Turcot est d'avoir consenti à construire quelques centaines de mètres supplémentaires de voies en viaduc (quelques mètres de hauteur, sur piliers de béton) plutôt qu'en talus, essentiellement dans le secteur Côte-Saint-Paul. C'est la raison avancée pour avoir ajouté 500 M\$ à 1 G\$ au budget pendant cet intervalle de sept mois. Compte tenu des coûts de construction des talus

inclus en avril, les coûts imputables à la construction de ces modestes viaducs seraient donc d'au moins 500 M\$ par kilomètre. La comparaison avec le viaduc de Millau, qui a coûté 240 M\$ par kilomètre, confirme l'absence de crédibilité de ces chiffres : comment des ouvrages d'une simplicité désarmante pourraient-ils coûter deux fois plus cher, par kilomètre, que l'une des œuvres d'ingénierie les plus marquantes de la dernière décennie?



Le viaduc Notre-Dame

En 1987, l'état de délabrement du viaduc prolongeant la rue Notre-Dame vers l'est, à partir de la rue Berri, convainquit les autorités de le fermer à la circulation. La vieille structure fut démolie six ans plus tard, en 1993. Le projet Faubourg Québec fut inauguré par la construction d'un nouveau viaduc, lequel fut ouvert à la circulation en 1997.

Le nouveau viaduc a été conçu comme une œuvre architecturale à part entière. Il était prévu que l'espace compris sous l'élégante structure de béton accueille des commerces et services. Aux principaux croisements avec des rues transversales, on a opté pour de non moins élégantes structures d'acier. Côté fleuve, le viaduc incorpore un agréable déambulateur piétonnier. Quatorze

ans après sa mise en service, on n'y constate aucune détérioration, signe que l'on sait aujourd'hui construire des structures de béton solides et durables.

Long de 450 mètres, ce viaduc exemplaire sous l'angle de l'architecture autant que de l'ingénierie a coûté 9 M\$, soit 20 M\$ par kilomètre. Pour une structure deux fois plus large, équivalente à celle du projet Turcot, le coût par kilomètre aurait donc été de 40 M\$ en 1995, ce qui correspond à 54 M\$ en dollars d'aujourd'hui (34 % d'inflation depuis 1995). C'est dix fois moins cher que ce que le MTQ annonce pour les nouvelles structures de son projet Turcot.

Rien ne permet d'expliquer pourquoi les coûts des parties en structure du projet Turcot seraient dix fois supérieurs à ce qui se faisait à Montréal il y a une quinzaine d'années, en dollars constants.

Pourquoi construire coûte-t-il si cher à Montréal ?

On entend beaucoup dire que construire à Montréal coûte plus cher qu'ailleurs en Amérique du Nord. Est-ce bien le cas ? La réponse est malheureusement affirmative, comme le montre le tableau qui suit.

Coûts de construction à Montréal et dans d'autres métropoles nord-américaines *

	Montréal	Toronto	Boston	Atlanta	San Francisco	Moyenne de 20 villes américaines	Montréal par rapport à la moyenne
Asphalte PG 58	535,00 \$	280,00 \$	349,81 \$	256,30 \$	281,55 \$	325,89 \$	164 %
Gravier 1,5" à 3/4"	14,30 \$	19,90 \$	7,85 \$	9,95 \$	10,52 \$	10,39 \$	138 %
Béton 3 000 psi	215,00 \$	167,00 \$	101,70 \$	93,00 \$	90,06 \$	97,08 \$	221 %
Sable à béton	13,50 \$	12,00 \$	9,80 \$	8,00 \$	9,00 \$	8,67 \$	156 %
Blocs de béton 8" x 8" x 16"	243,00 \$	200,00 \$	145,00 \$	117,20 \$	127,94 \$	132,67 \$	183 %

Note : dans le cas de l'asphalte, du béton et des blocs de béton, le prix inclut l'achat du matériau et sa mise en place. Pour le sable et le gravier, il s'agit du coût du matériau livré sur le chantier.

Source : Engineering News-Record, Construction Economics, 2 août 2010, pages 29 et 30

* \$CAN pour Montréal et Toronto, \$US pour les autres villes

À Montréal, une tonne de béton coûte plus de deux fois plus cher que dans la moyenne de vingt des plus grandes villes d'Amérique du Nord. Ce véritable record est suivi de près par les blocs de béton de format normalisé, qui sont près de deux fois plus chers à Montréal que la moyenne nord-américaine. Vient ensuite l'asphalte, pas très loin derrière. Il n'y a guère que les matériaux en vrac, gravier et sable, à moins s'écarter de cette tendance hautement préjudiciable à Montréal.

On pourrait penser que l'écart entre Montréal et les métropoles étatsuniennes s'explique par un différentiel au niveau des taux de change. Cette piste conduit à un cul-de-sac, puisque les devises canadienne et américaine sont pratiquement à parité depuis plusieurs mois.

Mais alors, l'écart viendrait-il du fait que nos travailleurs de la construction sont payés plus cher que leurs collègues américains? Ce n'est pas ce qu'indiquent les statistiques, au contraire.

Salaires versés dans l'industrie de la construction et revenus à Montréal et dans d'autres métropoles nord-américaines

Salaires annuels médians*	Montréal (Le Québec)	Boston (Massachusetts)	Atlanta (Géorgie)	San Francisco (Californie)
Briqueleur	47 576 \$	78 580 \$	38 210 \$	52 880 \$
Menuisier	45 641 \$	52 880 \$	35 710 \$	53 090 \$
Électricien	58 630 \$	57 880 \$	41 850 \$	56 840 \$
Plombier	54 341 \$	62 010 \$	40 260 \$	54 280 \$
Couvreur	45 108 \$	48 370 \$	29 420 \$	45 650 \$
Assembleur de structures d'acier	50 542 \$	69 570 \$	34 880 \$	56 070 \$
Revenu annuel médian* des ménages	48 000 \$	73 000 \$	66 000 \$	78 000 \$

Sources : États-Unis, salaires : US Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, site internet.

Le Québec, salaires : ISQ, Enquête sur la rémunération globale au Québec, collecte 2008.

Revenus médians 2005: CMM, Portrait du Grand Montréal, édition 2010.

* Dans le cas de Montréal / Le Québec, il s'agit de données moyennes, et non médianes.

Aux États-Unis, les législations du travail varient énormément d'un État à l'autre. De même pour le taux de syndicalisation, pour l'appartenance à une corporation professionnelle et pour l'attitude des autorités vis-à-vis du travail au noir, souvent très présent dans l'industrie de la construction. Ainsi, à Atlanta, les coûts de construction sont particulièrement bas en large partie parce que les salaires versés aux travailleurs de ce secteur le sont aussi. Ce qui vaut pour la construction s'appliquant à de nombreux autres pans de l'économie géorgienne, le revenu médian des ménages est aussi relativement bas dans cet État.

Au Massachusetts, chose sûre, la législation du travail est plus semblable à la nôtre. Les salaires versés aux travailleurs de la construction y sont plus élevés d'un bon 20 % qu'au Québec. Cet État est aussi globalement plus riche que le Québec, sous l'angle du revenu des ménages. Et pourtant, on trouve à Boston des coûts unitaires de construction beaucoup plus faibles qu'à Montréal.

Le prix de la collusion et de la corruption

Comparativement à l'an dernier, les coûts des contrats de travaux publics attribués par la Ville de Montréal ont baissé de 30 %. Le MTQ a noté une baisse semblable pour ses propres contrats. De même pour ceux accordés par les plus petites municipalités. Il y a jusqu'aux contrats de déneigement à être cette année accordés à des prix très inférieurs à ceux de 2009. Considérant que le MTQ évalue à 311 M\$ l'épargne qu'il a à lui seul réalisée ces derniers mois (TVA, 24 novembre 2010), le chiffre doit atteindre un bon milliard de dollars à l'échelle du Québec.

Depuis deux ans, le Québec tout entier ne parle plus que des scandales impliquant l'industrie de la construction, de grandes firmes de génie-conseil, des hauts fonctionnaires et certains partis politiques des paliers municipal autant que provincial. Sans s'étendre sur le sujet, il convient de rappeler que le tout a commencé à Montréal, sous l'administration de Gérard Tremblay, lorsque les scandales croisés de la SHDM-Contrecoeur et des compteurs d'eau ont fait surface. De révélation en révélation, le scandale a enflé jusqu'à prendre des proportions nationales. C'est pourquoi tous, à l'exception notoire du premier ministre Jean Charest, réclament aujourd'hui une enquête publique devant permettre d'exposer au grand jour le système de collusion et de corruption ayant durant des années conduit à l'attribution de contrats publics surévalués.

À ce jour, le premier ministre a préféré opter pour la voie policière en créant l'escouade Marteau, en plus d'avoir doté le ministère des Transports d'une unité anticollusion. Ces deux initiatives, jumelées à l'opiniâtreté de nombreux journalistes et à l'omniprésence du thème de la corruption dans les conversations, a manifestement convaincu beaucoup de monde de se faire plus prudent. Pour l'heure, c'est la principale hypothèse permettant d'expliquer la baisse récente des prix des contrats publics.

Quel est le lien avec le projet Turcot ? Le Devoir révélait récemment combien le « Club des neuf » firmes de génie-conseil et les « Fabulous fourteen » entreprises de construction soupçonnées d'avoir contrôlé les grands marchés publics ces dernières années salivent d'envie devant ce projet : « La poule aux œufs d'or des prochaines années, c'est Turcot. C'est l'enjeu pour ces groupes. On pourrait comparer ça au chantier du Stade olympique, dérapages compris » (Le Devoir, 27 novembre 2010).

Questionné sur le sujet, le ministre des Transports, Sam Hamad, s'est dit décidé à éviter les dérives, précisant que chaque soumission qui dépassera les estimations de 10 % sera décortiquée.

Il faut aller plus loin. Depuis juin dernier, Projet Montréal intervient au conseil municipal, sans succès convient-il de préciser, pour demander à l'administration Tremblay de cesser d'utiliser les prix de l'année 2009 comme référence pour évaluer les soumissions déposées en 2010. Il y a maintenant six mois que l'on a pu établir de façon incontestable que les prix avaient baissé de 30 % à Montréal. Le « juste prix » d'un contrat de travaux publics est-il plus proche du prix de 2009 ou de celui de 2010 ?

Le MTQ ne semble pas, lui non plus, avoir tenu compte de la baisse générale de 30 % des prix, qui aurait logiquement fait diminuer ses estimations de 1,5 G\$ en mai 2009 à juste un peu plus de 1 G\$ en 2010. Tout au contraire, le ministère a doublé ses estimations par rapport à 2009. Et le ministre Hamad ne s'arrête pas là : le taux de dépassement des estimations de 10 % qu'il annonce signifie qu'il est prêt à tolérer des coûts totaux de 3,3 milliards \$ pour le projet Turcot.

Voilà qui en ferait effectivement une véritable mine d'or pour les réseaux occultes.

La non pertinence de déplacer les corridors routier et ferroviaire

Selon les informations diffusées par le MTQ, le déplacement des corridors routier et ferroviaire du sud (abords du canal Lachine) au nord (pied de la falaise Saint-Jacques) est justifié par la nécessité de maintenir chaque fonctionnalité actuelle de l'échangeur Turcot durant toutes les phases de sa déconstruction-reconstruction. On verra plus loin qu'à la condition d'investir au moment opportun dans le transport collectif pour diminuer les besoins autoroutiers

des résidents de Lachine, de Lasalle, de l'ouest de l'île de Montréal, de l'île Perrot et de plus loin encore, qui se rendent au centre-ville, il est tout à fait envisageable d'accepter la perte temporaire de certaines fonctionnalités secondaires.

On estime que laisser les corridors routier et ferroviaire à leur emplacement actuel permettrait d'épargner 250 à 400 M\$. Ce n'est d'ailleurs là qu'un des avantages majeurs associés au non déplacement de ces corridors, comme on le verra également plus loin dans ce document.

Termes de référence de l'investissement public dans Turcot

Terme de référence n° 1

Gérer de façon rigoureuse les fonds publics disponibles, sur la base des prix 2010, non plus sur celle des prix de 2007 à 2009

Le Gouvernement du Québec a annoncé que dans le cadre du seul projet Turcot, il était disposé à investir 3 G\$ pour améliorer la mobilité des personnes et des marchandises à Montréal. Or, nous n'hésitons pas à affirmer qu'il est inconcevable que le projet Turcot du MTQ justifie un budget de 3 G\$ ou tout autre budget s'approchant même de loin de cette somme.

Nous avons appuyé cette affirmation sur des balises inspirées de quatre grands projets – le stade olympique, le métro de Laval, le viaduc du Millau et le viaduc Notre-Dame. Nous avons rappelé que le MTQ évaluait en 2009 son projet à 1,5 G\$ et que, loin d'avoir augmenté, les coûts des travaux publics ont diminué de 30 % entre 2009 et 2010 – ce qui aurait dû en toute logique ramener le budget du projet à environ 1 G\$ et non le propulser à 3 G\$. Enfin, nous avons souligné qu'il serait possible d'économiser 250

à 400 M\$ en évitant de déplacer les corridors routier et ferroviaire vers la falaise Saint-Jacques.

Sur la base de ces arguments – et dans une moindre mesure sur la base des termes de référence du volet routier exposés en section 3 – nous estimons de manière conservatrice que le volet routier du projet Turcot pourrait être réalisé à l'intérieur d'un budget de 1,5 G\$. Nous invitons le gouvernement à valider cette estimation au moyen d'une comparaison détaillée, élément par élément, avec les meilleures pratiques et balises internationales. Nous ne doutons pas que nos conclusions seront corroborées par une telle analyse mais la jugeons néanmoins nécessaire à une saine gouvernance, compte tenu des inquiétudes légitimes de la population en ces temps de scandales politico-financiers à répétition.

Terme de référence n° 2

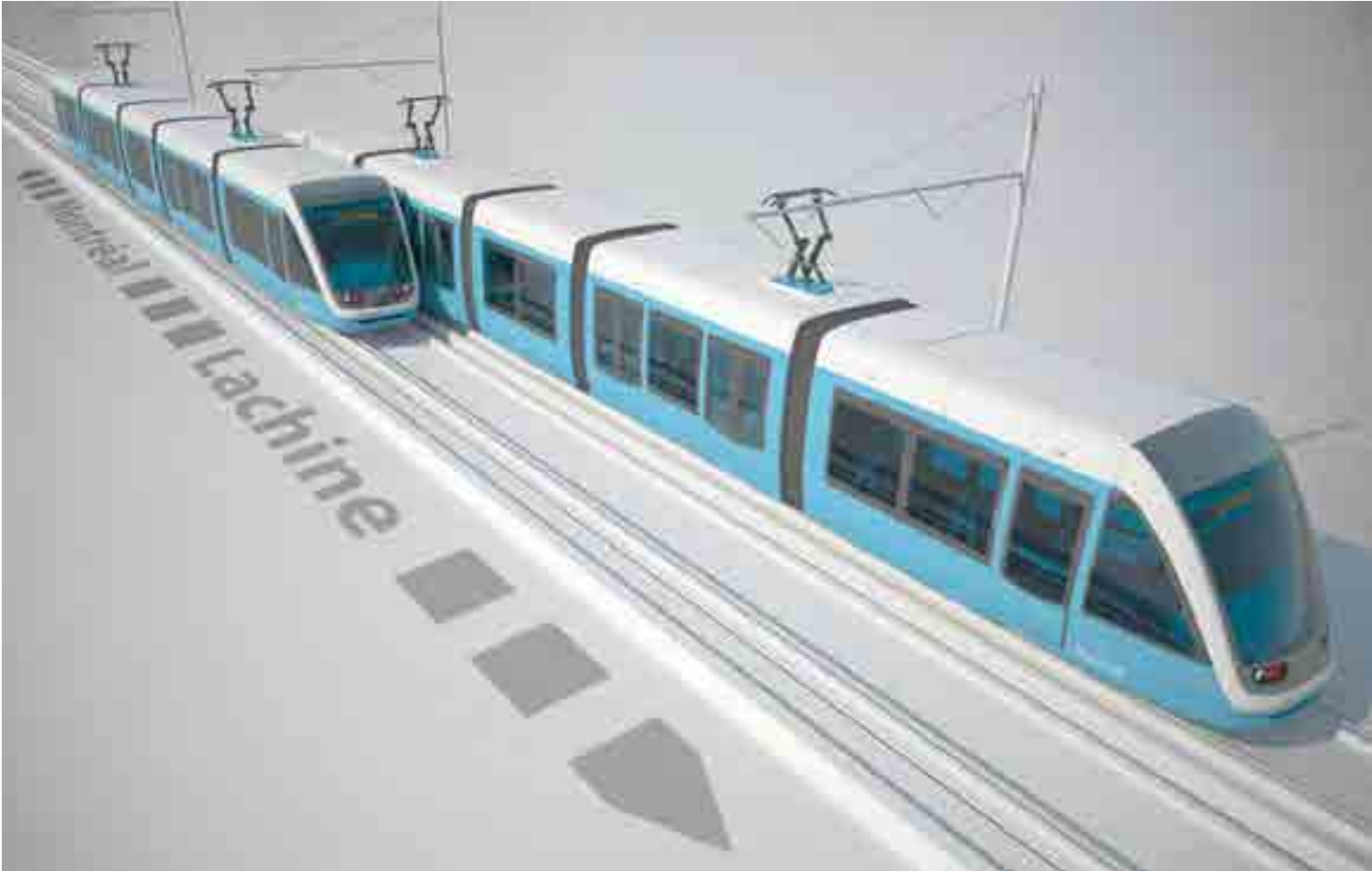
Concevoir un projet équilibré entre investissement routier et investissement en transport collectif

Sur la base de ce qui précède, Turcot 50-50 propose de séparer le budget disponible de 3 G\$ en deux parts égales, en affectant 1,5 G\$ au volet routier et 1,5 G\$ au

transport collectif. Une telle répartition permettra de faire de Turcot un véritable projet de mobilité autant qu'un projet urbain du XXI^e siècle.

Section 2 Turcot 50-50 : volet transport collectif

Que peut-on faire d'un milliard et demi à investir dans le transport collectif à la faveur du projet Turcot ? Beaucoup de choses, comme nous l'expliquerons dans la première partie de cette section



Le transport collectif a ses vertus propres, qui sont de déplacer quantité de gens, de manière efficace, la plupart du temps confortablement, à un coût raisonnable. Il a aussi des vertus indirectes, en tant que stimulateur du développement urbain. Il peut même devenir l'instrument premier d'un projet de ville. Nous montrerons comment dans la deuxième partie de cette section.

Quand on dit que le transport collectif est la façon la plus rentable d'investir un montant donné en transport des personnes, les sceptiques froncent des sourcils. La conviction populaire est que le transport collectif est bien beau, mais drôlement cher. N'est-ce pas ce que l'on

a martelé tout au long de ces années durant lesquelles le métro de Laval était en construction, allant jusqu'à estimer plus avisé de payer le taxi, et pourquoi pas une auto, à tous ses futurs utilisateurs ? Dès lors, que penser d'un nouvel investissement de 1,5 G\$ dans des équipements de transport collectif ? Pour démontrer le bien-fondé de cet investissement, une preuve économique s'impose : elle sera présentée dans une troisième section.

Cela fait, nous concluons par la présentation des termes de référence du volet transport collectif du projet Turcot 50-50.

Un investissement de 1,5 G\$ dans le transport collectif

Le tableau qui suit présente la répartition de l'enveloppe de 1,5 G\$. Ce montant est partagé entre six postes de dépense : le tramway de Lachine, Lasalle et Saint-Henri vers le centre-ville; un stationnement incitatif de 10 000 places à Lachine; une gare joutée à un stationnement incitatif de 1 000 places, à nouveau à Lachine, le long de la ligne de train de banlieue vers Delson; des mesures d'amélioration du service d'autobus durant les travaux, mesures dites de mitigation; et, enfin, l'amélioration du service de trains de banlieue vers l'ouest de l'île de Montréal.

Investissements dans les transports collectifs

	Longueur (km)	Coût au km (millions \$/km)	Coût (millions \$)
1) Tramway	24	43	1 026
a) Ligne Lachine	19	36	676
Tronçon 1 René-Lévesque, De Lorimier à Guy	4,1	60	246
Tronçon 2 Ste-Catherine, Guy à De Courcelles	2,7	45	122
Tronçon 3 Traversée de l'échangeur Turcot	1,5	30	45
Tronçon 4 Cour Turcot	3,0	20	60
Tronçon 5 Viaduc ou tunnel, saut CN & A-20	0,3	75	23
Tronçon 6 Notre-Dame, jusqu'à Dollard	1,4	25	35
Tronçon 7 St-Pierre et stationnement 10 000 places	1,8	23	41
Tronçon 8 Notre-Dame, Victoria et 32e Avenue	4,2	25	105
Sous-total	19,0	36	676
b) Ligne LaSalle	3,5	30	105
Dollard, Notre-Dame à Centrale	3,5	30	105
c) Ligne Saint-Henri	1,5	30	45
St-Jacques, De Courcelle à Atwater	1,5	30	45
d) Coûts d'introduction de la technologie (garage, centre de contrôle, etc.)			200
2) Gare intermodale Lachine, ligne Delson			43
3) Stationnement incitatif Lachine de 10 000 places			135
4) Trains de banlieue vers l'Ouest de l'île			272
5) Autobus			25
Mitigation durant les travaux			25
Voie réservée sur A-20 / A-720 : intégrée au projet routier			-
Total transport collectif			1 500

CÔTE-DES-NEIGES

LACHINE

Stationnement incitatif
de Lachine - 10 000 places

P PARK-AND-RIDE

Nouvelle station
de train de banlieue
proposée



Gare de Lachine

Station A

Station B

Flaherty

George-V

Parc-Lasalle

Marché Lachine

32e Av.
26e Av.

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De la

Sainte-Anne
de-Bellevue

Angrignon

Quartier de
la Falaise

Turcot

Elmslie

Trudeau

Newman

David-Boyer

Salley

DelaVérendrye

Champlain

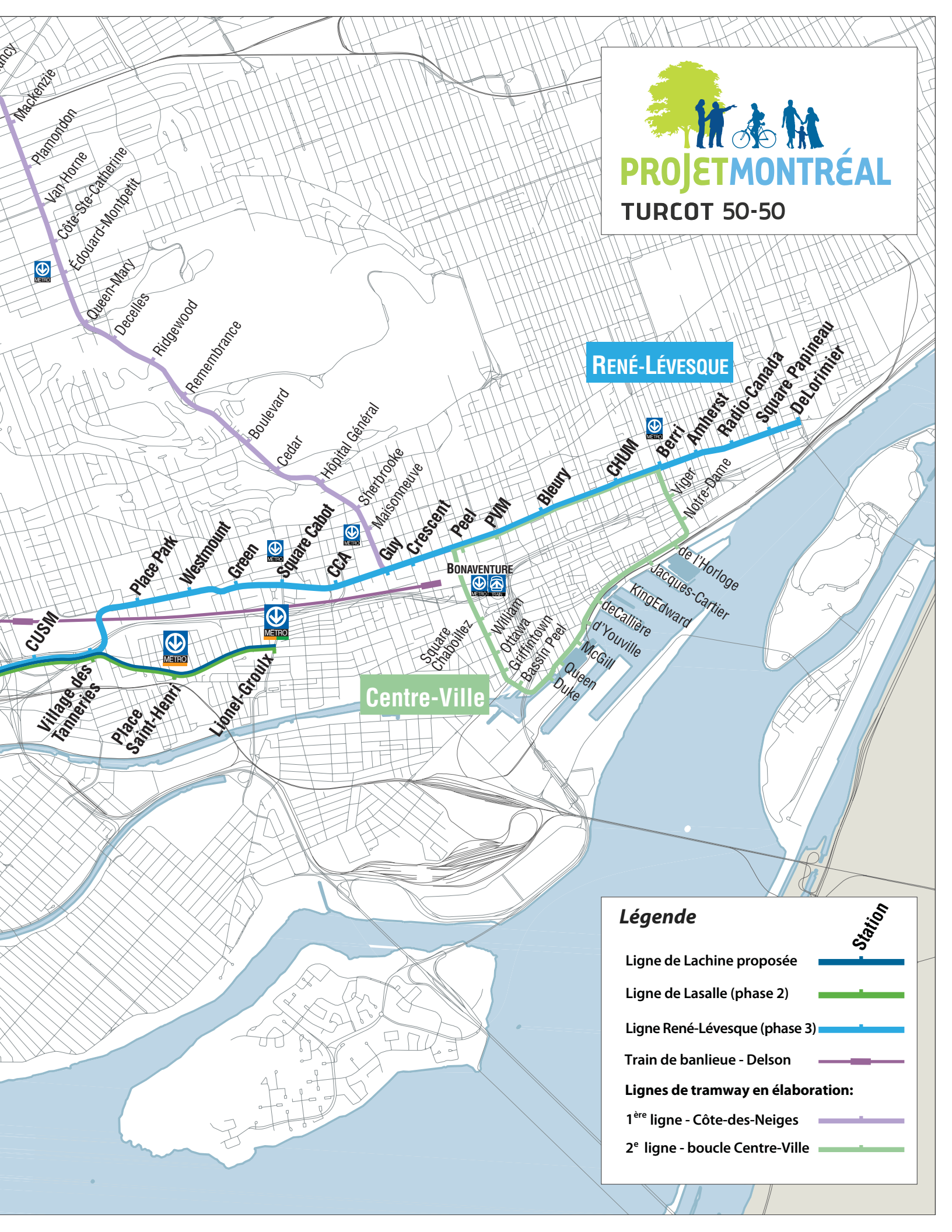
LASALLE

vers Delson









PROJET MONTRÉAL

TURCOT 50-50



Légende

- Ligne de Lachine proposée 
- Ligne de Lasalle (phase 2) 
- Ligne René-Lévesque (phase 3) 
- Train de banlieue - Delson 
- Lignes de tramway en élaboration:**
- 1^{ère} ligne - Côte-des-Neiges 
- 2^e ligne - boucle Centre-Ville 

Station

Le tramway

La pièce principale de ce cocktail composant le volet transport collectif de Turcot 50-50 est bien sûr le tramway. En tout, ce sont 24 km de lignes qui sont prévues.

Tracé

La ligne principale partira de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue De Lorimier, en partie est du centre-ville, pour se rendre jusqu'à l'intersection de la 32ème avenue et de la rue Provost, à Lachine. Un embranchement desservira un méga stationnement incitatif de 10 000 places, profitant au passage aux habitants du quartier Saint-Pierre. Cette ligne centre-ville-Lachine totalise 19 km de voies. La ligne Saint-Henri, qui constituera en fait un second embranchement de la ligne principale, desservira les stations de métro Saint-Henri et Lionel-Groulx. Enfin, une ligne perpendiculaire, longue de 3,5 km, pénétrera au cœur de la partie ouest de LaSalle.

Coûts

Le coût international du tramway moderne avoisine 40 M\$ du kilomètre. Par coût international, nous entendons la moyenne des coûts, en dollars d'aujourd'hui, pour une quarantaine de projets réalisés ces vingt dernières années un peu partout dans le monde, par exemple à Strasbourg ou Paris en France, ou encore à Houston ou Portland aux États-Unis. Mais, entend-on depuis plusieurs années à Montréal, le coût du retour du tramway y serait plutôt de 60 ou même 70 M\$ le kilomètre.

Trois raisons expliquent ce coût à nos yeux excessif.

- La première est que la Ville envisage un premier réseau trop court, d'une douzaine de kilomètres seulement (la boucle René-Lévesque-Vieux-Montréal, plus la ligne Côte-des-Neiges). Or, le retour du tramway entraîne d'importants coûts d'introduction, pour la construction des garages, des ateliers mécaniques, du centre de contrôle, et autres, que l'on a avantage à répartir sur une longueur appréciable de réseau. Par exemple, les quelques 200 M\$ inscrits à ce poste au tableau correspondent à 16,7 M\$ du kilomètre dans le projet actuel de la Ville, contre 8,3 M\$, moitié moins, dans le contexte du projet Turcot 50-50.
- En second lieu, on a intérêt, lors du retour du tramway, à amortir les kilomètres chers par des lignes ou segments de lignes peu chers. C'est ce que fait Turcot 50-50 : les kilomètres chers de René-Lévesque (60 M\$/km) sont compensés par une véritable aubaine dans la cour Turcot (20 M\$/km). A contrario, les 12 kilomètres prévus au réseau initial de la Ville sont tous des kilomètres chers.
- En troisième et dernier lieu, il faut prendre en considération le fait que les coûts du retour du tramway à Montréal ont été déterminés entre 2007 et 2009, période où les pratiques douteuses avaient fait grimper les prix d'au moins 30 %.





Prolongement du réseau de tramway à Paris

Le tramway du boulevard Des Maréchaux, à Paris, livré au début de l'année 2006, a coûté un peu moins de 40 M\$ du kilomètre. Comment imaginer qu'un coût moyen de 43 M\$ le kilomètre soit trop peu pour Montréal ? Ceci pour conclure que nous avons pleine confiance dans les chiffres que nous avançons : le volet tramway du projet Turcot 50-50 coûtera un peu plus d'un milliard de dollars, point à la ligne.

Mode d'insertion

L'autre question cruciale avec le tramway concerne son mode d'insertion dans la ville. L'administration Tremblay envisage d'implanter pratiquement partout le tramway au milieu des rues, l'objectif recherché étant qu'il nuise le moins possible à la circulation automobile. On rencontre là une opposition classique entre ingénieurs en transport et urbanistes. Les premiers abordent la ville comme un espace que l'on traverse, ce qui les rend d'abord soucieux de ne pas porter atteinte à la sacro-sainte fluidité de la circulation motorisée. Les urbanistes conçoivent plutôt la ville comme un lieu que l'on habite et fréquente et, constatant combien excessives ont pu être les transformations imposées à la ville ces cinquante dernières années, se sont donnés pour objectif de la réhumaniser. Sur le boulevard René-Lévesque, c'est une insertion en rives qui garantit le mieux l'atteinte de cet objectif.

À Paris, le maire Bertrand Delanoë n'a pas craint de dénommer *Espaces civilisés* sa stratégie visant à revoir l'aménagement des grands boulevards pour y réduire la

place de l'auto au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs, tout en les verdissant et embellissant. Voilà précisément ce qu'il faut faire avec le boulevard René-Lévesque : le *reciviliser*. Sans trop anticiper sur ce qui va suivre, soulignons que c'est à cette condition qu'il pourra redevenir un espace résidentiel attractif

Séquence de construction

De la rue Victoria, à Lachine, à la station de métro Lionel-Groulx, on ne rencontre aucune difficulté digne de ce nom. Aucune difficulté physique, le tramway étant partout aisé à implanter, non plus qu'aucune difficulté politique, le maire de Lachine, Claude Dauphin, appelant le tramway de tous ses vœux depuis plusieurs années déjà. C'est par la construction de ce tout premier tramway que le projet Turcot doit commencer, et ce, pour deux raisons :

- Premièrement, il faut disposer d'entrée de jeu d'un mode de transport collectif attractif et performant servant non seulement d'alternative de mobilité durant les travaux sur l'échangeur Turcot, mais encore capable d'inciter à un transfert modal durable.
- Deuxièmement, pour lancer sans tarder l'aménagement du Quartier de la falaise et le redéveloppement de la vaste friche industrielle constituant l'est de l'arrondissement de Lachine.

Pour peu qu'on le veuille, cette première ligne de tramway sera en service à la fin de l'été 2012.

Le retour du tramway sur Sainte-Catherine et son implantation sur René-Lévesque constituent des défis plus complexes en termes d'intégration urbaine, de prise en compte des fonctions riveraines et de sensibilisation des nombreux acteurs concernés. Quant à l'antenne devant desservir le méga stationnement incitatif de Lachine, elle requiert la relocalisation de l'immense Depotium et du concessionnaire automobile occupant présentement ce site. C'est pourquoi l'ensemble des 24 km de réseau tramway de Turcot 50-50 ne pourra être en service qu'une année plus tard, à la fin de l'année 2013.

Il y a maintenant cinq ans que le maire Tremblay tergiverse avec le retour du tramway. Le projet Turcot est l'occasion rêvée de passer rapidement de la parole aux actes, du tramway de papier au tramway réel.

Les autres investissements

Le transport collectif ne peut desservir efficacement l'ensemble du territoire occupé par les banlieues éloignées. La plupart de ceux qui y résident et qui ont à se rendre au centre-ville n'ont d'autre choix que d'utiliser leur automobile. Si l'on souhaite réduire la circulation au cœur de la ville, il faut intercepter les automobilistes avant qu'ils y pénètrent et, à partir d'un point donné, leur offrir une alternative de qualité pour compléter leur trajet. L'alternative de qualité, c'est le tramway, le train de banlieue ou la voie d'autobus en site propre. Les points d'interception, ce sont les stationnements dits incitatifs.

Turcot 50-50 en prévoit deux, l'un de 10 000 places, l'autre de 1 000 places. Le premier sera également une station intermodale autobus-tramway. En incluant la relocalisation des fonctions occupant présentement le site visé, à savoir un immense terrain de 27 hectares accessible directement à partir de l'A-20, via la 1^{ère} avenue de Lachine, son coût de réalisation s'élève à 135 M\$, soit 13 500 \$ par place.

Ce chiffre peut paraître élevé. Mais c'est autant de places qu'il ne sera plus nécessaire de construire au centre-ville, là où leur coût de revient avoisine 35 000 \$ l'unité. En ce sens, la construction d'un vaste stationnement incitatif à une quinzaine de kilomètres du centre-ville représente une économie supérieure à 200 M\$.

Le second stationnement incitatif jouxtera la nouvelle gare de train de banlieue. Il s'agira dans ce cas d'un point d'intermodalité entre l'auto, le train, le tramway et l'autobus. Cette gare devant être aménagée à plusieurs mètres de hauteur, au niveau supérieur de l'imposant talus supportant la voie ferrée, et des raisons

d'efficacité forçant le doublement des voies sur plusieurs centaines de mètres, les coûts de construction de cette gare et des autres aménagements prévus sera assez élevé, à savoir 43 M\$.

L'autobus demeure le mode de transport collectif à la fois le plus souple et le mieux à même de desservir l'ensemble d'un territoire donné. Les circuits pouvant être changés du jour au lendemain, il s'adapte en outre avec facilité à l'évolution des grands chantiers. Il reste que d'offrir un service autobus de qualité dans le cadre d'un projet de l'ampleur de Turcot entraîne d'importants surcoûts. Turcot 50-50 prévoit à cet égard une enveloppe de 25 M\$.

Enfin, Turcot 50-50 prévoit que 272 M\$ seront affectés à l'amélioration des trains de banlieue desservant l'ouest de l'île de Montréal. Cette amélioration est depuis plusieurs années demandée avec insistance non seulement par les Montréalais habitant l'ouest de l'île, mais aussi par les résidents de l'île Perrot, de Dorion, de Vaudreuil et des autres municipalités de la couronne ouest. Les coûts de la remise à niveau générale de cette importante ligne de train de banlieue sont estimés à un montant très supérieur à 272 M\$. Il n'empêche que mettre à profit le projet Turcot pour concrétiser une première phase d'amélioration de cette ampleur serait un excellent début.



Impacts prévisibles sur l'achalandage

Le volet transport collectif de Turcot 50-50 constitue une initiative tous azimuts d'amélioration de l'offre de transport collectif non seulement vers l'ouest de l'île de Montréal mais aussi, bien au-delà, vers les lointaines couronnes sud-ouest et ouest. À elles seules, les lignes de tramway auront une capacité de l'ordre de 100 000

usagers par jour. Les voies réservées en permanence aux autobus sur la future R-20 / R-720, la nouvelle gare sur la ligne Delson et l'amélioration significative du service ferroviaire vers l'ouest de l'île ajouteront encore plus de nouvelle capacité. Tellement que c'en est à se demander si tout cela est vraiment justifié.

Mobilité actuelle des personnes provenant des secteurs de la région métropolitaine ayant accès aux nouveaux services de transport collectif offerts dans le cadre du projet Turcot 50-50

Échantillon	Pointe du matin					
	Automobile (personnes)	Conducteur (véhicules)	Transport collectif (personnes)	Bimode (auto et TC)	Total (nombre de personnes)	Part modale du TC + bimodaux
De l'Ouest de l'île de Montréal, via A-20 et/ou A-13	17 183	13 290	17 982	6 925	42 091	59%
De Vaudreuil-Dorion, via A-20 et/ou A-40/A-13	3 566	3 024	2 603	1 602	7 771	54%
De Couronne Sud-Ouest, via pont Mercier	4 837	4 006	3 826	1 359	10 022	52%
De Laval Ouest, via A-13	5 602	4 479	5 133	2 721	13 457	58%
De Couronne Nord-Ouest, via A-13	4 881	3 983	4 374	2 936	12 191	60%
Total de l'échantillon	36 069	28 782	33 918	15 544	85 531	58%
Total vers les destinations centrales	164 334	130 995	199 629	39 089	403 052	59%
Proportion de l'échantillon	22%	22%	17%	40%	21%	

Échantillon	24 heures, sans retours					
	Automobile (personnes)	Conducteur (véhicules)	Transport collectif (personnes)	Bimode (auto et TC)	Total (nombre de personnes)	Part modale du TC + bimodaux
De l'Ouest de l'île de Montréal, via A-20 et/ou A-13	28 688	22 884	25 405	8 308	62 401	54%
De Vaudreuil-Dorion, via A-20 et/ou A-40/A-13	5 625	4 754	3 299	2 121	11 046	59%
De Couronne Sud-Ouest, via pont Mercier	8 672	7 409	4 634	1 778	15 085	43%
De Laval Ouest, via A-13	9 875	7 948	7 417	3 692	20 985	53%
De Couronne Nord-Ouest, via A-13	8 835	7 364	5 615	3 853	18 303	52%
Total de l'échantillon	61 695	50 360	46 371	19 753	127 819	52%
Total vers les destinations centrales	335 234	269 110	343 321	51 652	730 206	54%
Proportion de l'échantillon	18%	19%	14%	38%	18%	

Source : STM et AMT, Enquête O-D 2008, matrices 107 X 107. Traitement par Projet Montréal.

Origines : De l'Ouest de l'île de Montréal : cellules OD numéros 126, 128, 129 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141.

De Vaudreuil-Dorion : cellules OD numéros 562, 571, 572, 573, 574, 575, 576. De Couronne Sud-Ouest : cellules OD numéros 544, 545, 546, 547, 551, 561, 563, 564.

De Laval Ouest : cellules OD numéros 401, 402, 403. De Couronne Nord-Ouest : cellules OD numéros 631, 632, 633, 641, 651, 681, 691.

Destination : Centre-Ville (cellules OD numéros 101 et 102), Sud-Ouest (103), Plateau Mont-Royal (106) et Hochelagua-Maisonnette (111)

Concernant d'abord le tramway, il faut voir qu'il va en partie créer sa propre clientèle. En effet, il constituera l'armature principale et la bougie d'allumage de l'érection de nouveaux quartiers destinés à accueillir 35 000 habitants, 10 000 en partie est de Lachine, 25 000 dans la cour Turcot. Les ménages qui choisiront d'y vivre y seront sans doute attirés par le tramway et par la personnalité particulière que celui-ci donnera à ces quartiers, si bien qu'il y a toutes les raisons de penser qu'ils seront des utilisateurs assidus de ce mode de transport.

Pour évaluer combien d'autres usagers pourraient accueillir ces nouveaux services de transport collectif, nous avons analysé les déplacements en provenance de l'ensemble des secteurs ayant pour point de passage obligé, lors d'un déplacement menant au centre-ville et aux autres destinations les plus centrales, la frange est de l'arrondissement Lachine, là où seront aménagés les stationnements incitatifs et les pôles d'intermodalité.

L'enquête origine-destination 2008 a ainsi permis de déterminer qu'en période de pointe du matin, 36 000 automobilistes pourraient être intéressés à ces nouveaux services. Sur l'ensemble d'une journée type, le chiffre monte à 61 700. Il s'agit d'ordres de grandeur déjà suffisamment élevés pour justifier la construction de stationnements incitatifs totalisant 11 000 places.

La bi-modalité consiste à faire une partie d'un trajet en auto, l'autre partie en transport collectif. Voilà précisément ce que l'on cherche à obtenir par l'aménagement de stationnements incitatifs, points de départ d'une offre de transport collectif attrayante et performante.

Or, la bi-modalité est déjà très populaire chez les populations ciblées, puisque c'est le profil de déplacement de 15 500 personnes en pointe du matin, de près de 20 000 sur l'ensemble d'une journée. Cela rend confiant que ceux et celles, parmi les populations ciblées, qui n'ont pas encore adopté la bi-modalité seront réceptives à la nouvelle offre mise en place par Turcot 50-50.

En tenant compte, d'une part, du transfert modal prévisible de l'auto vers le transport collectif et, d'autre part, des nouveaux déplacements qui seront suscités par la disponibilité du service de transport collectif de haut niveau autant que par le développement urbain, on peut estimer, sur une base journalière et sans compter les retours à la maison, à 50 000 la croissance des déplacements résultant de Turcot 50-50. Les nouveaux services seront si attractifs que d'ici 2020, la part modale du transport collectif, au sein de l'échantillon, grimpera de 58 % à 70 % en pointe du matin, de 52 % à 67 % sur l'ensemble de la journée. En prime, malgré la forte augmentation du nombre de déplacements, Turcot 50-50 retirera chaque jour des autos des rues du cœur de Montréal.

Il n'y a donc aucune crainte à avoir : la nouvelle offre de transport collectif de Turcot 50-50 est totalement justifiée. À intensité de développement urbain égale, ce sont jusqu'à 23 000 automobilistes que Turcot 50-50 convaincra de goûter aux transports collectifs confortables, performants... et tellement moins chers qu'un stationnement payant au centre-ville.

Mobilité prévue en 2020 des personnes provenant des secteurs de la région métropolitaine ayant accès aux nouveaux services de transport collectif offerts dans le cadre du projet Turcot 50-50

Échantillon	Automobile (personnes)	Conducteur (véhicules)	Transport collectif (personnes)	Bimode (auto et TC)	Total (nombre de personnes)	Part modale du TC (TC/(Auto+TC))
Pointe du matin						
Du fait du transfert modal auto vers TC	27 052	20 289	33 918	24 561	85 531	
Nouveaux déplacements	8 375	6 700	20 100	5 025	33 500	
Total des déplacements	35 427	26 989	54 018	29 586	119 031	70%
24 heures, sans retours						
Du fait du transfert modal auto vers TC	46 271	37 770	46 371	35 177	127 819	
Nouveaux déplacements	12 500	10 000	30 000	7 500	50 000	
Total des déplacements	58 771	47 770	76 371	42 677	177 819	67%

Turcot, volet TC : l'instrument d'un projet urbain pour Montréal

Le projet du MTQ consomme énormément de sol urbain. La présence des infrastructures disproportionnées qu'il implique stérilise littéralement les terrains limitrophes, leur enlevant toute attractivité et, de ce fait, pratiquement toute valeur économique.

Par ailleurs, le message implicite de promotion de l'utilisation de l'automobile qu'envoie un investissement massif dans les infrastructures routières oblige à développer la fonction stationnement à destination, en l'occurrence au centre-ville de Montréal. Avec un Turcot strictement routier de 3 G\$, il faudrait se résoudre à vivre durant des décennies encore avec ces dizaines d'hectares de terrains qui, au centre-ville, sont utilisés pour stationner des autos.

À l'opposé, le transport collectif de haut niveau, le tramway moderne tout particulièrement, est un puissant attracteur et accélérateur de développement urbain. Partout où un tramway fut implanté ces vingt dernières années, que ce soit en Europe, aux États-Unis, au Moyen-Orient ou en Afrique du Nord, on a vu les terrains vacants limitrophes être rapidement mis en valeur.

C'est d'ailleurs une réalité que le secteur privé comprend désormais parfaitement. On en prendra pour preuve que lors du dévoilement du nouveau projet du promoteur Devimco, dans le secteur Griffintown, en septembre dernier, toutes les personnes ayant pris la parole ont souligné l'importance de réaliser rapidement la boucle tramway qui, empruntant la rue Peel, desservirait le Vieux-Montréal. Ces personnes ont compris qu'entre un projet qui prend quinze ans à laborieusement lever, à supposer qu'il n'avorte pas purement et simplement, et un projet qui est entièrement complété en trois fois moins de temps, c'est le tramway qui fait la différence.

Tout au long de la ligne tramway allant de l'extrémité est du boulevard René-Lévesque à la 32^{ème} avenue à Lachine, nous avons identifié pas moins de 145 hectares de terrains vacants et de friches industrielles à redévelopper. Ces terrains ont un potentiel d'accueil de 22 400 logements, en plus de quelques millions de pieds carrés d'espaces à bureau, de commerces, de services et d'équipements collectifs.

Potentiel de développement des terrains riverains de la ligne de tramway Centre-Ville-Lachine (ou situés à 100 m ou moins de celle-ci)

	Superficie m ²	Densité (log/ha)	Potentiel de logements
René-Lévesque	200 000	432	8 636
Sainte-Catherine Ouest	7 500	716	527
Secteur de l'échangeur	159 000		
Habitation	59 500	104	620
Industries, bureaux et commerces	99 500		
Cour Turcot	700 000		
Habitation	350 000	230	8050
Parcs	165 000		
Voiries publiques locales	85 000		
Industries, bureaux et commerces	100 000		
Lachine, zone industrielle est	296 600	104	3085
Lachine, secteur central	89 100	163	1451
TOTAL	1 452 200		
Habitation	1 002 700	223	22 369
Autres fonctions	449 500		

L'illustration qui suit devrait rassurer ceux qui pourraient s'inquiéter que nous évoquions une densité moyenne de 223 logements à l'hectare, et plus encore que nous parlions de 430 logements à l'hectare pour le boulevard René-Lévesque. Quant à la densité évoquée pour la rue Sainte-Catherine ouest, il s'agit simplement de celle prévue au projet de l'îlot Séville, voisin de l'ancien Forum, qui sera en chantier le printemps prochain.

Densité résidentielle : exemples types (densité nette, sur terrains privés, hors voiries publiques)



Louis Bohème
293 logements
27 étages
Terrain : 0,234 hectare
Densité : 1 252 log / ha



Immeuble POM
138 logements
10 étages
Terrain : 0,185 hectare
Densité : 757 log / ha



Radio Canada
2 200 logements
11 étages
Terrain : 3,700 hectare
Densité : 470 log / ha



1, McGill
160 logements
11 étages
Terrain : 0,417 hectare
Densité : 389 log / ha



Village Monkland
36 logements
4 étages
Terrain : 0,105 hectare
Densité : 343 log / ha



Bassins Nouveau Havre
2 000 logements
8 à 20 étages
Terrain : 6 400 hectare
Densité : 315 log / ha



Cours De la Gauchetière
58 logements
4 étages
Terrain : 0,274 hectare
Densité : 211 log / ha



Faubourg Québec
70 logements
3-4 étages
Terrain : 0,559 ha
Densité : 125 log / ha



Faubourg Québec
Maisons en rangée
Densité : 72 log / ha



Lachine, rue Victoria
Maisons en rangée
Densité : 44 log / ha



Exemple de COD: Car Oriented Development



Exemple de TOD: Transit Oriented Development

COD vs TOD

Chacun comprend comment se développe une ville de banlieue.

Les promoteurs fonciers, souvent présentés sous la dénomination négative de *spéculateurs*, achètent des terres agricoles, au prix agricole. Ils les laissent en friche durant au minimum une dizaine d'années, de manière à pouvoir soutenir devant la Commission de protection du territoire agricole qu'elles doivent être extraites du territoire protégé puisque, à l'évidence, elles ne sont plus cultivées. Le simple changement du statut juridique du sol, de zonage agricole à zonage urbain, multiplie sa valeur par dix, au minimum. Mais un terrain qui n'est pas accessible n'a guère de valeur économique.

L'étape deux consistera donc à convaincre le gouvernement de construire une autoroute, voire un pont, pour assurer cette accessibilité. Ce qui peut prendre une bonne dizaine d'années supplémentaires. Une fois l'autoroute construite, on assiste à une véritable ruée des promoteurs immobiliers, pressés d'offrir qui un Quartier du boisé après avoir rasé ledit boisé, qui un Quartier vert après avoir tout couvert d'asphalte, qui encore un Quartier de l'étang après avoir remblayé illégalement les trois quarts de l'étang en question. Cette ruée peut présentement être vérifiée en partie est de Laval, dans l'imminence de la mise en service du nouveau pont dans l'axe de l'A-25, et en couronne sud-ouest, dans l'imminence de la complétion de l'A-30. On aura compris que ce qui vient d'être décrit suppose un haut degré de complicité entre promoteurs fonciers, promoteurs immobiliers, organismes publics de réglementation et autorités politiques, municipales autant que provinciales. Depuis deux ans, on n'a qu'à ouvrir son journal ou allumer sa télé pour voir à quels dérapages peut conduire cette complicité.

Ce mécanisme de développement urbain, que tous comprennent spontanément, repose en entier sur l'automobile. C'est pourquoi il est dénommé Car Oriented Development, ou COD.

La population sait moins que les grandes infrastructures de transport collectif déclenchent un mécanisme de développement similaire, tout aussi prévisible, qu'on appelle Transit Oriented Development.

Pourtant, le TOD existe. Même qu'il produit de véritables miracles, en termes de vitalité urbaine et de qualité de vie urbaine... là où les autorités politiques ne sont pas occupées à autre chose, faut-il préciser.

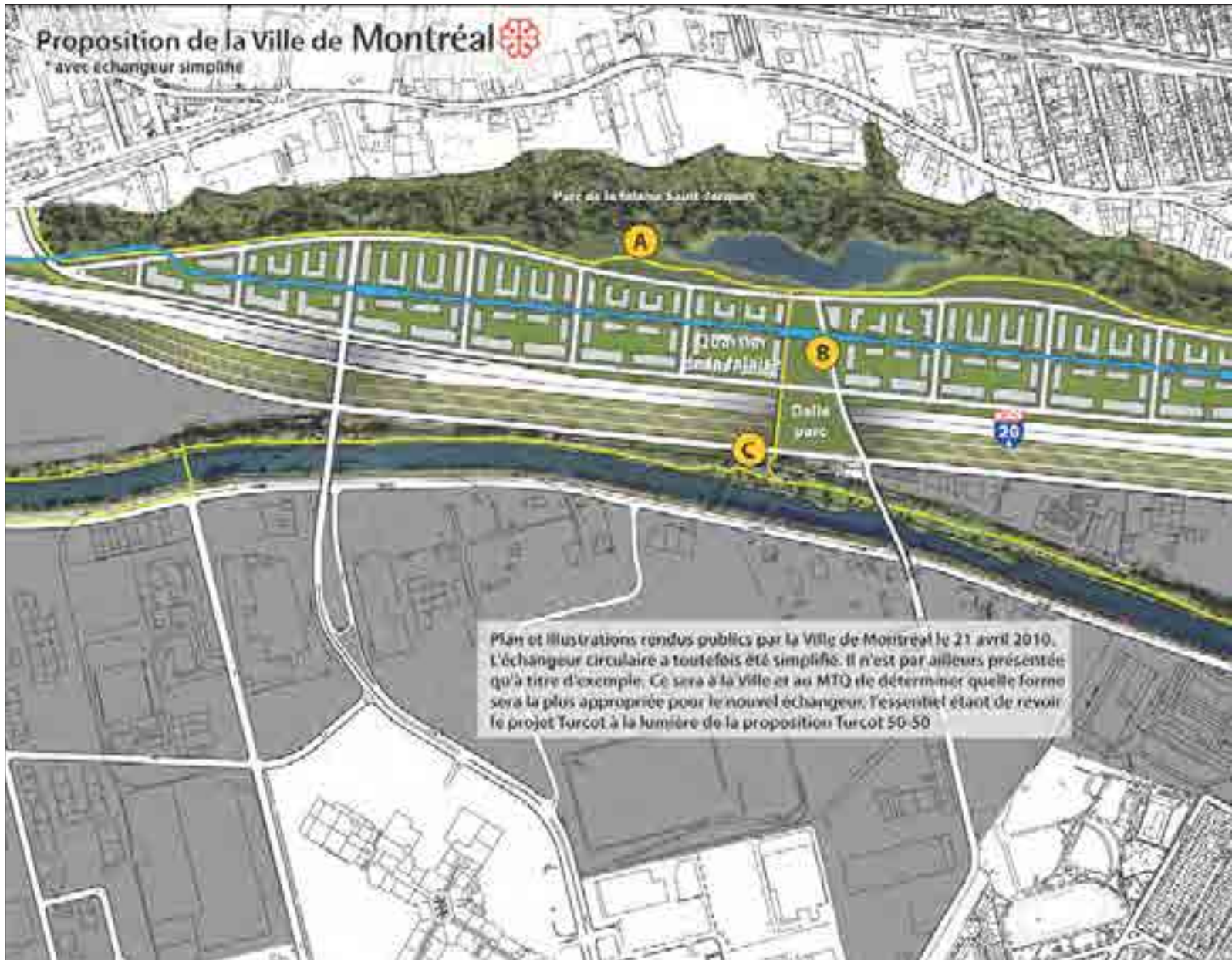
Bien sûr, comparé au COD, le TOD ne produit pas le même type de quartier et, par effet cumulatif, de ville. Car avec lui, on parle forcément de densité résidentielle et de mixité des fonctions, ce qui signifie que l'école autant que les commerces et services doivent être à distance de marche. La mixité sociale est également de plus en plus unanimement reconnue comme une exigence du TOD. Le lecteur aura compris que le TOD répond à toutes les attentes du développement durable, dont on parle tant depuis une vingtaine d'années, tout en continuant à faire l'exact contraire en investissant massivement dans les infrastructures routières.

Notre ville est en compétition avec les banlieues périphériques pour attirer les ménages et les emplois. Depuis cinquante ans, elle s'est fait battre à plate couture, assistant sans réagir à l'exode de ses forces vives, au premier rang desquelles les familles des classes moyennes. Au cours des neuf dernières années seulement, pendant lesquelles Gérald Tremblay a été au pouvoir, ce ne sont pas moins de 200 000 habitants, au net, que Montréal a ainsi perdus aux banlieues.

Pour Montréal, le TOD est la seule option de développement. C'est aussi son seul moyen de rétablir l'équilibre compétitif avec les banlieues et, ainsi, freiner l'exode de ses classes moyennes, tout particulièrement de ses familles.

Le projet Turcot sera à cet égard déterminant. De deux choses l'une :

- soit la Ville et le MTQ procéderont à leur actuel projet conjoint consistant à investir 3 G\$ dans la réfection et le développement du réseau routier et autoroutier au cœur de Montréal et ce seront les banlieues périphériques qui en sortiront gagnantes;
- soit encore Gérald Tremblay finira par comprendre le potentiel de la proposition Turcot 50-50 et c'est Montréal qui, s'appuyant sur le volet transport collectif de cette proposition, pourra mettre en œuvre son propre projet urbain.





Le Quartier de la falaise

Le boulevard René-Lévesque pourra accueillir 8 600 logements qui seront d'abord destinés à une diversité de clientèles urbaines : jeunes professionnels, étudiants, gens d'affaires voulant disposer d'un pied-à-terre au cœur de la ville, couples en première accession à la propriété, semi-retraités ou retraités, et autres. Force est d'admettre que les familles seront peu nombreuses à vouloir vivre directement sur René-Lévesque, celui-ci eut-il été recivilisé par le tramway.

Le long de la ligne centre-ville-Lachine, cependant, deux vastes secteurs se prêtent à l'aménagement de quartiers répondant aux besoins des familles.

Il y a d'abord les quelque 30 hectares de friche industrielle situés à l'extrémité est de Lachine. En étant très conservateur, c'est-à-dire en misant sur une densité brute aussi faible que 100 logements à l'hectare, ce sont plus de 3 000 familles, soit un bon 10 000 habitants, que pourra accueillir le nouveau quartier qui verra le jour à cet endroit. Depuis quelques mois, l'arrondissement de Lachine a entrepris la planification de ce futur quartier en misant expressément sur sa desserte à court terme par le tramway.

Le second secteur propice à l'érection d'un quartier ciblant les familles est la cour Turcot. La moitié de l'espace disponible, soit 35 hectares de sol, peut y être destinée à l'habitation. On se souviendra qu'en avril dernier, le service d'urbanisme de la Ville de Montréal a proposé d'en faire un quartier vert, à la manière de l'éco-quartier Hammarby à Stockholm, une référence en matière de développement durable.

Comme à Stockholm, le Quartier de la falaise aura une certaine densité, entre 200 et 250 logements à l'hectare. Ce sera par conséquent un quartier à la facture résolument urbaine. Il procurera l'occasion, à Montréal, de faire la preuve que moyenne densité et facture urbaine peuvent rimer avec quiétude, sécurité, verdure, beauté, bref, avec une très haute qualité de vie. Cette preuve est déjà en gestation à divers endroits de la ville, qu'il s'agisse du quartier Bois-Franc à Saint-Laurent, de Place Valois dans le quartier Hochelaga, ou des Bassins du Nouveau Havre, en



rive du canal Lachine, dans l'arrondissement Sud-Ouest. Le Quartier de la falaise fera simplement cette preuve à beaucoup plus vaste échelle. Car avec un potentiel de 8 000 logements, voire plus, ce ne sont pas moins de 25 000 habitants qu'accueillera ce nouveau quartier.

Le Quartier de la falaise sera construit de part et d'autre de la ligne tramway, qui en constituera la colonne vertébrale. Un front d'immeubles aux fonctions diverses réduira l'impact de la proximité du corridor ferroviaire et de la route nationale R-20. Direction nord, la falaise Saint-Jacques offrira un somptueux fond de scène. Au pied de celle-ci, un étang sera aménagé, rappelant le Lac à la Loutre qui, autrefois, occupait ces lieux. Le quart du site, sans même compter la falaise Saint-Jacques, sera réservé à la verdure. Indéniablement, ce sera un endroit où il fera bon vivre. Un endroit où les Montréalaises et Montréalais choisiront d'élever leurs enfants, plutôt que de s'expatrier dans une lointaine banlieue.



Mais encore, pour que ce Quartier de la falaise voie le jour, faut-il que le corridor ferroviaire et routier ne soit pas déplacé du sud au nord de la cour Turcot, comme le prévoit malencontreusement le projet du MTQ.

D'emblée, cela réduirait de 75 à 100 mètres la profondeur disponible à des fins de développement, quand la largeur actuelle est tout juste suffisante. En second lieu, ce nouveau quartier serait logé entre d'un côté la zone industrielle longeant la rue Notre-Dame et le canal Lachine, de l'autre un imposant corridor ferroviaire et routier. Le seul moyen, peu honnête faut-il le souligner, de laisser entrevoir un potentiel intéressant pour cet hypothétique quartier dit Du Canal est d'effacer purement et simplement toutes

les industries présentes, comme le MTQ ne s'est pas gêné de le faire. Sur horizon cinquante ans, il sera peut-être possible qu'un tel quartier sorte de terre. Mais à courte ou moyenne échéance, c'est chose impossible.

La proposition Turcot 50-50 permet quant à elle de revenir au projet d'établissement du Quartier de la falaise. Construit en même temps que le projet Turcot, il sera complété au plus tard en 2020.

Entre un magnifique quartier à portée de main et un hypothétique quartier qu'au mieux l'on ne verrait que dans deux générations, que faut-il choisir ?

Transport collectif : le meilleur choix économique pour Montréal

Le meilleur choix en termes d'économie des transports

Le transport collectif a la réputation d'être cher. On doit investir des centaines de millions et même des milliards dans les infrastructures, en plus d'assumer ensuite un déficit d'opération chaque fois qu'un déplacement est réalisé, un usager ne payant jamais plus de la moitié des coûts réels de son déplacement.

Cette perception défavorable au transport collectif tient au fait qu'il est entièrement pris en charge par l'économie publique, via nos taxes et impôts, alors que l'automobile se situe d'une part dans l'économie publique, pour la construction et l'entretien des routes, d'autre part dans l'économie privée, pour l'acquisition et l'opération des véhicules.

Selon mon analyse de 2003¹, qui prenait en compte l'ensemble des dépenses publiques et privées, le coût moyen par déplacement et par personne s'élevait à 6,98 \$ pour l'automobile, contre 2,54 \$ pour le transport collectif. Le transport collectif coûtait donc trois fois moins cher, par déplacement, que l'automobile. Par ailleurs, un dollar dépensé en transport collectif l'était à 90 % au Québec, contre 50 % lorsque ce même dollar était dépensé dans les transports individuels, ce qui autorisait à conclure que le premier a un impact beaucoup plus positif sur notre économie.

Une année plus tard, en décembre 2004, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) arrivait à des conclusions semblables en démontrant qu'un investissement de 10 M\$ dans le transport collectif créait 1,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de valeur ajoutée au Québec que le même investissement dans l'automobile².

La Chambre de commerce vient tout juste de publier une nouvelle étude³ dont les conclusions sont encore plus claires : un investissement de 10 M\$ dans le transport collectif, plutôt que dans l'automobile, crée 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée au Québec. Toute dépense prise en compte, celles des individus et celles des pouvoirs publics, le déplacement d'une personne par transport collectif revient à 16 cents le kilomètre, contre 47 cents par automobile, près de trois fois plus. Même en ne considérant que les coûts variables de l'automobile, évalués à 23 cents du kilomètre, le transport collectif demeure 40 % moins cher.

« Le transport en commun a donc un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport par automobile, tant en matière d'emploi que d'argent », conclut l'étude de la CCMM.

¹ *L'économie de l'automobile au Québec : poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*, Éditions Hypothèse, 2003, p. 51.

² SECOR, pour CCMM, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004, p. 21.

³ SECOR, pour CCMM, *Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010.

Impact économique du transport collectif

Ces différentes études indiquent clairement qu'il est préférable que les corps publics investissent dans les infrastructures de transport collectif plutôt que dans le réseau routier. Chaque fois qu'un dollar d'investissement est détourné d'un projet routier pour être investi dans le développement du transport collectif, l'économie du Québec en sort gagnante. Or, c'est précisément ce que propose Turcot 50-50 : détourner 1,5 G\$ que le gouvernement du Québec s'apprête à investir dans le développement routier pour l'investir plutôt dans le transport collectif.

Des deux tranches de 1,5 G\$, celle qui ira au transport collectif et celle qui ira aux infrastructures routières, c'est nettement la première qui sera la plus profitable à notre économie.

Le meilleur choix en termes d'économie urbaine

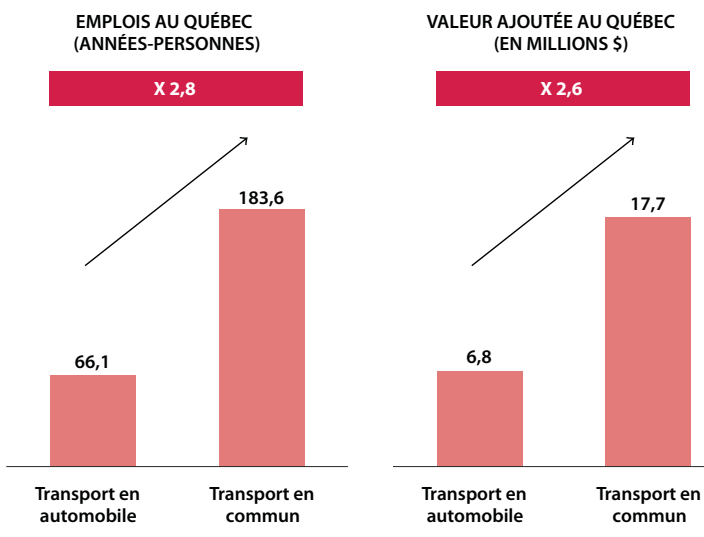
Jusqu'ici, nous n'avons toujours pris en compte que les coûts de transport. Pour l'économie de Montréal, cela fait une énorme différence que le budget de 3 G\$ soit partagé en deux tranches égales, l'une allant aux infrastructures de transport collectif, l'autre aux infrastructures routières, plutôt que d'être totalement investi sous la seconde forme.

Nous avons dit plus tôt combien un projet routier de 3 G\$ non seulement consommerait de sol urbain, mais encore stériliserait les terrains limitrophes tant dans la cour Turcot qu'au centre-ville de Montréal, leur enlevant toute attractivité et pour ainsi dire tout potentiel de mise en valeur. À l'opposé, le transport collectif de haut niveau, le tramway moderne tout particulièrement, est un puissant attracteur et accélérateur de développement urbain.

Sur le parcours de la principale ligne tramway, celle allant de l'extrémité est du boulevard René-Lévesque à la 32^{ème} avenue à Lachine, nous avons identifié un potentiel de 22 400 logements, en plus de quelques millions de pieds carrés d'espaces à bureau, de commerces, de services et d'équipements collectifs. À 250 000 \$ par logement, cela représente un investissement potentiel en habitation de l'ordre de 5,5 G\$. En ajoutant 1,5 G\$ pour les autres fonctions, les 145 hectares en cause de terrains vacants ou à redévelopper totalisent 7 G\$ de potentiel d'investissement.

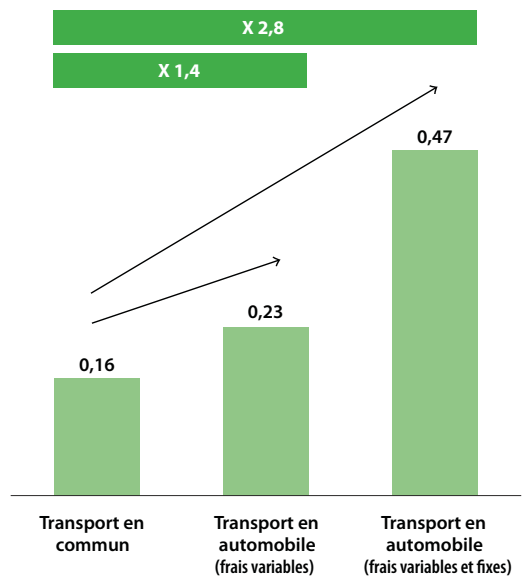
Pour la Ville, ce montant représente une augmentation substantielle de l'assiette foncière et une hausse approximative des recettes fiscales de 125 M\$, annuellement.

Comparaison des retombées économiques pour le Québec d'une dépense de 10 M \$ en transport / 2009



Sources : ISQ, analyse SECOR. in *Le transport en commun au coeur du développement économique de Montréal* Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR.

Comparaison du coût unitaire de déplacement d'un passager sur un kilomètre / en dollars 2009



Sources : CAA, ACTU, rapports annuels, analyse SECOR. *ibid.*

Au cours des prochaines années, ces 7 G\$ seront de toute façon investis quelque part. Si le MTQ, dans le cadre du projet Turcot, investit 3 G\$ sous forme d'infrastructures routières, une large part de cette somme prendra la direction des banlieues lointaines entourant l'île de Montréal. Si par contre le volet transport collectif de la proposition Turcot

50-50 est réalisé, c'est au cœur même de Montréal que les 7 G\$ seront investis en totalité.

Gérald Tremblay doit comprendre un peu mieux ce que sont les tenants et aboutissants du dossier Turcot pour l'économie de sa ville.



Termes de référence du volet transport collectif

Terme de référence n° 1 Lancer l'opération Turcot par la construction du tramway Lachine-métro Lionel-Groulx

La première clef d'un nouveau projet Turcot répondant véritablement aux attentes des Montréalais et ayant pour objectif de favoriser le développement de Montréal, plutôt que des banlieues éloignées, est de mettre en place un mode de transport collectif attrayant et performant entre Lachine et le centre-ville. Puisque l'insertion d'un tramway moderne sur la rue Sainte-Catherine et sur le boulevard

René-Lévesque constitue une opération à maints égards complexe, on rabattra dans un premier temps le tramway sur les stations de métro Saint-Henri et Lionel-Groulx, via la rue Saint-Jacques. Cette première ligne de tramway sera mise en service à la fin de l'été 2012, avant donc que les travaux de déconstruction-reconstruction de l'échangeur Turcot ne soient entamés.

Terme de référence n° 2

Réaliser d'ici trois ans les autres volets transport collectif de Turcot 50-50

À l'issue d'une année supplémentaire, l'ensemble des 24 kilomètres de réseau tramway de Turcot 50-50 sera opérationnel. L'horizon de réalisation de la fin 2013 est également adéquat pour toutes les autres composantes transport collectif de Turcot 50-50 : stationnements incitatifs, gare de train de banlieue sur la ligne Delson, amélioration significative des trains de banlieue desservant l'ouest de l'île de Montréal.

Ainsi, au moment du gros des travaux sur l'échangeur

Turcot, tout aura été mis en place pour en minimiser les impacts négatifs sur les résidents de l'ouest de l'île de Montréal. Il faut aussi avoir à l'esprit qu'après Turcot, le MTQ procédera à une déconstruction-reconstruction similaire de l'échangeur Saint-Pierre. C'est pourquoi le volet transport collectif de Turcot 50-50 sera essentiel à la qualité de vie des Montréalais, ainsi qu'à celle de nombreux résidents du reste de la région métropolitaine, pour une période devant s'étendre sur une bonne douzaine d'années.

Terme de référence n° 3

Concevoir un programme encourageant le développement des terrains riverains du tramway

Partout dans le monde, une opération tramway s'accompagne d'une initiative publique de grande envergure visant la mise en valeur des terrains vacants ou sous-employés riverains. C'est à cette condition que le tramway peut devenir l'instrument d'un véritable projet urbain.

Le long de la ligne centre-ville-Lachine, nous avons identifié

145 hectares de terrains à développer, qui totalisent une capacité d'accueil estimée à 22 400 logements. S'ajoutent à cela quelques millions de pieds carrés d'immeubles destinés à accueillir diverses fonctions, pour un potentiel global d'investissement pouvant atteindre 7 G\$. La saisie d'une opportunité économique de cette ampleur exige que l'administration montréalaise prépare sans tarder un programme incitatif conséquent.

Terme de référence n° 4

Planifier et lancer rapidement le développement du Quartier de la falaise

Par le Quartier de la falaise, la cour Turcot a vocation à devenir ce qu'est Hammarby à Stockholm : un quartier vert de réputation mondiale. Le Quartier de la falaise ciblera principalement les familles. Par son mode d'aménagement et par les services qu'il offrira, il saura convaincre les parents et futurs parents montréalais de ne pas s'exiler en banlieue avec leurs enfants.

Le signal de lancement du développement du Quartier de la falaise sera la mise en service du tramway, à la fin de l'été 2012. Le quartier sera donc érigé simultanément au projet Turcot. On doit viser à ce qu'il soit complété en 2020, année où il accueillera 25 000 habitants.

Terme de référence n° 5

Appuyer le redéveloppement de Lachine-Est

La vaste friche industrielle située à l'extrémité est de l'arrondissement de Lachine est l'autre opportunité de mettre à profit le projet Turcot pour créer un nouveau quartier ciblant les familles. Dans ce cas, la capacité d'accueil du site est de l'ordre de 3 000 logements, ou

10 000 habitants. Jumelé au Quartier de la falaise, le quartier Lachine-Est contribuera à assurer l'achalandage de la ligne tramway, par conséquent sa rentabilité sociale et environnementale.

Section 3 Turcot 50-50 : volet routier

Un échangeur conçu pour une ville du XXI^e siècle

Cette troisième et dernière section ne proposera pas un nouveau modèle d'échangeur Turcot. On l'a dit et redit, la forme que prendra le nouvel échangeur est une considération tout à fait secondaire : qu'il soit circulaire comme dans la proposition de la Ville, arrimé à une tour à haubans comme le propose le groupe Turcot 375, ou qu'il adopte toute autre forme importe peu.

Ce qui importe, ce sont les objectifs sur lesquels s'appuie toute intervention. Avec Turcot, il s'agit de profiter de la déconstruction-reconstruction obligée de ce grand équipement de transport routier pour susciter un transfert modal durable vers les transports collectifs, pour mettre en valeur le territoire, pour retisser la trame des quartiers de notre ville et pour contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux de la Ville de Montréal autant que du gouvernement du Québec, notamment en ce qui a trait à la réduction des gaz à effet de serre.

On a vu en section précédente l'extraordinaire occasion de développement du transport collectif et de relance urbaine qu'offre le projet Turcot. Nous exposerons maintenant les termes de référence du volet transport routier de ce projet, étant entendu que la facture ne peut excéder 1,5 G\$.

Un montant qui suffira largement, pour peu que deux rectifications aient d'abord été faites.

Rectification 1 C'est en partie à cause de la Ville de Montréal que le projet Turcot est complexe et cher

Il fut beaucoup dit que le MTQ avait préparé le projet Turcot sans se soucier de la Ville, dont les services autant que les autorités politiques auraient été ignorés. En décembre 2009, après mon arrivée au comité exécutif à titre de responsable de l'urbanisme chargé du projet Turcot, la Ville a exigé que ce projet prenne en considération ses attentes légitimes en matière de transport collectif, de développement urbain et de qualité de vie urbaine. Ce qui l'a conduite à divulguer sa propre approche au projet Turcot, le 21 avril 2010. Toujours selon la version officielle, le MTQ a répondu favorablement à cette attente de la Ville et a accepté de travailler avec elle à bonifier son projet. La nouvelle version de celui-ci, rendue publique le 9 novembre 2010, serait le fruit de cette collaboration d'une durée de six mois entre la Ville et le MTQ.

La réalité fut fort différente. Entre juin 2007 et mai 2009, la Ville et le MTQ ont travaillé à définir ensemble le projet

Turcot. Après ces deux années de franche collaboration, quelle ne fut la surprise du MTQ de voir la Ville changer soudainement d'idée, allant jusqu'à l'accuser d'avoir travaillé en catimini et de ne pas avoir pris ses attentes en considération. Face à un changement de cap aussi radical, doublé d'un comportement pouvant être considéré déloyal, le MTQ s'est braqué : ce serait son projet, et rien d'autre. Plus question non plus de travailler avec la Ville. S'en est suivie une épreuve de force qui aura duré une année, de décembre 2009 à novembre 2010.

L'un des moments forts de cette confrontation fut la divulgation du concept alternatif de la Ville, en avril. Ce fut aussi son seul moment de gloire. Le MTQ a contre-attaqué dans les 24 heures, fort efficacement, en lançant à la volée le chiffre de six milliards de dollars. De fil en aiguille, la Ville a fini par s'avouer vaincue. Au point de laisser le MTQ reprendre les magnifiques images préparées par elle à l'hiver 2010, sans pratiquement rien changer à son projet.

Pour prouver ce qui vient d'être affirmé, on comparera le projet initial de réfection de l'échangeur Turcot initialement divulgué par le MTQ, en 2007, à celui présenté au BAPE, en 2009.

Le projet de 2007 ne touchait que les infrastructures dont le MTQ est responsable. Présentement, les automobilistes peuvent accéder à l'A-20, direction ouest, à partir de la rue Notre-Dame. Puisque le nouveau tracé retenu pour l'A-20 l'éloignait de cette rue, le MTQ faisant disparaître cette option. Quant à la confortable bretelle permettant de s'engager sur l'A-720 en provenance de la rue Saint-Jacques, en direction est, elle était remplacée par un accès beaucoup moins avantageux, comportant deux feux de circulation supplémentaires (un premier au coin de Saint-Jacques et Saint-Rémi, un second à l'intersection de cette rue et de la nouvelle bretelle d'accès).

Les ingénieurs du Service des transports de la Ville ont sans doute mal réagi devant ce premier plan. Puisqu'ils côtoyaient leurs collègues du MTQ sur une base journalière au sein du bureau conjoint du projet dit de modernisation de la rue Notre-Dame, il leur fut aisé de les sensibiliser à une meilleure prise en considération des « attentes de la Ville » dans Turcot. Les ingénieurs en transport ont tous reçu la même formation professionnelle, qu'ils travaillent à la Ville ou au MTQ. De manière plus ou moins consciente, ils travaillent pratiquement tous à la promotion de l'automobile comme mode de transport des personnes, du camion comme mode de transport des marchandises, puisqu'une très forte majorité d'entre eux considère que sa « mission » est de développer les réseaux routiers. Ainsi, aux yeux d'un ingénieur en transport au service de la Ville, les « attentes » de celle-ci ne pouvaient consister qu'à mettre à profit le projet Turcot du MTQ non pas pour réduire les options en faveur des automobilistes, mais au contraire pour les augmenter.

Après deux années supplémentaires de travaux, le nouveau projet Turcot qui fut acheminé au BAPE était beaucoup plus complexe que le plan initial. Pour cause, il établit un lien, à ce jour inexistant, entre les rues Notre-Dame et Pullman (au pied de la falaise Saint-Jacques), sous forme d'une nouvelle artère de fort gabarit. Cette artère non seulement recrée le lien entre la rue Notre-Dame et l'A-20, en direction ouest, mais introduit aussi un nouveau lien bi-directionnel entre cette rue et l'A-720. À partir de

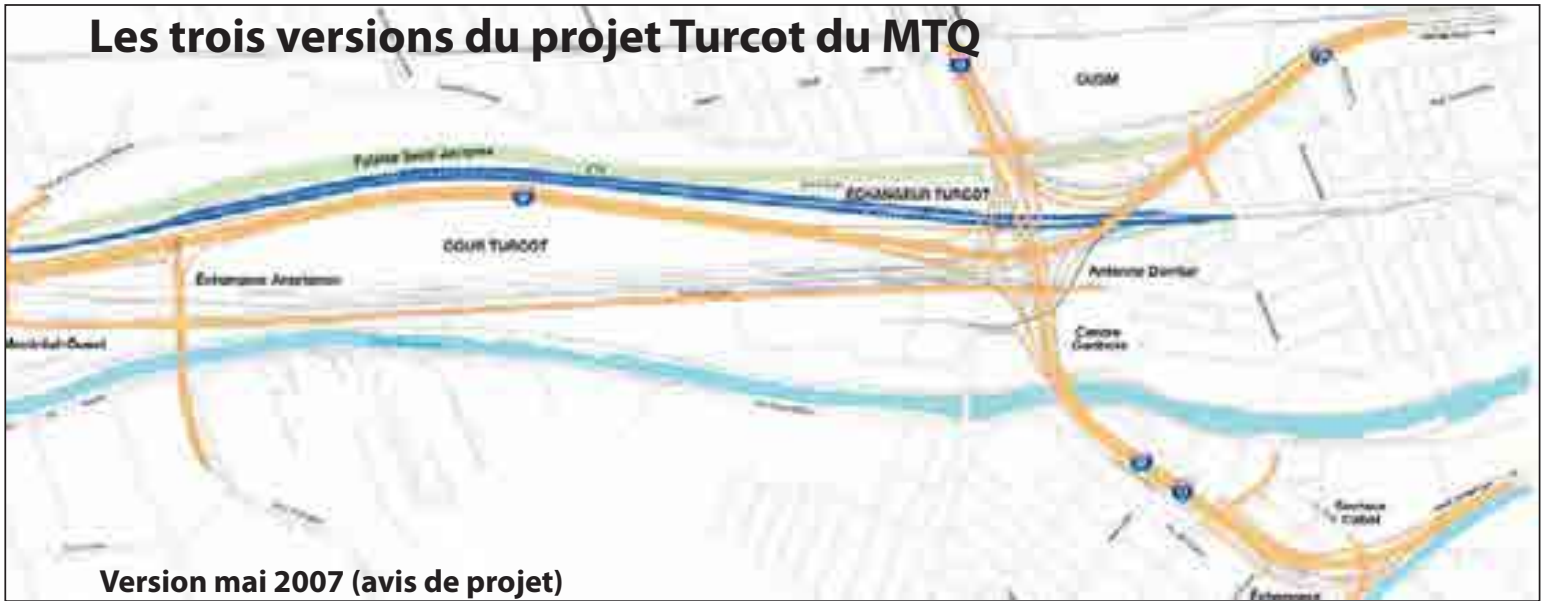
Saint-Jacques, l'accès à l'A-720 est également amélioré, bien que l'on frémissse devant les risques évidents que la route de montagnes à laquelle il a dans ce cas fallu recourir fera courir aux automobilistes, et plus encore aux camionneurs. On peut même voir dans ce plan la création d'un lien entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, permettant aux automobilistes de passer de l'une à l'autre de façon tellement plus fluide qu'en faisant le détour par la rue Saint-Rémi.

Ces ajouts n'ont pas que complexifié le projet Turcot, ils en ont aussi augmenté les coûts d'au moins cent millions de dollars. C'est pourquoi la borne supérieure de 2007, à savoir 1,5 G\$, fut la seule évoquée devant le BAPE. Enfin, la consommation de sol urbain pour fin de construction d'infrastructures routières dans le cadre du projet Turcot a doublé.

Mais que faisaient les autorités politiques de la Ville, durant que ses propres ingénieurs et ceux du MTQ oeuvraient à cette bonification du projet Turcot ? La réponse la plus probable est qu'elles n'en ont rien su. Pour cause, on se souviendra des polémiques politico-financières qui ont marqué les années 2008 et 2009. Comment le maire Tremblay, qui n'a eu de cesse de répéter « Je ne savais pas » relativement à des scandales ayant pourtant emporté tous ses collaborateurs les plus intimes, aurait-il été au courant du travail effectué au sein d'un simple service de la Ville ? D'autant qu'à l'époque, c'est le projet de la rue Notre-Dame qui focalisait l'intérêt du maire autant que du responsable des transports au comité exécutif (André Lavallée).

Après l'élection de 2009, j'ai convaincu le maire Tremblay qu'une nouvelle approche au projet Turcot s'imposait. Du coup, la Ville reniait le travail des deux années précédentes. Une épreuve de force fut dès lors engagée. Entre la Ville et le MTQ ? Non pas : entre d'une part les ingénieurs du MTQ et de la Ville, d'autre part les urbanistes travaillant pour cette dernière. C'est-à-dire que l'affrontement opposa bien plus deux professions, porteuses chacune de visions fortes, mais opposées, de l'avenir de la ville, que deux institutions publiques. Chaque pouce de terrain qui était gagné par les urbanistes de la Ville ne l'était qu'au prix d'après négociations avec leurs collègues du service des transports de cette même Ville. À titre d'exemple, les ingénieurs ont consenti à l'échangeur circulaire, proposé par les urbanistes parce que très compact, mais à la

Les trois versions du projet Turcot du MTQ



condition qu'il comporte un second cercle permettant d'assurer la liaison entre la rue Saint-Jacques et les deux directions de l'A-20-720.

Il n'empêche que pour un temps, les urbanistes ont paru devoir emporter la mise, ce dont a fait foi la divulgation publique du 21 avril. Mais, comme il fut montré plus tôt, le projet Turcot de novembre 2010 n'est finalement différent de sa version 2009 que par quelques infimes détails.

On aura compris que les audiences publiques du BAPE et le respect de 37 et 1/2 des 39 conditions posées par le rapport qui en a résulté ne furent qu'un épiphénomène dans l'évolution du dossier Turcot au cours des trois dernières années.

Retenons de ces explications que c'est bel et bien en partie à cause de la Ville de Montréal que le projet Turcot est devenu si complexe et si cher. Il suit que l'une des clefs du projet Turcot 50-50 est que la Ville priorise vraiment le développement des transports collectifs et la mise en valeur de son territoire. En d'autres mots, il faut que le maire de Montréal fasse ce que le maire Jean-Paul Lallier a fait à Québec il y a plus de vingt ans, à savoir donner la parole d'abord aux urbanistes plutôt qu'aux ingénieurs travaillant au sein de sa ville.

Rectification 2 Le projet Turcot du MTQ comporte une nette augmentation de la capacité routière

Le MTQ se fait fort d'affirmer que s'il ne réduit pas la capacité autoroutière dans l'axe Est-Ouest, comme la Ville le lui demandait dans sa proposition du 21 avril, au moins consent-il désormais à ne pas l'augmenter. Mieux les A-20 et A-720 sont rétrogradées au rang de routes nationales, non plus d'autoroutes. Ainsi, la vitesse légale n'y serait plus de 100 km/h, mais plutôt de 70 km/h.

Regardons-y de plus près.

L'autoroute 20 comporte présentement quatre voies de circulation par direction. Le 9 novembre dernier, le MTQ a présenté de fort belles images sur lesquelles on ne comptait plus que trois voies pour les automobiles, plus une voie réservée permanente pour autobus. Belles images, en effet. Sauf que les plans à grande échelle du MTQ révèlent qu'avec la multiplication des segments de voies ajoutés afin de faciliter les entrées et sorties, l'A-20 autant que l'A-720 sont portées à 4 + 1 voies sur plus de la moitié de leur tracé. Déjà, on sent le souci d'au minimum maintenir la capacité actuelle dans l'axe est-ouest.

D'autant que la nouvelle A-20 comportera de part et d'autre deux routes de service, chacune large de deux voies. La capacité automobile passe par conséquent bel et bien des 8 voies actuelles à 12 voies, en plus des 2 voies réservées pour autobus.

Par ailleurs, des accotements de trois mètres et plus de largeur sont ajoutés de part et d'autre des voies de roulement. Les accotements sont l'une des composantes principales résultant de la mise aux normes d'une route. Ils sont en effet exigés pour des raisons de sécurité. D'une part, ils permettent à un automobiliste rencontrant des difficultés avec son véhicule de le garer dans des conditions sécuritaires. D'autre part, ils facilitent l'intervention des véhicules d'urgence. C'est pourquoi le MTQ a prévu des accotements partout dans son projet Turcot.

Présentement, quand un véhicule tombe en panne ou quand un accident se produit dans l'échangeur Turcot ou à ses abords, la capacité du tronçon touché devient quasiment nulle : un énorme bouchon se forme instantanément. Avec les accotements, cette situation se produira beaucoup moins fréquemment. Ainsi, les accotements assurent le maintien de la capacité d'une route pratiquement en tout temps. En ce sens, par rapport à la situation actuelle, on doit considérer qu'ils apportent un accroissement de la capacité véhiculaire réelle.

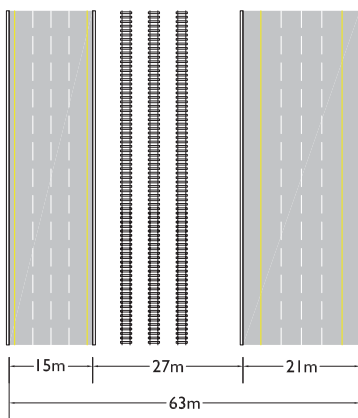
Dans la cour Turcot, cela finit par faire passer la largeur totale de l'A-20 de 36 à 112 mètres. Peut-on tripler la largeur d'un corridor routier, tout en soutenant ne pas avoir augmenté sa capacité ?

Preuves de l'augmentation de la capacité routière du système Turcot dans son ensemble

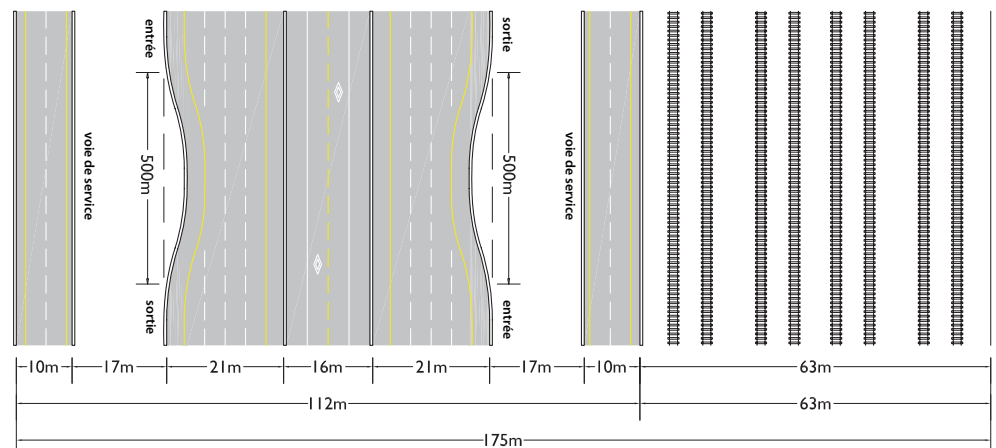
A-20 dans la cour Turcot



- L'autoroute est portée à 4 voies par direction: 3 pour l'automobile, 1 voie réservée aux autobus.
- Avec les nombreuses bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute, on constate souvent une largeur de 4 voies par direction, avec 3 voies sur 500m de longueur dans la cour Turcot.
- L'autoroute elle-même passe de 36 à 58 m de large. Avec les voies de service, elle est portée à 112 m, soit trois fois plus qu'aujourd'hui.
- Avec les voies ferrées supplémentaires, la largeur totale du corridor de transport est portée de 63 à 175 mètres de largeur.



Conditions existantes

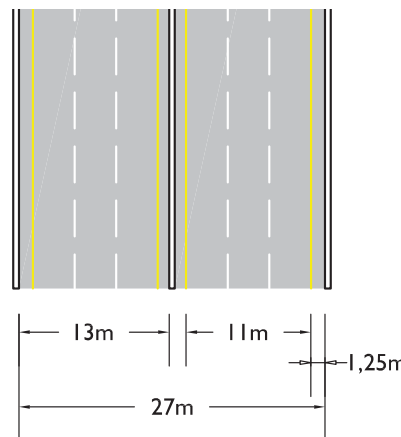


Proposition du MTQ

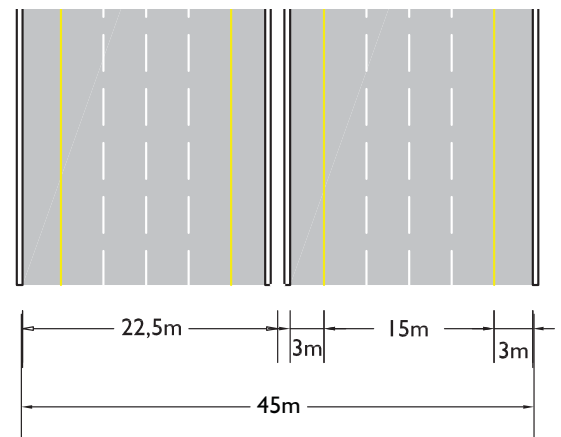


A-15 dans Côte-Saint-Paul

- L'autoroute est sensée demeurer à 3 voies par direction mais on constate qu'il y en a 4.
- L'autoroute elle-même passe de 27 à 45m de largeur, une augmentation de 88%.
- La mise au norme de l'autoroute à des fins de sécurité (garer de façon sécuritaire un véhicule en panne, permettre aux véhicules d'urgence d'intervenir rapidement, etc.) explique l'ajout de larges voies de dégagement, de part et d'autres des voies de roulement.
- Ces voies de dégagement, que l'on retrouve partout dans le nouveau projet du MTQ, assurent le maintien de la capacité routière pratiquement en tout temps. Par rapport à la situation actuelle, cela constitue indéniablement un accroissement de capacité.



Conditions existantes



Proposition du MTQ

Du côté de l'A-15, à la hauteur de Côte-Saint-Paul, les choses sont plus claires encore. Car l'autoroute y passe réellement de 3 à 4 voies par direction, de 27 à 45 mètres de largeur. Comment nier qu'il y ait là un net accroissement de capacité ?

Le MTQ affirme avoir rétrogradé l'A20 / A-720 d'autoroute à route nationale. En plus de réduire légèrement la largeur des voies de roulement comme des accotements, réduisant par le fait même la largeur totale de la route, cette décision aurait dû sonner le glas des voies de service. Or, par rapport au projet de 2009, rien n'a changé.

Il faut aussi s'intéresser aux bretelles de raccordement entre l'A-15 et l'A-20 / A-720. Le rayon de courbure d'une bretelle est fixé suivant la vitesse à laquelle on souhaite qu'elle soit empruntée. Quand le planificateur ne souhaite pas voir les automobilistes ralentir au passage d'une autoroute à une autre, il prévoit une bretelle dont le rayon de courbure est de 300 mètres et plus. Quand par contre il s'agit de passer d'une autoroute à une route de calibre inférieur, il faut forcer la réduction de vitesse dans la bretelle de raccordement. Cela est obtenu en réduisant son rayon à moins de 200 mètres.

Par ailleurs, plus le rayon d'une bretelle de raccordement est grand, plus sa capacité véhiculaire est élevée. Ainsi, une bretelle de faible rayon conçue pour une vitesse de 50 km/h pourra accueillir jusqu'à 2 250 véhicules à l'heure, alors qu'une bretelle de grand rayon conçue pour une vitesse de 100 km/h en accueillera jusqu'à 3 500. Inversement, on pourra prévoir des bretelles de faible rayon pour les options à faible achalandage, et vice-versa. En d'autres mots, l'examen des bretelles de raccordement d'un échangeur routier renseigne également sur les principaux flux de véhicules attendus.

Dans l'échangeur Turcot actuel, on constate une grande variabilité au niveau du rayon de courbure des bretelles de raccordement. Le plus large rayon, de 365 m, est celui des bretelles raccordant l'A-15 nord à l'A-720. Les planificateurs du début des années 1960 ont souhaité qu'un automobiliste n'ait pas à ralentir pour gagner le centre-ville à partir de l'autoroute Décarie, et vice-versa. L'autre rayon de courbure le plus large, à 355 mètres, est celui de la bretelle permettant aux automobilistes et camionneurs provenant de l'ouest de l'île de s'engager

sur l'A-15, en direction du pont Champlain. Là aussi, on a voulu minimiser les pertes de temps.

Quand on analyse le projet Turcot du MTQ sous cet angle, on constate que si une grande variabilité se retrouve encore au niveau des rayons de courbure des bretelles, lesdits rayons ont tendu à s'accroître, plutôt qu'à diminuer. Le rayon qui a le plus augmenté est celui de la bretelle raccordant l'A-15, direction nord, à l'A-720, direction est. Le planificateur souhaite manifestement deux choses : que les automobilistes en provenance de la rive-sud, via le pont Champlain, gagnent plus aisément le centre-ville; pouvoir accommoder un plus grand nombre de ces automobilistes provenant de la rive-sud.

Notons au passage que cette bretelle est tout sauf anodine puisque c'est elle qui force la démolition de l'immeuble de 100 logements situé au 780, rue Saint-Rémi.

En somme, que ce soit en prenant en compte les voies de roulement, les voies de service, les accotements ou les bretelles de raccordement, on arrive à la conclusion que **la capacité de l'échangeur Turcot comme des autoroutes qui s'y raccordent serait partout nettement augmentée.**

Pourquoi le MTQ entend-il procéder à cette augmentation de capacité ? Il le fait forcément en prévision d'un volume accru de déplacements pendulaires domicile-travail par automobile, en provenance de l'ouest de l'île ou de la rive-sud, à destination du centre-ville.



Édifice 780 Saint-Rémi

Impact des rayons de courbure des bretelles de raccordement sur les vitesses de déplacement, sur la taille de l'échangeur et sur la superficie de sol consommée

Situation actuelle

Les rayons de courbure actuels permettent des vitesses de déplacement dans les bretelles variant de 70 km/h (135 m) à plus de 100 km/h (355 mètres et plus).

MTQ 2009-2010

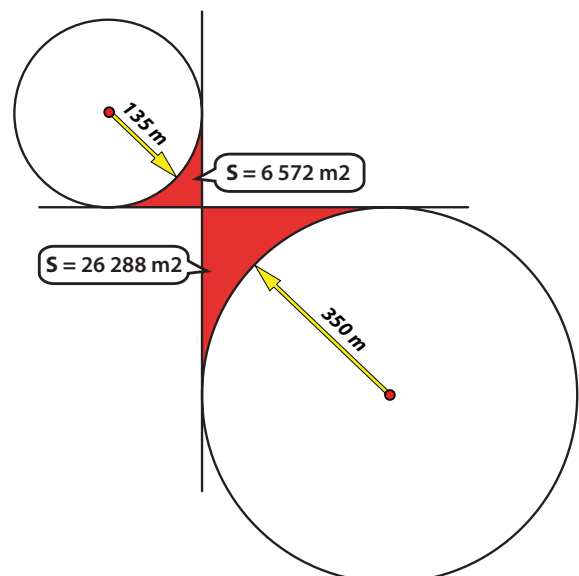
Les rayons de courbure tendent à être augmentés, jusqu'à près de 400 m pour le plus large. Ce qui témoigne d'une volonté de maintenir la plus haute vitesse légale autorisée, 100 km/h, dans le plus grand nombre possible de situations. Plus que jamais, ce sont bien deux autoroutes qui se croisent : l'A-15 et l'A-20-720.

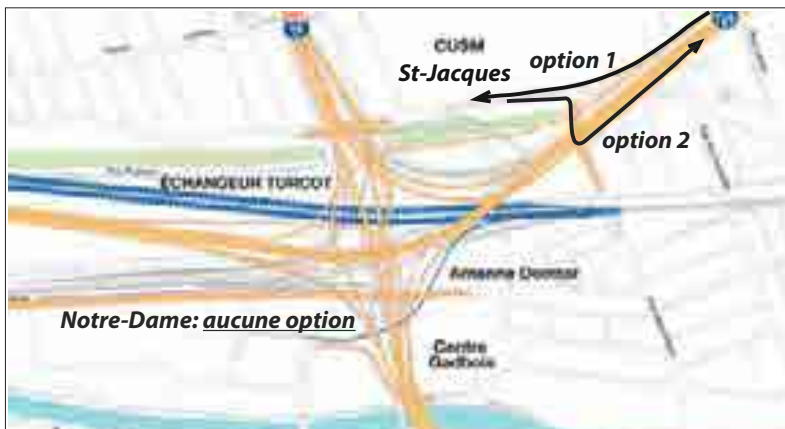


Illustration théorique

Un rayon de courbure au niveau des bretelles de raccordement force la réduction des vitesses, réduit la taille de l'échangeur et, de ce fait, réduit la consommation de sol.

Une diminution de moitié du rayon de courbure coupe par quatre la consommation de sol.





Options autoroutières pour les automobilistes circulant sur les rues Saint-Jacques et Notre-Dame

Situation actuelle

Deux options pour la rue Saint-Jacques, de et vers l'A-720, une seule pour la rue Notre-Dame, vers l'A-20.

MTQ-2007

Les deux options pour la rue Saint-Jacques sont conservées, mais avec une fluidité nettement dégradée pour les automobilistes voulant emprunter l'A-720. L'option Notre-Dame disparaît.

MTQ-2009 et 2010

L'option Saint-Jacques vers l'A-720 est améliorée... en recourant à une route de montagne. L'option Notre-Dame actuelle, vers l'A-20 ouest, est rétablie. De plus, deux options supplémentaires sont créées, de et vers l'A-720.

Ville, Avril 2010

La Ville double son échangeur circulaire de façon à maintenir trois options pour Saint-Jacques.

Dans l'échangeur simplifié que nous recommandons, les options vers l'A-20 ouest et l'A-720 est sont éliminées.

Termes de référence du volet routier

Terme de référence n° 1

L'A-15 demeure une autoroute, à la capacité inchangée

L'A-15, qui relie l'autoroute Décarie au pont Champlain, est l'un des axes de transport routier les plus essentiels à l'économie montréalaise. C'est cette autoroute qu'empruntent les camions provenant des grands parcs industriels de Saint-Laurent et de l'ouest de l'île de Montréal, à destination autant des grandes industries de la rive-sud – pensons au secteur aéronautique – que du marché américain. Actuellement, les camions provenant de l'Ontario et ayant ces mêmes destinations empruntent également l'A-15. Après la mise en service du dernier tronçon de l'A-30, à l'automne 2012, ces derniers n'auront

plus à transiter par l'île de Montréal, soulageant d'autant l'A-15. Il n'empêche que personne ne conteste qu'elle doit demeurer une autoroute. Il n'y a toutefois pas lieu d'en augmenter la capacité, en la portant notamment à quatre voies par direction dans le secteur Côte-Saint-Paul, comme le prévoit l'actuel projet Ville-MTQ. D'autant que l'étau se resserre autant sur Décarie qu'entre l'échangeur La Vérendrye et le pont Champlain : quelle serait l'utilité d'avoir un segment d'autoroute à quatre voies quand en amont et en aval on n'en compte que trois ?

Terme de référence n° 2

L'axe est-ouest, constitué des actuelles autoroutes A-20 et A-720, devient réellement une route nationale.

Contrairement à l'A-15, l'A-20-720 est beaucoup moins un axe de déplacements économiques que de déplacements pendulaires domicile-travail. Outre la plus faible présence de camions, tout particulièrement dans le segment A-720, on en prendra pour preuve que la pointe du matin représente 68 % de l'ensemble des déplacements d'une journée type entre l'ouest de la région métropolitaine et le centre-ville, une proportion exceptionnellement élevée. Le MTQ a reconnu cette réalité en acceptant d'en faire une route nationale. Cela ne peut toutefois se limiter à un simple changement de dénomination : on doit constater certains changements physiques vérifiables.

De Lachine au centre-ville, la nouvelle route nationale 20-720 comptera 3 voies de circulation routière par direction, plus une quatrième voie réservée en tout temps au transport collectif par autobus. Répondant à toutes les normes de sécurité contemporaines, cette route aura une largeur de 35 mètres : huit voies, chacune large de 3,25 mètres, deux accotements centraux larges de 1,5 mètre, deux accotements latéraux larges de 3,0 mètres. On pourra prévoir une allée verte centrale plantée d'arbres, ce qui porterait la largeur de la route à 40 ou 45 mètres. S'agissant d'une route nationale, aucune voie de service ne sera ajoutée. La vitesse de circulation y sera limitée à 70 km/h. Quelques photo-radars fixes seront prévus, dans le but de garantir le respect de cette limite de vitesse.

Terme de référence n° 3

Ne pas déplacer les corridors routier et ferroviaire du sud au nord de la cour Turcot

Le MTQ justifie le déplacement des corridors routier et ferroviaire du sud au nord de la cour Turcot par la nécessité de maintenir chaque fonctionnalité actuelle de l'échangeur durant toutes les phases de sa déconstruction-reconstruction. Dans le cadre de Turcot 50-50, il est tout à fait envisageable d'accepter la perte temporaire de certaines

fonctionnalités secondaires et, laissant les corridors routier et ferroviaire à leur emplacement actuel, de réduire les coûts de projet de 250 à 400 M\$.

Rappelons que l'autre avantage du maintien des corridors routier et ferroviaire au sud de la cour Turcot est la possibilité de créer sans délai le magnifique Quartier de la falaise.

Terme de référence n° 4

La Ville de Montréal résiste à la tentation d'utiliser le projet de démolition-reconstruction de l'échangeur Turcot pour développer son propre réseau routier

Depuis 2007, ce sont les ingénieurs du service des transports de la Ville qui, dans le cadre du projet Turcot, ont parlé en son nom. Déformation professionnelle oblige, les « attentes » qu'ils ont exprimées ont été de profiter de l'occasion pour développer le réseau routier de la Ville. De concert avec leurs collègues du MTQ, ils ont nettement complexifié le projet Turcot, en plus d'en avoir fait grimper les coûts d'au minimum 100 M\$.

Turcot 50-50 suppose que les autorités politiques de Montréal, au premier rang desquelles le maire Gérald Tremblay, donnent enfin la parole aux urbanistes de la Ville.

La Ville doit aussi faire des efforts pour amener les ingénieurs travaillant au sein de son service des transports à comprendre que préparer un projet majeur de transport collectif peut être aussi intéressant et valorisant que de travailler à un projet routier.

Terme de référence n° 5

Les bretelles de raccordement entre l'A-15 et l'A20-720 ont des rayons de courbures réduits

La réduction des rayons de courbure des bretelles de raccordement poursuit trois buts. Le premier est de forcer la réduction de vitesse dans l'échangeur, de façon à signifier clairement que celui-ci sert de lien entre une autoroute (A-15) et une route nationale (R20-720). Le second est de limiter la capacité routière des bretelles, à un

niveau correspondant à la forte augmentation de capacité du transport collectif dans l'axe est-ouest. Le troisième est de limiter l'empreinte de l'échangeur, maximisant les potentiels de mise en valeur des terrains limitrophes, tout en évitant toute expropriation résidentielle.

Terme de référence n° 6

La perte temporaire de certaines fonctionnalités secondaires est jugée acceptable

L'un des principaux objectifs du MTQ est de réaliser le processus de déconstruction-reconstruction de Turcot sans nuire à la circulation, c'est-à-dire en maintenant en tout temps les fonctionnalités de l'échangeur. En l'absence de véritables alternatives visant à assurer la mobilité des personnes durant les travaux, cet objectif s'impose. Ce ne sont pas quelques autobus supplémentaires circulant sur les rues Notre-Dame et Saint-Patrick qui peuvent jouer ce rôle : il s'agit au mieux d'une mesure dite de mitigation. Le volet transport collectif de Turcot 50-50 permettra quant à lui la mise en service, avant même le début des travaux sur l'échangeur, de véritables alternatives, en termes de capacité autant que d'attractivité, capables d'opérer un

transfert modal durable de l'automobile vers le transport collectif. Dans ce nouveau contexte, la perte temporaire (quelques semaines) de certaines fonctionnalités durant les travaux devient acceptable. Sauf en ce qui concerne l'A-15, reliant l'autoroute Décarie au pont Champlain, une autoroute vitale à l'économie régionale.

Le maintien intégral des fonctionnalités dans le cadre d'une réfection routière majeure représente entre 30 et 40 % des coûts du projet. C'est pourquoi il sera ici à nouveau possible de réaliser une économie de plusieurs centaines de millions de dollars, par rapport au projet conjoint Ville-MTQ.

Terme de référence n° 7

Le MTQ dispose de deux années pour concevoir un nouvel échangeur

Les travaux de déconstruction-reconstruction du projet Turcot ne seront pas lancés avant le printemps 2012, pour être complétés en 2017. Dans le cadre du projet actuel Ville-MTQ, la phase 1 aurait consisté à déplacer le corridor ferroviaire du CN vers le pied de la falaise Saint-Jacques, travaux qui s'échelonnent eux-mêmes sur plusieurs mois. Ce qui signifie que ceux sur l'échangeur ne pourront de toute façon commencer avant la fin de 2012... c'est-à-dire pas avant deux ans.

Ces deux années sont plus de temps qu'il n'en faut au MTQ pour concevoir un nouvel échangeur. Celui-ci sera compact. Il sera aussi beaucoup plus simple que le projet actuel, sous l'angle des fonctionnalités. Nous l'avons dit à plusieurs reprises, il n'est pas question de discourir ici sur la forme qu'il pourrait prendre. Il reste qu'il ne serait pas malvenu que l'on ait l'ambition d'en faire une œuvre architecturale et d'ingénierie emblématique de Montréal.

Terme de référence n°8

Le budget du volet routier de ce nouveau projet Turcot du MTQ est fixé à 1,5 G\$

D'emblée, le maintien du corridor routier et ferroviaire à son emplacement actuel, le renoncement par la Ville au développement du réseau routier relevant de sa compétence dans le secteur Turcot, l'acceptation de la perte temporaire de certaines fonctionnalités secondaires durant les travaux, et autres considérations de moindre ampleur, réduisent les coûts du projet Turcot de plusieurs centaines de millions de dollars. Rappelons par ailleurs que depuis que les pratiques de gouvernance et de contrôle ont été resserrées, suite aux scandales des dernières

années, on a noté une baisse moyenne de 30 % des coûts des grands projets de travaux publics. Dans ce contexte, un budget de 1,5 G\$ pour le volet routier d'un nouveau projet Turcot 50-50 apparaît plus que raisonnable.

Après tout, cette somme représente toujours une fois et demie le stade olympique, deux fois le métro de Laval, deux fois et demie le viaduc du Millau, cinq fois, toutes proportions gardées, ce qu'a coûté le viaduc Notre-Dame.

Conclusion

Ce dont il importe le plus d'être convaincu à la fin de la lecture de ce document, c'est qu'il n'est pas trop tard pour changer de cap avec le projet Turcot. Nous avons encore 18 à 24 mois devant nous. C'est fou ce qu'une société comme la nôtre peut accomplir dans ce laps de temps, pour peu que ses principaux acteurs aient l'humilité de se remettre en question.

Turcot constitue une incomparable occasion pour le Gouvernement du Québec et pour la Ville de Montréal de mettre en œuvre ce qu'ils professent l'un et l'autre depuis plusieurs années. Nous avons démontré dans ce document qu'un autre Turcot est possible. Non seulement possible, mais surtout porteur d'un avenir tellement plus prometteur pour Montréal, métropole du Québec.

L'automobile et le camion font partie de la vie des sociétés modernes. C'est pourquoi nous proposons d'investir 1,5 G\$, une somme déjà colossale, dans le volet routier d'un nouveau projet Turcot. En même temps, il faut que cette grande intervention publique que constitue la reconstruction obligée de Turcot soit à la hauteur des enjeux de notre époque. À cet égard, il est du devoir des grands corps publics, gouvernements et municipalités, d'anticiper l'avenir et d'y projeter la société, plutôt que de reproduire indéfiniment les idées reçues.

À titre d'illustration, ce ne sera pas quand l'essence coûtera 2 \$ le litre qu'il sera temps de se demander ce que l'on aurait dû faire pour mettre la population à l'abri des cruelles conséquences qui s'ensuivront.

Pour finir, je tiens à rappeler que si Projet Montréal, au stade actuel de son développement, est un parti politique municipal d'opposition, nous y concevons néanmoins notre rôle comme devant être constructif. En d'autres mots, nous ne faisons pas que nous opposer. Chaque fois que nous avons conscience qu'il en va de l'intérêt supérieur de la population montréalaise, nous proposons.

C'est dans cet esprit que la proposition Turcot 50-50 est aujourd'hui présentée aux Montréalaises et Montréalais.



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

The background of the lower half of the page is an aerial photograph of the Saint-Marie neighborhood in Montreal, showing a mix of residential buildings, streets, and a waterfront area. The image is tinted with a blue color. Overlaid on this image is the title text.

La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

Mai 2011



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville, le développement des transports collectifs et la revitalisation des quartiers centraux font partie des préoccupations majeures du parti. Le projet de PPU du quartier Sainte-Marie tel que présenté comporte une importante omission quant à la relation du quartier au rives du fleuve Saint-Laurent. Projet Montréal désire faire la démonstration du potentiel exceptionnel qu'offre ce secteur.

Équipe de rédaction:

Présentation:	Richard Bergeron
Richard Bergeron	Pierre Mainville
Pierre Mainville	Etienne Coutu

Introduction

Depuis trois ans, les résidents du quartier Sainte-Marie attendent leur PPU afin d'amorcer une planification cohérente et détaillée qui permettra d'encadrer la revitalisation et les transformations déjà en cours dans le quartier. Le projet de PPU déposé par l'arrondissement Ville-Marie pour les fins de cette consultation est un canevas de grande qualité, auquel les citoyens pourront se référer afin de bonifier et clarifier plusieurs aspects du développement à moyen et à long terme.

Connaissant bien la façon dont les résidents de Sainte-Marie sont capables de s'organiser pour faire entendre leurs voix et participer aux exercices de consultations, Projet Montréal a décidé de s'attarder à un aspect bien particulier de ce PPU. En fait, nous nous sommes

Introduction	3
Rappel: le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ	4
L'autoroute Notre-Dame proposée par le MTQ	5
La revalorisation des berges en milieu urbain	6
Érosion du cadre bâti par les infrastructures routières au 20e siècle	9
Le square Papineau	10
Le secteur Pied du courant	11
Éléments stratégiques de la transformation de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie	12
Plan du réseau de transport proposé	14
Plan synthèse: rive fluviale de Sainte-Marie	18
Conclusion	20
Autres recommandations pour ce PPU	21

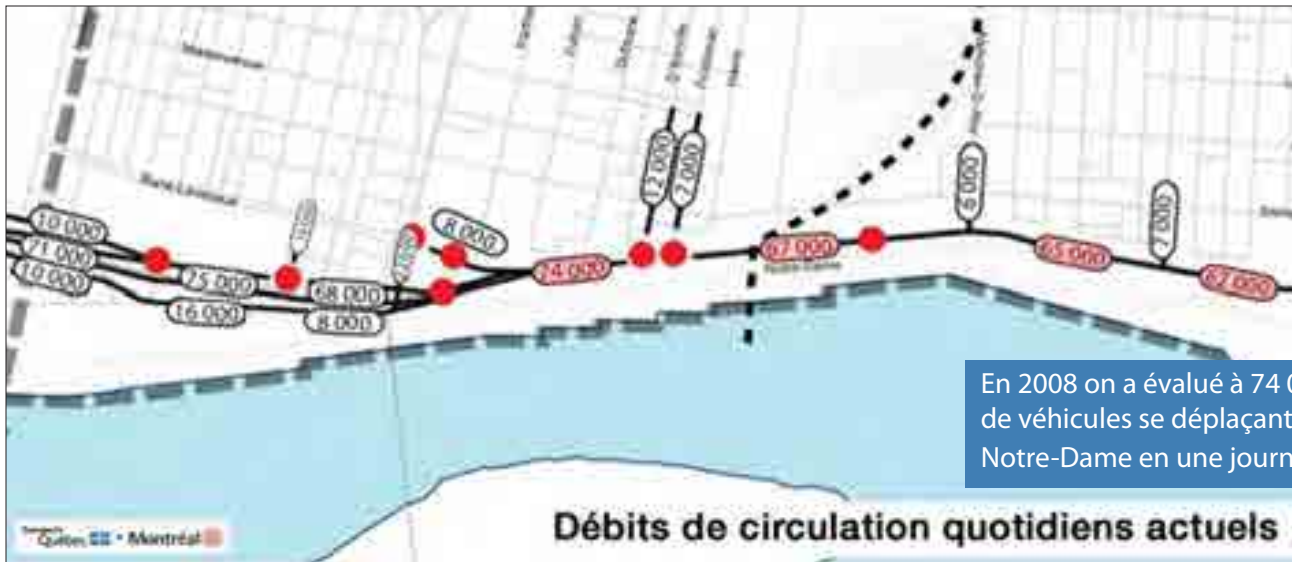
intéressés à **ce qui n'était pas dans ce PPU**. C'est dans la définition des secteurs d'intervention du PPU que nous apprenons que *"le développement des abords de la rue Notre-Dame et de la cour de triage du CP étant reliés à des enjeux métropolitains, ils ne peuvent faire l'objet d'une planification locale"*.

Cette affirmation, en plus d'éliminer des discussions deux vastes secteurs dont le développement aura un impact certain sur la qualité de vie des gens du quartier, laisse croire que l'arrondissement et les citoyens ne peuvent rien faire pour intervenir sur ces *"enjeux métropolitains"*. Nous voulons rappeler à l'arrondissement que c'est son devoir de se faire le porte-voix des préoccupations de ses citoyens quant à ces enjeux, et il devrait les écouter.

Rappel: le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ



Le projet du MTQ en 2008 prévoyait une vaste tranchée pour descendre en tunnel sous le secteur Pied du courant



En 2008 on a évalué à 74 000 le nombre de véhicules se déplaçant sur la rue Notre-Dame en une journée



Selon les projections du Ministère, ce nombre devait passer à 100 000 véhicules par jour avec son projet de modernisation



Le parc Bellerive serait totalement isolé avec ce projet



Les citoyens ont fait entendre leur opposition au projet

L'autoroute Notre-Dame proposée par le MTQ

Montréal ne manque pas de potentiel pour son développement urbain. La ville possède encore des joyaux à l'état brut. Malgré toute cette richesse virtuelle, elle risque bientôt de tourner le dos à ce qu'elle a de plus beau, le fleuve Saint-Laurent, si le projet actuel du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Ville de Montréal pour « moderniser » la rue Notre-Dame devait se réaliser tel quel.

La renonciation de l'arrondissement à aborder les questions liées au développement des abords de la rue Notre-Dame dans ce PPU sous prétexte qu'il s'agit là d'un « enjeu métropolitain » est plutôt surprenante. Elle révèle donc que l'arrondissement n'a aucune attente particulière pour ce secteur et qu'il est prêt à accepter sans le questionner le projet que propose le Ministère des transports. Alors que les citoyens du quartier Sainte-Marie sont aux premières lignes et devront vivre avec les impacts de l'augmentation journalière de 25 000 véhicules additionnels, pour un total de 100 000 véhicules par jour, ne serait-il pas justifié que l'arrondissement aborde cette épineuse question au cours de cet important exercice de planification dite « intégrée »?

L'arrondissement préfère-t-il jouer à l'autruche? Il sait qu'un décret a été signé à cet effet et que le Ministère

des transports est déterminé à aller de l'avant avec un projet passéiste dont les principes même vont totalement à l'encontre des politiques officielles en matière de développement durable, notamment en ce qui a trait à la réduction de GES et l'étalement urbain. Est-ce que le fait que l'actuel directeur de cabinet du maire soit l'ancien responsable du dossier au comité exécutif explique la raison pour laquelle l'arrondissement refuse de soulever la question? Dans tout les cas, nous avons évalué à la lumière du projet de PPU proposé que la question ne pouvait être évitée dans le cadre de cet exercice.

L'arrondissement a l'occasion rêvée de sonder ce que veulent les citoyens qui habitent Sainte-Marie en relation avec cet important projet de revitalisation du quartier. En refusant de prendre acte de la présence de ce gigantesque éléphant au milieu du salon, l'arrondissement ne pourra qu'acquiescer aux demandes du Ministère, sans être correctement outillé pour pouvoir faire valoir les meilleurs intérêts de ses résidents. Nous voulons donc crever l'abcès et nous proposons d'étudier, dans ce mémoire, tout le potentiel urbain qu'offre ces terrains aux abords de la rue Notre-Dame en vue de revaloriser le quartier et développer une meilleure relation au Fleuve.



© CCMQ Denis Lemelin

La revalorisation des berges en milieu urbain: quelques exemples

En rendant leurs berges à nouveau accessibles au public, bon nombre de grandes villes portuaires du monde ont réussi à renouveler leur image. Avec l'évolution des modes de transport des marchandises, ces secteurs riverains où ne subsistaient que les vestiges d'une époque industrielle autrefois glorieuse, ont été délaissés et utilisés pour des infrastructures routières, synonymes de progrès dans les années 1960.

Ce type d'urbanisme a défiguré de nombreuses villes avant d'être rudement critiqué par des groupes de citoyens qui firent comprendre aux professionnels de l'aménagement que ces autoroutes n'étaient pas à dimension humaine et n'avaient pas leur place dans un milieu urbain densément peuplé.

Pour rendre la ville aux piétons et ramener les gens dans leurs centres, certaines villes ont transformé leurs vieux quais abandonnés en marchés publics et en esplanades

Vancouver, False Creek

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 et l'aménagement de ses rives ont été l'œuvre de plusieurs intervenants dont la société de chemin de fer Canadien

piétonnes. Grâce à des exemples de revitalisation réussis à Boston et San Francisco, une attention nouvelle fut portée aux zones portuaires désaffectées. Bien vite, toutes les villes portuaires eurent leur propre projet de revitalisation à vocation récréo-touristique.

Afin de réaliser ces transformations, les villes eurent à négocier avec des administrations portuaires et des compagnies ferroviaires plutôt réticentes au changement. Infrastructures coûteuses à démolir, routes difficiles à relocaliser, et coûts de décontamination exorbitants, les projets qui ont réussi sont ceux qui ont pu bénéficier de l'aide de leur gouvernement régional ou national.

On a vite réalisé que la valeur ainsi donnée aux secteurs riverains, et le potentiel de développement urbain qu'ils offraient, dépassaient de loin les attentes. Ces travaux d'infrastructures ont remodelé ces villes en donnant une nouvelle vie aux anciens quartiers.

Pacifique, le gouvernement fédéral, les autorités locales et des investisseurs de Hong-Kong.

Aujourd'hui, False creek est une communauté de plus de 17 500 personnes, vivant dans un quartier de forte densité. Le développement du village olympique pour les jeux d'hiver de 2008 a créé 16 000 unités d'habitation additionnelles qui sont présentement en vente.



New York, Battery Park City

Cette nouvelle berge du Lower Manhattan a été créée en utilisant la terre extraite lors des travaux d'excavation pour construire le World Trade Center au tournant des années 1970.

C'est grâce à une initiative du Gouvernement de l'État de New York, qui a fondé en 1968 la « Battery Park City Authority » (BCPA) que ce projet a pu se réaliser. L'esplanade piétonne de 1,6 km de long fut une des

premières réalisations et devait servir à attirer les clients potentiels, qui ne tardèrent pas à se manifester.

On y trouve aujourd'hui un quartier où vit une communauté de 10 000 résidents, et de 40 000 travailleurs. Une marina est intégrée à la promenade piétonne, où s'y baladent tous les jours des milliers de touristes, venus y apprécier la vue sur la Statue de la Liberté et sur l'imposant fleuve Hudson.



© Ehrenkrantz Eckstut & Euhn Architects



© Waterfront Toronto

© Waterfront Toronto

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.

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 remportée. 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 en surface.

Portland Harbor Drive

Portland est la seule ville nord-américaine qui produise moins de GES qu'en 1990. Le virage a été amorcé en 1970, lorsque la ville a refusé la construction d'un stationnement de 12 étages pour en faire le Pioneer Square.

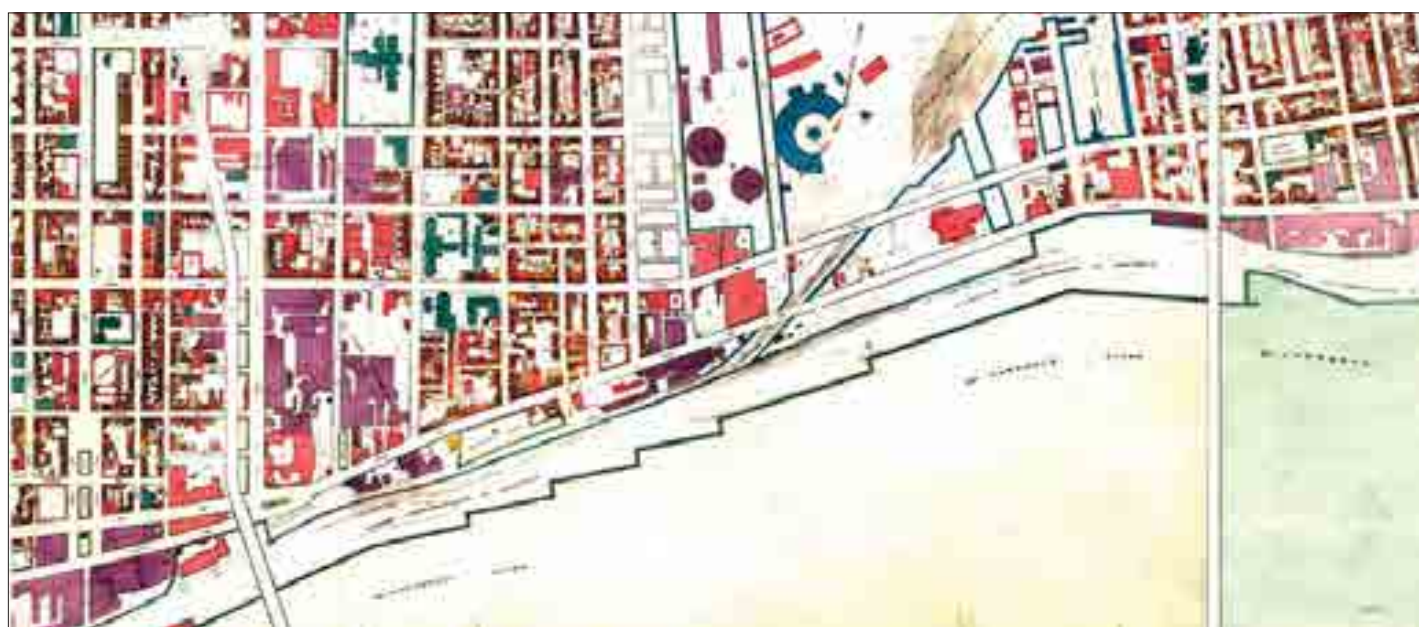
En 1974, l'État de l'Oregon accepte de démanteler l'autoroute Harbour Drive pour dégager les rives de la rivière Willamette. En lieu et place, la Ville de Portland aménagera le Tom McCall Waterfront Park, un grand

parc de 15 hectares. La même année, Portland refuse la Mount Hood Freeway, et utilise plutôt l'argent fédéral disponible pour construire un réseau de trains légers.

Elle adopte en 1980 un schéma d'aménagement révolutionnaire pour l'Amérique, dans le but de protéger les espaces verts et de freiner l'étalement urbain : elle fixe une limite physique au développement urbain qui l'oblige à se canaliser le long des axes de trains légers.

Érosion du cadre bâti par les infrastructures routières au 20^e siècle

Une comparaison du quartier Sainte-Marie en 1949 et en 2001 permet de constater l'effritement du tissu urbain.



Le square Papineau

Autrefois connu comme le *Square de la reine* ou *Queen's square*, ce carré s'étendant de la rue Notre-Dame à la rue Dorchester fut renommé en 1865 *Square Papineau*. Cependant, même si le Conseil de ville décide de fermer le marché en 1881, ce n'est qu'en 1890 que le marché public fut réellement transformé en square public après que la Ville ait indemnisé les marchands. Une grande fontaine est alors construite entre les rues Craig et de la Gauchetière, un parc est aménagé au nord, et la *Dominion Rubber company* s'y installe au sud.

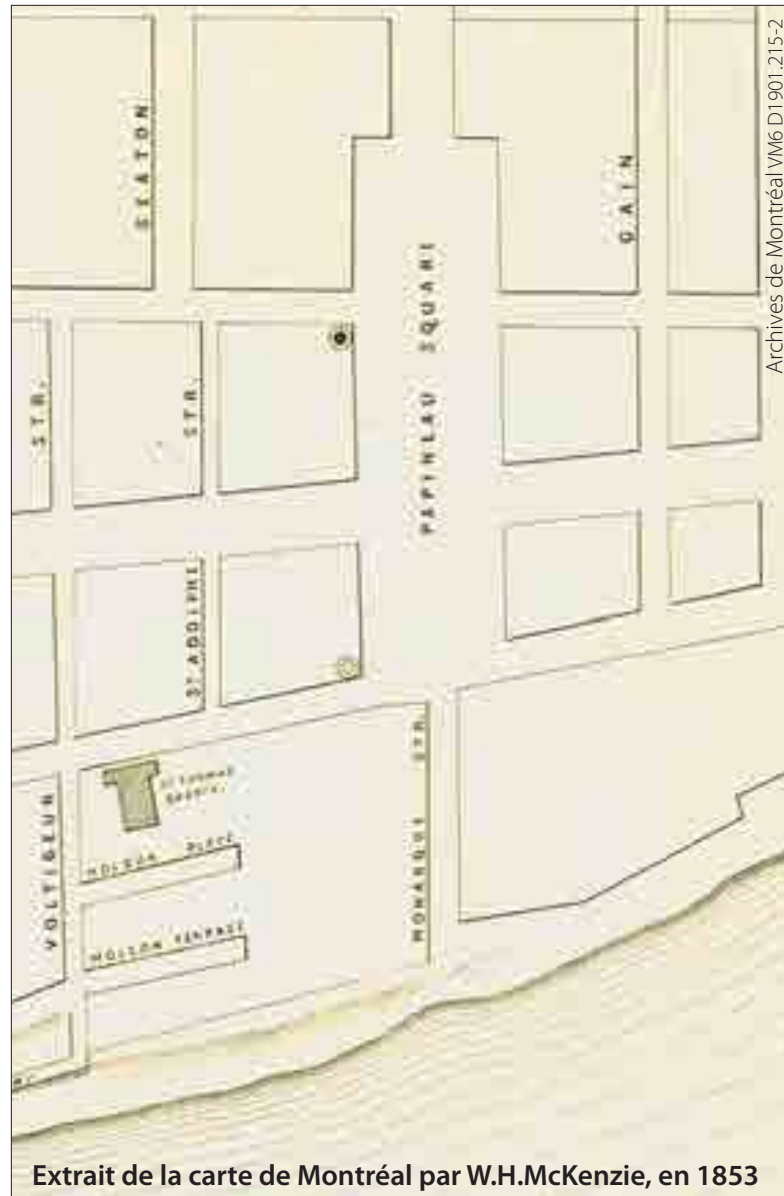
Alors que le PPU entend créer une nouvelle place publique sur la rue Ontario, devant l'école Gédéon Ouimet, il faudrait rappeler que certaines places publiques historiques du quartier Sainte-Marie auraient un urgent besoin d'être réaménagées et mise en valeur. Voici l'exemple du Square Papineau, où comment on en est arrivé au point où personne ne saurait même douter que ce « large terre-plein » de l'avenue Papineau fut un temps un square urbain vibrant d'activité pendant plus de cent ans.

La maison de Radio-Canada

En 1963 la Ville signe avec Radio-Canada une entente concernant le projet de la cité des ondes. Pour faire place à la nouvelle maison de Radio-Canada, le projet implique, selon le maire Drapeau et le président de la Société Radio-Canada, Alphone Ouimet, « la démolition de taudis afin de permettre la rénovation urbaine de tout un secteur de Montréal ». Dans les faits, les voies routières sont élargies et à partir de 1966, c'est toute la partie ouest du Square Papineau, au nord de la rue Craig, qui sera rasée, et qui deviendra du stationnement à l'usage de la Société Radio-Canada.

L'autoroute 720

En 1986, le gouvernement du Québec inaugure le tronçon Sanguinet-Papineau de l'autoroute 720. C'est la partie sud du Square qui sera rasée, à l'est et à l'ouest, entre les rues Craig et Notre-Dame. Depuis, le Square Papineau est devenu une aire d'attente pour les voitures et camions voulant emprunter l'A-720 le matin et ceux qui veulent prendre le pont Jacques-Cartier à partir de l'A-720 à l'heure de pointe de l'après-midi.



Extrait de la carte de Montréal par W.H.McKenzie, en 1853



Archives de Montréal VM6 D1901.215-1

Le secteur Pied du courant

Le secteur Pied du courant compte plusieurs espaces publics qui ont soit disparu, où ne sont pas exploités à leur pleine valeur. En voici un relevé sommaire:

Le Square Parthenais

Le Square Parthenais a été érigé comme un marché lors de l'ouverture de la rue Parthenais, dès 1808. Les terrains firent l'objet d'une donation de Louis Parthenais à la Ville le 17 novembre 1817. La Ville y fit ériger officiellement un parc en 1845. La famille Parthenais continua d'habiter sur ce Square. Il apparaît sur les plans de 1939 amputé des maisons du côté ouest, remplacées par une voie d'accès ferroviaire vers les usines de la *Dominion Oil Cloth and Linoleum Company*.

La Place des Patriotes

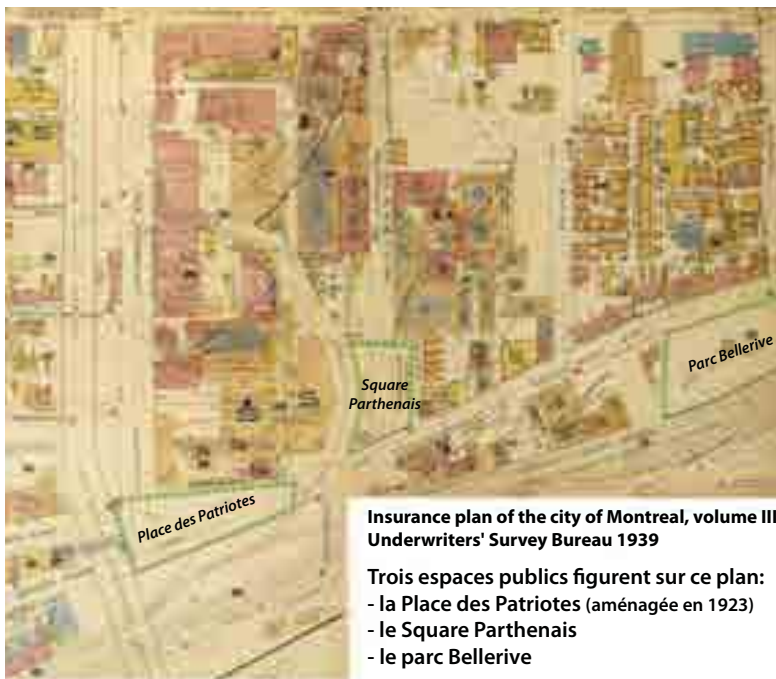
Au croisement des rues De Lorimier et Notre-Dame, la Ville créa en 1923 une place publique à la mémoire des Patriotes qui y ont été pendus lors de la rébellion de 1837-38. Le monument aux Patriotes, sculpté par Alfred Laliberté, et inauguré en 1926, le mur d'enceinte de la prison et la maison du gouverneur de la prison, nommé en l'honneur du gouverneur Charles-Amédée-Vallée, et datant de 1895, forment un ensemble historique important qu'il faudrait certes mettre en valeur.

Le Parc Bellerive

La propriété des terrains est offerte à la Ville en 1883 par la *North Shore Railway Company* à la condition que la Ville les transforme en parc public dans un délai de 10 ans. La *Compagnie du Pacifique Canadien* tente de récupérer ces terrains en 1893 après avoir acquis la *NSRC*, la Ville échangera un terrain situé entre les rues Notre-Dame, Saint-Antoine (Craig), Berri et Saint-Hubert (Lacroix) au CP afin de conserver le parc Bellerive. C'est sur ce terrain que le CP construira la gare Viger en 1896. Le parc Bellerive fut agrandi vers l'est jusqu'à la rue Poupart en 1964 sous Jean Drapeau.

Le Parc (sous le pont) Jacques-Cartier

Les Commissaires du Havre lèguent à la Ville de Montréal les îlots situés sous le pont Jacques-Cartier et longeant l'avenue De Lorimier près de 20 ans après l'inauguration du pont en 1949. Aujourd'hui c'est du stationnement.



Insurance plan of the city of Montreal, volume III
Underwriters' Survey Bureau 1939

Trois espaces publics figurent sur ce plan:
- la Place des Patriotes (aménagée en 1923)
- le Square Parthenais
- le parc Bellerive



Éléments stratégiques de la transformation de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie

La rue Notre-Dame en boulevard urbain

Il est d'abord primordial que l'échelle des infrastructures proposées pour la rue Notre-Dame soit réévaluée afin qu'elles soient à échelle humaine. Le projet du gouvernement n'hésite pas à creuser de monumentales tranchées et à couler des milliers de tonnes de béton pour pouvoir augmenter la capacité routière de cet axe. L'alternative que nous suggérons consiste plutôt à maintenir une route construite en surface, bordée de trottoirs, d'arbres, de parcs et de nouveaux édifices. Le redéveloppement de ce secteur devrait être un ensemble cohérent considérant le milieu urbain auquel il doit s'intégrer et sa situation de proximité au fleuve. L'ajout en capacité de transport devrait, pour sa part, consister uniquement dans la création d'une ligne de tramway électrique moderne implantée au centre de la rue, et de deux voies réservées aux autobus et aux taxis, de part et d'autre du boulevard.

Le tramway sur Notre-Dame et René-Lévesque

C'est à la nouvelle intersection en pointe que le tramway quitterait l'emprise de la rue Notre-Dame pour filer vers le centre-ville, en empruntant le boulevard René-Lévesque. Les deux lignes qui emprunteraient ce parcours sont la ligne de tramway Pie-IX, tel que cela a été évoqué dans les études de préfaisabilité du nouveau tramway réalisées par le consortium Genivar-Systra, et une autre ligne express desservant l'extrême est de l'île, avec un hybride tram-train (matériel roulant pouvant rouler sur des rails de tramway et sur les rails traditionnels) qui irait rejoindre Pointe-au-Trembles en empruntant la rue Notre-Dame sur la moitié de la distance, l'ancienne emprise ferroviaire abandonnée sur l'autre moitié.

Ces deux lignes seraient reliées au réseau initial de 37,5 kilomètres de Tramway tel que proposé pour le 375^e anniversaire de la fondation de Montréal par Projet Montréal. Pour lier la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque, une intersection spécialement aménagée permettrait aux tramways de traverser les voies en direction est de la rue Notre-Dame, et aux piétons d'accéder au parc Bellerive de façon sécuritaire. Une autre intersection nécessiterait un feu réservé pour le passage des tramways afin qu'ils puissent adopter une

implantation en rives sur le boulevard René-Lévesque, et pour qu'il puissent aussi contourner le pied du pont Jacques-Cartier situé à l'est de De Lorimier.

Redressement du boulevard René-Lévesque

Un aspect clé de la proposition consisterait à redresser le boulevard René-Lévesque, qui aboutirait sur la rue Notre-Dame en formant une pointe. Ce geste permettrait de libérer les terrains nécessaires pour recréer l'ancien Square Parthenais et un autre terrain à développer en forme de triangle. La rencontre du boulevard « moderne » des années 1960 avec une voie historique (l'ancien « Chemin du Roy ») serait le prétexte pour ériger un bâtiment symbolique marquant l'« entrée de ville ». À titre d'exemple, le Flat Iron Building à New York se situe au croisement de Broadway, une voie ancestrale, et la 5^{ème} Avenue de la grille de rue moderne du « Plan des commissaires ». L'édifice situé sur la pointe pourrait être un signal architectural fort du renouveau du secteur, et marquerait de façon affirmée la naissance du boulevard.



Piste cyclable en site propre sur Notre-Dame

L'actuelle piste cyclable du boulevard René-Lévesque, nécessite une traverse en L à l'intersection de De Lorimier. Elle serait plutôt prolongée sur le côté sud du boulevard René-Lévesque redressé entre De Lorimier et Notre-Dame. Une traverse sécuritaire serait aménagée à l'intersection de la rue Parthenais. De là, les cyclistes pourraient soit prendre la piste située au nord de l'emprise de la rue Notre-Dame, pour les cyclistes en transit, où traverser au sud de la rue Notre-Dame vers le parc Bellerive, pour un parcours plus touristique, jusqu'à la rue Frontenac, où une autre traverse sécuritaire serait aménagée pour les cyclistes et les piétons.

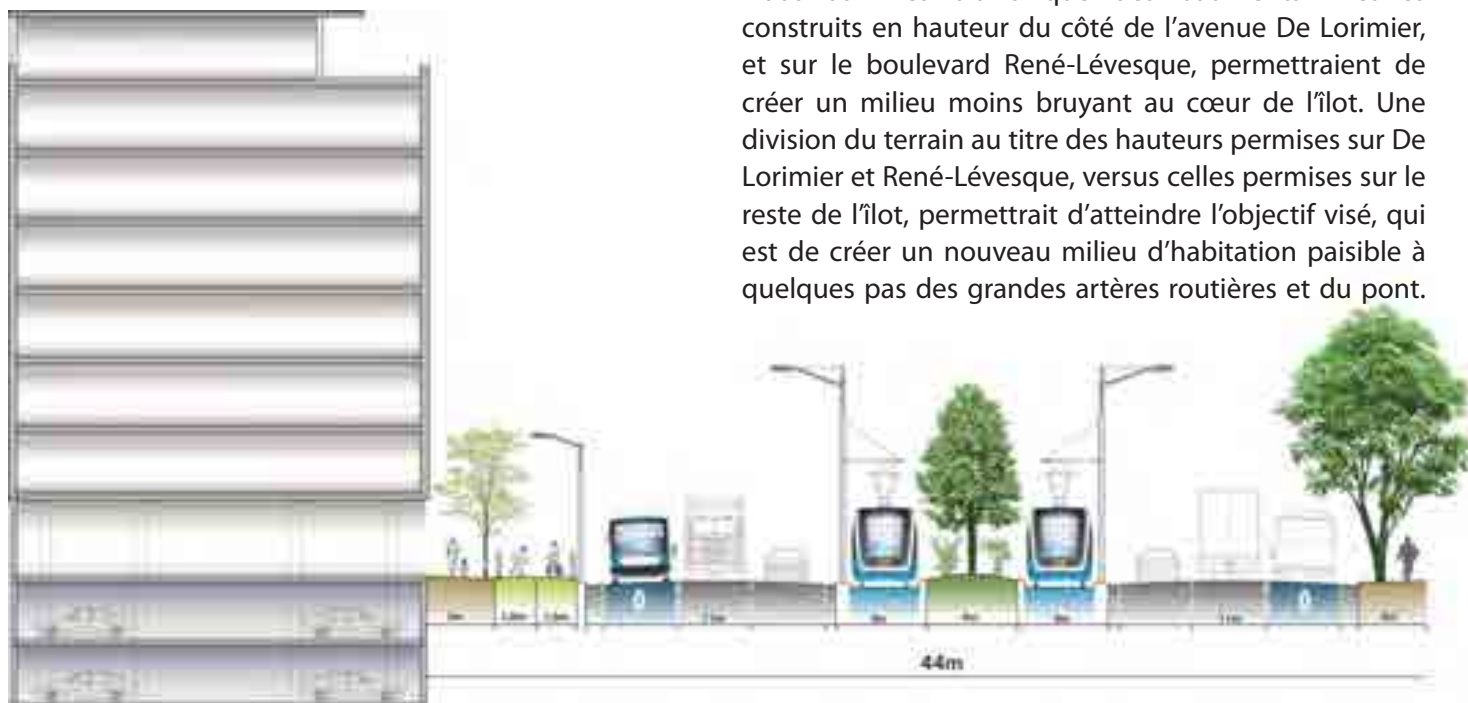
Voies réservées sur Notre-Dame

La rue Notre-Dame, qui compte présentement 3 voies vers l'ouest et 4 voies vers l'est entre Frontenac et De Lorimier, tombe à 2 voies de chaque côté à l'est de Frontenac. Une voie réservée pour les autobus et les taxis serait ainsi ajoutée à l'est de Frontenac, unique ajout de capacité routière (les voitures et les camions récupèrent l'espace actuellement occupé par les autobus et les taxis au sein des deux voies). Ces voies réservées permettraient à la STM d'améliorer son service à destination du Centre-ville, et d'ajouter de nouveaux circuits pour mieux desservir les quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Mercier.

Reconstruction d'un front bâti sur Notre-Dame

Les terrains expropriés par le gouvernement du Québec dans les années 1970, avant l'adoption du moratoire sur le prolongement de l'autoroute 720, seraient reconstruits avec du logement afin de recréer un nouveau front bâti ininterrompu tout le long du boulevard urbain proposé. Tel qu'illustré dans la coupe ci-contre, les nouveaux bâtiments pourraient faire jusqu'à 8 étages avec une hauteur de 25 mètres, pour une densité de 4, tel que proposé dans le projet de PPU actuellement. Notre proposition est à l'effet que ces nouveaux paramètres de développement conviendraient pour la partie située à l'est de la rue Poupart, mais que d'autres paramètres pourraient être proposés à l'ouest de cette rue.

Coupe type du boulevard urbain proposé



Densité de construction

Tel qu'illustré dans les exemples de revalorisation des rives urbaines cités plus tôt, les nouvelles constructions qui voient le jour dans ce type de projet sont souvent des tours d'habitation de plusieurs étages et des blocs linéaires de 8 à 10 étages. Nous sommes d'avis que le nouveau croisement des rues Notre-Dame et René-Lévesque justifierait une hauteur et une densité de construction plus généreuse afin de marquer un nouveau pôle important autour de la station de tramway Parthenais proposée. De plus, la vaste étendue des terrains entre les rues Poupart et Parthenais semble se prêter beaucoup mieux à la typologie de tours d'habitation (densité de 6), avec des hauteurs permettant de prendre avantage des vues sur le fleuve et sur le pont Jacques Cartier, que ceux de l'îlot Sainte-Marie (entre De Lorimier et Parthenais) qui est plus en retrait et vis-à-vis, pour ne pas dire collé, à une partie moins intéressante du pont Jacques-Cartier.

Développement de l'îlot Sainte-Marie

En 2003, un promoteur a présenté un projet nommé « Porte Sainte-Marie » devant l'OCPM. Malgré l'avis sévère donné par la Commission d'étude du projet, l'arrondissement a adopté un projet de règlement faisant passer la limite de hauteur à 30 mètres et la densité à 4,5 pour permettre à ce projet de voir le jour. Le nouveau plan d'urbanisme considère maintenant qu'une hauteur maximale de 44 mètres serait acceptable et le présent PPU propose que la densité passe à 6, ce qui, dit autrement, est une proposition d'y ériger des tours d'habitations. Nous sommes d'avis que des bâtiments linéaires construits en hauteur du côté de l'avenue De Lorimier, et sur le boulevard René-Lévesque, permettraient de créer un milieu moins bruyant au cœur de l'îlot. Une division du terrain au titre des hauteurs permises sur De Lorimier et René-Lévesque, versus celles permises sur le reste de l'îlot, permettrait d'atteindre l'objectif visé, qui est de créer un nouveau milieu d'habitation paisible à quelques pas des grandes artères routières et du pont.



PROJET MONTRÉAL
La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

TÉLÉPHÉRIQUE
de l'Entrée Maritime



Téléphérique Montréal-Longueuil liant le secteur Pied-du-Courant la pointe de l'île Sainte-Hélène et Longueuil.

TRAMWAY



Sur **PIE-IX** et **René-Lévesque**

TRAM TRAIN



à **Pointe-aux-Trembles**

Légende

- Proposition Tramway 37,5 (réseau initial pour le 375e)
- Ligne de Tramway Pie-IX
- Tram Train (Pointe-aux-Trembles)
- Téléphérique de l'Entrée maritime
- Tramway du pont Victoria (voir mémoire Bonaventure)
- Train de l'Est (AMT)
- Station

Agrandissement du parc Bellerive

Afin de créer un front de verdure linéaire tout le long du boulevard Notre-Dame, le parc Bellerive serait agrandi non seulement vers l'est jusqu'au viaduc ferroviaire, tel que le proposait le projet du Ministère des Transports en 2008, mais intégrerait également le site de la chute à neige Fullum ainsi que les terrains situés à l'est du pont Jacques-Cartier. Un jeu dans la topographie des sites annexés, permettrait de dégager de nouvelles vues sur le fleuve : une légère pente dont le sommet serait au sud du site, permettrait ainsi de voir au dessus des trains qui sont souvent stationnés dans la gare de triage du port. En plus d'une rangée d'arbres longeant le boulevard, ces terrains seraient plantés de nombreux arbres et traversé d'une promenade qui s'alignerait avec le chemin central du parc actuel.



Promenade riveraine le long du port

Depuis deux ans, les New Yorkais ont adopté un nouveau parc urbain dont l'expérience est spectaculaire. Le Highline park est né de la récupération en parc de voies ferrées surélevées qui faisaient le lien entre le port et divers entrepôts industriels du Meat Packing district et du quartier Chelsea. Pour le design du tablier, les architectes de Boston Diller Scofidio + Renfro se sont inspirés des plantes indigènes qui ont poussé sur cette structure lorsqu'elle était abandonnée. La promenade, de 9 mètres de hauteur environ, permet de découvrir la ville différemment, jusqu'à voir le fleuve Hudson à certains endroits.

Nous proposons une promenade riveraine s'inspirant du High Line, qui serait construite aux limites du port. D'un design innovateur, cette promenade riveraine serait en soi un nouvel attrait touristique. Elle serait aussi un outil pédagogique, en ce sens qu'elle ferait le lien entre les activités du Port, l'histoire de la Ville, le pont Jacques-Cartier et la Molson.



Recréer le Square Parthenais

Les espaces publics que nous proposons s'inspirent de lieux historiques maintenant disparus, ou devenus inaccessibles avec le temps. Nous proposons de faire renaître le Square Parthenais, qui jouxtait la prison du Pied-du-Courant, à la place du stationnement de la SAQ. Ce geste permettrait de rétablir dans la mémoire collective ce don historique de la famille Parthenais, de recréer une ouverture sur le fleuve pour les habitations qui seront construites au nord sur l'îlot Sainte-Marie, en plus de donner des vues intéressantes sur le pont Jacques-Cartier, à partir du boulevard René-Lévesque. L'aménagement du square verrait aussi réapparaître une adresse prestigieuse, le bâtiment occupant la pointe arborerait le 1 Square Parthenais.

Mise en valeur de la Place des Patriotes

Le premier aménagement de la Place des Patriotes, du moins tel qu'il apparaissait projeté en dessin il y a un siècle, présentait deux alignements d'arbres feuillus, peut-être des peupliers, de part et d'autre de la rue Notre-Dame, dont une rangée devant le mur d'enceinte de la prison. La proposition de mise en valeur de la Place des Patriotes s'inspirerait de ce premier aménagement, elle verrait l'élargissement du trottoir jusqu'à 15 mètres de largeur, afin de pouvoir accueillir au moins une centaine de personnes lors d'événements. Ce trottoir serait fait d'un revêtement de pierre, et la rangée d'arbres y serait plantée le long de Notre-Dame, avec des grilles en fer forgé arborant des fleurs de lys pour couvrir leurs fosses.

Réhabilitation du Square Papineau

Depuis les années 1960, le square Papineau est difficilement reconnaissable comme étant un espace public. Si la ville a peu de contrôle sur le développement au pourtour du square, elle peut certainement créer un effet d'entraînement en investissant le plus rapidement possible dans sa réhabilitation : elle pourrait d'abord réduire la dimension des voies routières situées de part et d'autre pour en élargir l'espace central, faire réapparaître une fontaine entre l'A-720 et de la Gauchetière, élargir les trottoirs, de façon à avoir la place pour y insérer de grandes fosses d'arbre, et garnir le tout de mobilier urbain, lampadaires, poubelles, bancs de parc, etc. Nous recommandons aussi d'entamer des négociations avec les propriétaires du restaurant « La Mer » afin de faire disparaître leur stationnement.

Révision du projet de Radio-Canada

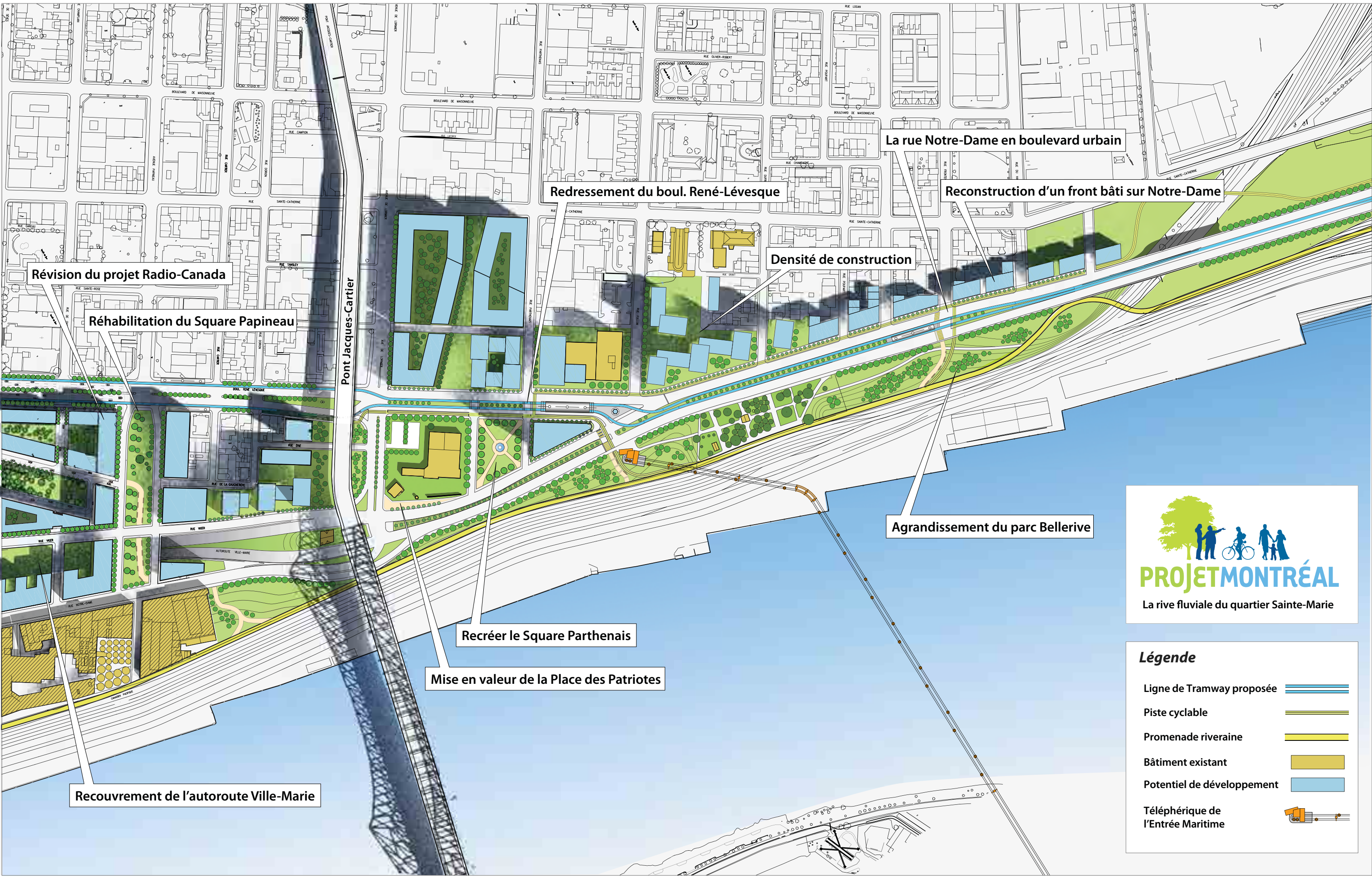
Le projet d'habitation développé par Radio-Canada dans ses stationnements et présenté à l'OCPM en 2008 devrait voir son plan directeur révisé un peu dans sa partie est afin qu'il ait une façade continue du côté du square Papineau. On pourrait enfin retrouver au moins une façade délimitant la partie nord du square devenu méconnaissable. Il serait certes souhaitable que ce nouveau bâtiment, modifié tel que proposé voit le jour le plus tôt possible afin d'enclencher la réhabilitation du square.

Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

Après les représentations faites par le promoteur du projet de Radio-Canada lors des consultations publiques sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame, la Ville et le gouvernement ont convenu en mai 2008 de commander une étude sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie de Saint-Urbain à De Lorimier, soit pour la partie déjà construite, de Saint-Urbain à Panet, et pour la partie que le Ministère se proposait de creuser en tranchée ouverte dans son projet, de Panet à De Lorimier. On n'a pas, à ce jour réentendu parler de cette étude. Est-ce la raison pour laquelle le projet n'a pas démarré comme prévu?

Téléphérique de l'Entrée maritime

À l'été 2009, le projet de téléphérique proposé par la compagnie Skylink pour relier le Vieux-Port à Saint-Lambert a été refusé par la Société du Vieux-Port. L'idée d'un téléphérique reliant Montréal à la Rive-Sud a pourtant été évoquée la première fois en 2007 dans la première proposition d'entrée maritime de Projet Montréal. Reprenant cette idée, le téléphérique que nous proposons aujourd'hui serait situé un peu plus à l'est et relierait trois pôles à fort potentiel de développement que sont la pointe de Longueuil, l'extrémité est de l'île Saint-Hélène, et le secteur Pied du courant. Inspiré du concept de Barcelone, où le téléphérique part de la mer et remonte vers le mont Juic, le téléphérique de l'Entrée maritime permettrait, le temps d'une traversée, d'apprécier de superbe point de vue sur le fleuve, la ville et le pont Jacques-Cartier. Intégré au système de transport en commun, le prix d'un passage inclurait un transfert pour la ligne de tramway à la station Parthenais.



Révision du projet Radio-Canada

Réhabilitation du Square Papineau

Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

Pont Jacques-Cartier

Recréer le Square Parthenais

Mise en valeur de la Place des Patriotes

Redressement du boul. René-Lévesque

Densité de construction

La rue Notre-Dame en boulevard urbain

Reconstruction d'un front bâti sur Notre-Dame

Agrandissement du parc Bellerive

PROJET MONTRÉAL
La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

Légende

- Ligne de Tramway proposée
- Piste cyclable
- Promenade riveraine
- Bâtiment existant
- Potential de développement
- Téléphérique de l'Entrée Maritime



Un projet encore plus ambitieux pour Montréal : l'Entrée Maritime

Afin de convaincre l'arrondissement Ville-Marie de s'intéresser d'un peu plus près au secteur de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie, nous nous sommes volontairement donné des limites en considérant un scénario très conservateur, notamment pour ce qui est de l'ouverture du Port de Montréal et des compagnies ferroviaires à considérer d'apporter des changements dans leurs infrastructures et leur activités.

Cependant, en combinant l'emprise expropriée dans les années 1970, propriété du MTQ, les droits aériens des quais de vrac du Port de Montréal et ceux des espaces occupés par les nombreuses voies ferrées existantes, il est possible d'amorcer un développement relié au fleuve en redonnant des terrains aux citoyens, sous forme d'espaces publics, et d'autres au privé afin d'activer la reconstruction d'un nouveau front de mer. Cette répartition assurerait la création de nouvelles fenêtres sur

le fleuve, soutenues par la valorisation des terrains privés et leur optimisation en terme de potentiel immobilier. Un tel projet aurait pour effet de démocratiser l'accès aux rives.

Nous appelons ce projet l'Entrée maritime. C'est un projet beaucoup plus ambitieux que ce qui est présenté dans ce document .

Projet Montréal va continuer à travailler au développement de ce projet et mettra tout en œuvre pour que tous les intervenants embarquent et contribuent à la matérialisation de ce rêve. Nous espérons évidemment que l'arrondissement Ville-Marie revendique son projet d'Entrée maritime et mettent désormais toutes les énergies à la revitalisation de sa rive fluviale.

Autres recommandations pour ce PPU

Voici quelques recommandations autres que la rive fluviale, touchant des enjeux locaux, que Projet Montréal tenait à faire:

- Recommandation 1 : Étudier la possibilité d'enfouir des fils électriques dans plusieurs secteurs du quartier, notamment sur les rues du Fullum, du Havre, Bercy, Bordeau et Larivière.
- Recommandation 2 : Construire un lien piéton dans l'axe de la rue Dorion afin que les piétons et cyclistes puissent traverser la bretelle d'accès au pont Jacques-Cartier de façon sécuritaire et ainsi permettre un accès plus direct à la station de métro Papineau à partir du nord.
- Recommandation 3 : Réaménager les intersections à fort débit véhiculaire de façon à ce qu'elles soient plus sécuritaires pour les piétons.





Option Montréal

Pour un PMAD recentré sur le développement de Montréal

Consultations sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal



Septembre 2011



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) proposé par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) aura des impacts majeurs sur l'avenir de la Ville de Montréal et sa relation aux villes de ses banlieues lorsqu'il sera adopté. À l'invitation de la commission de l'aménagement de la CMM, Projet Montréal tient à présenter ici ses commentaires sur la version proposée et un plaidoyer pour un PMAD qui soit recentré sur le développement de Montréal.

Rédaction:
Richard Bergeron

Mise en contexte	4
Une démarche laborieuse	4
Conséquences sur le contenu du PMAD	5
Un PMAD qui doit être radicalement modifié	6
Partie 1 : Une stratégie TOD trop timide	7
Rappel historique	7
Un objectif trop timide	9
Des seuils de densité trop faibles	9
La capacité d'accueil des secteurs TOD nettement sous-évaluée	9
La face cachée du PMAD : 680 000 véhicules de plus en 2031	11
Partie 2 : Priorité au transport collectif	13
Développement du réseau routier supérieur	14
Le rêve des années 1960	15
Timidité à développer le transport collectif	17
Économie des transports, volet 1	19
Fixer un objectif transport collectif digne de ce nom	21
Investir dans les transports collectifs	22
Économie des transports, volet 2	29
L'autorité publique interpellée	30
Partie 3 : Option Montréal	31
Le modèle prévisionnel de l'ISQ	32
Remise en question du droit au développement des banlieues	33
Option Montréal	35
Économie urbaine	36
Recommandations	39



Mise en contexte

Une démarche laborieuse

En juin 2001, le Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal fut adopté, à l'unanimité du conseil des ministres convient-il de préciser. Par le Cadre d'aménagement, « *le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastructures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale* »¹.

Le Cadre d'aménagement devait être rapidement suivi par un document cadre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visant à traduire les attentes du gouvernement en une vision et un projet de développement pour la métropole. Ce document cadre aurait valeur contraignante pour les municipalités régionales de comtés (MRC), lesquelles devraient

réviser leurs schémas d'aménagement pour qu'il en respecte les objectifs et en précise les modalités locales d'application. En juin 2001, au moment d'adoption du Cadre d'aménagement, il paraissait entendu que la CMM aurait produit et adopté ledit document cadre à la fin de l'année 2003.

En avril 2003, la CMM publiait sa Vision 2025 – Cap sur le monde. Il s'agissait essentiellement d'une mine d'informations de base sur le positionnement économique du grand Montréal à l'intérieur du groupe des grandes métropoles nord-américaines, complétée par une dizaine de slogans à nos yeux vides de tout contenu concret.

¹ Cadre d'aménagement 2001-2021, Mot de la ministre Louise Harel,

Il fallut attendre mars 2005 pour que la première version du document cadre attendu, celui qui aurait un caractère contraignant pour les MRC, voie le jour : il s'agissait du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*. Ce projet de schéma fut rejeté par les

maires et mairesses de la cinquantaine de municipalités membres de la CMM entourant l'île de Montréal. À leurs yeux, le projet de schéma avait le défaut d'une certaine franchise risquant de porter atteinte à leur potentiel de développement, comme le montre l'extrait suivant :

3002 Depuis le début des années 1950, le développement urbain s'est éclaté sous la pression de l'utilisation de l'automobile et des courants démographiques et sociaux ce qui a entraîné une dispersion de la population et des emplois de même qu'une occupation résidentielle de faible densité. Cette tendance du développement urbain a eu d'importantes répercussions investissements massifs dans les infrastructures et les services publics consommation d'espace et aliénation de terres propices à l'agriculture, ségrégation des lieux de résidence d'emploi et de commerce, augmentation des temps de déplacements, accroissement de la pollution.

CMM, Projet de schéma, mars 2005, p. 70.

Le jeu politique étant ce qu'il est, le Projet de schéma ne fut pas adopté par la CMM et n'eut aucune suite.

leur rapport de force politique, par rapport à ce qu'il était en 2001.

Il fallut attendre juin 2009, avec la présentation par le gouvernement de la Loi 58 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour que la CMM soit formellement enjointe de produire avant le 31 décembre 2011 ce qui serait désormais dénommé Plan métropolitain d'aménagement et de développement, ou PMAD. C'est ce projet de PMAD, publié en mars 2011, qui fait l'objet de la présente consultation publique.

On aura compris, au vu des tergiversations des dix dernières années, que les banlieues entourant l'île de Montréal n'endosseront un quelconque document émanant de la CMM que s'il est à toute fin pratique vide de toute contrainte.

Conséquences sur le contenu du PMAD

Le premier constat qui s'impose relativement au PMAD est qu'il vient avec pratiquement 10 années de retard sur l'échéancier initial.

Le second constat qu'on peut tirer relativement au PMAD est que, de fait, il cherche par trop à rassurer les banlieues quant à leur « droit au développement ». Certes, le PMAD parle abondamment de développement durable, de périmètre d'urbanisation, de *Transit Oriented Development* et de seuils minimaux de densité. Mais au contraire de cibler le modèle de développement centré sur l'automobile, comme le faisait le projet de Schéma d'aménagement, en 2005, le PMAD confirme que des milliards de dollars (G\$) seront investis pour compléter le réseau autoroutier imaginé dans les années 1960, ce qui constitue la condition sine qua non de la poursuite du développement des banlieues.

Ce retard s'explique par le refus des banlieues entourant l'île de Montréal de renoncer au modèle de développement urbain qui a assuré leur succès depuis le tournant des années 1960. Usant de pressions politiques diverses, les maires et mairesses de cette cinquantaine de municipalités ont réussi à retarder la publication d'un *Projet de schéma métropolitain* jusqu'à 2005, puis à faire avorter cette démarche.

En fin d'analyse, le PMAD se limite à suggérer timidement aux autorités politiques des banlieues qu'elles devraient prévoir leurs nouveaux développements immobiliers ici plutôt que là, c'est-à-dire, dans les abondants terrains disponibles en zone blanche plutôt que sur les terres agricoles, les forêts et boisés, les zones humides et autres milieux riverains se trouvant sur leur territoire. Même cela, c'est encore trop pour les maires et mairesses de la couronne nord qui, sitôt publié, ont bruyamment dénoncé le projet de PMAD.

Il suit que le *Cadre d'aménagement 2001-2021* est depuis dix ans demeuré lettre morte. Les maires et mairesses des banlieues périphériques en ont profité pour engranger dix années supplémentaires de développement à l'américaine. Elles ont ainsi pu gagner 225 000 habitants supplémentaires, contre 83 000 pour l'agglomération de Montréal, ce qui a encore amélioré



Étalement urbain: la ville de Terrebonne est passé de 25 000 à 104 000 habitants entre 1986 et 2011

Si, en sa forme actuelle de projet, le PMAD n'aurait qu'un impact très marginal sur le développement des banlieues périphériques, on en déduit qu'il n'aurait également qu'un impact très marginal sur le développement futur de la ville et de l'agglomération de Montréal. En d'autres mots, le projet de PMAD annonce qu'au cours des vingt prochaines années, l'île de Montréal va continuer de nourrir la croissance démographique et économique des banlieues par l'exode de ses propres classes moyennes, essentiellement l'exode de ses jeunes familles.

Les jeunes familles quittent-elles Montréal pour la banlieue parce qu'il est impossible à la première de répondre adéquatement à leurs besoins, en termes de logement, de cadre de vie et de services publics? Non. Les jeunes familles quittent Montréal pour la banlieue parce que le gouvernement du Québec fait tout pour les y inciter, essentiellement par le biais de ses investissements en transport et en équipements collectifs divers. Réciproquement, ce même gouvernement du Québec ne fait rien, au contraire, pour aider Montréal à garder ses familles. On en prendra pour exemple le projet Turcot du ministère des Transports : plutôt que d'aider Montréal à accueillir jusqu'à 10 000 familles dans un *Quartier de la falaise* répondant à toutes les exigences du développement urbain durable, le MTQ entend investir 3 G\$ pour inciter ces mêmes 10 000 familles à aller s'établir en lointaine couronne sud.

Pour faire bref, Montréal fait depuis cinquante ans face à la concurrence déloyale des banlieues. Déloyale dans la mesure où le gouvernement du Québec pipe les dés en faveur de ces dernières. Le projet de PMAD annonce que cette situation perdurera au minimum durant les vingt prochaines années.

Un PMAD qui doit être radicalement modifié

L'avenir que le projet de PMAD réserve à Montréal est inacceptable. La vocation de Montréal n'est pas de nourrir indéfiniment la croissance démographique et économique des banlieues qui l'entourent et, ce faisant, de perpétuer le mal-développement urbain.

Il y a des limites à dire une chose et faire son contraire. Il y a des limites au *green washing*, à utiliser le vocabulaire du développement durable pour le trahir l'instant suivant, comme le fait le projet de PMAD.

Dans la suite de ce document, nous montrerons comment le PMAD doit être modifié pour répondre non seulement aux aspirations légitimes des Montréalais et Montréalaises, mais aussi aux véritables exigences du développement urbain durable autant qu'au meilleur intérêt social et économique du Québec.



Partie 1

Une stratégie TOD trop timide

Le PMAD affirme la volonté de la CMM de prioriser le développement urbain arrimé aux principales infrastructures de transport collectif, métro, train de banlieue, tramway et corridors d'autobus en site propre (SRB). Cette approche est connue sous l'acronyme anglais TOD, pour Transit Oriented Development. Elle s'oppose au Car Oriented Development, soit le développement urbain arrimé aux réseaux routiers supérieurs, qui a dominé partout dans le monde, et plus particulièrement à Montréal, au cours des cinquante dernières années. En reconnaissant et promouvant le TOD, le PMAD prétend annoncer un virage majeur au niveau des dynamiques de développement urbain de la grande région montréalaise.

Ce virage n'aura pas lieu, si l'approche TOD du PMAD reste trop timide.

Rappel historique

Cette idée de développer prioritairement les espaces jouxtant les points d'accès aux principales infrastructures de transport collectif n'est pas nouvelle. En 1986, le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal énonçait comme première priorité de « *favoriser la densification autour des stations du transport collectif* ». Quinze ans plus tard, en 2001, le

² CUM, Schéma d'aménagement, chapitre *Les grandes orientations d'aménagement*, p. 45.

Cadre d'aménagement enjoignait de « *développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine* », expliquant qu'il s'agissait d'« *orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR et tramway) et les corridors métropolitains de transport par autobus* ».

Force est de constater qu'il y a déjà 25 ans que le TOD est la priorité officielle à Montréal.

Cela n'a toutefois aucunement ralenti le développement de type COD des couronnes, lesquelles, depuis 1986, ont accueilli près de 825 000 nouveaux habitants, soit 88 % de la croissance démographique de la région

métropolitaine. Par définition, le COD implique la motorisation des ménages. On ne s'étonnera donc pas que, durant ces mêmes dernières 25 années, le parc automobile des couronnes ait crû de plus de 640 000 véhicules, soit cette fois 82 % du total de la grande région montréalaise.

Le COD n'a pas été la stratégie priorisée par les seules banlieues entourant Montréal. Tout au long des années 1980 et 1990, la Ville de Montréal a développé le quartier Rivière-des-Prairies suivant les principes du COD. Les municipalités de l'ouest de l'île, Saint-Laurent, Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et autres, ont fait de même. On peut ainsi conclure que sur l'île de Montréal, l'essentiel de la croissance démographique autant que de la motorisation, depuis 25 ans, s'explique par le recours au modèle de développement du COD.

C'est cela que le PMAD prétend changer.

Évolution démographique 1986-2010 en région métropolitaine de Montréal

	1986	2010	1986-2010	
Île de Montréal	1 819 670	1 934 082	114 412	12%
Couronnes	1 101 687	1 925 236	823 549	88%
Région métropolitaine	2 921 357	3 859 318	937 961	100%

Source : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Territoire de la RMR-Montréal, tel que défini par Statistique Canada.

Évolution 1986-2010 de la motorisation en région métropolitaine de Montréal (automobiles et camions légers seulement)

	1986	2010	1986-2010	
Île de Montréal				
Nombre de véhicules	682 950	820 744	137 794	18%
Pour 1 000 habitants	375	424	49	
Couronnes				
Nombre de véhicules	595 164	1 236 995	641 830	82%
Pour 1 000 habitants	541	642	101	
Grande région				
Nombre de véhicules	1 278 114	2 057 739	779 624	100%
Pour 1 000 habitants	438	533	96	

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Territoire de la RMR-Montréal, tel que défini par Statistique Canada.

Un objectif trop timide

Le PMAD fixe pour objectif que 40 % de la croissance résidentielle projetée soit canalisée vers des quartiers de type TOD. Or, cette proportion correspond à la situation actuelle à l'échelle de la grande région de Montréal, où 600 000 des 1,5 millions des ménages vivent déjà dans des « aires TOD ». D'ici 2031, le PMAD évalue à 320 000 la croissance du nombre de ménages. Son objectif correspond donc à 128 000 nouveaux ménages dans les aires TOD, contre 192 000 dans du développement urbain traditionnel de type COD.

Des seuils de densité trop faibles

Dans la foulée du Cadre d'aménagement 2001-2021, le PMAD retient des cibles de densité pour les aires TOD³. Tel que définie par le PMAD, l'aire TOD s'étend jusqu'à 1 km de distance par rapport à un accès au métro. En appliquant les seuils de densité proposés, on retrouverait un nombre théorique de 25 526 logements dans l'aire TOD d'une station de métro. Cela correspond à une densité moyenne de 8 125 logements au km², soit sensiblement la même que les 7 668 logements au km²

D'une certaine façon, le PMAD nous dit que rien ne va changer, qu'en 2031, la situation, sous l'angle de l'aménagement et du développement urbain, sera très semblable à celle que nous connaissons aujourd'hui.

Retenir pour objectif la perpétuation de la situation existante dénote une singulière timidité.

de densité moyenne que l'on retrouve présentement dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal.

Pour une station de métro qui serait construite à Laval ou Longueuil, cela constituerait indéniablement une cible de densité relativement élevée. Mais pour les secteurs centraux de Montréal, et tout particulièrement pour le grand centre-ville, ces seuils se situent très en deçà de ce que propose actuellement l'industrie du logement neuf.

Seuils minimaux de densité proposés par le PMAD pour le métro et les SLR

	Distance d'accès au (mètres)	Superficie (hectares / ha)	Densité brute (logement / ha)	Nombre théorique de logements
Très élevé	0-250	20	150	2 945
Élevé	250-500	59	110	6 480
Moyen	500-750	98	80	7 854
Faible	750-1000	137	60	8 247
Total		314	81	25 526
Au km²		100		8 125

Source : D'après PMAD, tableau 10, p. 48. Les distances d'accès au métro sont tirées du Cadre d'aménagement 2001-2021, p. 78.

La capacité d'accueil des secteurs TOD nettement sous-évaluée

Le PMAD retient des cibles de densité bien trop faibles, particulièrement pour le grand centre-ville, comme on l'a vu plus tôt. Par ailleurs, le PMAD ne prend pas suffisamment en compte le potentiel de développement des modes lourds et mi-lourds de transport collectif : pour peu que soit mise en œuvre une stratégie résolue de développement de l'offre de transport collectif, l'aire TOD pourra rapidement s'agrandir. En troisième lieu, l'estimation du PMAD ne prend selon toute vraisemblance

pas en compte l'immense potentiel que représente le recyclage d'immeubles institutionnels, tels l'hôpital Royal-Victoria ou l'Hôtel-Dieu, ou industriels, tels ceux du quartier Chabanel. En quatrième lieu et enfin, le potentiel de redéveloppement de terrains sous-utilisés, accueillant des commerces dédiés à l'automobile, des centres commerciaux de première et seconde génération, de

³ CMM, PMAD, p. 51

Densité résidentielle : exemples types (densité nette, sur terrains privés, hors voiries publiques)



Louis Bohème
293 logements
27 étages
Terrain : 0,234 hectare
Densité : 1 252 log / ha



Immeuble POM
138 logements
10 étages
Terrain : 0,185 hectare
Densité : 757 log / ha



Radio Canada
2 200 logements
11 étages
Terrain : 3,700 hectare
Densité : 470 log / ha



1, McGill
160 logements
11 étages
Terrain : 0,417 hectare
Densité : 389 log / ha



Bassins Nouveau Havre
2 000 logements
8 à 20 étages
Terrain : 6 400 hectare
Densité : 315 log / ha

l'industrie légère disséminée ici et là dans les quartiers, etc., n'est guère pris en compte. À titre d'exemple, le strip commercial s'étendant de part et d'autre de la rue Sherbrooke Est, de Viau à Honoré-Beaugrand, sur une distance de 4 km desservie par cinq stations de métro, offre un potentiel de redéveloppement urbain totalisant une bonne dizaine de milliers de logements. À elle seule, l'aire TOD de la station de métro Préfontaine pourrait accueillir 2 000 logements supplémentaires. Et ainsi de suite.

Au total, force est de conclure que le PMAD a très nettement sous-évalué la capacité d'accueil des aires TOD actuelles et futures.

La ville de Paris accueille 2,2 millions d'habitants sur un territoire de 105 km²... incluant tous les grands

monuments, aussi grands consommateurs d'espace, faisant le prestige de cette ville. Avec une qualité d'aménagement similaire, la capacité d'accueil de l'île de Montréal serait supérieure à 10 millions d'habitants.

Considérant l'offre actuelle de modes lourds et mi-lourds de transport collectif desservant Montréal, et considérant ce que permettrait une stratégie résolue d'investissement pour augmenter cette offre, stratégie que nous proposerons plus loin dans ce mémoire, c'est rien moins que l'île de Montréal en entier qui, sur horizon 2031, doit être considérée comme une aire TOD.

Dès lors, les 320 000 nouveaux ménages et 530 000 nouveaux habitants prévus sur le même horizon pourraient aisément être accueillis dans la grande aire TOD de la seule île de Montréal.



Exemple de COD: Car Oriented Development



Exemple de TOD: Transit Oriented Development



Abords de l'autoroute Décarie, secteur Namur Jean-Talon et hippodrome Blue-Bonnets

La face cachée du PMAD : 680 000 véhicules de plus en 2031

Pour le PMAD, le TOD paraît se limiter à la localisation des nouveaux logements : pour peu que ceux-ci soient construits dans une aire TOD, dû-t-il s'agir d'immeubles comptant deux espaces de stationnement par logement, c'est du développement urbain de type TOD.

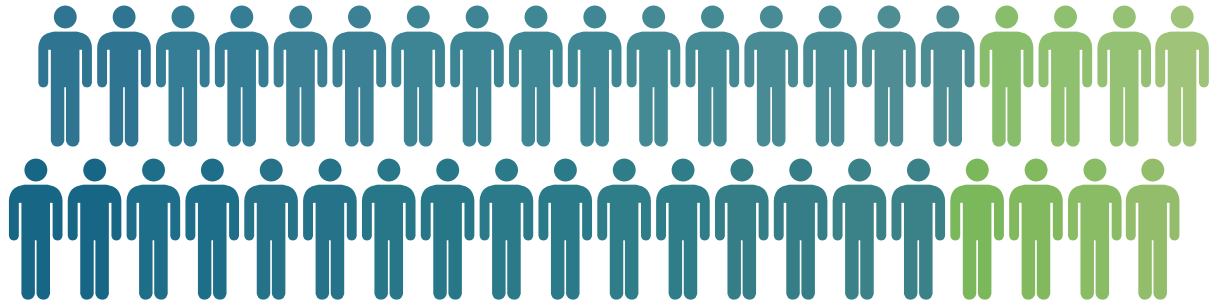
Le TOD est beaucoup plus que cela. Il est une approche globale visant l'ensemble des composantes du cadre de vie, du quartier et, ultimement, de la ville dans son ensemble. Est-il besoin de le redire, le TOD s'oppose au COD, c'est-à-dire qu'il suppose une volonté ferme de limiter la place de la voiture en ville.

Ces 25 dernières années, le rythme annuel moyen de croissance du parc automobile métropolitain fut de 32 500 véhicules. Cette progression constante de la motorisation ne montre aucun signe de ralentissement, au contraire. Si cette tendance se maintient, et il n'y a aucune raison de penser que ce ne sera pas le cas, 680 000 véhicules de plus circuleront sur le territoire de la région métropolitaine en 2031. Le parc automobile comptera à ce moment plus 2,7 millions de véhicules et le taux de motorisation de la population du grand Montréal aura progressé à 618 véhicules pour 1 000 habitants, à comparer aux 533 d'aujourd'hui.

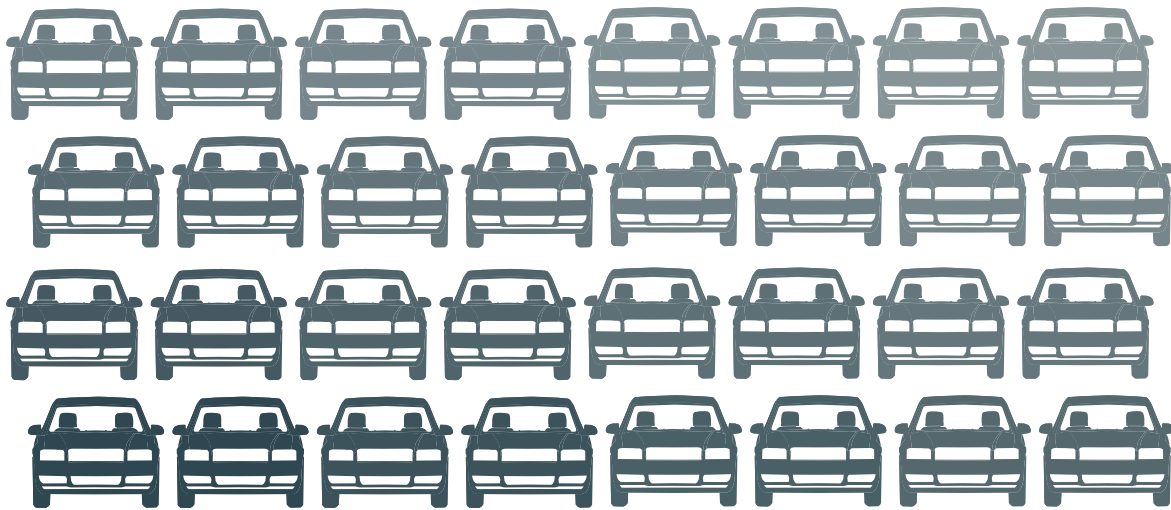
Comment expliquer que le PMAD, promoteur d'un mode de développement urbain s'offrant en alternative au *Car Oriented Development*, demeure silencieux sur la question de la poursuite indéfinie de la motorisation de la population du grand Montréal ? Les rédacteurs du PMAD n'ont sans doute pas manqué de consulter les spécialistes du ministère des Transports et de la Société

de l'assurance automobile du Québec pour obtenir une information de base au sujet de la motorisation. L'ordre de grandeur de plus ou moins 680 000 véhicules supplémentaires, en 2031, leur a donc été communiqué. Mais alors, pourquoi ne l'ont-ils pas évoqué dans le PMAD ?

Québécois âgés de 18 à 75 ans, inclusivement, au 31 décembre 2010 : 5 880 026



Parc automobile, au 31 décembre 2010 : 4 755 652



Taux de motorisation des électeurs québécois : 80,9 %

Proposons une réponse à cette question : parce que que la motorisation est devenue un sujet tabou pour les politiciens et, par extension, pour les institutions publiques, telle la Communauté métropolitaine de Montréal, auteur du PMAD. La raison en est que 80 % des électeurs du Québec sont aujourd'hui propriétaires d'une automobile.

La propriété d'une automobile est le plus grand dénominateur commun à l'électorat du Québec. En politique, il faut toujours se garder de déplaire. Or, comment aborder un sujet sous un angle un tant soit peu critique lorsque 80 % des électeurs sont concernées et pourraient se sentir visés ? Le mieux est d'adopter le discours de l'heure, TOD et développement durable pour ce qui concerne le PMAD, en sachant d'entrée de jeu qu'il s'agit pour une large part de vœux pieux.



Navette ferroviaire



Tramway



Autobus



Trolleybus



S.R.B. (Voies réservées)



Métro

Partie 2

Priorité au transport collectif

Rien n'a plus de conséquences sur le développement d'une ville que les investissements dans les infrastructures de transport. Puisque les réseaux supérieurs de transport, routier autant que collectif, sont placés sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ), ce sont les priorités d'investissement de celui-ci qui ont eu le plus d'influence sur le développement démographique et économique de la grande région métropolitaine au cours des cinquante dernières années. En d'autres mots, par ses décisions d'investissement dans les infrastructures de

transport, le MTQ a littéralement façonné Montréal et sa région depuis cinquante ans.

Logiquement, le virage que propose le PMAD, du COD vers le TOD, devrait être apparent au niveau des priorités d'investissement en transport : on se serait attendu à ce que le PMAD interpelle le MTQ pour l'inciter à modérer ses investissements dans le développement du réseau routier supérieur, au profit d'investissements accrus dans les modes structurants de transport collectif. Or, ce n'est pas le cas.

Projets actuels de développement du réseau routier supérieur de la région montréalaise

Ministère des transports (MTQ)



	Distance km	Année de parachèvement	Investissement M\$
Couronnes de Montréal			
A-19, 440 à 640	10,0	2015	320
A-25, Henri-Bourrassa à 440	7,2	2011	501
A-20, île Perrot et Vaudreuil	7,5	2015	550
A-30, Candiac à Vaudreuil/Valleyfield	54,0	2008	2 018
A-20/A-25/R-132 à Longueuil		2011	82
Viaduc A-15/A-640		2012	140
Échangeur Taschereau		2010	95
A-20, élargissement Candiac-Delson	3,7	2010	40
A-10, élargissement à 3 voies		Indéterminé	250
Sous-total	82,4		3 996
Île de Montréal			
Rond-Point l'Acadie		2004	116
Rond-Point Dorval*		2017	350
Décarie, échangeur Nord		2013	110
Décarie, échangeur sud / Turcot**		2017	3 000
Échangeur Saint-Pierre**		2020	1 000
Notre-Dame / Souigny		2009	60
Notre-Dame / le reste		Indéterminé	1 200
Île-des-Soeurs		2010	80
Sous-total**			3 916

Sous-total MTQ*

7 912



Ville de Montréal

Raccordement boulevard Cavendish	140
Prolongement l'Assomption & Notre-Dame	269
Parachèvement Maurice-Duplessis	40
Raccordement Langelier	28
Raccordement Cavendish/Henri-Bourrassa	10
Prolongement boulevard Pierrefonds	40
Prolongement boulevard Jacques-Bizard/A-40	25
Boulevard dans l'emprise A-440	85
Raccordement boulevard et rue Morgan	40
Nouveau pont vers l'île Bizard	46
Nouveau pont vers l'île des Soeurs	40
Prolongement boulevard Rodolphe-Forget	21
Autres projets divers	25

Sous-total Ville de Montréal

809

Total MTQ et Ville de Montréal

8 720

* La majoration du budget de l'échangeur Dorval à hauteur de 126 M\$ a été confirmée par le ministre Sam Hamad le 3 août 2011.

** Dans le cas des échangeurs Turcot et Saint-Pierre, la moitié seulement des coûts de projet est comptée comme un investissement de développement.

Développement du réseau routier supérieur

Le tableau produit en page suivante révèle que le Gouvernement du Québec, par le biais du MTQ, investit présentement 8 G\$ dans le développement du réseau autoroutier de la région montréalaise.

Dans les couronnes de Montréal, cela se traduira prochainement par l'ajout de plus de 80 km d'autoroutes (A-19, A-20, A-25 et A-30). Sur l'île de Montréal, comme nous l'avons montré en 2010 dans *Turcot 50-50*, le MTQ

profite de la reconstruction nécessaire de l'échangeur pour augmenter très significativement la capacité de ce grand nœud autoroutier. Sans doute que la même attitude prévaudra lors de la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre, situé quelques kilomètres plus à l'ouest. Quant au projet dit de *modernisation* de la rue Notre-Dame, il consiste, par-delà les précautions langagières, à compléter le lien autoroutier entre l'A-25 et le centre-ville. L'ajout de plusieurs projets

d'échangeurs de plus petite taille, sur l'île de Montréal autant que dans les couronnes, et de l'élargissement de deux à trois voies de certaines autoroutes (R-132, A-10), permet d'arriver à ce total fantastique de 8 G\$.

La Ville de Montréal n'est pas en reste puisqu'elle prévoit investir plus de 800 M\$ dans l'augmentation de la capacité du réseau routier supérieur de l'île de Montréal.

Le rêve des années 1960

Les premières des deux cartes superposées ci-contre est tirées du document *Montréal – Horizon 2000*, préparé par le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, en 1967. Elle illustre de manière éclatante la conception que l'on se fit de la modernité et du progrès urbains au début des années 1960.

C'est en 1959 que les autoroutes métropolitaine (A-40) et des Laurentides (A-15) furent ouvertes à la circulation. En cette année 1959, le nombre de véhicules immatriculés au Québec était inférieur à 1 million, dont pas plus de 400 000 en région montréalaise. Fallait-il doter Montréal d'un si formidable réseau autoroutier pour à peine quelques centaines de milliers de véhicules ? D'autant qu'à ce moment, seuls le centre de l'île de Montréal et les quartiers les plus anciens de Laval et Longueuil étaient urbanisés. Ainsi, dans un premier temps, les autoroutes que l'on s'appropriait à construire iraient-elles de nulle part à nulle part, en passant par nulle part.

Mais alors, si ce n'était pas pour répondre à la demande de mobilité automobile non plus que pour desservir l'espace urbanisé, pourquoi, en ce tournant des années 1960, a-t-on lancé la réalisation d'un si vaste réseau autoroutier ?

La réponse à cette question est toute simple : il fallait suivre la voie indiquée par les métropoles étasuniennes, créatrices de l'Américan Way of Life, en fondant l'avenir de Montréal sur la motorisation de masse et l'unifamiliale de banlieue pour tous. En d'autres mots, on a construit des autoroutes pour inciter la population à acquérir une auto et s'établir en banlieue. Au tournant

des années 1960, c'est de cette façon que l'on concevait la modernité et le progrès.

À partir du milieu des années 1970, aux États-Unis même, un discours critique sur cette façon de développer les villes a vu le jour. On a souligné, entre autres, la consommation excessive d'espace forçant la destruction des meilleures terres agricoles, la déconstruction de sociétés urbaines complexes au profit de la partition sociale du vaste territoire urbanisé, chaque banlieue accueillant une classe sociale sévèrement circonscrite, la consommation effarante d'énergie fossile qui, après l'embargo pétrolier de 1973, fut même considérée comme une menace à la sécurité nationale, les coûts excessifs qui en résultent pour assurer des transports efficaces, autant pour les ménages (achat et opération de véhicules) que pour les corps publics (infrastructures routières), de même que le véritable drame s'ensuivant pour les cœurs urbains anciens qui, vidés de leurs classes moyennes, n'accueillaient plus que quelques enclaves de luxe, au milieu de vastes quartiers paupérisés.

L'expression qui a réalisé la synthèse de ce premier discours critique est *Urban Sprawl*, traduit par étalement urbain en français. Les préoccupations environnementales, notamment celles relatives aux changements climatiques, ainsi que des considérations de santé publique sont ensuite venues donner un nouvel élan au courant critique de l'étalement urbain. Au début des années 1990, cherchant une nouvelle façon de concevoir l'avenir de leurs grandes villes, des auteurs américains ont proposé le TOD... lequel n'est rien d'autre que la redécouverte du mode de développement urbain qui, s'appuyant sur le métro et

le tramway pour les très grande villes, sur le seul tramway pour celles de plus petite taille, avait prévalu entre 1880 et la fin de la seconde guerre mondiale.

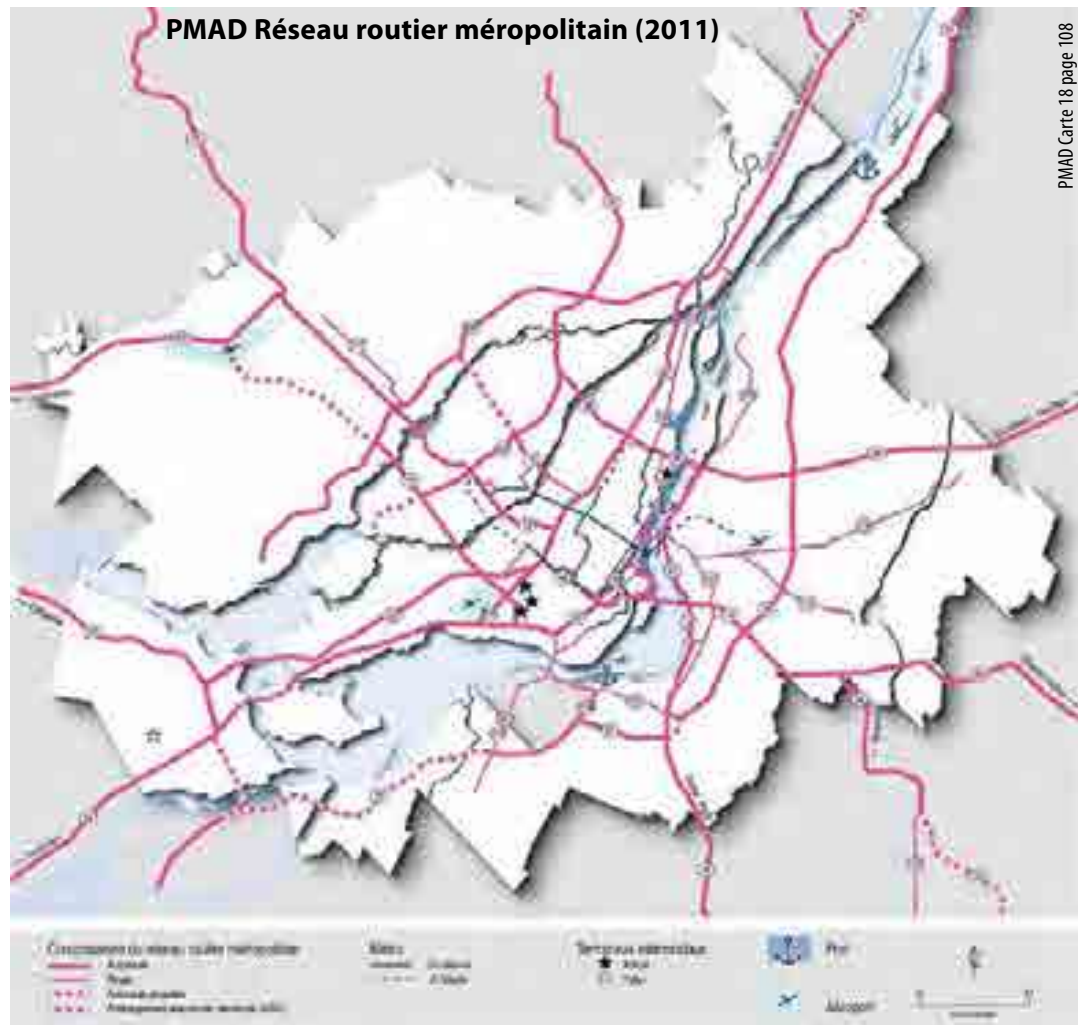
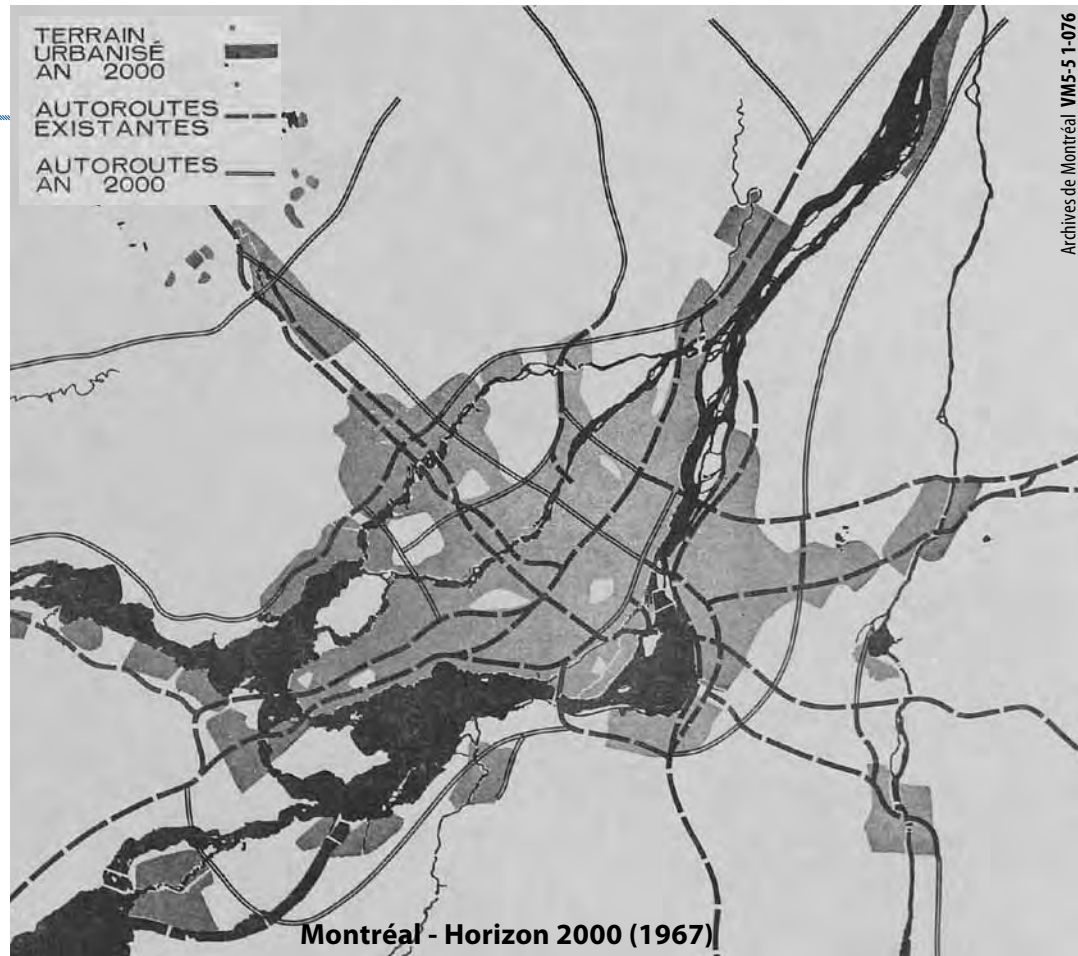
Avec le PMAD, Montréal aspire à son tour à l'ère du TOD. Il devrait en résulter une prise de position critique du PMAD à l'endroit du développement du réseau routier supérieur. La carte ci-dessous prouve que c'est tout le contraire.

La similitude est quasi parfaite entre le réseau illustré et celui proposé en 1967 par *Montréal - Horizon 2000*.

Par le fait même, le PMAD juge opportuns les investissements en cours, à hauteur de 8 G\$, pour le développement autoroutier métropolitain. Il est d'ailleurs aisé de localiser sur la carte du PMAD, en pointillé, chacun des projets mentionnés au tableau.

Le PMAD propose donc d'entrer dans l'ère du TOD en investissant massivement dans le développement du réseau routier supérieur. Formulé d'une autre façon, il propose de nous projeter dans le XXIe siècle en commençant par compléter le rêve issu du milieu du XXe siècle.

Reconnaissons tout de même au PMAD la vertu de la cohérence. Car il faut bien consentir à compléter le développement du réseau autoroutier métropolitain si, à l'horizon des 20 prochaines années, on entend accommoder 680 000 véhicules supplémentaires.



Timidité à développer le transport collectif

Depuis la création de l'AMT, en 1996, le gouvernement du Québec a investi 2 G\$ dans le développement des réseaux supérieurs de transport collectif de la métropole. Les trains de banlieue se sont accaparés environ 1 250 M\$, le métro de Laval 750 M\$.

Avec à peine 15,2 millions de déplacements par année, l'investissement consenti dans les trains de banlieue offre un rendement peu convaincant. Le bilan n'est pas plus reluisant du côté des coûts d'opération, déficitaires de 4,61 \$ par passage⁵, chaque usager régulier de ce mode de transport imposant des subventions publiques totalisant 2 305 \$ par année. Et encore : l'usager du train de banlieue bénéficie souvent d'un espace de stationnement incitatif gratuit et, arrivé à Montréal, utilise le métro sans avoir à payer de nouveau, si bien que pour nombre d'entre eux, le déficit public d'opération dépasse 3 000 \$ par an ! Couplé à l'auto, par le biais des stationnements incitatifs, le train de banlieue s'est de surcroît indéniablement révélé être un instrument favorisant l'étalement urbain.

Le métro de Laval fut un investissement autrement plus judicieux. On se désolé toutefois de voir les stations entourées de milliers d'espaces de stationnement incitatif. Par ailleurs, les Montréalais paient un prix élevé pour les trois stations de Laval, sous l'angle du confort, puisqu'ils doivent toujours voyager debout en heures de pointe, quand ce n'est pas regarder passer trois rames de suite, si bondées qu'ils ne peuvent y monter.

Pour ce qui concerne Montréal, c'est en 1988 qu'y fut inaugurée la plus récente station de métro, sur la ligne bleue. Cela fait donc 23 ans qu'aucune nouvelle infrastructure majeure de transport collectif ne fut construite sur l'île de Montréal. La STM réalise pourtant 380 millions de passages annuellement, soit plus de 80 % du total métropolitain. En somme, **c'est au seul endroit où les transports collectifs sont performants et fortement utilisés par la population que le gouvernement du Québec a choisi de ne pas investir dans leur développement.**



Quel changement de cap ! par rapport à ce qui était prévu dans les années 1960. Peu de gens savent qu'à l'époque, on prévoyait un développement très ambitieux du réseau de métro sur l'île de Montréal, comme le prouve la carte ci-contre, tirée du document Montréal – Horizon 2000, déjà cité. Ces quarante dernières années, le gouvernement du Québec a donc investi massivement pour concrétiser le rêve autoroutier des années 1960, mais en donnant des suites bien timides au *rêve transport collectif* correspondant.

Promoteur du TOD et, plus généralement, du développement durable, on se serait attendu à ce que le PMAD corrige enfin le tir en annonçant une nouvelle ère d'investissements majeurs dans le développement des réseaux de transport collectif, tout particulièrement sur l'île de Montréal. Amère déception à date.

Concernant l'investissement public dans les transports collectifs, le chiffre qui circule depuis quelques années et que reprend le projet de PMAD⁶, est 22 G\$. Il s'agit du montant prévu pour la seule période 2011-2020. À l'horizon du PMAD, soit l'année 2031, il faudra sans doute envisager de doubler la somme. Le gouvernement est extrêmement généreux à l'endroit du transport collectif, conclura le contribuable, avant de se poser la question qui tue : *Le transport collectif, c'est bien beau, mais au vu de ces chiffres, avons-nous réellement les moyens, comme société, de financer tous ces investissements ?*

⁵ En 2010, les coûts d'opération des trains de banlieue se sont élevés à 118 M\$. Les recettes passagers (autofinancement) ayant totalisé 47,9 M\$, le déficit d'opération, couvert par des contributions publiques, s'est donc élevé à 70,1 M\$. En divisant ce montant par 15,2 millions de passages, on obtient

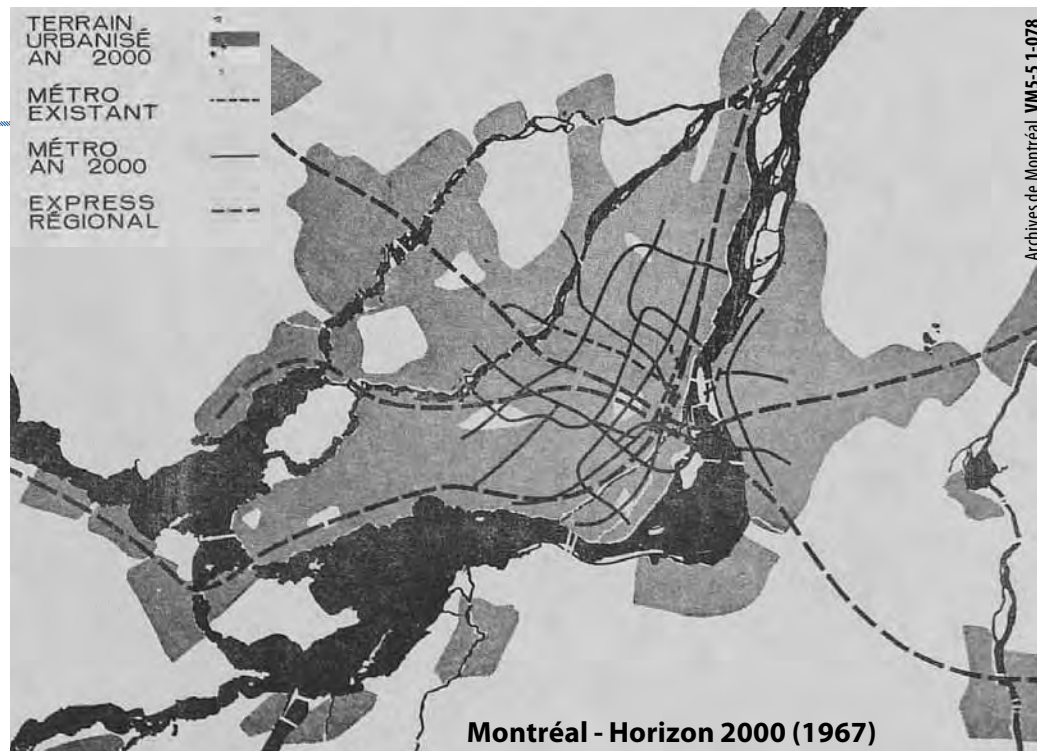
ce chiffre de 4,61 \$, soit 9,22 \$ sur une base journalière, 46,10 \$ sur une base hebdomadaire, 2 305 \$ sur une base annuelle (50 semaines). Source : Budget 2010 de l'AMT, tableau 2, p. 11.

⁶ Projet de PMAD, Tableau 23, p. 88.

Pour tenter d'y voir clair, il faut d'abord réaliser que le total de 22,9 G\$ inclut les *Projets de maintien et d'amélioration des actifs*. On parle alors de deux choses, soit, d'une part, le renouvellement du matériel roulant, voitures de métro, trains de banlieue et autobus arrivés en fin de vie utile et, d'autre part, l'entretien et la rénovation des infrastructures que sont les tunnels et stations du métro, les voies ferrées et gares des trains de banlieue, ainsi que les garages et ateliers mécaniques du métro, des trains de banlieue et des autobus. Or, les investissements 2011-2020 prévus à la rubrique *maintien des actifs* totalisent 10,3 G\$. Quant à la rubrique *projets de développement*, elle inclut elle-même 3,4 G\$ pour l'acquisition de nouveaux matériels roulants, voitures de métro, trains de banlieue, rames de tramway, trolleybus et autobus. Le maintien des actifs et l'acquisition de nouveaux matériels roulants totalisent ainsi 13,7 G\$, soit 60 % de l'enveloppe annoncée au titre de l'investissement public dans les transports collectifs.

L'investissement prévu pour le **développement** des réseaux de transport collectif, d'ici 2020, n'est donc pas de 22,9 G\$, mais bien de 9,2 G\$. Il s'agit des prolongements du métro vers Anjou et Saint-Laurent, sur l'île de Montréal, ainsi qu'à Laval et Longueuil, qui s'accapareront plus de la moitié de cette enveloppe. S'ajoutent le train de l'Est et autres projets de développement des trains de banlieue, la voie réservée du boulevard Pie-IX, le projet de SLR dans l'axe de l'A-10, ainsi que la douzaine de kilomètres de réseau tramway planifiée par l'administration de Gérald Tremblay.

On a vu plus tôt le jugement sévère, en termes de coûts d'investissement autant que d'opération, sans oublier l'incitation à l'étalement urbain, qu'on peut porter sur les trains de banlieue. Les prolongements du métro sur les territoires de Longueuil et Laval sont totalement injustifiés quand on considère qu'on veut déployer dans des milieux urbains de faible densité une technologie de très forte capacité requérant un investissement de 150 M\$ du kilomètre, 175 M\$ si l'on inclut le matériel roulant. L'appui donné par le maire



Montréal - Horizon 2000 (1967)

Archives de Montréal VM5-5-1-078

de Montréal à ces deux prolongements du métro est d'ailleurs riche d'enseignements quant aux tractations politiques qui ont entouré la rédaction du projet de PMAD et quant aux concessions qu'il lui a fallu faire pour obtenir l'appui du maire de Laval et de la mairesse de Longueuil. En d'autres mots, le maire de Montréal et président de la CMM s'est prêté à un périlleux exercice d'aplat-ventrisme.

Le plus triste, c'est que cette discussion est de toute façon purement théorique, puisqu'il n'y a présentement aucun projet en cours de développement des réseaux de transport collectif. Les projets de métro, de SLR et de tramway sont simplement « à l'étude », depuis 25 ans pour le premier, 15 ans pour le second, 10 ans pour le troisième. Ne reste plus que le train de l'Est et la voie réservée du Pie-IX, deux projets qui viennent tout juste d'être bloqués par le gouvernement du Québec, pour cause de dépassements de coûts.

En fin d'analyse, Québec investit présentement 8 G\$ dans le développement du réseau routier supérieur de la métropole, contre rien, absolument rien, dans le développement des réseaux de transport collectif. Tout en parlant de développement durable et de TOD, le projet de PMAD donne son appui à cette stratégie d'investissement de Québec. Mieux, il contribue à induire la population en erreur en avançant le chiffre de 22,9 G\$ d'investissement pour le développement des transports collectifs au cours de la prochaine décennie.

Économie des transports, volet 1

La question des montants qui seront investis dans les réseaux de transport de la métropole au cours des deux prochaines décennies mérite d'être approfondie.

D'abord, il conviendra de comparer des comparables. Du côté des transports routiers, les responsabilités d'investissement sont partagées entre le secteur public, qui construit et entretient les infrastructures routières, et le secteur privé, qui acquiert et assure l'entretien du matériel roulant que sont les automobiles et camions légers. Du côté des transports collectifs, tout est à la charge du secteur public, l'infrastructure, le matériel roulant et l'opération. On a vu plus tôt que les Québécois et Québécoises âgés de 18 à 75 ans sont à 80 % propriétaires d'une automobile : ce sont eux qui constituent ce « secteur privé » qui acquiert et assure l'entretien du matériel roulant que sont les automobiles et camions légers. Cette proportion est si forte qu'elle efface la distinction entre secteur public et secteur privé, dans le sens où c'est le même groupe, constitué de l'ensemble des Québécois et Québécoises, qui finance l'intégralité des dépenses de transport collectif autant que de transport routier.

Puisque ce sont les mêmes personnes qui paient, ce qui est investi dans les transports collectifs peut être directement comparé à ce qui est investi dans les transports routiers. Combien donc les Montréalais et Montréalaises investiront-ils dans l'automobile, sous la rubrique acquisition et entretien du matériel roulant, d'ici 2031 ?

Le tableau produit ci-bas donne la réponse à cette question : 431 G\$. Vous avez bien lu : quatre cent trente et un milliards de dollars !

Trente pour cent de ce montant, soit 127 G\$, iront à l'acquisition de pas moins de 4,2 millions de véhicules neufs. Ceux-ci ayant une durée de vie moyenne de douze années, il faudra en 2023 remplacer ceux achetés cette année, si bien que d'ici 2031, la majorité des automobilistes achèteront deux véhicules neufs. Les coûts que les Montréalais devront assumer au seul titre de l'augmentation prévue du parc automobile de la région métropolitaine, soit 680 000 véhicules, totaliseront 63,8 G\$, partagés entre 27,8 G\$ de coûts d'acquisition et 36,0 G\$ de coûts d'opération. La seule réduction de moitié de la croissance du parc automobile métropolitain représenterait une économie de 32 G\$. Il

Investissement privé pour l'acquisition et l'opération de véhicules automobiles en région montréalaise d'ici l'an 2031* (en millions de dollars)

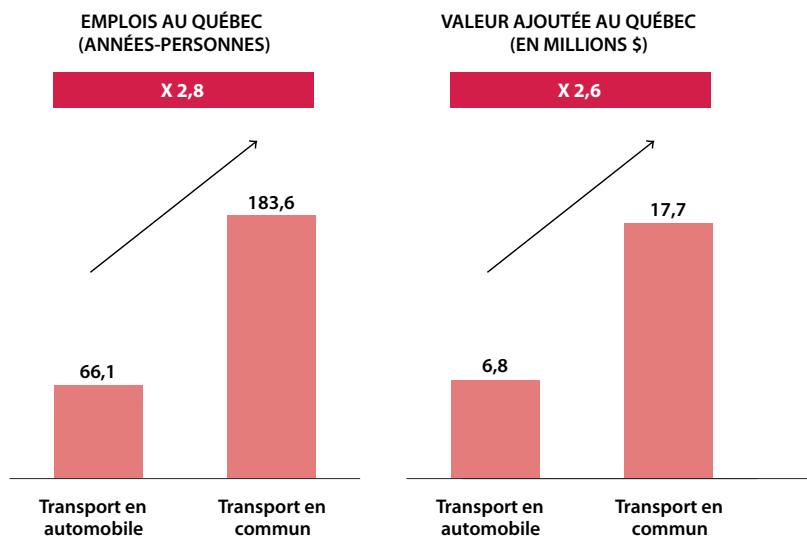
A) Acquisition des véhicules	126 761 M\$	29%
a) Renouvellement du parc automobile existant		
Nombre de véhicules :	3 297 407	
Coût d'acquisition :	98 922 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
Nombre de véhicules :	927 968	
Coût d'acquisition :	27 839 M\$	
B) Dépenses d'opération des véhicules	304 227 M\$	71%
a) Parc automobile existant		
	268 252 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
	35 975 M\$	
C) Total, acquisition et opération des véhicules	430 988 M\$	100%
a) Parc automobile existant		
	367 175 M\$	
b) Croissance 2011-2031 du parc automobile		
	63 814 M\$	
D) Exportation nette de capitaux**	215 494 M\$	50%

* Les paramètres de cette modélisation sont : (1) Croissance annuelle du parc automobile métropolitain : 32 000 véhicules; (2) Prix moyen d'un véhicule neuf : 30 000 \$; (3) Coût annuel moyen d'opération d'un véhicule : 8 500 \$; (4) Durée de vie moyenne d'un véhicule : 12 années; (5) Période 2011-2031 inclusivement, soit 21 années.

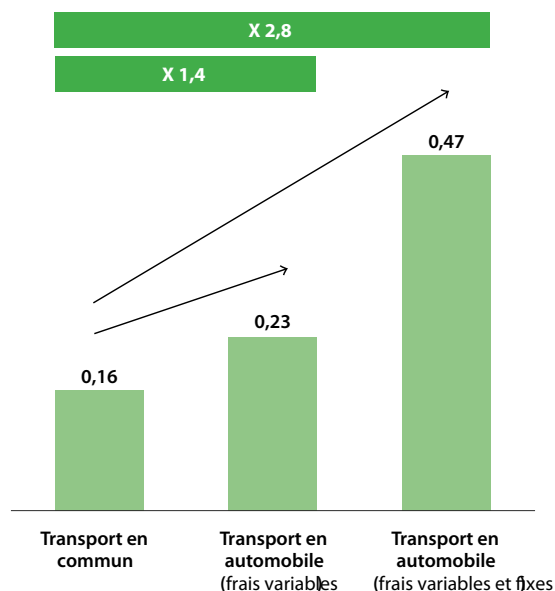
** Selon la chambre de commerce du Montréal métropolitain, en collaboration avec SECOR, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004, p. 24, qui évalue que pour chaque dollar dépensé dans l'automobile, 50 cents le sont en dehors des frontières du Québec, contre 10 cents seulement si ce même dollar est dépensé en transport collectif.

Comparaison des retombées économiques pour le Québec d'une dépense de 10 M \$ en transport / 2009

Comparaison du coût unitaire de déplacement d'un passager sur un kilomètre / en dollars 2009



Sources : ISQ, analyse SECOR. in Le transport en commun au coeur du développement économique de Montréal
Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR.



Sources : CAA, ACTU, rapports annuels, analyse SECOR. ibid.

suffit d'imaginer ce que les Montréalais pourraient faire de ces 32 G\$, dès lors qu'ils consentiraient à les investir ailleurs que dans le renforcement de leur dépendance à l'automobile.

La somme de 127 G\$ est directement opposable aux 3,4 G\$ vus plus tôt pour l'acquisition de nouveaux matériels roulants de transport collectif, d'ici 2021. Sur l'horizon du PMAD, on parlera plutôt de 5,5 G\$⁷. D'ici l'an 2031 donc, le rapport entre la route et le transport collectif, sous l'angle du seul matériel roulant, sera de 1 à 23. En d'autres mots, nous nous apprêtons à investir 23 fois plus d'argent pour renouveler et augmenter le parc automobile métropolitain que pour renouveler et augmenter les matériels roulants composant le système global de transport collectif.

Les autres soixante-dix pour cent du total, soit 304 G\$, correspondent aux coûts d'opération des véhicules constitués de l'achat de carburant, de l'entretien, des assurances, des frais de stationnement, et ainsi de suite, jusqu'aux contraventions pour excès de vitesse. C'est dix fois plus que le maximum de 30 G\$ que, toujours d'ici l'an 2031, totaliseront les dépenses d'opération combinées des sociétés de transport de la région métropolitaine. Et n'oublions pas que du côté du transport collectif, le service est compris, quand les automobilistes doivent chacun conduire leur véhicule, le déneiger en hiver, le conduire au garage...

La dernière information, d'importance capitale, contenue au tableau est que 50 % de l'argent investi dans l'automobile est constitué d'importations, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une fuite de capitaux hors de l'économie du Québec. D'ici 2031, on parle de 215 G\$, plus de 10 G\$ par an, que les Montréalais exporteront en Allemagne, en Corée du Sud, en Arabie Saoudite, en Algérie ou au Venezuela pour y créer de la richesse et de l'emploi de haut niveau.

Sur cette question des retombées économiques pour Montréal et le Québec, suivant que l'on investisse dans l'automobile ou dans le transport collectif, tout a été dit par les deux études publiées par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et la firme SECOR, en 2004 et 2010. Le tableau qui suit, tiré de l'étude la plus récente, montre qu'un investissement dans le transport collectif crée 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée au Québec que le même investissement dans l'automobile. La seconde partie du tableau montre pour sa part que chaque kilomètre parcouru en automobile coûte 2,8 fois plus cher qu'un kilomètre parcouru en transport collectif. Puisque la dépense en

⁷ Soit 2,5 G\$ pour les rames de métro (MR-63, MR-73 et prolongement de lignes), 2,0 G\$ pour les autobus et trolleybus, 400 M\$ pour les trains de banlieue, 200 M\$ pour le SLR prévu dans l'axe de l'A-10, et 400 M\$ pour les rames d'un réseau tramway étendu à 25 ou 30 km de voies.

transport est assumée par les corps publics à hauteur de 50 % environ dans le cas du transport collectif, celui-ci est en fait, considéré du point de vue de l'utilisateur, au minimum cinq fois moins cher que l'automobile. Enfin, le déplacement en transport collectif d'un passager sur un kilomètre se traduit par 1,6 ¢ d'exportation de capitaux en dehors de l'économie du Québec, contre 23,5 ¢, 15 fois plus, pour le même déplacement en automobile.

Le contribuable qui, plus tôt, s'inquiétait que la société québécoise soit assez riche pour payer tous les investissements annoncés dans les transports collectifs peut désormais se considérer rassuré. C'est pour rouler en auto que les Québécois et Québécoises doivent être riches. Les rêves même les plus fous d'un promoteur des transports collectifs représentent toujours une aubaine, par comparaison à l'automobile.

Fixer un objectif transport collectif digne de ce nom

En ce début de XXI^e siècle, les métropoles d'avant-garde ont en commun de contraindre l'utilisation de l'auto en ville pour plutôt investir les ressources disponibles dans le développement des transports collectifs de haut niveau, de façon à revaloriser l'espace urbain central comme espace de vie et de travail. C'est notamment ce qui se fait à Londres, à Stockholm, à Munich, à Paris ou à Séoul. En Amérique du Nord, les exemples de Portland, en Oregon, et de Vancouver méritent d'être mentionnés. Avec la fermeture partielle à la circulation de Broadway et Times Square, New-York elle-même a récemment joint ce mouvement mondial.



Courtoisie du New York City Department of Transportation

Broadway, entre Columbus Circle et Times Square avant et après le réaménagement du NYC-DOT

Le PMAD est l'occasion d'inscrire Montréal dans ce mouvement d'avant-garde urbaine.

La première chose à faire est de se donner un objectif ambitieux, mais qui demeure accessible. Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal vise « une diminution de 20 % des déplacements automobiles anticipés » pour l'année 2021⁸. Le tableau qui suit réinterprète cet objectif en visant le plafonnement indéfini de la mobilité automobile à son niveau actuel. D'ici 2031

⁸ Ville de Montréal, *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, p. 125

Fixer un objectif de développement des transports collectifs et actifs à hauteur des enjeux urbains du XXI^e siècle

	OD-2008		PMAD 2031				Objectif 2031			
	Millions de déplacements	Part modale	Millions de déplacements	Part modale	Taux annuel de croissance	Croissance 2008-2031	Millions de déplacements	Part modale	Taux annuel de croissance	Croissance 2008-2031
Auto	2 465	76,2%	3 475	78,4%	1,5%	41%	2 435	54,9%	Nul	Nulle
Transport collectif	435	13,4%	550	12,4%	1,0%	26%	1 000	22,5%	3,7%	130%
Transports actifs	335	10,4%	410	9,2%	1,0%	22%	1 000	22,5%	5,0%	199%
Total	3 235		4 435			37%	4 435			37%

Note 1 : Ce modèle assume une réduction de 15 % de la circulation sur l'île de Montréal et sur les ponts qui l'entourent, contre 17 % d'augmentation dans les banlieues. En 2008, la répartition de la circulation était de 54 % sur l'île, contre 46 % dans les banlieues. En 2031, ces proportions auraient été inversées : 46 % sur l'île, contre 54 % dans les banlieues.

Note 2 : L'achalandage annuel du transport collectif est officiellement de 471 millions de déplacements. Ce chiffre comporte toutefois des double comptes, l'utilisateur qui commence son déplacement en utilisant un autobus du RTL et le complète en prenant le métro, opéré par la STM, étant compté deux fois. C'est pourquoi nous avons réduit de moitié les chiffres d'achalandage officiels des RTL, STL, CIT et OMIT, soit 36 millions de déplacements annuels, plutôt que 72 millions. Le nombre total de déplacements par transport collectif a ainsi été réduit de 471 à 435 millions.

donc, la population de la région métropolitaine augmenterait de 530 000 habitants, le parc automobile de 340 000 véhicules, et ce, sans qu'un seul déplacement supplémentaire ne soit fait par automobile.

Une population qui augmente en nombre et s'enrichit, ce qu'on lui souhaite, est une population qui se déplace de plus en plus, pour toutes sortes de motifs. C'est pourquoi on doit s'attendre à 37 % d'augmentation du nombre de déplacements d'ici 2031, par rapport à 2008. On a vu que le PMAD semble prêt à accepter sans discuter la croissance du parc automobile à hauteur de 680 000 véhicules supplémentaires, d'ici 2031. De plus, il se montre généreux à l'endroit de l'investissement dans le développement du réseau routier supérieur, chiche pour ce qui concerne l'investissement dans le développement des divers réseaux de transport collectif. C'est pourquoi dans le contexte du PMAD, l'automobile s'accaparerait 1 milliard des quelque 1,2 milliard de déplacements supplémentaires prévisibles pour l'année 2031. Les politiciens pourraient néanmoins se féliciter de la progression du transport collectif, qui enregistrerait 115 millions de déplacements de plus, soit 26 % de hausse par rapport à aujourd'hui. Il n'empêche que la part modale du transport collectif aurait encore reculé, celle de l'automobile encore progressé.

Il n'empêche, aussi, que la collectivité montréalaise et le Québec tout entier auraient raté ce qui sera

Investir dans les transports collectifs

C'est en 1988 que, sur la ligne bleue, fut inaugurée la plus récente station de métro située sur l'île de Montréal. Cela fait donc 23 ans que le gouvernement du Québec n'a pas investi dans le développement des modes lourds, efficaces et structurants de transport collectif à Montréal. Tout ce que l'on a vu s'ajouter ces 23 dernières années, ce furent quelques « voies prétendument réservées » à l'efficacité douteuse. Pour tout ce qui compte vraiment – le métro, le SLR dans l'axe du pont Champlain, la navette aéroportuaire, le tramway, le SRB Pie-IX – on s'est limité à multiplier les études... au grand bonheur, sans doute, des bureaux de génie-conseil et de combien d'autres intervenants bénéficiant de cette interminable tergiversation !

vraisemblablement la dernière occasion, celle-là même que procure aujourd'hui le PMAD, de véritablement changer les choses, en donnant une nouvelle direction au développement de la région métropolitaine.

Par définition, le TOD consiste à arrimer le développement urbain aux principales infrastructures de transport collectif, métro, train de banlieue, tramway et corridors d'autobus ou de trolleybus en site propre (SRB). On l'a dit plus tôt, il constitue une approche globale visant l'ensemble des composantes du cadre de vie, du quartier et, ultimement, de la ville dans son ensemble. Le TOD rend moins essentiels la propriété et l'utilisation de l'automobile, incitant plutôt à l'utilisation des transports collectifs et actifs. C'est pourquoi, dans le contexte d'une véritable stratégie TOD pour la région métropolitaine, il est permis de viser une croissance moitié moindre du parc automobile. Il est aussi permis d'envisager une très forte croissance des transports collectifs et actifs.

Envisager de plus que doubler l'utilisation des transports collectifs, de tripler celle des transports actifs, pour les porter chacun à 1 milliard de déplacements en 2031, n'est pas du tout déraisonnable dans le cadre d'une stratégie TOD audacieuse pour Montréal. Car cela signifie simplement qu'au cours d'une semaine type de l'année 2031, les Montréalais réaliseront chacun 4 déplacements en transport collectif, 4 autres à pied ou à vélo.

En heure de pointe, les réseaux actuels de transport collectif sont utilisés à pleine capacité. En dehors des heures de pointe, toutefois, on dispose d'une forte réserve de capacité. Les habitants d'une aire TOD, comme cela est clairement démontré dans les quartiers centraux de Montréal, n'utilisent pas le transport collectif que pour leurs déplacements domicile-travail, aux seules heures de pointe, mais y recourent souvent pour l'ensemble de leurs déplacements, à toute heure du jour. L'une des vertus du TOD est de répartir la demande de transport collectif sur l'ensemble de la journée, permettant une utilisation plus efficace des milliards de dollars investis dans des infrastructures indéniablement coûteuses. C'est pourquoi, dans le

Développement du réseau supérieur de transport collectif de l'île de Montréal

Un plan d'investissement de 10 G\$ sur l'horizon 2025

	Longueur des lignes (kilomètres)	Investissement		
		Au km	Ligne	Total
Métro	11 km	175 M\$		1 890 M\$
Ligne orange ouest, de Côte-Vertue à Bois-Franc	1,7	175 M\$	298 M\$	
Ligne bleue est, de Saint-Michel à Anjou	4,2	175 M\$	735 M\$	
Ligne bleue ouest, de Snowdown à Saint-Pierre	4,9	175 M\$	858 M\$	
Tramway / Tram-Train	112 km	37 M\$		4 131 M\$
Réseau initial de 37,5 km pour le 375e de Montréal en 2017	37,5 km	46 M\$	1 717 M\$	
Ligne 1 Boulevard René-Lévesque, DeLorimier à Guy	4,0	60 M\$	240 M\$	
Ligne 2 Boucle Centre-Ville / Vieux-Montréal	5,2	50 M\$	260 M\$	
Ligne 3 Chemin de la Côte-des-Neiges et hyppodrome	8,5	50 M\$	425 M\$	
Ligne 4 Boulevard Saint-Laurent	11,3	40 M\$	452 M\$	
Ligne 5 Avenues du Mont-Royal et Masson	6,2	40 M\$	248 M\$	
Ligne 6 Rue Centre, à Pointe-Saint-Charles	2,3	40 M\$	92 M\$	
Autres lignes prioritaires ^(Note 2)	74,1 km	33 M\$	2 414 M\$	
Ligne 7 Île-des-Soeurs à centre-ville	8,0	35 M\$	280 M\$	
Ligne 8 Centre-ville à Longueuil-Brossard, via le pont Victoria ^(Note 1)	13,0	30 M\$	390 M\$	
Ligne 9 Lachine-LaSalle, via la cour Turcot ^(Note 1)	20,9	40 M\$	836 M\$	
Ligne 10 Centre-ville à Pointe-aux-Trembles, via Notre-Dame ^(Note 1)	21,9	25 M\$	548 M\$	
Ligne 11 Boulevard Pie-IX	10,3	35 M\$	361 M\$	
Trains de banlieue				1 970 M\$
Ligne Deux-Montagne			448 M\$	
Ligne Blainville			203 M\$	
Train de l'Ouest (vers Sainte-Anne-de-Bellevue et Rigaud)			676 M\$	
Train de l'Est			600 M\$	
Ligne Delson, gare intermodale Lachine			43 M\$	
Navette aéroportuaire				600 M\$
Système léger sur rails (SLR) du pont Champlain ^(Note 3)				500 M\$
Autobus / Trolleybus en site propre	80 km	20 M\$		1 600 M\$
Stationnements d'interception	40 000 places	10 000 \$ / place		400 M\$
Téléphérique Longueuil-Montréal				25 M\$
Total ^(Notes 4 et 5)				11 116 M\$

Note 1 : Projets dont le coût marginal peut être considéré nul, puisqu'il s'agit d'affecter différemment les budgets annoncés pour trois grands projets autoroutiers : (1) la réfection des échangeurs Turcot et Saint-Pierre; (2) la « modernisation » de la rue Notre-Dame; (3) le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain.

Note 2 : En considérant la note 1, le total de l'investissement tramway sur l'île de Montréal serait de 2,3 milliards de dollars.

Note 3 : Le coût initial de ce projet était d'environ 1 milliard de dollars. Puisqu'il paraît acquis que le SLR sera intégré au nouveau Pont Champlain, on ne doit plus considérer que le coût marginal du SLR, soit ici 500 M\$, par simple convention.

Note 4 : Notre proposition de réseau régional comporte également 100 km de lignes Tramway réparties à parts égales entre Laval et Longueuil. À 30 M\$ le kilomètre, on devra par conséquent compter 3 milliards de dollars supplémentaires.

Note 5 : En considérant les notes 1 et 2, le total des nouveaux investissements de développement pour l'ensemble de l'île de Montréal serait en fait inférieur à dix milliards de dollars.



PROJET MONTRÉAL












Option Montréal: Mémoire PMAD

Lac des Deux Montagnes

Lac Saint-Louis

Légende

Station

- Ligne de Métro 
- Extension du Métro 
- Train de banlieue AMT 
- Train de l'Est 
- AÉROTRAIN 
- Tramway Initial 37,5 
- Tramway extensions Île 
- Tramway Rive-Sud 
- Tramway de Laval 
- Voie Réservée d'Autobus (SRB) 
- Téléphérique 







PROJET MONTRÉAL

Option Montréal: Mémoire PMAD

AÉROTRAIN
AÉROPORT PIERRE-ELLIOT-TRUDEAU

LACHINE

Provost
32e Av.
28e Av.
Marché Lachine
Parc Lasalle
George-V
Nouveau Lachine

VILLE-SAINT-PIERRE

LASALLE

Lalour
Comte
90e Av.
Dollard
Ems
Trudeau
Newman
Shevchenko
Thierry
Lapierre
Léger
Stankus
Angrignon
David-Boyer
Salley
DelaVerendrye
Centrale
Champlain

DOLLARD

Extension prioritaire



**LOYOLA
MONTRÉAL-OUEST**

**SOMERLED
CAVENDISH**

Extension prioritaire



BOIS-FRANC

POIRIER

CÔTE-DES-NEIGES

Blue Bonnets
Manur
De la Savane
De Nancy Mackenzie
Plamondon
Van Horne
Côte-Ste-Catherine
Édouard-Montpetit
Queen-Mary
Dorvalles
Ridgewood
Remembrance
Boulevard

ÎLE-DES-SOEURS

SAINT-L

de l

Mont-Royal

Canora









Ce

POIN



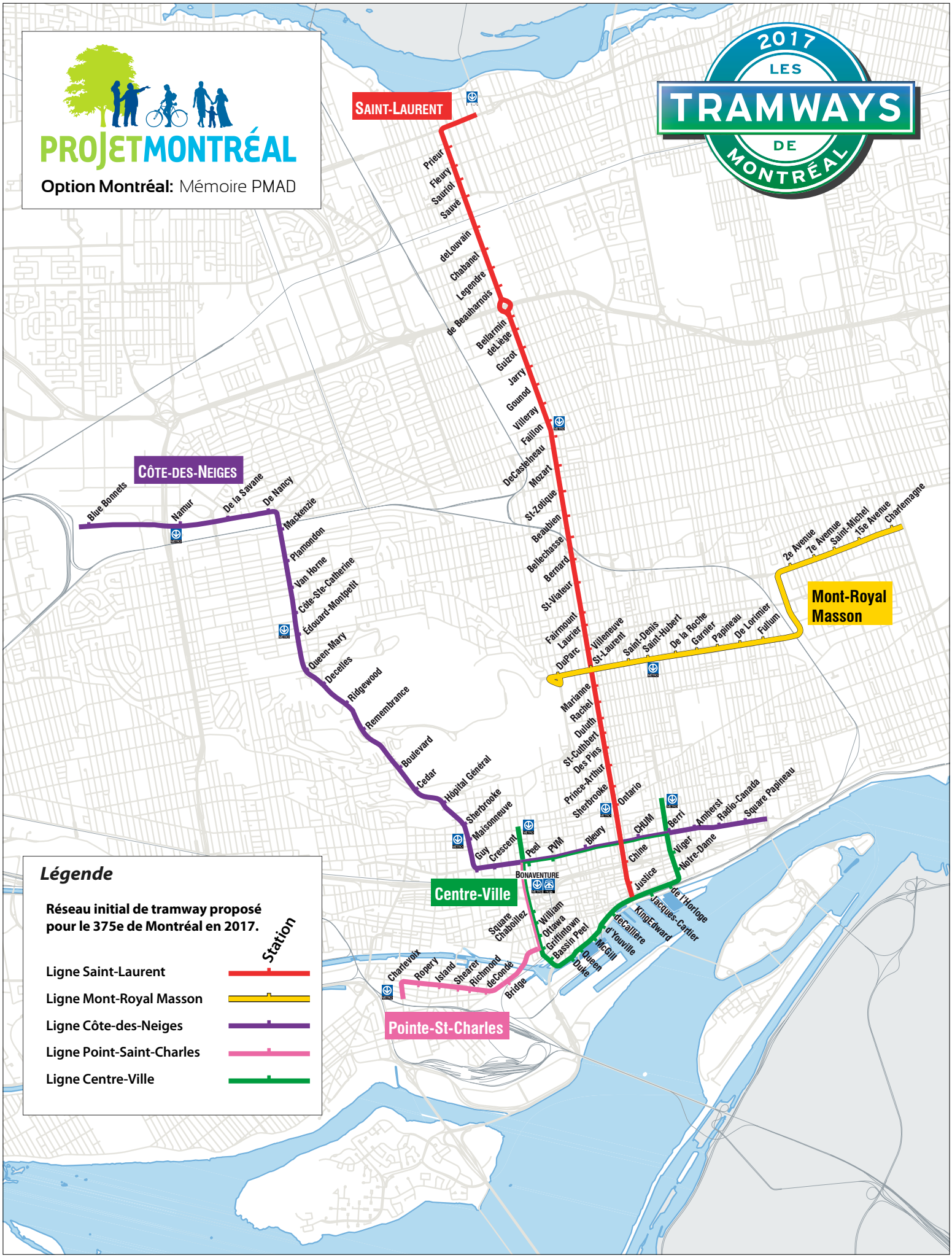


Légende

- Station 
- Ligne de Métro 
- Extension du Métro 
- Train de l'Est 
- AÉROTRAIN 
- Ligne de Tramway 
- Voie Réservée d'Autobus 
- Téléphérique 



Option Montréal: Mémoire PMAD



Légende

Réseau initial de tramway proposé pour le 375e de Montréal en 2017.

- | | |
|-------------------------|----------------|
| | Station |
| Ligne Saint-Laurent | |
| Ligne Mont-Royal Masson | |
| Ligne Côte-des-Neiges | |
| Ligne Pointe-St-Charles | |
| Ligne Centre-Ville | |

SAINT-LAURENT

CÔTE-DES-NEIGES

Centre-Ville

Pointe-St-Charles

Mont-Royal Masson

Pitieux

Fleury

Sauriol

Sauve

de Louvain

Chabonnet

Legendre

de Beaucharnois

Belgarmin

de Liège

Guizot

Jarry

Goussot

Villeray

Fallou

DeCastelnau

Mozart

St-Zovique

Beaubien

Bellechasse

Bernard

St-Viateur

Fairmount

Laurier

DuParc

Marianne

Rachel

DuLuth

St-Cuthbert

Des Pins

Prince-Arthur

Shebrooke

Bleury

Ontario

CHUM

Justice

Chine

Viger

Notre-Dame

de l'Horloge

Jacques-Cartier

de Gallière

d'Youville

McGill

Queen

Duke

Bassin Peel

Griffiths

Ottawa

William

Chabot

Square

Chabot

Richmond

de Combe

Shearar

Island

Rompay

Charlevoix

Bridge

Bonaventure

Peel

PYM

Guy

Crescent

Sherbrooke

Hôpital Général

Cedar

Boulevard

Remembrance

Ridgewood

Decelles

Queen Mary

Édouard-Montpetit

Côte-Ste-Catherine

Van Horne

Plamondon

Mackenzie

De Monty

De la Savane

Namur

Blue Bonnets

2e Avenue

7e Avenue

Saint-Michel

15e Avenue

Charlemagne



cadre d'une stratégie TOD pleinement assumée, il ne sera pas nécessaire de doubler l'ensemble des infrastructures actuelles de transport collectif pour espérer plus que doubler l'achalandage : pour une large part, les infrastructures dont nous disposons déjà seront simplement mieux utilisées.

Ceci dit, il reste que l'on devra investir dans l'augmentation de la capacité du réseau supérieur de transport collectif. Pour la seule île de Montréal, il faut envisager un plan d'investissement de 10 G\$, d'ici l'an 2025, plan dont le détail est présenté en page suivante.

La première chose à faire, si Montréal se trouve vraiment à un moment historique, est de revoir certains grands projets renvoyant par trop à la manière dont on concevait le développement urbain il y a cinquante ans. Sont ici en cause les trois entrées autoroutières au centre-ville, par le biais des projets Turcot et Saint-Pierre à l'ouest, Bonaventure au sud, Notre-Dame à l'est, soit des budgets combinés atteignant 6 G\$. Nous avons montré dans **Turcot 50-50**⁹ comment les 3 G\$ prévus par le MTQ pour la reconstruction de l'échangeur Turcot

pouvaient être partagés en deux parts égales, soit 1,5 G\$ pour reconstruire l'échangeur, sans augmentation de capacité, et 1,5 G\$ pour améliorer le transport collectif entre l'ouest de l'île et le centre-ville. En appliquant la même approche aux deux autres entrées autoroutières, ce sont 3 G\$ qui seraient réaffectés des transports routiers aux transports collectifs.

Par ailleurs, si le PMAD marque un tournant pour l'évolution future de Montréal et de sa région, il faut reporter indéfiniment les grands projets routiers non encore engagés. Concernant le MTQ, sont en cause le prolongement de l'A-19 entre Laval et la couronne nord, le prolongement de l'A-20 à l'île Perrot et à Vaudreuil, ainsi que l'élargissement à 3 voies par direction de l'A-10, du pont Champlain à la rivière Richelieu. Quant à la Ville de Montréal, elle doit renoncer à la douzaine de projets programmés visant le développement de son réseau routier supérieur,

⁹ **Projet Montréal, Richard Bergeron : Turcot 50-50, plaidoyer pour un investissement équitable en transport**, décembre 2010, 40 pages. Disponible à www.projetmontreal.org/document/148

Cavendish, L'Assomption, Jacques-Bizard et autres. Dès lors, ce sont 2 G\$ de plus qui deviennent disponibles pour investir dans les infrastructures de transport collectif.

La simple révision des priorités d'investissement du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal a permis de trouver 5 G\$ pouvant pratiquement dès aujourd'hui être investis dans l'augmentation de la capacité et de l'attractivité du transport collectif à Montréal.

Pour mener à terme le Plan d'investissement 2025, il faudra trouver 6 G\$ supplémentaires à investir sur l'île de Montréal, en plus de 3 G\$, répartis à parts égales entre Laval et Longueuil, pour que ces deux grandes villes se dotent chacune de 50 km de lignes tramway prolongeant le réseau montréalais... une option qui,

pour un investissement similaire, nous paraît nettement préférable aux prolongements de métro jusqu'ici prévus pour ces villes. Et ce n'est pas tout. Il faudra également développer et améliorer le service transport collectif de base que constitue l'autobus urbain, notamment en l'électrifiant, ce qui, sur l'horizon 2025, pourra requérir 2 G\$ de plus. Enfin, il faudra couvrir le déficit d'opération des sociétés de transport correspondant à l'augmentation visée de l'achalandage, une somme qui ira croissant jusqu'à atteindre 750 M\$ supplémentaires en 2031, pour un total de 7 G\$ sur l'ensemble de la période 2009-2031.

La Plan d'investissement 2025 représente donc des financements publics de l'ordre de 23 G\$. Cette somme vient en plus des 10 G\$ déjà prévus pour remplacer le matériel roulant du métro, rénover ses stations, et renouveler le parc actuel d'autobus.

Économie des transports, volet 2

On a vu plus tôt que la réduction à 340 000, plutôt que 680 000, de la croissance du parc automobile de la région montréalaise, d'ici 2031, représenterait une économie de 32 G\$. Le plafonnement de l'utilisation de l'automobile à son niveau actuel, quand le parc automobile métropolitain gagnera tout de même des centaines de milliers de véhicules, signifie que chaque véhicule parcourra en moyenne 7 % de kilomètres en moins, réduisant dans la même proportion les frais d'opération de l'ensemble du parc automobile, pour

une économie supplémentaire de 11,5 G\$. La stratégie de développement du transport collectif que nous proposons totaliserait donc une économie de 43,5 G\$ au bénéfice des automobilistes montréalais.

De l'autre côté, il faudrait investir 23 G\$ supplémentaires dans les transports collectifs. Ce qui laisserait tout de même plus de 20 G\$ de gain financier net pour la population montréalaise prise dans son ensemble.

Bilans financiers nets, sur l'horizon 2031, de la stratégie proposée de développement du transport collectif

Du côté de l'automobile

a) Économie résultant de la réduction de la croissance du parc automobile à 340 000 unités	32 000 M\$
b) Économie résultant de la réduction de 7 % des frais d'utilisation du parc automobile	11 500 M\$
c) Économie totale réalisée par les automobilistes montréalais = a + b	43 500 M\$
d) Capitaux rapatriés dans l'économie québécoise = c X 50 %	21 750 M\$

Du côté du transport collectif

e) Engagements publics supplémentaire requis, développement et opérations	23 000 M\$
f) Exportation de capitaux hors de l'économie québécoise = e X 10 %	2 300 M\$

Bilans nets

g) Gain financier pour la population montréalaise = c - e	20 500 M\$
h) Gain financier net pour l'économie québécoise = d - f	19 450 M\$

En retenant les ratios avancés par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et la firme SECOR, on réalise que le gain financier net pour l'économie québécoise totaliserait lui aussi tout près de 20 G\$.

Comment pourrait-on s'opposer à une stratégie de développement de la métropole qui, sous le seul angle

L'autorité publique interpellée

La difficulté réside dans le fait que si 100 individus peuvent chacun acquérir une automobile neuve, au prix moyen de 30 000 \$ l'unité, soit un investissement totalisant 3 M\$, il faut forcément que l'autorité publique intervienne si l'on souhaite que ces mêmes 100 individus combinent leur capacité et volonté d'investissement en transport pour plutôt acquérir une rame de tramway, au coût de 3 M\$. En d'autres mots, la stratégie que nous proposons repose sur un transfert de l'économie privée vers l'économie publique. Elle interpelle donc l'autorité publique, à Québec, à Ottawa comme à Montréal, qui devra avoir la volonté et le courage d'assumer un interventionnisme accru en transport des personnes.

La seule façon de susciter l'adhésion de la population à une telle stratégie est de jouer franc-jeu avec elle.

En premier lieu, on dira sans détour aux automobilistes que ce sont eux qui vont payer la facture. Il faudra leur expliquer que cela est justifié par trois raisons : de un, c'est pour eux que l'on développe tous ces nouveaux équipements et services de transport collectif; de deux, ils réaliseront d'importantes économies s'ils choisissent d'utiliser ces nouveaux équipements et services; de trois, ils profiteront d'une meilleure fluidité de la circulation s'ils préfèrent plutôt continuer à se déplacer avec leur véhicule privé.

Pour ce qui concerne les modalités, on a le choix entre hausser la taxe sur l'essence, implanter des péages,

des coûts de transport, représenterait un gain financier net pour la population de l'ordre de 20 G\$, un gain financier net pour l'économie québécoise approchant lui aussi 20 G\$?

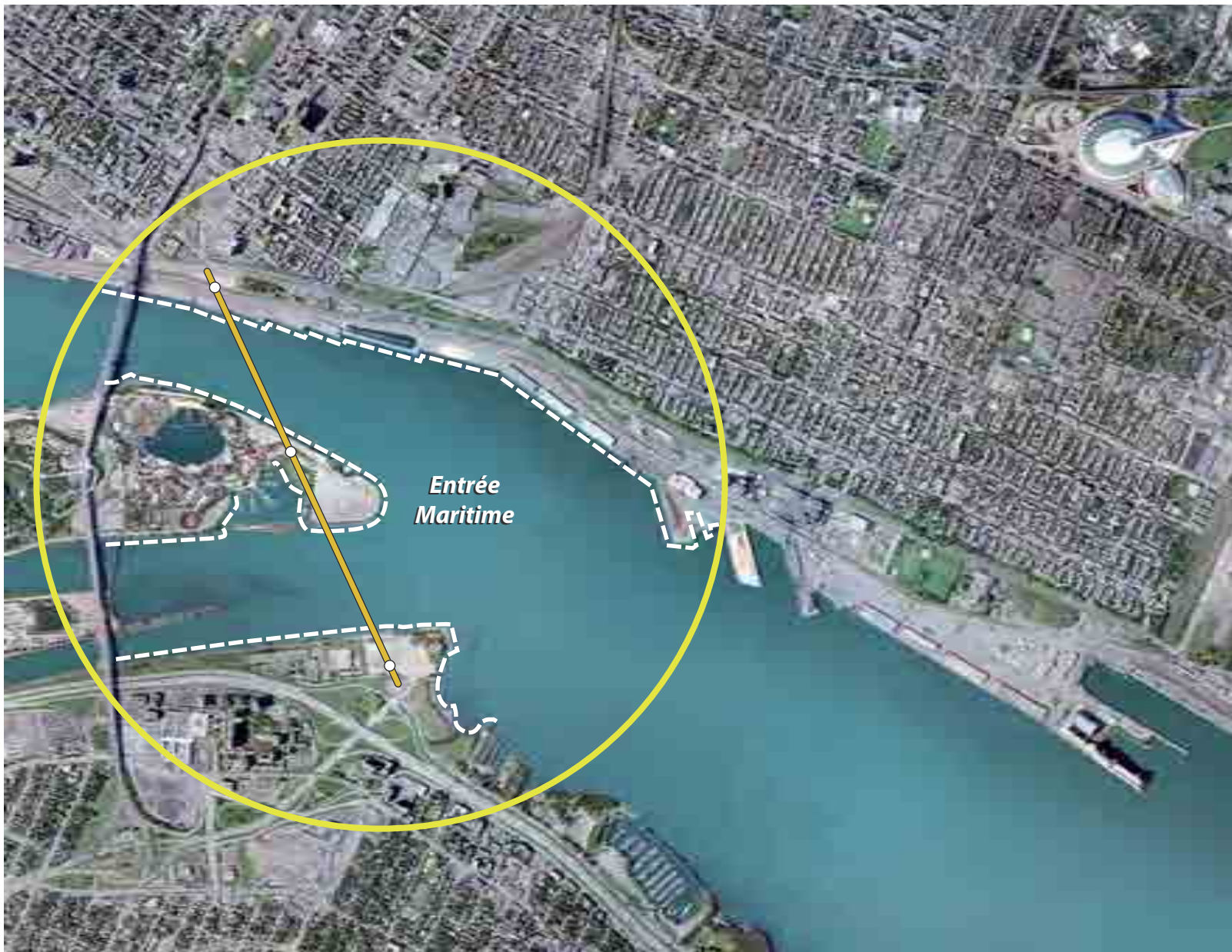
créer une taxe métropolitaine de stationnement ou hausser les droits d'immatriculation. Chacune de ces mesures a ses avantages et désavantages. La hausse de la taxe sur l'essence est assurément la plus simple sous l'angle technique, en plus qu'elle n'entraîne aucun coût d'implantation, puisqu'il suffit de modifier une ligne de code du programme informatique permettant de prélever les taxes actuelles sur les carburants. La région de Vancouver dédie au financement du transport collectif une taxe sur les carburants routiers de 12 ¢ le litre. En région montréalaise, on n'en est toujours qu'à 3 ¢ le litre. En retenant les 12 ¢ de Vancouver et en élargissant la taxe au carburant diesel¹⁰, en plus de l'essence, c'est plus de 500 M\$ par an qui, à Montréal, pourraient être dédiés au financement et au développement du transport collectif¹¹.

En second lieu, la gestion des sommes recueillies devra être parfaitement transparente. On créera à cette fin un Fonds métropolitain de développement du transport collectif, dans lequel seront versées toutes les sommes recueillies au motif d'investir dans le développement du transport collectif et qui ne pourra servir qu'à cette fin.

On peut être confiants qu'à ces conditions, des autorités publiques moins timorées que celles que nous avons connues ces dernières décennies, à Québec et à Montréal tout particulièrement, pourront et surtout, oseront mettre en œuvre la stratégie transport collectif proposée.

¹⁰ Le carburant diesel, quasi exclusivement consommé par les camions lourds, est présentement exempté de la surtaxe. Son application à l'industrie du camionnage inciterait celle-ci à rationaliser ses pratiques et à utiliser des véhicules moins énergivores. Ce qui aurait pour conséquences d'améliorer la performance économique interne à cette industrie et de contribuer à la réduction du commerce extérieur du Québec.

¹¹ Selon le **Budget 2011** de l'AMT, la taxe régionale sur l'essence dédiée au financement du transport collectif rapportera cette année 102,5 M\$. En élargissant l'assiette de la taxe au carburant diesel, qui représente le quart de la consommation totale de carburant routier, la hausse à 12 ¢ le litre produirait des revenus de 547 M\$ par an.



Partie 3

Option Montréal

Nous arrivons à l'essentiel, qui est la localisation du développement urbain futur sur le territoire de la région métropolitaine. Il fallait d'abord parler des grands réseaux de transport, car ce sont eux qui structurent le territoire et constituent l'armature à laquelle viendra se greffer le développement. Ce qui vaut pour le COD autant que pour le TOD. Car de l'un à l'autre, c'est la forme finale de la ville qui varie, non pas les mécanismes du développement urbain. En annonçant privilégier le TOD, le projet de PMAD prend théoriquement partie pour une forme urbaine compacte et plurifonctionnelle favorisant les transports collectifs et actifs.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte du réseau supérieur de transport collectif pour comprendre que cette option TOD sera forcément une Option Montréal. Pour cause, ce ne sont pas moins de 80 % des infrastructures lourdes et mi-lourdes de transport collectif, celles qui existent déjà et celles que le Plan d'investissement 2025 propose de construire, qui sont localisées sur l'île de Montréal. Le PMAD annonce-t-il vraiment qu'à partir d'aujourd'hui et pour les vingt années à venir, jusqu'à 80 % du développement urbain de la région métropolitaine prendra place sur l'île de Montréal ?

Le modèle prévisionnel de l'ISQ

L'Institut de la statistique du Québec, l'ISQ, révisé cycliquement ses prévisions sur l'évolution démographique du Québec et de ses régions. Ces révisions peuvent être rendues nécessaires par des changements au niveau du nombre d'immigrants reçus, par un mini baby-boom tel celui que nous connaissons depuis quelques années, par des changements au niveau de l'économie, qui en période de crise auront pour conséquence le retour des immigrants au pays d'origine et l'exode des Québécois vers l'Ontario et l'Alberta, ou l'inverse si l'économie québécoise se porte bien, et ainsi de suite pour divers autres facteurs.

L'évolution démographique a néanmoins une très forte inertie, en ce sens qu'elle est constituée d'une véritable nuée de facteurs qui, par effet combiné, opposent une très forte résistance au changement. Les modèles prévisionnels de l'ISQ testent donc l'effet de quelques variables clefs dans un contexte de forte inertie, ou tendance. C'est pourquoi les scénarios qui en résultent sont qualifiés de tendanciels : si rien de fondamental ne change au niveau de la structure économique du Québec et du modèle de consommation des Québécois, si leur mode de vie, leurs valeurs et leur conception du progrès demeurent les mêmes, bref, si les tendances

lourdes se maintiennent, voilà ce que sera l'effet de changements intervenant au niveau de quelques variables clefs.

Sous l'angle de la répartition interrégionale de la population, le passage du COD au TOD dans la région métropolitaine constitue potentiellement un changement au niveau de la tendance lourde d'évolution de la population du Québec.

Par conséquent, on se serait attendu à ce que dans le cadre du PMAD, il soit demandé à l'ISQ de produire un scénario prévisionnel ne portant pas que sur les variables habituelles, un simple scénario tendanciel, mais bien un scénario intégrant ce changement structurel que constitue le passage du COD au TOD. Cela ne fut pas fait. Les auteurs du PMAD n'ont rien demandé à l'ISQ. Ils s'en sont simplement remis à son plus récent scénario prévisionnel, celui de l'année 2009.

Puisque rien de fondamental n'a changé, l'ISQ prend pour acquis que le développement accéléré de Laval et des couronnes nord et sud va simplement se poursuivre: ces trois composantes de la région métropolitaine accueilleraient 311 000 habitants de plus d'ici 2031.

Perspective démographique de la région métropolitaine de Montréal

Proposition du PMAD

	Population		Ménages		Taille des ménages
	nombre	répartition	nombre	répartition	
Montréal	175 000	33%	123 000	38%	1,42
Longueuil	33 000	6%	27 000	8%	1,22
Laval	77 000	15%	42 000	13%	1,83
Couronne Nord	144 000	27%	74 000	23%	1,95
Couronne Sud	100 000	19%	54 000	17%	1,85
Région	529 000	100%	320 000	100%	1,65

Proposition alternative Option Montréal

	Population		Ménages		Taille des ménages
	nombre	répartition	nombre	répartition	
Montréal	400 000	76%	240 000	75%	1,67
Longueuil	45 000	9%	28 000	9%	1,61
Laval	44 000	8%	28 000	9%	1,57
Couronne Nord	20 000	4%	12 000	4%	1,67
Couronne Sud	20 000	4%	12 000	4%	1,67
Région	529 000	100%	320 000	100%	1,65

* ISQ, *Perspective démographique du Québec et des régions, 2006-2056* - Édition 2009, scénario de référence.

Toujours parce que rien de fondamental n'a changé, ce sont les familles qui vont continuer de s'y établir, ce dont témoigne l'indicateur de la taille des ménages. Quant à Montréal et Longueuil, elles continueraient d'accueillir la variété des types de ménages sans enfants, ce qui annonce un résultat intéressant sous l'angle des

ménages, mais décevant en termes de population.

Avant de parler de notre audacieuse proposition, il faut questionner l'hypothèse implicite du droit au développement des banlieues et montrer les conséquences qui en résultent pour Montréal.

Remise en question du droit au développement des banlieues

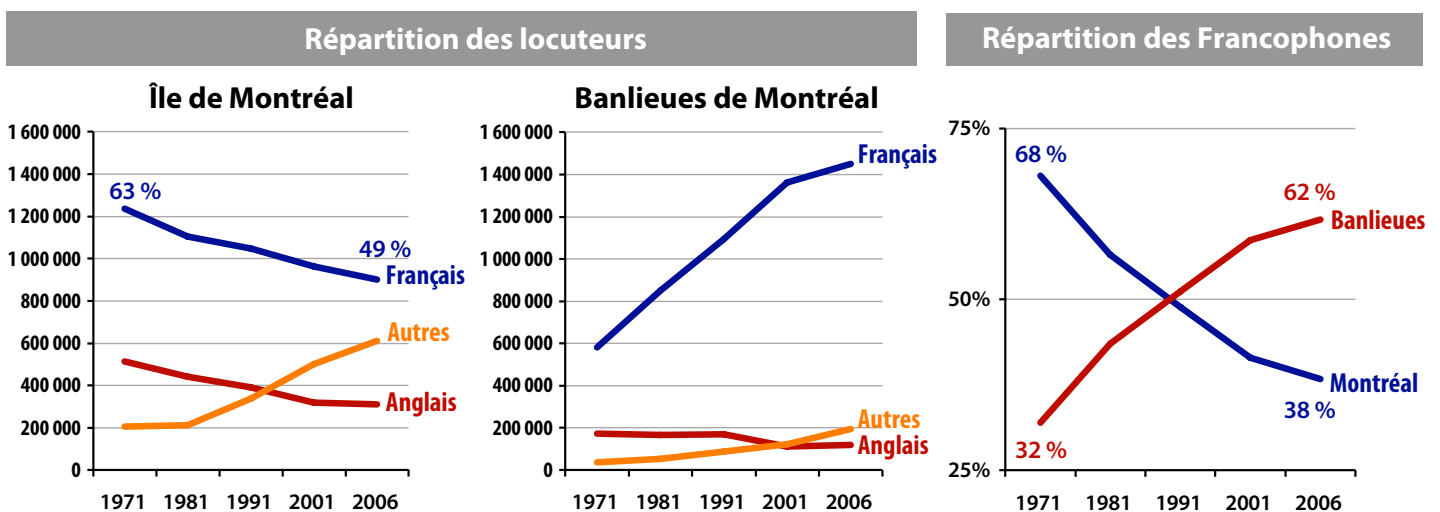
Questionné sur le sujet de l'étalement urbain par le conseiller Richard Bergeron, lors d'une séance du conseil municipal de Montréal, le maire Gérald Tremblay, également président de la CMM, a répondu: « *Le développement, ce n'est pas que pour Montréal. Il faut rechercher le développement équilibré de la région métropolitaine. Chaque composante de cette région doit accueillir sa part de développement* ». Ce que le maire Tremblay voulait dire, c'est que les banlieues entourant l'île de Montréal ont le droit de se développer.

Les pièges contenus dans cet énoncé du droit au développement des banlieues sont trop nombreux pour être comptés. Tenons-nous en aux principaux :

- Depuis que Gérald Tremblay est devenu maire de Montréal, ce ne sont pas moins de 199 737 habitants, très exactement, que Montréal a perdu au profit des quatre régions administratives qui l'entourent (Laval, Laurentides, Lanaudière, Montérégie). Il s'agit d'une perte nette de 22 192 habitants par année.

- Durant ces neuf années de la période 2002-2010, les quatre régions administratives en cause ont gagné un total de 321 212 habitants. Ainsi, ce n'est pas moins de 62 % de leur croissance démographique qui s'explique par l'exode des Montréalais vers la banlieue.
- L'analyse par groupes d'âge révèle que ce sont essentiellement les jeunes familles des classes moyennes qui quittent Montréal pour aller *développer* les banlieues. Restent derrière les ménages peu fortunés et les immigrants en première phase d'intégration, ce qui explique que la pauvreté et l'exclusion progressent partout dans les arrondissement de Montréal, hormis dans les enclaves de luxe.
- Une étude récente révèle également que ce sont principalement les Francophones qui quittent l'île de Montréal. En fait, plus la destination de l'exode est éloignée, plus la proportion de Francophones

Évolution démo-linguistique de la région métropolitaine de Montréal, suivant les langues maternelles



Source : Institut de la statistique du Québec, territoire de la région métropolitaine de recensement. Répartition proportionnelle des locuteurs ayant deux langues maternelles, le français et l'anglais

est élevée: 47 % du total des départs vers Laval, 75 % de ceux vers la Rive sud, incluant Longueuil, 80 % des départs vers la Rive Nord ¹².

- Cette migration massive des Francophones, le plus loin possible hors de l'île de Montréal, a profondément modifié le profil socio-culturel de celle-ci. Au point qu'il est devenu légitime de se demander si l'article 1 de la Charte de la Ville de Montréal – « Montréal est une ville de langue française » – demeure pertinent.
- Ce qui n'est pas sans conséquences sous l'angle du poids politique de Montréal, la ville et l'île. Quand Jean Drapeau s'adressait aux gouvernements supérieurs, en 1971, il pouvait prétendre parler au nom de 72 % de la population de la région métropolitaine, ainsi qu'au nom de 68 % des Francophones qui y vivaient. Aujourd'hui, l'île de Montréal pèse tout juste 50 % de la population métropolitaine et elle n'accueille plus qu'un peu plus du tiers des Francophones de la région. Sachant le poids de ceux-ci à l'Assemblée nationale, on ne se surprend pas que les couronnes bénéficient de toute l'attention à Québec, non plus Montréal.
- Sous l'angle économique, enfin, l'exode des Montréalais entraîne le transfert de plus de 3 G\$, annuellement, d'investissements immobiliers vers les banlieues. Au cours des 9 dernières années, au cours desquelles Gérald Tremblay a occupé la fonction de maire de Montréal, les banlieues ont ainsi accueilli 37 G\$ d'investissements dans le secteur résidentiel, contre tout juste 10 G\$ pour Montréal. Les banlieues ont même fait mieux que Montréal dans le secteur non résidentiel (commerces, industries, institutions), accueillant 13 G\$ d'investissements, contre à nouveau 10 G\$ pour Montréal. Au total, Montréal a depuis 9 ans accueilli 20 G\$ d'investissements... contre 49 G\$ dans les banlieues. Or, de ces 49 G\$, pas moins de 30 G\$ s'expliquent par l'exode des Montréalais ¹³.
- Au total, suivant ce mode de développement qui a prévalu à Montréal ces cinquante dernières années et que le PMAD entend perpétuer au moins jusqu'à l'an 2031, la vocation de Montréal serait de se vider indéfiniment de ses forces vives pour

alimenter les banlieues qui l'entourent en croissance démographique et en mal-développement urbain.

Cette notion de *mal-développement urbain* mérite qu'on s'y arrête. Car de quoi s'agit-il ? De saccager les meilleures terres agricoles, de remblayer les zones humides, riches de tant de biodiversité, d'abattre de magnifiques boisés, parfois des forêts entières, pour couvrir le tout d'océans d'asphalte, d'unifamiliales construites en carton, de commerces de piètre qualité et d'une laideur sans nom, en ponctuant le tout d'omniprésentes enseignes commerciales lumineuses. Il s'agit aussi d'inciter chaque ménage à devenir totalement dépendant de deux ou trois automobiles, consommant chacune 2 000 litres d'essence par année. Que l'on dénomme pareille folie *développement urbain* est proprement inqualifiable.

Pourtant, ce que nous dit le PMAD, c'est que ce modèle va perdurer. Tout au plus, nous dit encore le PMAD, va-t-on inciter les municipalités à matérialiser leurs ambitions de développement quelques centaines de mètres plus à l'est ou plus à l'ouest.

Que la cinquantaine de municipalités de banlieue entourant Montréal aient *droit* à cela et, pour le leur donner, qu'il faille continuer d'affaiblir Montréal serait donner une bien trop grande reconnaissance aux Richard Marcotte (maire de Mascouche), Marc Gascon (maire de Saint-Jérôme), Sylvie Saint-Jean (ex-mairesse de Boisbriand) ou François Cantin (maire de Blainville) de ce monde dont les façons de faire ont été questionnées dans une série d'émissions d'*Enquête* par le journaliste Alain Gravel et son équipe.

Pour finir, si tant est qu'existe un tel « droit au développement » que le gouvernement du Québec serait tenu d'appuyer de tout son poids, le droit de Montréal de conserver ses familles en répondant sur son territoire à l'évolution de leurs besoins en termes de logement et de cadre de vie l'emporte assurément sur le droit des banlieues à attirer chez elles ces mêmes familles montréalaises. Aux sources premières du droit, celui qu'a l'un de conserver ce qui lui appartient l'emporte sur le droit de l'autre de le lui enlever.

¹² Martin Turcotte et Mireille Vézina, **Migration entre municipalité centrale et municipalités avoisinantes à Toronto, Montréal et Vancouver**, Statistique Canada, 8 juin 2010, no 11-008-X.

¹³ **Source:** ISQ, site internet, d'après Statistique Canada, Enquête des permis de bâtir.



© Doug Bull Flickr: Caribb

Option Montréal

La notion de *Région montréalaise*, ou pire, de *Communauté métropolitaine*, est pure fiction.

La vérité, c'est que Montréal est en concurrence directe avec les municipalités de banlieue pour attirer les ménages, les emplois et, par le fait même, les investissements générateurs de développement économique. Ces cinquante dernières années, Montréal s'est fait battre à plate couture à ce jeu. Est-ce que ce sont les autorités politiques et administratives de Montréal qui ont démerité, qui ont manqué de clairvoyance, qui n'ont pas fourni d'efforts suffisants ? Il est vrai qu'elles n'ont pas toujours été brillantes, pour dire le moins. Mais leurs contreparties à Sainte-Julie, à Mascouche ou à Saint-Constant n'ont assurément pas fait mieux.

Le facteur déterminant se trouve ailleurs : c'est le gouvernement du Québec, au premier chef par les priorités d'investissement de son ministère des Transports, qui a voulu et fait en sorte que Montréal, de un, ne réalise qu'une faible partie de son potentiel et, de deux, se retrouve aujourd'hui en situation de grande fragilité. Il faut dire que ces trente dernières années, soit depuis que les méfaits de l'étalement urbain ont été clairement identifiés, le gouvernement du Québec a lourdement failli à sa responsabilité d'œuvrer au mieux-

être de l'ensemble des Québécois en pesant de tout son poids politique, administratif et financier pour perpétuer le mal-développement des banlieues entourant Montréal.

La vérité, c'est aussi que seule Montréal est Montréal. Le concept de métropole du Québec ne gagne rien à l'addition de Sainte-Julie, Mascouche, Saint-Constant, et ainsi de suite pour des dizaines d'autres municipalités plus ou moins peuplées entourant Montréal. La seule métropole du Québec, la métropole de tous les Québécois et Québécoises, c'est la Ville de Montréal. Au demeurant, c'est ce qu'affirme sans ambiguïté l'article 1 de la charte de la Ville de Montréal : « Montréal est la métropole du Québec »¹⁴.

La question d'importance capitale qu'a pris soin de ne pas poser le PMAD, choisissant plutôt de perpétuer ces fictions malsaines, région montréalaise et communauté métropolitaine, est la suivante : au cours des vingt prochaines années, le gouvernement du Québec sera-t-il enfin disposé à appuyer le développement de la Ville de Montréal, unique métropole de tous les Québécois et Québécoises ?

¹⁴ Notons au passage qu'un raisonnement similaire peut être fait pour la Ville de Québec, seule et unique capitale du Québec, la capitale de tous les Québécois.

Économie urbaine

L'exode année après année des classes moyennes, des emplois et de l'investissement de Montréal vers les couronnes ne manque pas d'affaiblir l'économie de la métropole du Québec. C'est ainsi qu'entre 2002 et 2010, la

contribution de l'île de Montréal au produit intérieur brut du Québec a chuté de 36,7 % à 34,5 %. Montréal est par ailleurs devenue le principal lieu de concentration de la pauvreté au Québec, comme l'illustre le tableau suivant.

Indicateurs de la faiblesse économique de la Ville de Montréal

	Population 2006	Revenu médian 2005 des ménages	Personnes à faible revenu, 2006		Bénéficiaires de l'aide sociale, 2010		Taux de chômage, août 2011
	Proportion du Québec		Proportion de la population	Proportion du Québec	Proportion de la population	Proportion du Québec	
Ville de Montréal	21,7%	38 201\$	31,2%	39,4%	} 7,3%	41,2%	9,7%
Villes liées à Montréal (reste de l'agglomération)	3,1%	70 747\$	14,0%	2,5%			
Couronnes de Montréal (reste de la RMR)	23,9%	55 551\$	12,8%	17,8%	3,2%	18,2%	7,3%
Le Québec	100%	46 419\$	17,2%	100%	4,3%	100%	8,1%

Sources : (1) Statistique Canada, Recensement de 2006, Profil des communautés et (2) Institut de la statistique du Québec, Coup d'oeil sur les régions.

Les revenus de la population de la Ville de Montréal sont significativement plus bas que ceux du reste de la région métropolitaine comme de ceux de l'ensemble du Québec. Près du tiers de la population de la Ville de Montréal est constitué de personnes à faible revenu, un taux deux fois et demie supérieur au reste de la région métropolitaine. Par conséquent, on ne se surprend pas que Montréal concentre 40 % de la population pauvre du Québec, le double de son poids démographique. La situation est la même du côté des bénéficiaires de l'aide sociale. Quant au taux de chômage à Montréal, il est le plus élevé au Québec, après la Gaspésie.

Ces chiffres démontrent que Montréal, que l'on dit sur toutes les tribunes être la locomotive économique du Québec, tend en fait de plus en plus à être à la traîne du reste du Québec. Que doit-on faire pour que Montréal retrouve le rôle de leader économique qui doit être le sien ?

La première partie de la réponse à cette question réside au niveau de l'économie des transports. On a vu plus tôt combien Montréal et le Québec ont intérêt à favoriser

le développement du transport collectif, plutôt qu'une plus large diffusion et une utilisation plus intensive de l'automobile privée. La seconde partie, parfaitement complémentaire à la première, réside au niveau de l'économie urbaine : elle tient à la proposition Option Montréal, à première vue osée, de concentrer les trois-quarts du développement urbain à venir sur l'île de Montréal.

Voyons d'abord les chiffres en cause.

Entre ce qu'avance le projet de PMAD et Option Montréal, la différence est de 120 000 ménages. D'entrée de jeu, on parle de 30 G\$ d'investissements immobiliers résidentiels. Dans une économie centrée aux deux tiers sur les services, les commerces et bureaux suivent les mouvements de population. De même pour les équipements collectifs, écoles, hôpitaux, centres sportifs et autres, puisque les municipalités et gouvernements doivent desservir la population là où elle choisit de s'installer. Avec quelques années de retard, les industries finissent par déménager elles aussi là où les travailleurs ont eux-mêmes déménagé.

Économie urbaine : enjeu de la proposition Option Montréal

Investissements privés

a) Construction de 120 000 logements supplémentaires, à 250 000 \$ l'unité (note 1)	30 000 M\$
b) Construction de commerces, bureaux, institutions et industries = a X 50 % (note 2)	15 000 M\$

Investissements publics

c) Infrastructures urbaines construites par la Ville de Montréal = (a + b) X 10 %	4 500 M\$
---	-----------

Investissement total

d) = a + b + c	49 500 M\$
----------------	-------------------

Revenus de taxes foncières, cumulatif 2012 à 2031

d) Secteur résidentiel, au taux de 1 %	3 150 M\$
e) Secteur non résidentiel, 75 % taxable, au taux de 4 %	4 725 M\$
f) Total = d + e	7 875 M\$

Note 1 : La valeur moyenne des permis de construire émis pour les 84 800 logements construits en région montréalaise entre 2007 et 2010 fut de 262 280 \$.

Note 2 : Fondé sur l'analyse 2002-2010 des investissements en région montréalaise : 22 G\$ / 46 G\$ = 50 %.

Sur l'horizon 2031, on parle de 15 G\$ supplémentaires d'investissements. Les municipalités, enfin, doivent investir dans le prolongement ou l'augmentation de la capacité de leurs infrastructures pour accueillir tout accroissement de population. Au total, ce sont près de 50 G\$ d'investissements publics et privés qui sont en jeu.

La raison pour laquelle les municipalités sont en compétition les unes contre les autres pour attirer le développement sur leur territoire est toute simple : parce que cela est payant pour elles. En tenant compte des seules taxes foncières, on parle de près de 8 G\$ de revenus municipaux cumulatifs, toujours sur l'horizon 2031. C'est pratiquement le double de l'investissement marginal consenti pour attirer le développement urbain sur son territoire. Ces surplus financiers permettent à la municipalité d'augmenter son offre de services et d'investir dans tout ce qui la rend attractive, lui permettant d'attirer encore plus de ménages.

Si le Québec avait une économie coupée du reste du monde et autosuffisante, il importerait assez peu que ces 50 G\$ d'investissements soient réalisés à Sainte-Julie ou à Montréal, ou encore que ce soit l'une ou l'autre de ces deux villes qui hérite de 8 G\$ de nouveaux revenus municipaux. Mais voilà : nous sommes à l'ère

de la mondialisation, de l'économie du savoir, de la très grande mobilité des personnes autant que des entreprises composant cette économie – sièges sociaux, centres de recherche, grands bureaux d'ingénierie et autres services conseils, à l'ère donc de la concurrence acharnée entre métropoles du monde pour attirer chez elles les emplois de haut niveau constituant le cœur de la nouvelle économie du XXI^e siècle.

Quand le représentant d'une entreprise européenne débarque à Montréal pour évaluer la possibilité d'y implanter son siège social nord-américain, plutôt qu'à Vancouver ou Phoenix, à quoi est-il sensible ? À ce qu'il découvre lors de son périple en taxi, englué dans la congestion entre l'aéroport et le centre-ville, soit une interminable enfilade d'horreurs urbaines, s'achevant sur ces innombrables terrains vagues, stationnements de surface et panneaux d'affichage déparant le centre-ville proprement dit. Poussant vers l'est, rue Notre-Dame, il verra pire encore, une rive fluviale littéralement digne du Tiers-Monde. Plus généralement, que pensera-t-il des rues et trottoirs de Montréal, partout défoncés. Et ainsi de suite pour toutes ces déceptions plus ou moins grandes que Montréal lui imposera. Poussant ensuite son exploration jusqu'à Vancouver, il aura d'abord le privilège de parcourir la distance entre l'aéroport et le centre-ville dans une navette automatique rapide



Magnifique exemple de redéveloppement des rives urbaines: Coal Harbor au centre de Vancouver.

Pendant ce temps, à Montréal, voici à quoi ressemble l'entrée de ville par la rue Notre-Dame à l'Est.

et confortable (Sky Train). Il découvrira ensuite un centre-ville sans aucun terrain vague, une presqu'île dont les rives ont récemment été mises en valeur par la construction d'une centaine de tours d'habitation à l'architecture audacieuse, si bien que la population du centre-ville de Vancouver, quatre fois plus petit que celui de Montréal, s'est accrue de 40 000 habitants depuis vingt ans. Où qu'il porte son regard, au centre-ville de Vancouver, il ne verra toujours que du neuf : des rues et trottoirs en parfait état, des trolleybus qui semblent tout juste sortis d'usine, des immeubles dans un état impeccable, etc.

Aux yeux de ce démarcheur, le contraste entre Montréal et Vancouver sera cinglant. Au désavantage de Montréal, est-il besoin de préciser. Et peu lui importera qu'on tente de le rassurer en lui faisant valoir la prospérité de Sainte-Julie, de Mascouche, de Boisbriand ou de Saint-Janvier. Car des banlieues composées d'unifamiliales et de centres d'achats entourés de milliers d'espaces de stationnement, il peut trouver cela partout en Amérique. Même à Phoenix, Arizona... dont le centre-ville est une horreur absolue, un véritable sommet du genre.

À l'ère de la mondialisation et de l'économie du savoir, c'est la beauté des métropoles et la richesse de l'expérience urbaine qu'elles offrent à leurs résidents

et à leurs visiteurs qui est devenue la clef du succès économique des communautés. La seule carte que puisse à cette égard jouer le Québec est celle que constitue la Ville de Montréal.

Il y a tant à faire à Montréal. Reconstruire toutes ces infrastructures laissées sans entretien depuis cinquante ans. Développer des entrées au centre-ville attrayantes, que l'on vienne de l'ouest (Turcot), du sud (Bonaventure) ou de l'est (Notre-Dame). Mettre en valeur l'insularité de Montréal par la réalisation, entre autres, du projet Entrée maritime de Montréal. Réparer cette cicatrice hideuse que constitue la section en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, au cœur du centre-ville. Mettre à profit la construction du CHUM pour réaménager tout ce qui l'entoure et, ce faisant, véritablement créer un Quartier de la santé. Profiter des innombrables terrains vacants pour accroître de 75 000 habitants la population du grand centre-ville.

Témoignant de sa compréhension des défis économiques auxquels Montréal et le Québec sont confrontés en cette seconde décennie du XXI^e siècle, le PMAD doit dire noir sur blanc, de un, que c'est à Montréal que doivent être investis les 50 G\$ en jeu et, de deux, que c'est la Ville de Montréal qui doit hériter des 8 G\$ de revenus fiscaux supplémentaires qui en découlent.

Recommandations

Le projet de PMAD est très insatisfaisant. En se réclamant du développement durable et en évoquant le périmètre d'urbanisation, le Transit Oriented Development et les seuils minimaux de densité, il prétend annoncer un virage majeur au niveau du développement de la région montréalaise. Cela n'est toutefois qu'un discours de surface. Une analyse plus approfondie du projet de PMAD révèle que la véritable intention de ses auteurs est de poursuivre au cours des vingt prochaines années le type de développement urbain ayant prévalu ces cinquante dernières années. Dès lors, le sort qui serait réservé à l'île de Montréal serait de continuer de nourrir la croissance démographique et économique des banlieues par l'exode de ses propres classes moyennes, essentiellement l'exode de ses jeunes familles. Cela est bien sûr inacceptable à tout défenseur de Montréal, comme à tout défenseur des intérêts bien compris du Québec.

Pour que le PMAD soit à la hauteur des espoirs légitimes que, dans la foulée du Cadre d'aménagement 2001-2021, il a fait naître, il devra être modifié très substantiellement. C'est à cette fin que nous faisons les recommandations qui suivent.

Recommandation 1

Ouvrir le PMAD par un chapitre titré Mise en contexte politique. Ce chapitre évoquera la difficulté à opérer un virage majeur au niveau des mécanismes de développement de la région métropolitaine, compte tenu notamment du fait que les banlieues entourant l'île de Montréal comptent désormais autant d'habitants que l'île elle-même, que ces banlieues accueillent aujourd'hui 62 % de tous les Francophones de la région métropolitaine, ou encore que 80 % des électeurs sont propriétaires d'une automobile, ce qui les rend a priori plus réceptifs à une annonce d'investissement dans le réseau routier plutôt que dans les transports collectifs. Souligner le courage politique qu'un tel contexte suppose, dès lors que l'intention du PMAD serait réellement de passer du COD au TOD.

Recommandation 2

Élargir la stratégie Transit Oriented Development (TOD) du PMAD à l'ensemble des investissements immobiliers – habitation, commerces, bureaux, services et équipements collectifs – plutôt qu'à la seule habitation.

Recommandation 3

Porter l'objectif du PMAD à 80 % des investissements immobiliers à être réalisés dans les aires TOD, plutôt que 40 %. Pour ce qui concerne l'habitation, cela signifie, sur l'horizon 2031, de viser la localisation de 258 000 ménages supplémentaires dans les aires TOD, plutôt que 128 000.

Recommandation 4

Ajouter en tant que l'un des principaux objectifs du PMAD de réduire de moitié la progression anticipée du parc automobile de la région montréalaise sur l'horizon 2031, de façon à la limiter à 340 000 véhicules supplémentaires.

Recommandation 5

Opérer réellement un virage en faveur du TOD en retenant l'objectif de doubler l'achalandage du transport collectif et l'usage des transports actifs d'ici l'an 2031, par rapport à ce qui est prévisible dans le cadre du projet de PMAD. Ce qui signifie de viser 1 milliard de déplacements par transport collectif et 1 milliard à pied ou à vélo, en 2031, plutôt que les 550 et 410 millions respectivement attendus du PMAD.

Recommandation 6

En conséquence de ce virage résolu en faveur du TOD et des objectifs ambitieux fixés pour le développement des transports collectifs et actifs, viser le plafonnement permanent de l'usage de l'automobile à son niveau de 2008, à savoir 2,5 milliards de déplacements annuels en région métropolitaine. À l'échelle de la région, la part modale de l'automobile passerait ainsi de 76 % en 2008, à 55 % en 2031. Cet objectif implique de viser une réduction de 15 % de la circulation automobile sur l'île de Montréal, toujours par rapport à 2008, en contrepartie d'une hausse de 17 % dans le reste du territoire métropolitain.



Le TOD pour justifier l'étalement urbain: développement immobilier autour de la gare de Vaudreuil-Dorion

Recommandation 7

Seule façon d'absorber cette très forte augmentation de l'achalandage du transport collectif, proposer d'investir résolument dans le développement du réseau supérieur de transport collectif de l'île de Montréal, par le biais d'un Plan d'investissement 2025 doté de 10 G\$. En comptant les investissements à faire à Laval et Longueuil (100 km de réseau tramway), le développement du service de base que constitue l'autobus urbain, ainsi que les déficits d'opération qui résulteront de l'accroissement de l'achalandage, les engagements publics supplémentaires requis, d'ici 2031, totalisent 23 G\$.

Recommandation 8

Inviter le MTQ à reporter indéfiniment ses projets autoroutiers non encore engagés, soit le prolongement de l'A-19, celui de l'A-20 à l'île Perrot, ainsi que l'élargissement à 3 voies par direction de l'A-10. Concernant la Ville de Montréal, l'inviter

à renoncer à un douzaine de projets visant le développement de son réseau routier supérieur. Les 2 G\$ ainsi épargnés seraient dédiés au financement du Plan d'investissement 2025.

Recommandation 9

Inviter le MTQ et la Ville de Montréal à revoir les projets envisagés pour les trois entrées autoroutières au centre-ville, Turcot en provenance de l'ouest, Bonaventure en provenance du sud, Notre-Dame en provenance de l'est, projets dont les budgets combinés atteignant 6 G\$. Ce budget serait partagé en deux parts égales, une première tranche allant à la reconstruction sans augmentation de capacité des infrastructures routières en cause, la seconde tranche permettant d'investir à chaque occasion dans le développement de l'offre de transport collectif. Ce sont ainsi 3 G\$ supplémentaires qui seraient dévolus au financement du Plan d'investissement 2005.

Recommandation 10

Inclure au PMAD un chapitre *Économie des transports*, qui permettra d'appuyer les décisions d'investissement dans les infrastructures de transport non plus sur des conceptions datant d'il y a cinquante ans ou pire, sur des a priori à caractère idéologique, mais sur des analyses économiques rigoureuses. En l'occurrence, sur l'horizon 2031, le *Plan d'investissement 2025* de 10 G\$ proposé pour Montréal, augmenté à 23 G\$ pour tenir compte de tous les autres engagements publics requis, produirait un gain financier net supérieur à 20 G\$ pour la population montréalaise, ainsi qu'un gain financier net approchant 20 G\$ pour l'économie québécoise.

Recommandation 11

Proposer la création d'un *Fonds métropolitain de développement du transport collectif*, dans lequel seront versées toutes les sommes recueillies au motif d'investir dans le développement du transport collectif et qui ne pourra servir qu'à cette fin.

Recommandation 12

Identifier et admettre formellement les torts que l'étalement urbain a causé à Montréal au cours des cinquante dernières années. Poser comme principe que pour le futur, il ne serait pas avisé, ni socialement, ni culturellement, ni économiquement, de continuer d'affaiblir Montréal à seule fin d'alimenter le mal-développement de la cinquantaine de municipalités de banlieue qui entourent l'île de Montréal.

Recommandation 13

Reconnaître que la Ville de Montréal, et elle seule, est la métropole de tous les Québécois et Québécoises. Affirmer qu'il en va de l'intérêt supérieur du Québec que sa métropole soit une ville belle, vivante et prospère. Sur cette base, inviter les gouvernements supérieurs, à Québec et Ottawa, à renoncer à appuyer le développement des banlieues pour plutôt consacrer tous leurs efforts futurs au développement de Montréal.

Recommandation 14

Poser comme objectif prioritaire du PMAD d'inscrire Montréal dans le mouvement d'avant-garde urbaine consistant à contraindre l'utilisation de l'auto en ville pour plutôt investir les ressources disponibles dans le développement des transports collectifs de haut niveau, de façon à revaloriser l'espace urbain central comme espace de vie et de travail, à l'image de ce qui fut fait à Londres, à Stockholm, à Copenhague, à Munich, à Zurich, à Paris, à Séoul, à Portland, à Vancouver et même à New-York.

Recommandation 15

D'ici 2031, viser une croissance démographique de 400 000 habitants sur l'île de Montréal, plutôt que les 175 000 prévus au PMAD, soit les trois-quarts de la croissance prévue pour l'ensemble de la région métropolitaine.

Recommandation 16

Faire de l'Option Montréal la pierre angulaire du PMAD. Conséquemment, recentrer le PMAD sur Montréal et faire en sorte que dans chacune de ses composantes, il ait pour seule priorité le développement de Montréal.

Recommandation 17

Inclure au PMAD un chapitre *Économie urbaine*, qui permettra d'appuyer les décisions et interventions publiques influant sur la localisation des investissements privés non plus sur des conceptions datant d'il y a cinquante ans ou pire, sur des considérations électoralistes à courte vue, mais sur des analyses économiques rigoureuses. Dans le contexte d'Option Montréal, sont en cause 120 000 nouveaux logements et autres investissements totalisant 50 G\$, qui généreront 8 G\$ de taxes foncières d'ici 2031. L'intérêt économique bien compris du Québec est que ces 50 G\$ soient investis à Montréal plutôt qu'en banlieue. De façon corollaire, l'intérêt économique bien compris du Québec est que ces 8 G\$ de nouveaux revenus soient encaissés par la Ville de Montréal, plutôt que d'être partagés entre la cinquantaine de municipalités de banlieue entourant l'île de Montréal.



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

*Le quartier
Griffintown
réincarné*

Février 2012



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Les projets dans Griffintown proposés par les promoteurs privés vont dans tous les sens . Il y a absence de cohésion, et l'attitude de l'arrondissement qui semble distribuer les dérogations à son règlement d'urbanisme "à la pièce" aura un impact majeur sur l'avenir de ce quartier historique de Montréal. À l'invitation de l'OCPM, Projet Montréal tient à présenter ici ses commentaires.

Étude et modélisation 3D:
Pierre Zovilé, artiste

Table des matières

Une planification en mode rattrapage	4
L'échelle adéquate de planification n'est pas encore la bonne	5
Des Squares qui ont disparu: remédier au déficit d'espace vert	6
Carte synthèse des propositions	8
Halte à l'hyper-densité	10
Il faut un plan pour retenir les jeunes familles à Montréal	11
Réduire le nombre de stationnement, favoriser le transport actif	12
Spéculation, logement social et mixité sociale	13
Conclusion	15

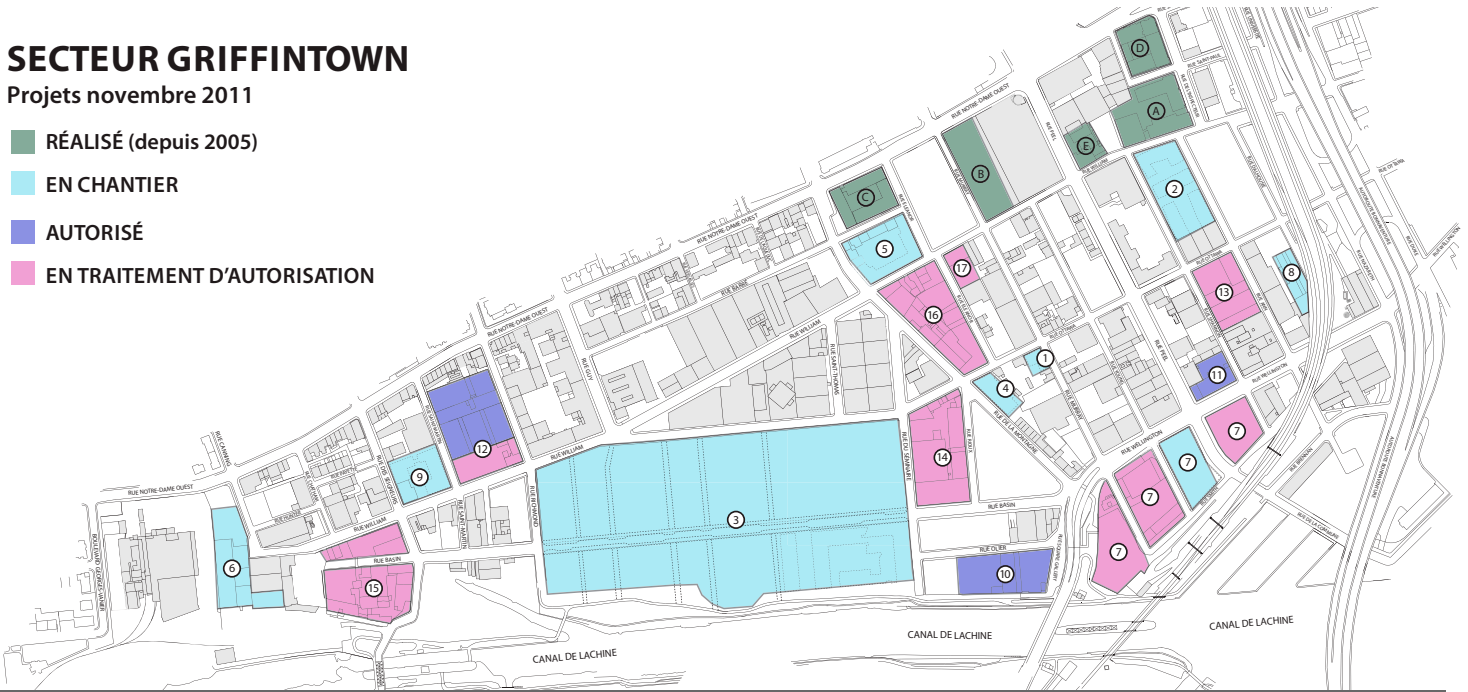
Rédaction:

Sophie Thiébaud, Conseillère d'arrondissement de Saint-Henri–La Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles
Richard Bergeron, urbaniste et chef de Projet Montréal
Etienne Coutu, architecte et conseiller en design urbain

SECTEUR GRIFFINTOWN

Projets novembre 2011

- RÉALISÉ (depuis 2005)
- EN CHANTIER
- AUTORISÉ
- EN TRAITEMENT D'AUTORISATION



SITES							
Ⓐ	Projet résidentiel - Lowney phases 1 à 4	①	Projet résidentiel - Le Griffin sur Murray	⑦	Projet mixte - District Griffin	Ⓒ	Projet résidentiel - Ann/Ottawa
Ⓑ	ÉTS - Agrandissement du pavillon A	②	Projet résidentiel - Lowney phases 8 à 11	⑧	Projet de salle de spectacle (New City Gas)	Ⓓ	Projet résidentiel
Ⓒ	ÉTS - Résidences étudiantes phase 3	③	Les Bassins du Nouveau Havre	⑨	Projet mixte - Le William	Ⓔ	Projet résidentiel
Ⓓ	Projet résidentiel - Lowney phases 5 à 7	④	Projet résidentiel - Le Carré de la Montagne	⑩	Projet mixte - Gallery sur le canal	Ⓕ	Projet résidentiel
Ⓔ	ÉTS - Le Carrefour d'innovation INGO	⑤	ÉTS - Résidences étudiantes phase 4	⑪	Projet de développement mixte - Griffix	Ⓖ	Projet résidentiel
		⑥	Projet de Galerie d'art - 2000, rue William	⑫	Projet résidentiel - Îlot Saint-Martin	Ⓗ	Projet résidentiel

Une planification en mode rattrapage

La planification, cela doit se faire avant d'autoriser les projets privés, pas après

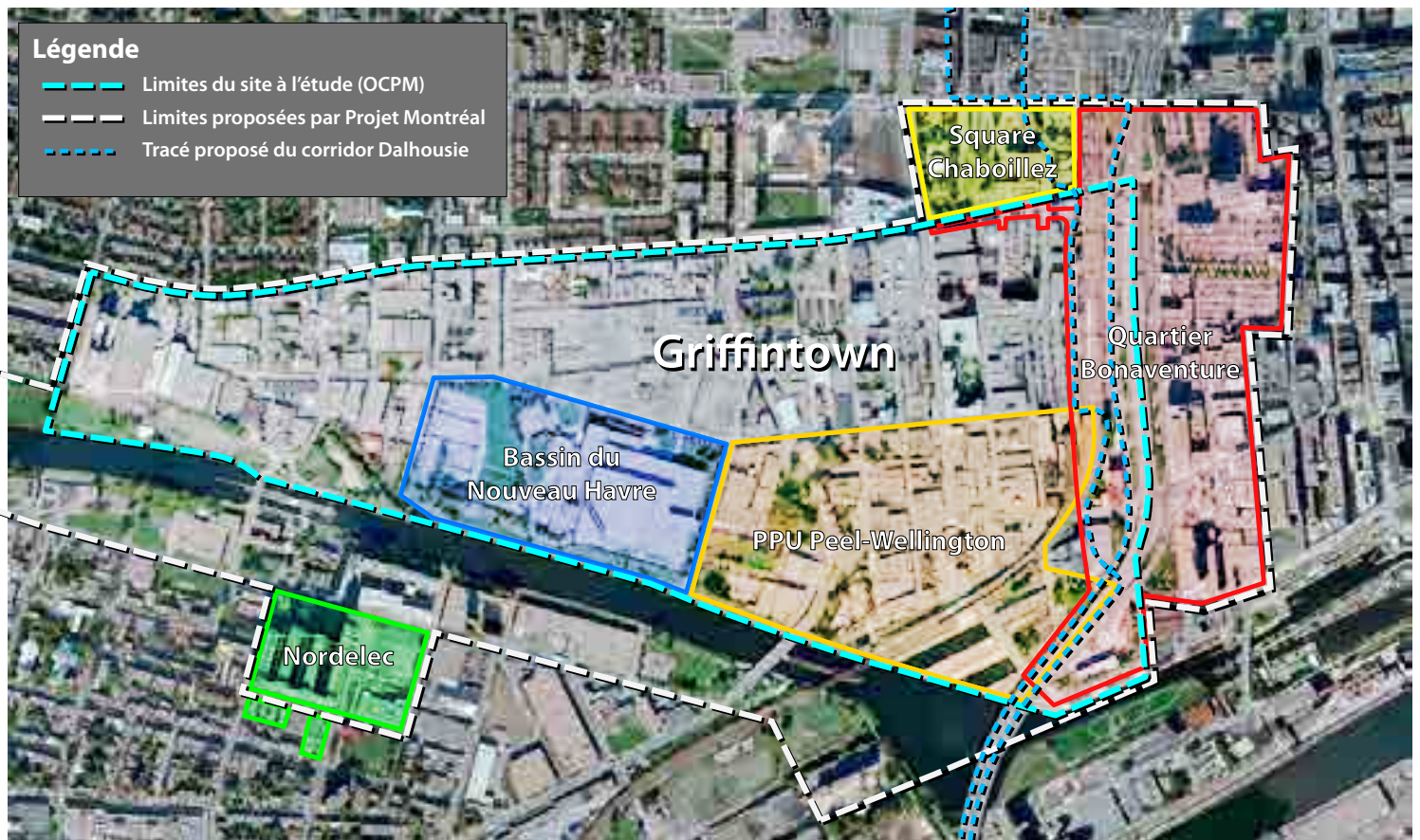
En 2008, le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest a adopté la version préliminaire du PPU Griffintown - Secteur Peel-Wellington et annoncé la tenue d'une consultation. Malgré les appels répétés des experts en aménagement pour que des consultations en bonne et due forme soient menées par l'OCPM, l'administration montréalaise a plutôt décidé de confier à l'arrondissement du Sud-Ouest l'organisation de cette consultation.

Le projet alors présenté par Devimco fut par la suite ralenti par la crise économique qui sévit en 2009. Depuis, de nombreux projets prennent forme qui ne correspondent en rien au projet initial. La Ville approuve à la pièce des demandes de dérogation qui débordent largement le périmètre visé à l'origine sans qu'il y ait ni plan directeur, ni constitution d'aucune réserve publique de terrains, ni stratégie d'aménagement du domaine public prenant en compte l'arrivée imminente de milliers de nouveaux habitants.

Avec tous les projets autorisés ou en cours d'autorisation, on parle aujourd'hui de l'arrivée à court terme de 10 à 12 mille nouveaux habitants. Ce qui devrait s'annoncer comme une bonne nouvelle risque de se transformer en réel cauchemar

pour la Ville, puisque les maigres investissements publics annoncés n'arriveront jamais à satisfaire les besoins. De surcroît, les projets ayant été autorisés aux quatre coins du quartier sans aucune planification d'ensemble, on devra se résigner à régler les problèmes les plus criants au fur et à mesure qu'ils se présenteront. En ce début de XXI^e siècle, considérant les compétences disponibles autant à la ville centre qu'à l'arrondissement du Sud-Ouest, cette façon de faire maladroitement n'est pas excusable. Est-il besoin de dire qu'une planification intégrée digne de ce nom prend place en amont des projets privés, qu'elle prend en compte l'ensemble des besoins du futur quartier, tout particulièrement ceux relevant de la responsabilité publique, et qu'elle repose sur l'élaboration d'un phasage réaliste et cohérent.

Nous ne pouvons désormais que faire *pour le mieux* pour rattraper une planification à ce jour lourdement défailante. Ce qui entraînera des surcoûts, notamment pour l'acquisition de terrains destinés à des fonctions ou équipements collectifs. Sans parler des coûts pour l'achat de terrains destinés à accueillir des unités de logement communautaire. C'est le prix à payer quand on met la charrue devant les bœufs.



L'échelle adéquate de planification n'est pas encore la bonne

Lors de la première consultation dans Griffintown, sur le PPU Peel-Wellington, en 2008, Projet Montréal avait fait la démonstration que la zone étudiée n'était pas à l'échelle du développement à prévoir. Même si la zone proposée pour la présente consultation est plus vaste, elle ne tient toujours pas compte de nombreux projets programmés au pourtour immédiat de ce nouveau périmètre. Nous proposons le nouveau périmètre de planification illustrée ci-dessus, qui pourrait être dénommé PPU Griffintown élargi.

L'OCPM a entamé en 2009 des consultations sur le projet Bonaventure phase 1, consistant en la mise à terre de l'autoroute Bonaventure entre les rues Wellington et Notre-Dame. L'aspect le plus litigieux de cette consultation s'est avéré être le corridor réservé d'autobus venant de la Rive-Sud prévu sur la rue Dalhousie. Le tracé a évolué en 2010 quand on a abandonné l'idée de traverser le bâtiment-pont du viaduc du CN à proximité de la New City Gas, mais on menace maintenant de démolir une partie d'un édifice historique important, le bâtiment Rodier.

En 2008, la Ville de Montréal a commandé une étude de requalification des abords du Square Chaboillez en vue de soutenir le développement immobilier du secteur.

En 2010, l'arrondissement du Sud-Ouest a mené une consultation publique sur le développement des abords du Canal Lachine. L'édifice le Nordélec a aussi fait l'objet d'une première consultation en 2008 et fait présentement l'objet d'une nouvelle consultation. L'arrondissement du Sud-Ouest tient actuellement des séances publiques sur le projet de la Sonoco, situé rue Des Seigneurs, près de l'écluse Saint-Gabriel, ainsi que sur un autre projet pour le site de l'entreprise Carpet Art Déco. On parle d'un potentiel de 1700 logements au sud du Canal Lachine. Tous ces projets devraient être simultanément pris en compte par le PPU Griffintown élargi que nous proposons.

Si la Ville et l'arrondissement étaient sérieux dans leur intention de planifier adéquatement l'avenir du quartier, en impliquant la population dans un véritable processus de consultation, ne devraient-ils pas observer un moratoire sur les dérogations à la pièce? En continuant de procéder comme ils l'ont fait ces derniers mois, ne font-ils pas la démonstration du peu d'importance qu'ils portent à cet exercice à la fois de planification et de consultation? Finalement, ne consulte-t-on pas que pour consulter, juste pour pouvoir dire que l'on a consulté, alors qu'on poursuit le *rubber stamping* des projets soumis par les promoteurs privés?



Des Squares qui ont disparu: remédier au déficit d'espace vert

Griffintown prend son nom de Robert Griffin, qui avait une manufacture de savon près de la rue Wellington. Il avait acquis une partie du fief de Nazareth par bail en 1804. Le fief de Nazareth était une concession issue du démembrement du domaine Saint-Gabriel, ayant été octroyée en 1654 à l'Hôtel Dieu de Montréal, et à l'administratrice de l'hôpital de Ville-Marie, Jeanne Mance, par Maisonneuve et connue à l'époque sous le nom Grange des pauvres. Le 17 janvier 1805, Amable Régis Chaboillez acheta de la veuve Mary Griffin un emplacement sur la rue King dans le faubourg devenu fameux plus tard sous le nom de Griffintown.

Pour retracer l'histoire de Griffintown, il faut remonter dans les archives de deux quartiers historiques montréalais, soit le Quartier Saint-Joseph au nord, correspondant plus ou moins au faubourg des Récollets, et le Quartier Sainte-Anne au sud, qui s'étendait jusqu'à Pointe-Saint-Charles. Le nom Saint-Anne était emprunté à l'église maintenant démolie qui se dressait devant le Square Gallery. À l'origine, c'était Pierre Le Ber qui fit élever une chapelle en l'honneur de Saint-Anne au nord du chemin de la rivière Saint-Pierre, route qui correspond à la rue Wellington d'aujourd'hui.

Quartier ouvrier, bassin de la communauté irlandaise à Montréal, Griffintown vibrait autour de trois pôles publics

importants soit le **Square Chaboillez**, le **marché au foin (ou Hay Market Square)** et le **Square Gallery**. L'industrie y était prospère depuis l'industrialisation du Canal Lachine vers 1850. Les emplois ne manquaient pas, avec le moulin à farine de la famille Ogilvie et la sucrerie Redpath situés de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel, et les activités portuaires de transbordements dans les grands bassins.

Le chemin de fer marquera énormément l'existence de ce quartier. Rappelons d'abord la superbe gare Bonaventure, construite en face du square Chaboillez et incendiée en 1948. L'année 1859 vit l'inauguration à proximité de Griffintown du premier lien avec la rive Sud, le pont Victoria. Plus tard, dans les années 1930, la construction du viaduc du CN vint littéralement couper en deux le Square du marché au foin, marquant également le début d'une lente descente aux enfers pour ce quartier. L'histoire de Griffintown est celle de trois Squares, maintenant disparus, qui formaient à eux trois l'âme du quartier.

L'approche à la pièce jusqu'ici adoptée par la Ville et l'arrondissement du Sud-Ouest, conduisant à la simple juxtaposition de projets privés tous plus massifs l'un que l'autre, entraîne deux conséquences graves. La première est que l'on efface une fois pour toutes ces parcs et espaces



Le Square Gallery avant le tunnel Wellington Reconfiguration proposée du Square Chaboillez en 1953

publics historiques qui furent les cœurs de la vie sociale du Griffintown de la belle époque. La seconde est que l'on érige un quartier qui, à terme, se révélera littéralement étouffant. C'est pourquoi nous proposons aujourd'hui de permettre à cette nouvelle mouture du quartier Griffintown de respirer, en y recréant des places publiques et des parcs.

situé entre les rues Ann et Dalhousie, ainsi qu'une partie du parvis de la New City Gas, pour en faire un oasis de verdure et un parc de quartier.

Une première place publique, inspirée des plans originaux du quartier, occuperait le cœur de celui-ci, soit l'intersection des rues Peel et Ottawa. Les lots seraient remembrés aux abords afin de créer un contexte favorable à l'implantation de commerces, de cafés et de restaurants. Nous reprenons par ailleurs l'idée évoquée en 2010 de ne pas construire dans les îlots centraux du projet Bonaventure, pour en faire plutôt une grande promenade piétonne inspirée de la Rambla barcelonaise. Pour atteindre 10 hectares d'espace vert, nous recommandons aussi à la Ville d'acquérir l'îlot vacant

Au nord du secteur, en plus de la place prévue dans le projet de maison des étudiants de l'ÉTS, les abords de la rue Notre-Dame pourraient être aménagés de façon à recréer le Square Chaboillez à son emplacement original. L'îlot du Planétarium pourrait ainsi devenir le parc Dow, en mémoire de la Brasserie et de son don historique de 1967.

À l'ouest, nous proposons que le triangle entre les rue Ottawa, William et du Séminaire accueille des équipements destinés aux familles tel qu'un terrain de soccer, une aire de jeu pour enfant et une pataugeoire. Finalement, nous recommandons l'acquisition du terrain de Volleyball de plage afin de pérenniser cette activité au sud du parc à chien.



L'édifice Rodier au Square Chaboillez Le Hay Market Square ou marché au foin avant le viaduc du CN

Légende

Réseau de pistes cyclables proposé

Tramway: Ligne Peel-De La Commune-Berri

Ligne Notre-Dame (vers Lachine)

Ligne Centre et vers Pont Victoria

Trajet des autobus de la Rive-Sud (futur SLR)

Édifices:

É.T.S.

Patrimoine

En projet

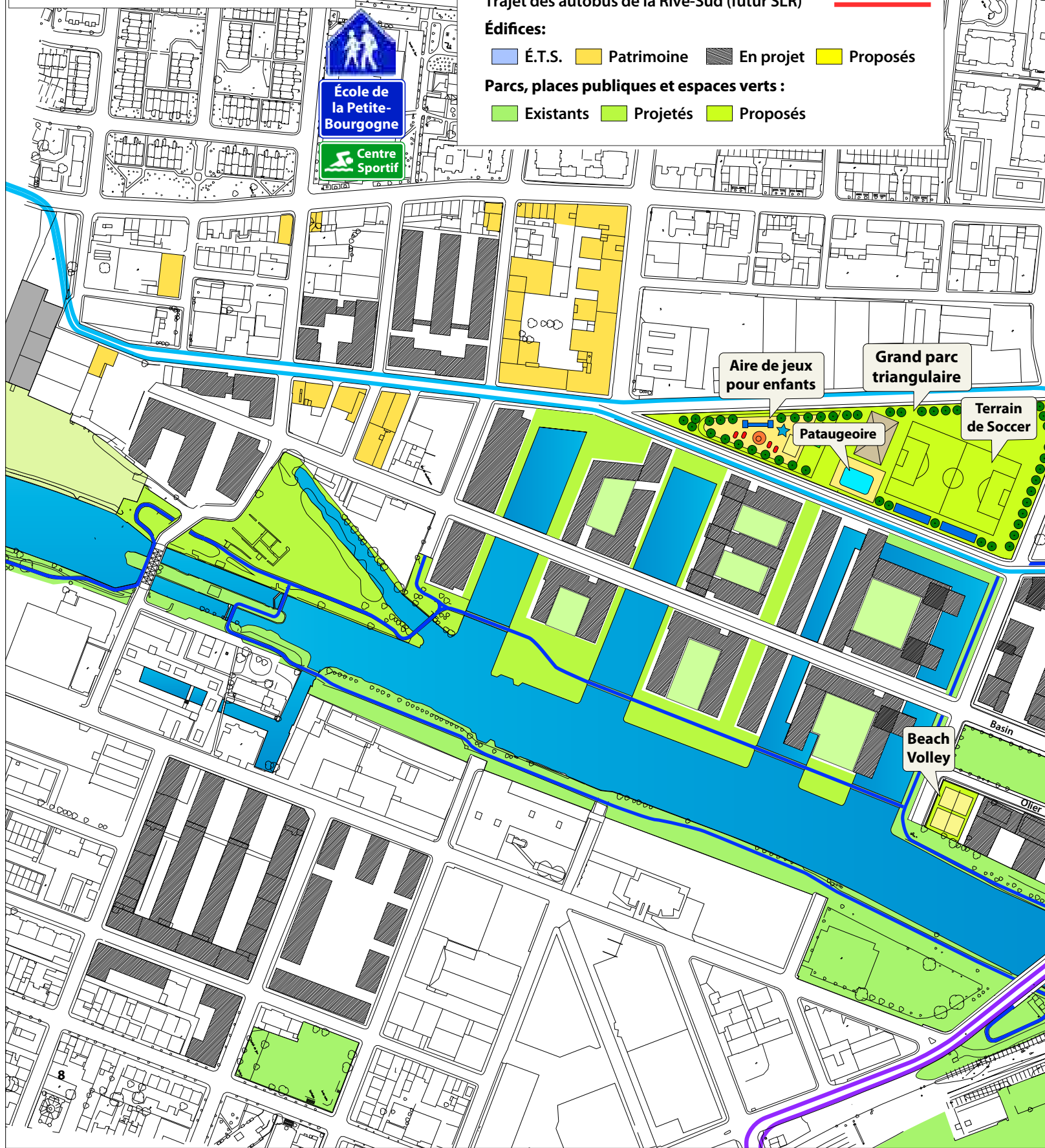
Proposés

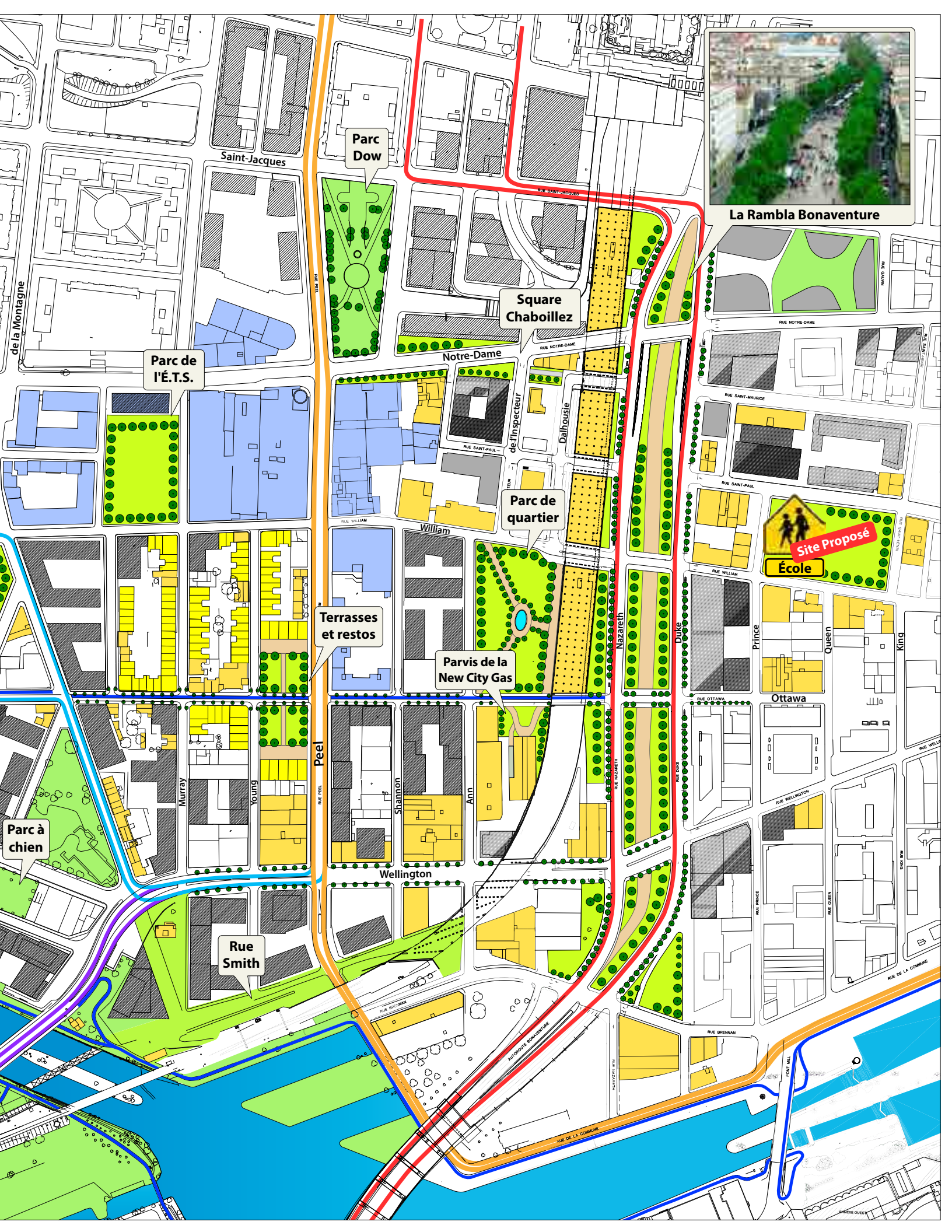
Parcs, places publiques et espaces verts :

Existants

Projetés

Proposés





Parc Dow

Saint-Jacques

Parc de I'É.T.S.

Square Chaboillez

Notre-Dame

Parc de quartier

Terrasses et restos

Parvis de la New City Gas

Site Proposé
École

Parc à chien

Rue Smith

La Rambla Bonaventure

de la Montagne

Peel

Murray

Young

Shannon

Ann

Wellington

de l'inspecteur

Dalhousie

William

Nazareth

Duke

Prince

Queen

King

Ottawa

Rue Ottawa

Rue Wellington

Rue Prince

Rue Queen

Rue King

Rue de la Combe

Rue Brennan

Rue de la Combe

Pointe St-Hell

Judice Ouellet



Halte à l'hyper-densité

Plus de 8 000 logements ont déjà été autorisés. Si l'on continue à ce rythme, ce sont 20 000 ou même 25 000 logements, accueillant une population de l'ordre de 40 000 habitants, que l'on prétendrait accueillir dans le seul nouveau secteur de planification défini par la Ville. Cela n'a pas de bon sens. Il faut revenir à une projection démographique réaliste et à une vision plus mesurée de ce que ce quartier doit devenir.

Il est peut-être nécessaire de rappeler que présentement, en dehors des limites du PPU Peel-Weellington, rien n'oblige l'arrondissement à accorder des dérogations de densité et de hauteur reproduisant à l'identique ce qui a été accordé dans ce PPU. Si l'on devait poursuivre dans ce sens pour tous les îlots sur lesquels les ambitions démesurées des promoteurs risquent encore de se manifester, on finira par ériger un quartier invivable.

Le règlement d'urbanisme actuel limite toujours à 12,5 mètres la hauteur, et prévoit un Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) de 4,5 dans tout le secteur. Sur cette base, nous proposons le principe suivant : à partir de maintenant, tout ce qui sera ajouté au quartier Griffintown sera d'échelle réduite, pour ne pas dire d'échelle humaine. On retissera le cœur du quartier par la construction de maisons en rangée et de petits immeubles inspirés des typologies traditionnelles de Montréal, qui sont nettement plus abordables que les constructions élevées en béton, soit le duplex et le triplex à ossature de bois.



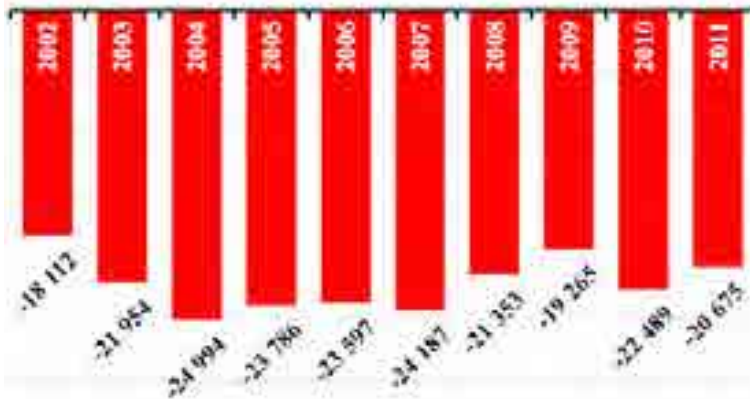
L'intervention de la Ville est nécessaire

Afin de limiter les hauteurs et la densité au cœur de Griffintown, la Ville n'aura d'autre choix que d'intervenir. La Société de d'habitation et de développement de Montréal (SHMD) pourra recevoir le mandat d'acheter tous les lots encore disponibles, à leur bas prix actuel d'un zonage industriel, pour les revendre ensuite par petites unités. À défaut d'une intervention publique résolue de ce type, rien ne bougera, car les spéculateurs attendront tout bonnement la venue d'une administration qui voudra bien leur offrir les dérogations auxquelles ils aspirent.

Perte de 220 412 habitants, en dix années

Solde net des migrations de population entre l'île de Montréal et ses banlieues*

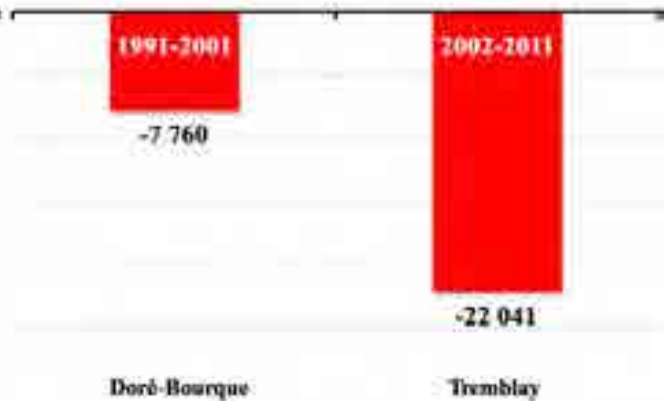
Dix années de la période 2002-2011



Source : Institut de la statistique du Québec
* Quatre régions administratives : Laval, Laurentides, Lanaudière et Montérégie

Île de Montréal : perte annuelle moyenne nette de population au profit des banlieues*

Bilans comparés des administrations municipales



Doré-Bourque

Tremblay

Source : Institut de la statistique du Québec
* Quatre régions administratives : Laval, Laurentides, Lanaudière et Montérégie

Il faut un plan pour retenir les jeunes familles à Montréal

En 2008, lors des premières consultations sur Griffintown, Projet Montréal invitait la Ville à réaliser l'ampleur de l'étalement urbain dans la région de Montréal : chaque année, 10 000 familles montréalaises s'exilent en banlieue. Malheureusement, l'exode des jeunes familles s'est poursuivi au même rythme ces dernières années, soit de 22 000 personnes par an. Au total, après 10 années d'administration Tremblay (2002-2011), ce ne sont pas moins de 220 412 habitants, au net, que Montréal a perdu au profit des banlieues, ce qui est trois fois plus qu'au cours des dix années précédentes (1992-2001).

Montréal doit offrir des logements de deux à quatre chambres adaptés aux besoins des familles et qui leurs soient financièrement accessibles. Par delà le logement, c'est d'un cadre de vie répondant à l'ensemble de ses besoins dont a besoin une famille. L'école occupe à cet égard une place centrale. Nous proposons qu'une nouvelle école desservant les familles de Griffintown autant que du Faubourg aux Récollets et du Vieux-Montréal soit construite à l'est de Bonaventure, dans l'îlot délimité par les rue Saint-Paul, William, Saint-Henri et Duke, tout près de la garderie Imagination déjà située sur cet îlot.

Aussi, les équipements sportifs et jeux d'enfant que nous proposons dans le grand parc triangulaire qui serait situé à

l'ouest du secteur seraient destinés autant aux enfants du Vieux-Montréal que de Griffintown, et accessible de façon sécuritaire par la rue Ottawa entièrement réaménagée pour favoriser les déplacements à vélo, en poussette ou à pied.

Logements de grande dimension, écoles, parcs, garderies et itinéraires de marche attrayants et sécuritaires : ce sont là les composantes obligées d'une stratégie dont le but est d'inciter les familles à élire domicile dans un quartier.



Parc De Lorimier, Arrondissement Plateau-Mont-Royal



Réduire le nombre de stationnement, favoriser le transport actif

L'aménagement d'un quartier de type Transit Oriented Development, ou TOD, vise à réduire l'utilisation de l'automobile au profit des transports actifs et collectifs.

L'une des clefs de la réalisation d'un tel quartier est la réduction du nombre d'espaces de stationnement. Cette mesure permet également d'améliorer l'accessibilité financière aux logements construits, qu'ils soient destinés à la vente ou à la location, puisqu'il réduit de 25 000 \$ à 35 000 \$ le coût de construction d'un logement.

Pour qu'il soit autorisé à se réclamer du TOD, le ratio maximal de stationnement dans le nouveau quartier Griffintown devrait partout être de 6 espaces pour 10 logements. Mais encore faut-il que les pouvoirs publics y veillent. Il faut voir que dans le contexte d'un ratio abaissé partout à 0,6, ce sont tout de même 5 000 à 7 000 espaces de stationnement supplémentaires qui seront construits dans le grand Griffintown, une fois comptés ceux des hôtels, des commerces et des espaces à bureau. On ne compte tout de même pas en construire 10 000 ou même 12 000, à un jet de pierre du centre-ville, en plus de ceux qui seront disponibles sur rue ! Si ce doit être le cas, le futur quartier ne sera étouffant.

La seconde clef d'un quartier TOD se situe au niveau de la volonté des pouvoirs publics à investir dans la qualité de l'espace public de manière à rendre la pratique de la marche et du vélo agréable et sécuritaire, en plus, bien sûr, que d'investir dans des transports collectifs attrayants et efficaces. Si d'entrée de jeu la moitié des nouveaux ménages ne possède pas d'auto, et que l'autre moitié n'utilise celle dont elle dispose qu'occasionnellement, on peut envisager que la future population de Griffintown se déplacera à pied, à vélo ou par transport collectif dans une proportion de l'ordre de 80 % de ses déplacements. Plutôt que des rues congestionnées en permanence par la circulation automobile, faisons en sorte que l'on trouve dans le quartier Griffintown des trottoirs bondés, des pistes cyclables achalandées et des transports collectifs utilisés au maximum de leur capacité. C'est cela que doit viser le TOD.

Sous l'angle de l'aménagement de l'espace public, cela signifie de réduire l'espace auto au profit de l'espace piéton, cycliste et du transport collectif. À espace donné, plutôt que d'opter pour deux ou quatre voies de circulation automobile, en plus de l'espace de stationnement en bordure de rue, on construira de larges trottoirs, bordés d'arbres et dotés de saillies aux intersections, on multipliera les pistes cyclables et

on s'assurera que les transports collectifs soient partout en site propre. Dans de nombreux cas, considérant l'étroitesse de la majorité des rues de Griffintown, il ne subsistera plus qu'une seule voie de circulation automobile, plus une voie dédiée au stationnement. L'espace public parle à ceux qui le fréquentent. Aux conditions qui viennent d'être indiquées, l'espace public du futur quartier Griffintown invitera les automobilistes à la modération et saluera la pratique de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Concernant l'investissement requis dans des transports collectifs attrayants et performants, il faut d'abord souligner l'urgence que la ville mette en chantier la ligne de tramway Peel / De la Commune / Berri. Déjà, dans son mémoire de 2008 relatif au seul projet de la société Devimco, Projet Montréal soulignait que c'était là une condition préalable à notre proposition de réduire de 5 000 à 2 000 le nombre d'espaces de stationnement prévu par le promoteur. Car à défaut de constater la présence effective de transports collectifs de qualité, un promoteur n'a d'autre choix que

de se rabattre sur une généreuse offre de stationnement pour réaliser son projet. Les 5 000 à 7 000 espaces de stationnement que nous avançons aujourd'hui pour l'ensemble du Grand Griffintown viennent renforcer encore cette urgence.

Le transport collectif, la marche et le vélo n'excluent pas le besoin occasionnel d'une automobile. À cet égard, nous reprenons la double proposition que nous faisons dans notre mémoire de 2008 :

- qu'un service de partage de véhicules, du type offert par la compagnie Communauto, soit immédiatement programmé et graduellement implanté à plusieurs endroits stratégiques du futur quartier Griffintown ;
- que des contrats à long terme soient conclus avec des agences de location de véhicules (Budget, National, Avis, ou autre) pour qu'elles implantent plusieurs succursales au coeur de Griffintown.

On vient de le voir, le TOD, c'est plus qu'un acronyme.

Spéculation, logement social et mixité sociale

En adoptant trop rapidement un PPU dérèglementant les hauteurs et densités du secteur Peel-Wellington, l'administration montréalaise a ouvert la porte à un immense jeu de spéculation qui, rapidement, a gagné tout le Grand Griffintown. Du jour au lendemain, des terrains vagues et des hangars vétustes, témoins du passé industriel de Griffintown, ont vu leur valeur s'élever de façon exponentielle. Pour cause, à quelques pas à peine, on venait d'approuver des densités (C.O.S.) généreuses et des surhauteurs de 44 à 70 mètres.

Payant cher leur logement, les nouveaux habitants de Griffintown doivent être relativement à l'aise financièrement. Ils arrivent dans un arrondissement, le Sud-Ouest, dont la réalité est toutefois bien différente. 46 % de la population vit sous le seuil de faible revenu, 52 % gagne moins de 20 000 \$ par année. La stratégie dite d'*inclusion* de la Ville de Montréal vise à ce que les projets de construction résidentielle d'importance accueillent une diversité de classes sociales. Adoptée en septembre 2007, la stratégie d'inclusion prévoit que les grands projets résidentiels incluent 15 % de logements sociaux et 15 % de logements qualifiés d'*abordables*.

À ce jour, quelque 935 logements sociaux sont prévus dans le nouveau Griffintown, essentiellement en coopératives

d'habitation : 400 unités résultent du projet Bassins du Nouveau Havre, 360 de la Phase 1 du projet de la société Devimco, les 175 dernières unités de plusieurs autres projets de plus faible taille. Cette première cible de 15 % est à toute fin pratique atteinte; il faudra veiller à ce qu'elle le demeure à mesure que de nouveaux projets seront autorisés. Il serait souhaitable que cette stratégie s'applique pour tous les projets de 20 unités et plus. Sous l'angle qualitatif on est en droit de s'inquiéter, car il ne s'agit pas uniquement de créer du logement accessible pour les ménages à revenu faible et moyen, mais encore d'assurer une qualité de vie et une cohésion-identité de l'ensemble des résidents de Griffintown, bref, de créer une véritable communauté.

En conséquence de la spéculation qui a eu cours ces toutes dernières années, les terrains sont devenus très chers dans Griffintown. Or, un projet de logement social doit respecter un ratio strict entre le coût payé pour le terrain et les coûts de construction. La solution sur laquelle on prévoit se rabattre consiste à construire les logements sociaux sur les terrains ayant le plus faible potentiel de mise en valeur marchande et, puisque cela ne suffit pas, de construire en hauteur. C'est ainsi qu'on en est arrivé à envisager, pour une coopérative d'habitation, de construire deux tours de 18 étages contribuant ainsi au processus d'hyper-densification.



Modélisation du secteur Griffintown illustrant les projets autorisés ainsi que les 10 hectares de parc proposés

Nous avons proposé plus tôt que les terrains pour lesquels aucun projet n'a au stade actuel été autorisé accueillent des immeubles d'échelle modeste. La construction de logements sociaux est l'un des motifs pouvant être évoqué par les municipalités pour procéder à une expropriation*. Par ailleurs, tant qu'un immeuble (terrain) n'a pas fait l'objet d'un changement réglementaire en bonne et due forme, sa prise de valeur par simple mimétisme des hausses de valeurs dans le secteur environnant demeure purement théorique. On touche là l'essence même de la spéculation, laquelle consiste à parier sur la valeur future d'un immeuble (terrain). Mais que l'autorité publique refuse les changements réglementaires anticipés et le pari sera simplement perdu. En vertu de ce principe, la Ville de Montréal, par l'intermédiaire de l'OMHM et/ou de la SHDM, pourrait acquérir, de gré à gré ou au besoin par expropriation, tout terrain qu'elle désire à des fins de logement social et ce, à des prix correspondant à ceux qui prévalaient il y a quelques années dans Griffintown. Ce faisant, la Ville disposerait de suffisamment de terrains pour répartir les unités de logement social dans des immeubles d'échelle humaine, en plus qu'elle casserait les reins du mouvement de spéculation sur Griffintown. C'est ce que nous proposons à la Ville de Montréal de faire.

Nous soulignons au passage que la création de parcs publics est un autre motif que peuvent invoquer les municipalités pour procéder à des expropriations. Ainsi, pour peu qu'elle le veuille, la Ville de Montréal pourra créer tous les parcs que nous avons proposés plus tôt dans le présent mémoire. Ce qui, d'une part, permettra au quartier de respirer et, d'autre part, d'y créer des espaces publics où tous pourront se rencontrer, apprendre à se connaître et célébrer ensemble leur plaisir d'être résidents de Griffintown, du Sud-Ouest et de Montréal à partir de la richesse première de ce quartier: son histoire et ses attraits culturels que sont le bâtiment Rodier, le Horse Palace, la Fonderie Darling, la salle de spectacle de la New City Gas, tous répartis le long d'un véritable corridor culturel qui deviendra la colonne vertébrale de la vie sociale dans le nouveau Griffintown.

* Sous réserve de l'accord de la SHQ, mandataire du Gouvernement en matière de logement social, tel que le stipule l'article 54 de la Loi sur la Société d'habitation du Québec, qui se lit comme suit :

- « Dès qu'un programme a été approuvé par la Société et confirmé par le gouvernement, la municipalité qui l'a adopté possède les pouvoirs requis pour le mettre en œuvre; elle peut, à cette fin:
1. acquérir, par expropriation ou de gré à gré, ou louer en tout ou en partie, les immeubles indiqués dans le programme;
 2. construire, transformer, restaurer et aménager ces immeubles;»

Conclusion

Montréal a su éviter les *grands ensembles* (ou *projects*) claustrophobiques qui ont marqué l'histoire des grandes villes européennes et américaines dans les années 1950 et 1960. Au moment de leur construction, ces grands ensembles étaient vus comme un important progrès par rapport aux quartiers de densité moyenne qu'ils venaient remplacer. Notamment, on était fier de leur architecture audacieuse, faite de « barres » et de « tours » permettant d'atteindre une très haute densité. Rappelons aussi qu'ils étaient généralement destinés non pas aux populations démunies de l'époque, mais bien aux nouvelles classes moyennes. Ce qu'on ne savait pas, c'est que les quartiers ainsi créés vieilliraient très mal, au point qu'à peine quarante ans plus tard, il faudrait en démolir des pans entiers à coups d'explosifs.

Quand on voit ce qui se passe présentement dans le grand Griffintown, il y a lieu de craindre que l'on ne soit en train d'y faire à notre tour la même erreur : sauf exception, on se limite à juxtaposer dans l'espace quantité d'immeubles massifs et de tours, jusqu'à occuper tout l'espace disponible, sans prévoir ni verdure, ni équipements collectifs, en plus d'envisager y concentrer jusqu'à 10 ou 12 mille automobiles supplémentaires.

Quand un ménage se porte acquéreur d'un logement dans un immeuble fraîchement construit, il consent un effort financier important parce qu'il a confiance que son investissement prendra de la valeur. Mais que risque-t-il d'arriver si le quartier n'a pas été aménagé avec suffisamment de soin, s'il se révèle étouffant parce que trop dense, dénué d'espaces verts et d'arbres le long des rues, désagréable pour le marcheur à cause de trottoirs trop étroits, dangereux pour les cyclistes faute de pistes cyclables, mal desservi par transport collectif, en plus d'être bruyant, pollué et même carrément dangereux du fait d'une circulation automobile dense en quasi permanence?

Même si chaque projet pris isolément plaît et attire au moment de sa livraison, le quartier dans son ensemble ne tardera pas à péricliter. Dix ou quinze ans plus tard, celui qui voudra revendre son logement devra le faire à perte, plutôt que d'encaisser l'important profit qu'il avait d'abord anticipé. Une fois le processus de déclin du quartier enclenché, bien malin qui pourra trouver le moyen de l'inverser. À terme, c'est-à-dire après une quarantaine ou cinquante d'années, le quartier sera devenu un immense ghetto de pauvreté et de problèmes sociaux. C'est ce qui s'est produit avec les *grands ensembles*, c'est ce qui menace de se produire avec Griffintown si l'on poursuit dans la voie empruntée ces dernières années.

Il n'est cependant pas trop tard pour corriger le tir dans Griffintown. Il faudra toutefois que la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest fassent de toute urgence montre d'une très grande volonté en matière d'aménagement urbain. Il leur faudra aussi délier les cordons de la bourse, cesser de penser qu'il suffit de donner des autorisations de construire aux promoteurs privés pour encaisser quantité de nouvelles recettes fiscales, sans avoir rien à investir. Car prises ensemble, nos propositions concernant le refaçonnage de pratiquement tout l'espace public constitué des rues et trottoirs actuels, l'acquisition et l'aménagement de parcs, le développement de l'offre de transport collectif de haut niveau, l'inclusion de logements sociaux, et autres, totalisent plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements publics.

Nous avons la conviction que même dans le contexte d'une stratégie de rattrapage comme celle à laquelle nous sommes aujourd'hui forcés de nous résoudre, il est encore possible de faire du Grand Griffintown un quartier extraordinaire, un quartier où il fera bon vivre, un quartier qui pourra jusqu'à devenir un exemple de développement urbain durable de réputation internationale.



Résumé des propositions pour le secteur Griffintown élargi

1. *Rattraper rapidement la planification*
2. *Agrandir la zone d'étude*
3. *10 hectares de parcs et d'espace vert*
4. *Halte à l'hyperdensité, passer à une échelle réduite avec des immeubles d'au plus 5 étages de hauteur*
5. *Viser les familles en offrant des logements adaptés (2 à 4 chambres) abordables, ainsi que des équipements sportifs et aires de jeux pour enfants*
6. *Réduire le nombre de stationnement avec un ratio de 6 espaces pour 10 logements maximum dans les projets*
7. *Favoriser le transport actif avec des aménagements pour les piétons et les vélos, et mettre en chantier le tramway*
8. *Permettre la cohabitation de ménages à revenus divers en intervenant pour offrir du logement communautaire*
9. *Acquérir des terrains pour limiter le mouvement de spéculation actuel*



Fonds pour le transport en commun + Remise à niveau du réseau routier montréalais

Consultation publique sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal
Mémoire présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal

*Un péage
métropolitain
sur les ponts*



Mai 2012



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en février 2012 comporte une importante augmentation de la part modale des transports en commun (TC) qui nécessitera une mise à niveau du réseau métropolitain et son développement d'ici 2025. À l'invitation de la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, Projet Montréal tient à présenter ici ses orientations sur la meilleure façon d'assurer le financement de ces nouvelles infrastructures, tout en optimisant l'efficacité du réseau routier montréalais par l'implantation de péages sur les ponts.

Table des matières

Introduction	4
Les projets de transport en commun et leur financement	6
Les projets de transport en commun du PMAD	6
Financement par Québec et par la CMM	6
Les projets révisés par Projet Montréal	7
La peur des chiffres: obstacle à l'avancement	7
Les systèmes de financement doivent avoir un effet sur les objectifs du PMAD	7
Aide d'Hydro-Québec à l'électrification des TC	7
Les sources de financement à choisir en priorité	9
Les péages	9
La congestion est exponentielle	9
Performance, impacts sur l'environnement et les choix de transport	9
L'équité, un critère essentiel	10
Conditions de succès de l'installation d'un péage	10
Le péage cordon sur les ponts de l'île de Montréal, proposition d'un péage modulé	10
Taxe sur l'essence	14
Taxe sur le stationnement	14
Scénarios possibles de financement préconisés	14
1) Aide de Québec pour des péages aux ponts	15
2) Pas de péage, utilisation du stationnement	16
3) Taxe sur l'essence et l'immatriculation	16
Un fonds dédié au transport en commun	16
Conclusion	17
Bibliographie	18

Rédaction:

Richard Bergeron, urbaniste et chef de Projet Montréal

Etienne Coutu, architecte et conseiller en design urbain

Sylvain Ouellet, éco-conseiller

Comité Financement du TC de Projet Montréal

Introduction

Des solutions aux problématiques de déplacement urbain

En dix ans, le nombre de véhicules sur l'île de Montréal a augmenté de 80 000 unités alors que ce chiffre a explosé dans la région métropolitaine pour atteindre 325 000 nouveaux véhicules. Cette croissance impose un stress énorme sur les 13 ponts qui assurent le lien entre les banlieues riveraines et l'île de Montréal et sur les routes et artères du centre de l'île de Montréal.

Le ministre des Transports du Québec a annoncé son intention d'investir plus de 5 G\$ dans la restructuration des autoroutes dans la partie centrale de l'île de Montréal. Ce montant s'ajoute aux investissements, publics et privés, annoncés qui totalisent 1 G\$ et qui iront à la construction de 25 000 nouveaux espaces de stationnement au centre-ville. Ceux et celles qui vivent le long de ces corridors se questionnent par rapport aux impacts des ajouts en capacité sur leur santé. Ils appréhendent les expropriations par le ministère. Au cœur de leurs préoccupations, on retrouve la reconstruction de l'échangeur Turcot, un immense projet.

En 2010, la Ville de Montréal, appuyée par une large coalition comprenant les partis d'opposition, ainsi que les villes liées de l'agglomération, a fermement rejeté le nouveau plan du MTQ pour l'échangeur Turcot et a plutôt présenté une contre-proposition. Contrairement à la proposition provinciale, ce plan était conçu pour y intégrer une population urbaine dense et reconnaissait le droit des citoyens de demeurer dans leur quartier et d'avoir accès à une meilleure qualité de vie.

Les dernières années, la Ville a dû régler le déficit structurel engendré par les opérations de la Société de transport de Montréal (STM). Le déficit de 40 M\$ en 2010 a augmenté pour atteindre 75 M\$ en 2011. La Ville doit également financer des nouveaux projets de transport qui font partie du Plan de transport de la Ville de Montréal. Un montant additionnel de 240 M\$ par année serait requis afin d'atteindre les objectifs de ce plan lors de la prochaine décennie. Et, ce montant ne comble même pas le troisième objectif identifié par la STM, soit l'électrification de tout son réseau pour 2026.

Montréal envisage le péage afin de financer en partie ses projets de transport public et gérer les problèmes de congestion. Les chefs des trois partis à Montréal appuient l'idée d'installer des péages sur les ponts ou de créer un système régional de péage.



Le pont Jacques-Cartier était à péage jusqu'en 1962

Depuis mai 2010, le gouvernement provincial a ajouté une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ par litre dans la région de Montréal. On a ainsi perçu 53 M\$ dont 40 M\$ sont allés directement dans les poches de la Ville de Montréal. Lors de son budget 2010, le gouvernement du Québec a instauré une nouvelle taxe sur l'essence afin de financer ses projets d'infrastructures. Cette taxe augmentera de 1 ¢ par litre par année pendant quatre ans, générant des redevances d'environ 350 M\$ par année, dont 60 M\$ iront à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en 2014.

La Ville de Montréal a introduit une nouvelle taxe pour financer le transport public. Cette taxe, qui vise les stationnements extérieurs et souterrains de deux zones montréalaises, crée des revenus approximatifs de seulement 20 M\$ par année. Toutefois, cette mesure devrait inciter les gens à prendre d'autres moyens de transport que leur voiture pour se rendre au centre-ville. Projet Montréal a suggéré que cette taxe soit appliquée à la grandeur de la Ville voire même à toute la région métropolitaine. Ainsi, on augmenterait le nombre de contribuables tout en réduisant les taux à payer. Une telle taxe répandue à la grandeur de Montréal pourrait représenter jusqu'à 150 M\$ par année.

Faute comptable et incohérence économique initiales

Les médias et l'Administration publique utilisent souvent de fausses prémisses afin de comparer les coûts du transport public par rapport aux coûts des projets routiers. De toute évidence, les comparaisons des coûts devraient non seulement tenir compte du coût des infrastructures, mais également du coût de l'énergie, du coût du matériel roulant ainsi que des coûts d'opérations, d'entretien et des frais de garage. Malheureusement, elles n'en tiennent pas compte.

En affaires publiques, il faut aussi prendre en compte les coûts indirects pour toute la société : effets structurants sur l'emploi et l'économie générale, coûts de dépendance économique sur des ressources étrangères (pétrole, automobile), impacts sur l'environnement et la santé, accroissement des infrastructures de support (stationnements), impacts sur l'espace et la qualité de vie résidentiels, etc. Une vision réductionniste ne peut être que contre-productive pour l'ensemble de la collectivité à long terme.

Lorsqu'un projet est présenté pour la construction d'une route, seul le coût de l'infrastructure est considéré. Imaginez plutôt si on devait comparer les coûts sur 50 ans. Pour un projet de route, il faudrait alors inclure tous les coûts liés à l'automobile d'un particulier, son entretien, son remplacement, le coût de l'essence et le coût d'entretien d'un garage où la voiture est stationnée.

À première vue, il semble qu'une route est relativement abordable en comparaison à un système de transport public qui requiert des investissements importants. C'est parce que les systèmes de transport public sont financés par une seule source : les fonds publics. Mais les fonds publics proviennent des poches du contribuable. Lorsqu'on effectue une véritable comparaison entre les deux systèmes, le système public s'avère bien plus abordable qu'un investissement routier.

Le retour du tramway

Plusieurs villes ont instauré des systèmes de tramway dans les dernières années. Ces villes ont réussi à réinventer leurs places publiques et à créer un environnement urbain de qualité supérieure. Des villes, comme Bordeaux ont même réussi à renverser le phénomène de l'étalement urbain.

Les tramways nouvelle génération révolutionnent le développement urbain. En 2008, le maire Tremblay en a fait sa pierre angulaire dans le Plan de transport 2008. L'implantation d'une première ligne de tramway est présentement à l'étude pour le chemin Côte-des-Neiges et ferait le tour du Vieux-Montréal.

Projet Montréal prévoit la construction de 37,5 km de tramway à Montréal d'ici cinq ans. Considérant qu'une ligne de tramway coûte 40 M\$ par km, et qu'en bâtissant autant de kilomètres nous bénéficierions d'économies d'échelles, les coûts totaux atteignent 1,7 G\$.

Options de financement

Essentiellement, quatre moyens se présentent à nous afin de financer le système de transport :

1. Les péages représentent la première option. Le gouvernement du Québec peut choisir d'imposer des nouveaux péages, toutefois, il est peu probable qu'il le fasse. Montréal étudie un péage régional qui serait implanté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Selon les estimations préliminaires, Montréal pourrait aller chercher jusqu'à 425 M\$ par année. Une somme de 200 M\$ irait à l'implantation du Plan de transport de Montréal.
2. Augmenter la taxe sur l'essence. La taxe sur l'essence a plusieurs avantages: elle est facile et peu coûteuse à implanter; elle varie selon le véhicule du citoyen et selon le kilométrage effectué par le conducteur; elle est cohérente avec le principe du pollueur payeur; et, à long terme, c'est une taxe invisible qui se camoufle dans le prix global du prix de l'essence qui, lui, fluctue à chaque jour. La taxe de 1,5 ¢ introduite en 2010 à Montréal générera quelque 53 M\$. Nous aurions besoin d'une taxe de 9 ¢ le litre tel que détaillé dans le Plan de transport.
3. Taxer le stationnement. C'est une politique plus difficile à implanter, car ce moyen de financement exigerait que l'administration municipale maintienne un registre de tous les espaces de stationnement afin de les taxer. Cela implique une logistique imposante puisque la Ville devrait interagir directement avec les propriétaires de chaque stationnement privé.
4. Instaurer une taxe de distance sur l'odomètre d'un véhicule. Si elle semble facile à implanter, cette taxe pourrait inciter les gens à trafiquer les données de leur odomètre. Aussi, la technologie de GPS apporte plusieurs questions liées à la vie privée, quoique cette technologie soit présentement utilisée pour taxer les camionneurs en Suisse.

Parce que les priorités du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal divergent passablement, Montréal doit considérer toutes ses options, incluant les péages, afin de financer le développement du transport public au coût de 300 M\$ par année.

Les projets de transport en commun et leur financement

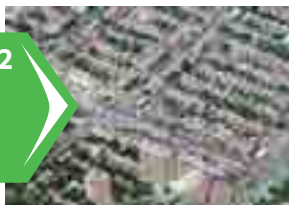
En 2001, le cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine est adopté. Par le cadre d'aménagement, « le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastructures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale [Harel]. »

Il fallut attendre juin 2009, avec la présentation par le gouvernement de la Loi 58 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) soit formellement enjointe de produire avant le 31 décembre 2011 ce qui serait désormais dénommé Plan métropolitain d'aménagement et de développement, ou PMAD. C'est ce projet de PMAD, publié en mars 2011, qui a fait l'objet d'une consultation publique, où Projet Montréal présenta son mémoire qui défendait un PMAD recentré sur Montréal [ProjetPMAD]. Le PMAD fut adopté le 8 décembre 2011.

Les projets de transport en commun du PMAD

Selon les objectifs du PMAD et de Transport 2020, pour accueillir l'augmentation prévue de 14 % de la population d'ici 2031 dans la CMM, couplée à une augmentation prévue du parc d'automobiles de 680 000 véhicules, il est urgent de miser sur un système de transport collectif plus développé et de contrôler la congestion routière. Ainsi, comme souligné dans le document de consultation de la CMM [CMM], le PMAD propose comme solution d'augmenter la part modale du transport en commun de 25 % à 30 % d'ici 2021.

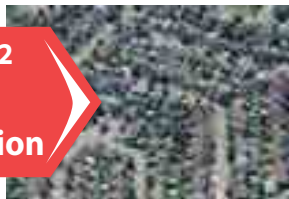
Densité > 9 000 hab./ km²
ex. Plateau & Rosemont
Le métro est nécessaire



Densité > 5 000 hab./ km²
ex. St-Léonard & St-Laurent
Le métro est encore justifié



Densité < 2 000 hab./ km²
ex. Laval & Longueuil
Le métro est une aberration



Selon le document de consultation [CMM], pour atteindre les objectifs du PMAD, il s'agirait essentiellement de mettre en place les nouveaux projets suivants:

- **prolongation du métro: 5,6 G\$**
- **projet de train de l'Est: 0,7 G\$**
- **projet de train de l'Ouest: 0,9 G\$**
- **projet de Système Léger sur Rails (SLR) sur le pont Champlain: 1,9 G\$**
- **un réseau initial tramway: 1 G\$**
- **voies réservées et acquisition de bus: 1,2 G\$**

Ces nouveaux projets totalisent au total une dizaine de milliards de dollars.

À cela il faut ajouter 10 G\$ en maintien des infrastructures existantes, c'est-à-dire essentiellement le remplacement des voitures de métro et d'autobus, ainsi que 3 G\$ pour l'acquisition du matériel roulant. Le PMAD table donc sur 23 G\$ à trouver d'ici 2020 pour le transport en commun.

Financement par Québec et par la CMM

Le montant de 23 G\$ serait financé avec la règle de répartition 75% Québec, 25% municipalités; il y aurait donc près de 619 M\$ à trouver par an d'ici 2020 pour les municipalités de la CMM afin de financer ce plan.

Ce manque à gagner de 619 M\$ nous semble, à Projet Montréal, être un montant beaucoup trop important à assumer pour un objectif d'investissement en transport en commun discutable, et nous pensons qu'une réflexion est nécessaire sur les priorités de financement des projets.

En effet, le chiffre de 23 G\$, une fois analysé, ne comporte réellement que 9,2 G\$ en véritables projets de développement du transport en commun, 10 G\$ étant réservés au maintien des actifs et 3,4 G\$ pour l'acquisition de matériel roulant.

Ces 9,2 G\$ seront consacrés, entre autres, au prolongement du métro et au développement de trains de banlieue. Projet Montréal pense que ces choix sont discutables.

En effet, les trains de banlieue sont en soi une incitation à l'étalement urbain, et les prolongements du métro sur les territoires de Longueuil et Laval sont totalement injustifiés quand on considère qu'on veut déployer dans des milieux urbains de faible densité une technologie de très forte capacité requérant un investissement de 150 M\$ du kilomètre, 175 M\$ si l'on inclut le matériel roulant.

Les projets révisés par Projet Montréal

Projet Montréal plaide pour un développement recentré sur Montréal. Ainsi, Projet Montréal propose quant à lui un plan de 14 G\$ d'ici 2025, révisant les priorités du PMAD tout en consolidant l'offre de tramway. Un tracé de tramway allant de Laval à Longueuil fait partie de ce plan, un plan intégralement décrit dans le mémoire de Projet Montréal du PMAD [ProjetPMAD].

Le plan d'investissement de 14 G\$ d'ici 2025 est décrit sur le **tableau 1** à la page suivante. En résumé, les investissements de 14 G\$ seraient composés:

- du renforcement des lignes de métro en zone dense sur l'île de Montréal: 1,9 G\$
- de 100 km de tramway pour l'île de Montréal: 4 G\$
- d'un tramway de Longueuil à Laval: 3 G\$
- d'investissements pour les trains de banlieue: 2 G\$
- d'une navette aéroportuaire: 600 M\$
- d'un investissement pour le SLR Champlain: 500 M\$
- de 80 km de site propre pour autobus: 1,6 G\$

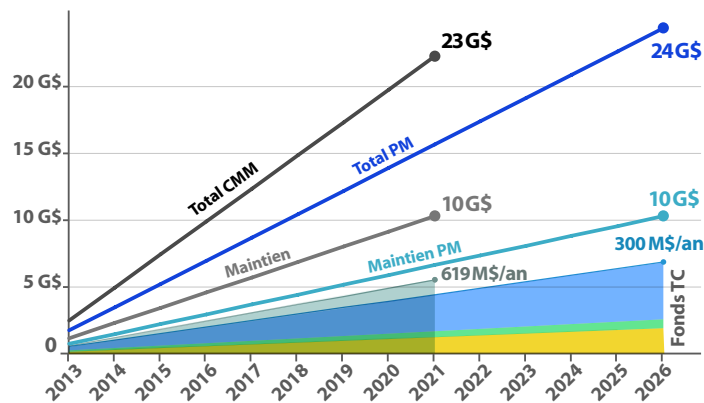
Les systèmes de financement doivent avoir un effet sur les objectifs du PMAD

En plus des critères économiques, destinés à assurer le financement du transport en commun, il faut idéalement, comme suggéré lors du Colloque sur les sources de financement pour la modernisation et le développement des transports collectifs Forum URBA 2015 qui s'est tenu en février 2011 [CSF], que le système de financement mis en place agisse en même temps sur d'autres critères pour améliorer l'efficacité de l'ensemble et garantir les objectifs du PMAD. Ainsi, les systèmes de financement devraient être choisis en fonction des critères suivants:

- Impacts sur les choix de transport
- Impacts sur l'environnement
- Impacts urbains
- Équité dans son application

Sur le plan de l'équité, soulignons deux choses :

1. Il faut engager l'abandon de la subvention du réseau routier par les Montréalais, en la faisant porter de façon plus accentuée sur les utilisateurs du réseau.
2. Alors que les usagers du transport en commun financent actuellement celui-ci à hauteur de 31%, et seulement 7% par les automobilistes, nous pensons qu'il faut modifier cette répartition des efforts pour que les utilisateurs du réseau routier financent mieux le transport en commun.



Plutôt que de se donner un objectif théorique difficile à atteindre et à faire accepter à la population, nous proposons :

1. de mettre en application une nouvelle source de revenus de l'ordre de 300 M\$ par an, qui soit exclusivement dédiée au financement de nouveaux projets.
2. de toujours avoir au moins un projet de développement du transport collectif en cours de réalisation, qui permette d'investir en continu ces 300 M\$ annuels.

La peur des chiffres: obstacle à l'avancement

La planification du développement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal souffre depuis plus de vingt ans d'un syndrome particulier qui l'empêche de réaliser quoi que ce soit d'un peu structurant. Ainsi, il ne s'est rien construit sur l'île de Montréal depuis l'inauguration de la station Université de Montréal sur la ligne bleue du métro en janvier 1988. Cumulant une peut-être trop grande ambition, la peur de sous-estimer les coûts, et une propension aux projets coûteux qui ne bénéficient qu'à quelques chanceux, on ne réussit qu'à produire des chiffres mirobolants qui ont comme seul mérite d'effrayer les contribuables et les politiciens par leur ampleur. Ce 23 G\$ n'est pas exclu.

Aide d'Hydro-Québec à l'électrification des TC

Le *Plan stratégique d'Hydro-Québec 2009-2013* propose que l'entreprise joue un rôle actif dans l'électrification des transports collectifs au Québec *par un soutien financier au développement d'infrastructures électriques pour les TC.*

En décembre 2010, un directeur principal à la planification stratégique affirmait que si une société allait de l'avant avec un projet de tramway, Hydro-Québec serait prêt à payer les coûts des infrastructures nécessaires pour l'électrification, ce qui représente 20% des coûts d'implantation [HQ].

Notre hypothèse repose sur 9 G\$ de projet *tout-électrique* soit une contribution pouvant s'élever jusqu'à 136 M\$/an.

Développement du réseau supérieur de transport de la région montréalaise

Un plan d'investissement prioritaire de 14 G\$

	Longueur des lignes (kilomètres)	Investissement	
		Au km	Ligne
Métro	11 km	175 M\$	1 890 M\$
Ligne orange ouest, de Côte-Vertu à Bois-Franc	1,7	175 M\$	298 M\$
Ligne bleue est, de Saint-Michel à Anjou	4,2	175 M\$	735 M\$
Ligne bleue ouest, de Snowdon à Saint-Pierre	4,9	175 M\$	858 M\$
Tramway / Tram-Train	112 km	37 M\$	4 131 M\$
Réseau initial de 37,5 km pour le 375e de Montréal en 2017	37,5 km	46 M\$	1 717 M\$
Ligne 1 Boulevard René-Lévesque, De Lorimier à Guy	4,0	60 M\$	240 M\$
Ligne 2 Boucle Centre-Ville / Vieux-Montréal	5,2	50 M\$	260 M\$
Ligne 3 Chemin de la Côte-des-Neiges et hippodrome	8,5	50 M\$	425 M\$
Ligne 4 Boulevard Saint-Laurent	11,3	40 M\$	452 M\$
Ligne 5 Avenues du Mont-Royal et Masson	6,2	40 M\$	248 M\$
Ligne 6 Rue Centre, à Pointe-Saint-Charles	2,3	40 M\$	92 M\$
Autres lignes prioritaires ^(Note 2)	74,1 km	33 M\$	2 414 M\$
Ligne 7 Île-des-Soeurs à centre-ville	8,0	35 M\$	280 M\$
Ligne 8 Centre-ville à Longueuil-Brossard, via le pont Victoria ^(Note 1)	13,0	30 M\$	390 M\$
Ligne 9 Lachine-LaSalle, via la cour Turcot ^(Note 1)	20,9	40 M\$	836 M\$
Ligne 10 Centre-ville à Pointe-aux-Trembles, via Notre-Dame ^(Note 1)	21,9	25 M\$	548 M\$
Ligne 11 Boulevard Pie-IX	10,3	35 M\$	361 M\$
Tramway à Laval			1 500 M\$
Tramway à Longueuil			1 500 M\$
Trains de banlieue			1 970 M\$
Ligne Deux-Montagnes		448 M\$	
Ligne Blainville		203 M\$	
Train de l'Ouest (vers Sainte-Anne-de-Bellevue et Hudson)		676 M\$	
Train de l'Est		600 M\$	
Ligne Delson, gare intermodale Lachine		43 M\$	
Navette aéroportuaire			600 M\$
Système léger sur rails (SLR) du pont Champlain ^(Note 3)			500 M\$
Autobus / Trolleybus en site propre	80 km	20 M\$	1 600 M\$
Stationnements d'interception	40 000 places	10 000 \$ / place	400 M\$
Téléphérique Longueuil-Montréal			25 M\$
Total ^(Notes 4 et 5)			14 116 M\$

Note 1 : Projets dont le coût marginal peut être considéré nul, puisqu'il s'agit d'affecter différemment les budgets annoncés pour trois grands projets autoroutiers : (1) la réfection des échangeurs Turcot et Saint-Pierre; (2) la « modernisation » de la rue Notre-Dame; (3) le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain.

Note 2 : En considérant la note 1, le total de l'investissement tramway sur l'île de Montréal serait de 2,3 milliards de dollars.

Note 3 : Le coût initial de ce projet était d'environ 1 milliard de dollars. Puisqu'il paraît acquis que le SLR sera intégré au nouveau Pont Champlain, on ne doit plus considérer que le coût marginal du SLR, soit ici 500 M\$, par simple convention.

Note 4 : En considérant les notes 1 et 2, le total des nouveaux investissements de développement pour l'ensemble de l'île de Montréal serait en fait inférieur à dix milliards de dollars.

Les sources de financement à choisir en priorité

Les sources de financement doivent non seulement permettre à la CMM de financer les nouveaux projets, mais en même temps doivent avoir un impact positif sur les choix de transport, la santé et l'environnement, le tout en respectant une notion d'équité socio-économique dans la plus large mesure possible.

Les péages

Les péages sont le moyen de financement qui répond le mieux aux critères mentionnés ci-dessus.

Les exemples de péage les plus connus sont ceux de Stockholm et de Londres. On parle dans le cas de Stockholm d'un péage cordon – paiement au passage – alors que le péage de Londres est un péage de zone, payé en fonction du temps de présence dans la zone. Le système de Stockholm est adapté à des configurations avec un nombre modéré d'entrées comme des ponts par exemple, alors que le péage de zone londonien est plus adapté à une configuration entourant un centre-ville avec de nombreux points d'entrée.

Les décisions d'installation de péage viennent toutes essentiellement de la saturation du centre-ville, et dans le cas de Londres, d'un sous-financement chronique du transport en commun. En effet, l'action d'un péage est efficace sur plusieurs critères à la fois, comme le financement, la lutte à la congestion et à la pollution.

Tous les systèmes de péage ont subi des controverses politiques, de plus en plus fortes au fur et à mesure que se rapprochait l'échéance de leur installation [Balcon]. Mais la rapidité de l'action mesurée fut telle à Londres et à Stockholm que la pérennité du système était assurée très rapidement.

La congestion est exponentielle

Depuis les années 1970 et jusqu'à récemment, la congestion à Montréal est restée relativement sous contrôle, malgré qu'aucun nouveau pont vers Montréal ne fut construit et que la dernière station de métro à Montréal fut inaugurée en 1988. Cette faible congestion a eu pour effet d'inciter une motorisation de plus en plus élevée des citoyens et a encouragé l'étalement urbain.

	Londres (Automne 2003, par rapport à l'automne 2002)	Stockholm (Juillet 2006, par rapport à l'automne 2005)
Variation du trafic de voitures dans la zone à péage, pendant les heures payantes	-34%	-22%
Variation du trafic de voiture sur les axes contournant la zone de péage, pendant les heures payantes	5%	5%
Variation de la vitesse moyenne dans la zone à péage	17%	10%
Variation du temps moyen de déplacement en voiture	-14%	Entre -5 % et -15 %
Nombre d'usagers supplémentaires des bus sur 6 mois	37%	5%
Variation de la vitesse moyenne des bus	+ 1 Km/h	De 1 à 4 Km/h
Variation de la ponctualité des bus	30%	0%

Performance, impacts sur l'environnement et les choix de transport

Pour illustrer cette performance, ce tableau montre la performance des péages pour les critères de transfert modal et de lutte à la congestion: rapport de Pierre Balcon [Balcon].

Pendant cette période, le nombre d'automobiles dans la région métropolitaine et sur l'île n'a jamais cessé d'augmenter et ce n'est que récemment que la congestion a pris des proportions importantes. Cela s'explique par le fait que l'augmentation progressive de la circulation s'est, pour la plupart, fait à l'intérieur de la capacité des infrastructures. Par contre, dès qu'on approche de la capacité théorique du réseau, la congestion monte en flèche. Ainsi, « il a été démontré scientifiquement qu'en ajoutant seulement 10% de véhicules dans un réseau déjà saturé, le niveau de congestion additionnelle causé par ce surplus pouvait s'élever jusqu'à 200 % » selon ce qu'affirme l'ingénieur Ottavio Gallela.

Montréal a déjà atteint ce point de saturation. Ainsi, le niveau de congestion a doublé de 1998 à 2003, alors que le volume d'automobiles a augmenté de seulement 8%, et il n'a jamais cessé d'augmenter depuis lors. Le réseau routier ayant dépassé sa capacité théorique, il ne suffit que d'un accident, d'une tempête ou qu'un pont soit en réparation pour voir le réseau complètement saturé.

L'équité, un critère essentiel

L'équité est un sujet majeur à considérer pour l'application de ces systèmes. Elle prend en considération notamment qu'on prend le risque, avec un système de taxation, de viser les classes les plus pauvres. Comme observé dans l'article de Stéphanie Souche [Souche], l'équité se divise en plusieurs thèmes, dont chacune des dimensions est possiblement contradictoire:

- une équité sociale,
- une équité territoriale,
- et enfin une équité liée au retour au principe de l'utilisateur payeur.

Dans le cas des péages notamment, Projet Montréal souhaite diminuer l'impact sur les classes moins aisées situées à l'extérieur du choix géographique de la zone de péage, à l'aide d'un schéma de redistribution. Ainsi, comme la STM, nous souhaitons que le financement issu du péage revienne, en dehors des coûts de fonctionnement internes, à 50% au transport en commun de la CMM, et 50% pour la réfection des infrastructures de transport, et uniquement leur réfection en excluant leur développement.

Conditions de succès de l'installation d'un péage

Comme il est noté dans [Balcon] le succès de l'installation d'un péage dépend essentiellement de:

- la clarté de l'existence d'un problème dans l'opinion (ici congestion),
- la simplicité du système,
- une bonne intégration à un plan de transport global visant à augmenter l'achalandage TC,
- la transparence dans la redistribution des gains,
- une bonne communication.

Sur le plan de la communication, bien qu'on tente par le péage de régler plusieurs problèmes à la fois – congestion, financement, pollution –, dans son installation il ne faudra exposer qu'un seul critère, sous peine de créer de la confusion. La congestion serait ce problème. En effet le grand public à Montréal semble être globalement préoccupé par la congestion, comme de nombreuses références de presse le prouvent [a1 a2 a3].

Enfin, il faudra une bonne simultanéité entre l'instauration du péage et l'augmentation du TC, à la fois pour éviter que la place gagnée à l'intérieur de l'île sur le réseau routier soit occupée par de la circulation automobile interne, et bien entendu pour démontrer l'efficacité du système afin d'augmenter son acceptabilité auprès des automobilistes de la CMM.

Le péage cordon sur les ponts de l'île de Montréal, un péage modulé

Ce type de péage est sans l'ombre d'un doute le plus efficace pour l'ensemble des critères de développement que nous avons décrits, et il est préconisé par la majorité des experts. Ce système de péage induit des coûts de fonctionnements moindres et la meilleure redistribution possible. On a estimé les frais de gestion à 40 M\$ par an, comme à Stockholm. Le revenu net estimé lors du Colloque de février 2011 [CSF] serait de l'ordre suivant:

2\$/passage sur l'ensemble des ponts = 800 M\$ / an net (moins les frais de gestion)

Avec un retour de 50 % pour le TC, 50 % pour la CMM (réfection des infrastructures), chaque partie recevra 400 M\$. Dans l'hypothèse d'un manque à gagner de 600 M\$ par an, qui correspond aux chiffres du PMAD, ce serait effectivement le tarif permanent à mettre en place.

Toutefois, nous avons montré qu'un plan comme celui que nous préconisons plutôt avec l'hypothèse d'un manque à gagner de 300 M\$ annuels à financer par la CMM, laisse une plus grande marge de manœuvre.

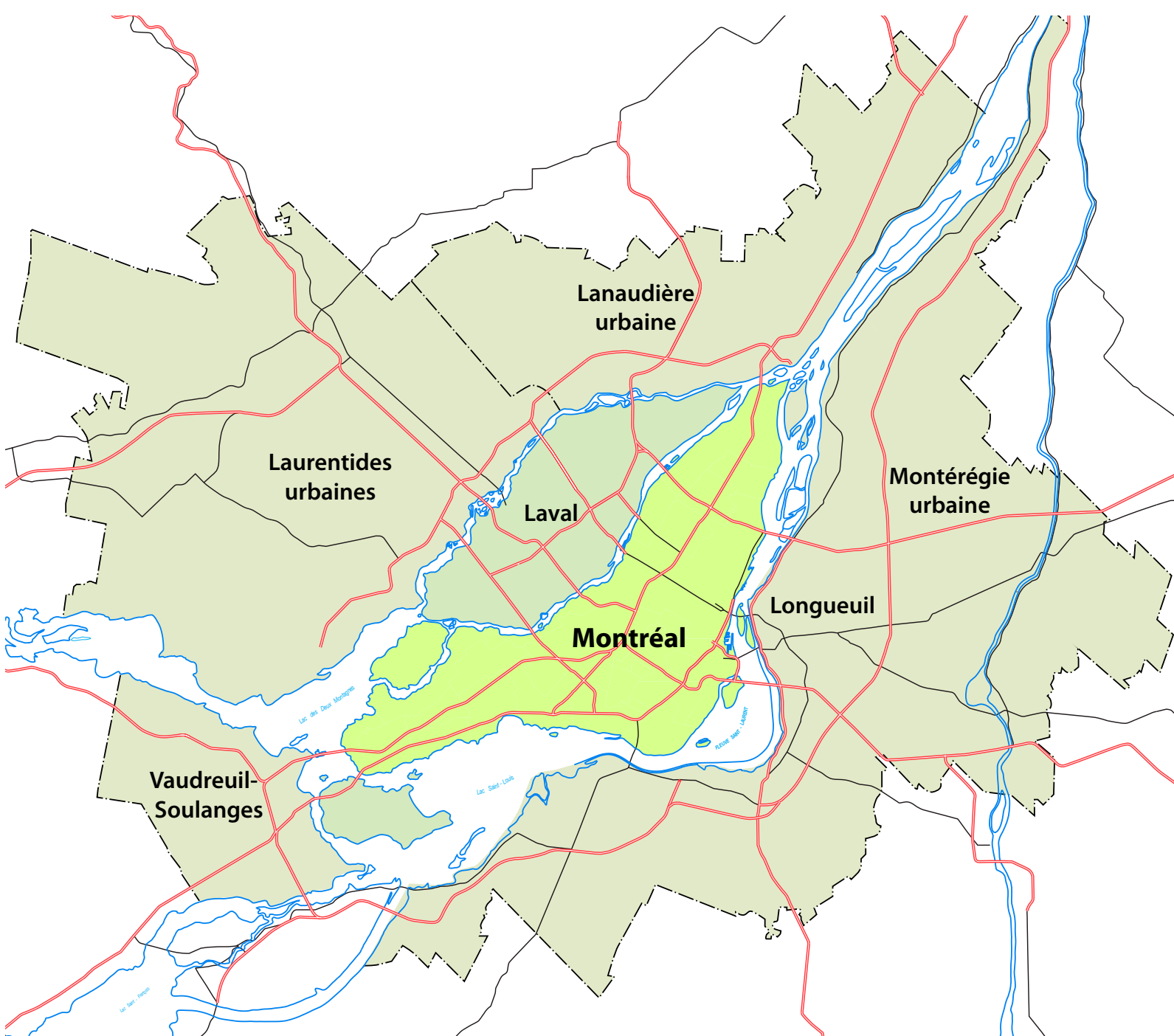
Proposition d'une tarification progressive

En effet, dans ce cas, il est possible de mettre en place un autre système de tarification, un *péage modulé*, un peu plus cher en période de pointe, beaucoup moins cher hors-pointe, et gratuit le soir et la fin de semaine. Voici les tarifs:

Semaine					Week-end	
3,50 \$ de 6:00 à 9:00					0 \$	0 \$
1,50 \$ de 9:00 à 15:00						
3,50 \$ de 15:00 à 18:00						
0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$		

Les simulations effectuées permettent d'estimer un retour de 400 M\$ par an, après déduction de 100 M\$ (20%) en coût d'opération, ce qui dans un schéma de redistribution de 50/50 pour la route et le transport en commun permettrait d'obtenir 200 M\$ par an, à compléter par un autre système pour obtenir les 300 M\$ nécessaires.

Ce système aurait l'avantage de taxer principalement la congestion, ce qui rendrait plus clair ses objectifs, et ne nuirait pas aux activités économiques nocturnes de l'île de Montréal.



Une application à faire en collaboration avec Québec, qui y trouvera son intérêt

Toutefois, l'application du système de péage cordon aux ponts est très lourdement handicapée par le nombre de paliers de gouvernements nécessaires à sa mise en place.

Le gouvernement du Québec doit pour cela en premier lieu se rendre compte des économies substantielles qui seront réalisées par l'implantation d'un péage et la réduction probable de 30 % du trafic dans la région métropolitaine :

- 1. **Les économies sur le plan de l'entretien routier dues à la diminution de la circulation et le prolongement de la durée de vie des ponts;**

- 2. **Le gain de place sur le réseau routier à l'intérieur de l'île de Montréal, offrant la possibilité d'introduire des programmes de transport en commun encore moins coûteux, essentiellement des voies réservées de bus, comme le renforcement de la 747 qui remplacerait la navette ferroviaire vers l'aéroport, une économie sur un projet de 600 M\$ [a0].**

Enfin, avec un tel système, Montréal redeviendra leader comme en 1967 en urbanisme, avec un projet de mobilité qui sera considéré comme plus ambitieux du monde de par la taille considérable de la zone de péage impliqué.



PROJET MONTRÉAL

Mémoire CMM: Financement des TC

Lac des Deux Montagnes

PÉAGE \$
Pont de
l'Île aux Tourtes

PÉAGE \$
Pont
Galipeault

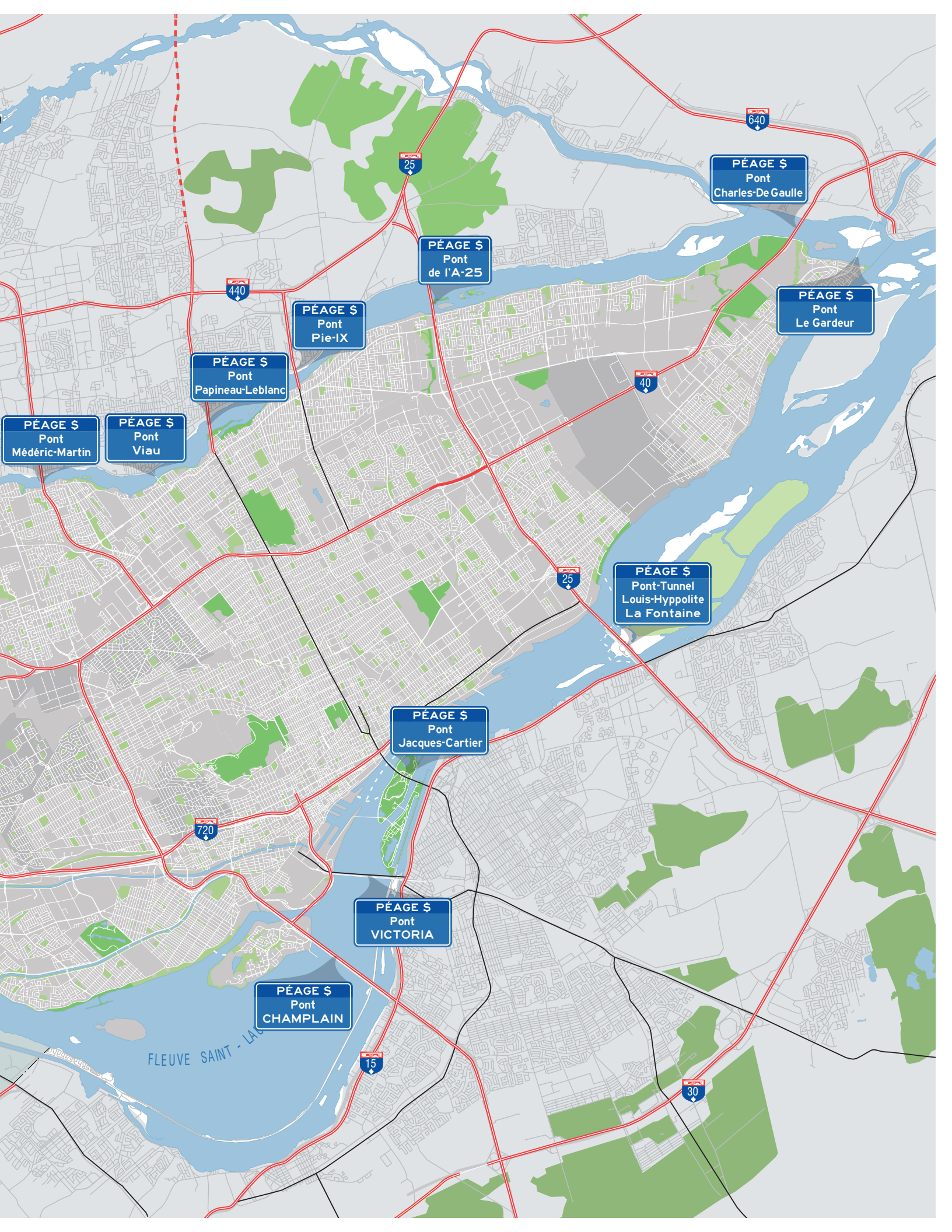
Lac Saint-Louis

PÉAGE \$
Pont
Louis-Bisson

PÉAGE \$
Pont
Lachapelle

PÉAGE \$
Pont
Honoré-Mercier





PÉAGE \$
Pont
Charles-De Gaulle

PÉAGE \$
Pont
de l'A-25

PÉAGE \$
Pont
Le Gardeur

PÉAGE \$
Pont
Pie-IX

PÉAGE \$
Pont
Papineau-Leblanc

PÉAGE \$
Pont
Médéric-Martin

PÉAGE \$
Pont
Viau

PÉAGE \$
Pont-Tunnel
Louis-Hyppolite
La Fontaine

PÉAGE \$
Pont
Jacques-Cartier

PÉAGE \$
Pont
VICTORIA

PÉAGE \$
Pont
CHAMPLAIN

FLEUVE SAINT-LAURENT

Taxe sur l'essence

La taxe sur l'essence est la taxe la plus rapide à implanter, sans coûts supplémentaires, mais agit peu sur le transfert modal. Aussi, la marge de manœuvre pour l'augmentation de la taxe sur l'essence est faible à cause de voisins immédiats qui ont très peu de taxes sur l'essence.

La région de Vancouver a décidé d'utiliser cette méthode pour financer la gestion des transports, d'une taxe de 12¢ le litre, celle-ci est passée à 15¢ le litre en 2009 et elle est passé à 17¢ le litre le 1er avril 2012. Ces revenus, estimés à

300 M\$ par an en 2011, représentaient 23% du financement de *Translink*, l'entité qui est responsable de l'ensemble du transport métropolitain dans la région de Vancouver.

La base de calcul pour financer le manque à gagner est la suivante:

chaque 1,5 ¢ additionnel = 50 M\$ par an

Donc, pour atteindre 300 M\$ avec cette mesure seule, il faudrait une augmentation de 9 ¢ le litre.

Taxe sur le stationnement

Agir sur le stationnement est un moyen également efficace de financement, mais en tant que contrôle de la circulation et de la congestion, il doit être couplé avec d'autres mesures. En effet, à Londres, l'action sur le stationnement effectué avant la mise en place du péage de zone montrait peu d'effets sur la congestion.

« La persistance de la croissance du trafic montre que la politique de stationnement londonienne ne pouvait à elle seule être la panacée pour résoudre les problèmes de circulation à Londres. C'est avant tout le sous-investissement chronique en matière de transport en commun, causant de faibles performances dans ce secteur, qui était responsable de la congestion que connaît Londres. De la faible attractivité des bus résultait une certaine dépendance à la voiture au tournant des années 2000. Seul le péage de congestion était alors en mesure de provoquer un grand changement modal et d'être une source de financement d'une amélioration du réseau de bus. »

Ce problème est aussi noté dans [Livre] p26:

« toute capacité sur les routes qui est libérée sera vraisemblablement remplie par le trafic attiré depuis d'autres routes par les conditions de déplacement améliorées »

Ainsi, il faut coupler les mesures de stationnement avec des mesures de restriction de voirie pour pallier ce problème. Nous proposons donc les mesures suivantes à mettre en place ensemble.

- 1. Augmenter le taux de taxation de chaque espace de stationnement hors-rue, d'un montant au moins égal à celui correspondant à la moitié d'un laissez-passer annuel de la STM.**

L'idée d'une taxe de stationnement dans les espaces hors-rue n'est pas nouvelle. La loi constitutive de l'AMT (1995 4) prévoit

la possibilité pour cet organisme de recevoir les recettes d'une taxe annuelle sur le stationnement non résidentiel hors-rue comme noté dans [EtudeStationnement].

Aussi cette taxe fonctionnerait de la manière suivante:

« La taxe sur le stationnement viserait le stationnement non résidentiel hors-rue de longue durée. Cela exclut le stationnement résidentiel et, en principe, le stationnement aux fins de magasinage ou de loisirs. Ainsi, le stationnement non résidentiel hors rue de longue durée correspond d'assez près au stationnement à destination de ce que l'enquête O-D de 1998 désigne comme les déplacements auto-conducteur effectués durant la pointe matinale, pour motifs d'études ou de travail. » [EtudeStationnement]

Du point de vue économique, les résultats des simulations de l'étude [EtudeStationnement] ont démontré qu'une taxe de 1\$/ case de stationnement par jour pourrait apporter des revenus de plus de 110 M\$ annuellement pour Montréal. Il est raisonnable d'estimer, selon ces chiffres, que 150 M\$ par an pourront être obtenus avec une taxe de 1,30 \$ par jour et par case de stationnement, soit 475 \$ par an, un montant correspondant à la moitié d'une passe annuelle de la STM.

Cette taxe pourrait inciter les propriétaires à transformer les espaces de stationnement en surface habitable (ou végétalisée), à éviter cette taxation spécifique, et à devenir des nouveaux usagers fidélisés des transports actifs et collectifs.

Enfin, la proportion de contribuables-usagers pourrait augmenter à mesure qu'ils utiliseront les services qu'ils auront payés, à travers la taxe foncière spécifique sur le stationnement. Encore faut-il que le service soit au rendez-vous.

2. Renforcer immédiatement les services d'autobus existants (avant l'arrivée des tramways, ou davantage de métros, encore à l'état d'avant-avant-projet).

L'offre de services est déjà quasiment doublée jusqu'à 19 h, dans l'axe de l'autoroute 20, au départ de la station Lionel-Groulx. Une taxation foncière accrue des stationnements apportera des revenus significatifs à la Ville, qui pourront être aussitôt redistribués à la STM. Comme l'achalandage ne sera pas immédiatement au rendez-vous, la STM aura le temps de bien ajuster le service en conséquence.

3. Encourager le remplacement progressif des stationnements extérieurs qui minent le centre-ville en immeubles résidentiels exempts de l'obligation de fournir du stationnement aux résidents.

On obtiendrait ainsi un centre-ville plus habité, par des personnes qui ont moins besoin de véhicules, et qui doivent voyager moins loin pour aller travailler, se divertir,

etc. Selon l'enquête origine-destination de 2008, le taux de motorisation des ménages du centre-ville est encore inférieur (0,55 véh./logis) à celui des ménages résidant dans les quartiers adjacents (0,81 véh./logis).

4. Repartager la surface de voirie urbaine

Un bon exemple pour ce type d'intervention serait le boulevard René-Lévesque, qui a trois voies dans chaque sens, dont une qui mesure une fois et demie la largeur habituelle, entre Saint-Mathieu et University (on ne sait jamais trop où circuler dans cette voie, d'ailleurs). Assez de place pour deux voies réservées en permanence aux transports collectifs (une par direction), et même une piste cyclable. Relativement peu de commerces en façade de ce boulevard qui pourraient se plaindre d'une absence de stationnements devant la porte.

En conclusion, nous estimons que le revenu estimé sera d'environ 150 M\$ par an net.

Scénarios possibles de financement préconisés

Nous donnons dans cette section les trois scénarios majeurs de financement, et leur impact sur le financement du TC, ainsi que sur le transfert vers le réseau routier et infrastructure de la CMM. Le montant nécessaire correspond aux objectifs de financement des projets du plan 2025 de Projet Montréal pour l'île de Montréal, complété par un tramway de Longueuil à Laval.

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3

Scénario 1: Aide de Québec pour installer des péages aux ponts

Augmentation de la taxe d'essence de 3 ¢ le litre + Péage cordon modulé

Revenu estimé du péage = 400 M\$ par an à partager entre le TC et le retour sur infrastructures

	Financement TC	Financement ponts et réseau supérieur (transfert CMM)
Péage cordon modulé	200 M\$	200 M\$
Taxe supplémentaire essence	100 M\$	0
TOTAL	300 M\$	200 M\$

Résultats en terme de transfert modal, pollution, équité, congestion: **Excellents.**

Ce scénario de financement mènerait à une solution quasi optimale pour la CMM.

Scénario 2: Pas de péage, utilisation du stationnement

- Augmentation de la taxe d'essence de 4,50 ¢ le litre
+ Augmentation du tarif du stationnement accompagné de mesures de restriction de voirie
Revenu estimé du stationnement= 150 M\$ par an uniquement pour le TC

	Financement TC	Financement ponts et réseau supérieur (transfert CMM)
Stationnement + restriction de voirie	150 M\$	0
Taxe supplémentaire essence	150 M\$	0
TOTAL	300 M\$	0

Résultats en terme de transfert modal, pollution, équité, congestion: **Bons**.
Dans ce scénario, le transfert modal est moindre et la congestion n'est pas contrôlée.

Scénario 3: Uniquement la taxe sur l'essence et l'immatriculation

- Augmentation de la taxe d'essence de 9 ¢ le litre
Revenu estimé = 300 M\$

	Financement TC	Financement ponts et réseau supérieur (transfert CMM)
Taxe supplémentaire essence	300 M\$	0
TOTAL	300 M\$	0

Résultats en terme de transfert modal, pollution, équité, congestion: **Faibles**.
Ce scénario est le moins prometteur en ce qui a trait au respect de tous les critères cités.

Un fonds dédié au transport en commun

La Ville de Montréal a manqué une belle occasion de mettre en place un fonds dédié pour le transport en commun lorsqu'elle a décidé de mettre en place deux nouvelles taxes en vertu des pouvoirs habilitants qu'elle avait obtenu de Québec. La taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, avec ses revenus de 30 M\$ par année, et la taxe sur les stationnements extérieurs et souterrains au centre-ville, avec ses revenus de 20 M\$ par année, auraient été une belle occasion de concrétiser ce projet. Malheureusement, ces sommes ont été versées dans le budget consolidé de la Ville, et on en a perdu la trace.

Nous proposons de corriger la situation en affectant ces 50 M\$ par année dans un nouveau Fonds du transport en commun qui serait géré par la CMM et compilerait toutes les nouvelles perceptions en les dédiant spécifiquement aux projets de développement du transport en commun. On peut reprocher à la Ville de n'avoir pas été proactive à créer ce Fonds dès 2010. S'il est vrai que la contribution de la Ville au financement du transport en commun a progressé, celle-ci s'est faite à un rythme inférieur à l'arrivée de nouvelles sommes. Cela signifie finalement que la Ville profite des nouveaux revenus pour diminuer sa contribution en proportion.

En se dotant d'un tel outil où on verserait toutes les nouvelles contributions (taxe sur l'essence, taxe sur l'immatriculation, taxe sur le stationnement, et autres à venir) avec un objectif clair, l'acceptabilité en serait nettement facilitée. Cela rendrait le processus parfaitement transparent pour

l'ajout de nouvelles sommes au financement du transport collectif, notamment en permettant la comparaison avec la contribution de la Ville de Montréal au financement du transport en commun.

Conclusion

Le péage n'est pas qu'un moyen de financement, c'est d'abord un outil d'optimisation du réseau routier

Dans ce document, sont identifiés les leviers essentiels de financement des transports en commun : les péages, la taxe sur l'essence, le stationnement. La preuve en est qu'il est nécessaire de placer le financement dans un contexte plus large de développement économique durable en intégrant d'autres critères, de l'augmentation de l'efficacité des transports à la lutte contre l'étalement urbain, en passant par la diminution de la pollution. Pour l'ensemble de ces critères, la supériorité du modèle de péage est claire face aux autres modèles de financement, ce qui implique donc une priorité nette d'action. Le péage modulé serait à appliquer en complément d'une augmentation modérée des taxes sur l'essence de 3¢ le litre d'ici 2020.

La solution de péage urbain idéale pour Montréal est très évidente, c'est le péage de cordon sur les ponts de l'Île de Montréal. Nous pensons qu'il est dans l'intérêt de toute la communauté montréalaise de travailler ensemble avec le gouvernement du Québec pour installer le péage sur les ponts. En effet, cette solution maximise l'intégralité des critères énoncés. Afin de garantir une équité qui rendra acceptable le péage pour la CMM, nous avons aussi montré qu'on peut élaborer des schémas de redistribution par le biais d'investissements visant la réfection du réseau routier et autoroutier de la métropole, qui se trouve aujourd'hui dans un état de déliquescence mettant en cause la sécurité de la population. Le péage modulé (tarification progressive) proposé par Projet Montréal va permettre de rendre plus évident le système de lutte à la congestion, avec une diminution du trafic estimé à environ 30%, combinée avec une protection de la vie nocturne de Montréal, en ne pénalisant pas les entrées en soirée et de nuit.

Nous pensons qu'il est dans l'intérêt direct de Québec de collaborer à ce projet, de par les économies substantielles qui se réaliseront, en termes d'investissement routiers fortement diminués et de nouvelles possibilités qui s'ouvrent quant à l'utilisation de transport en commun moins dispendieux, grâce au gain de place, comme

le renforcement de la 747 qui remplacerait la navette ferroviaire vers l'aéroport, un projet de plus de 600 M\$.

Toutefois, Montréal a d'autres cordes à son arc si le gouvernement de Québec ne souhaitait pas collaborer pour l'installation du péage aux ponts:

- La deuxième solution serait un plan de taxation du stationnement agissant comme une sorte de péage en contraignant les flux à destination, qui devra être accompagné d'un plan de restriction de voies pour améliorer le transfert modal.
- Si aucun des deux schémas de financement n'est accepté, il restera toujours la possibilité d'augmenter plus fortement d'ici 2020 la taxe sur l'essence de 9¢ supplémentaires le litre, ce qui pose un certain nombre de problèmes. Le transfert modal vers le TC n'est absolument pas garanti, et la proximité géographique de voisins américains et ontariens avec une très faible taxation de l'essence rend ce schéma périlleux.

À l'heure de la mise en place du PMAD, à l'heure du besoin de rétention des résidents dans l'île de Montréal, de la protection de leur sentiment de sécurité et de leur qualité de vie, à l'heure du besoin criant de développement global d'un réseau de transport en commun à l'échelle de la région, enfin à l'heure où étude après étude on démontre que la congestion ne se règle pas avec l'ajout de voies, mais avec sa tarification, il est dans l'intérêt de toute la CMM de travailler avec le gouvernement du Québec pour installer au plus vite le péage sur les ponts de l'île de Montréal.

Bibliographie

[Harel] Cadre d'aménagement 2001-2021, Mot de la ministre Louise Harel,

[CMM] « Financer le transport en commun dans le grand Montréal », document de consultation de la CMM

[AMT] AMT plan Vision 2020

[ProjetPMAD] Option Montréal : pour un PMAD recentré sur le développement de Montréal

[CSF] Colloque sur les sources de financement pour la modernisation et le développement des transports collectifs Forum URBA 2015 (Février 2011)

[Souche] « Péage urbain et équité : une revue de la littérature » Stéphanie Souche, les Cahiers Scientifiques du Transport N 43/2003 - Pages 119-146.

http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/06/77/86/PDF/CST_43_Souche.pdf

[HQ]

<http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/national/201012/29/01-4355993-hydro-quebec-est-tres-interessee.php>

[Balcon] « Faire accepter le péage urbain dans l'espace métropolitain Les cas de Londres et de Stockholm Le contexte lyonnais» Séminaire « Séminaire ou option » sous la direction de CONSTANTIN Bernard http://doc.sciencespo-lyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/MFE2009/balcon_p/pdf/balcon_p.pdf.

[Livre] ITF Round Tables Improving the Practice of Transport Project Appraisal

« gérer la congestion urbaine »

[a0 aeroport] <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/291146/navette-ferroviaire-entre-l-aeroport-et-le-centre-ville-le-trace-vers-la-gare-centrale-recoit-des-appuis-de-taille>

[a1]

<http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201109/07/01-4432113-congestion-routiere-le-salut-est-dans-le-bus.php>

[a2]

<http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201101/02/01-4356759-le-peage-intelligent-peut-il-sauver-montreal.php>

[a3]

<http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201111/15/01-4468280-futur-pont-champlain-un-peage-pourrait-congestionner-les-autres-ponts.php>

[EtudeStationnement] André Lemelin, Pierre J. Hamel Etude sur la mise en place d'une taxe de stationnement dans la grande région de Montréal www.vrm.ca/documents/RapRV.pdf



L'Entrée Maritime de Montréal



Novembre 2012



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

L'Entrée maritime est le premier jalon de la plateforme que Projet Montréal proposera aux Montréalais à l'aube de l'élection de 2013. C'est un projet ambitieux qui s'inspire de nombreux points du programme du parti, 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 du chef de Projet Montréal	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





Courtoisie de © Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Flickr: Société PICCI

**« 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 : retroussons-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: T. C. Kraus Source: HafenCity 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.



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



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'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 rejoignaient 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 résidents 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.

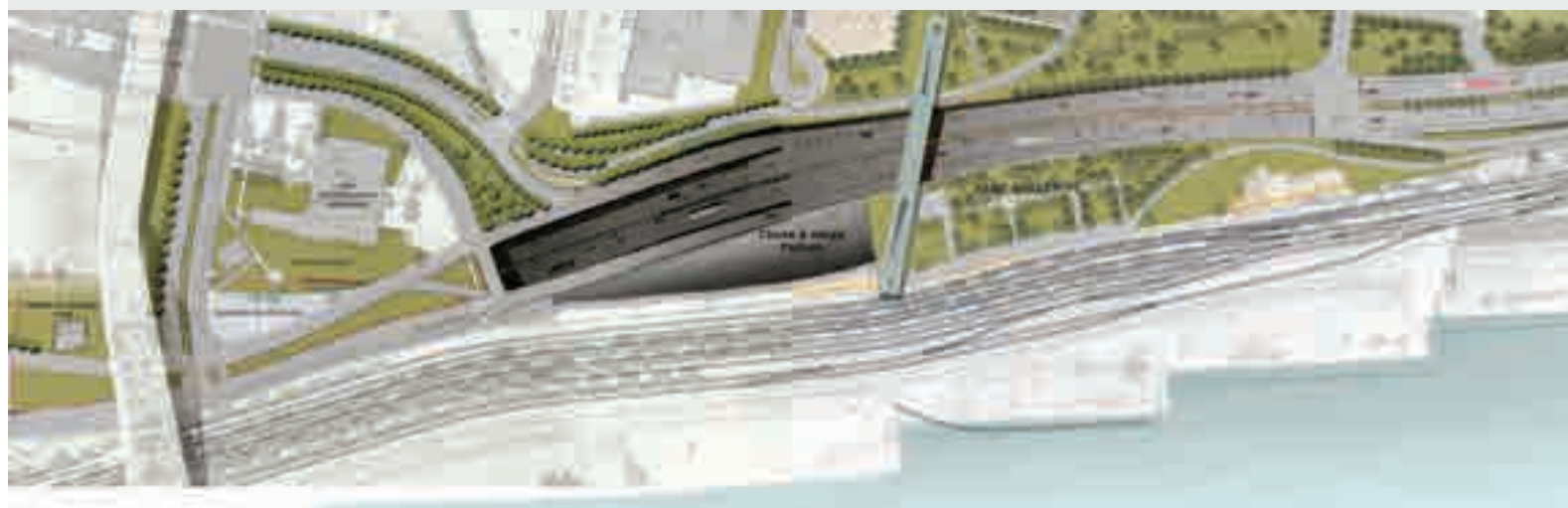
2001: le MTQ revient à la charge avec cette fois une autoroute en tranchée.

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.

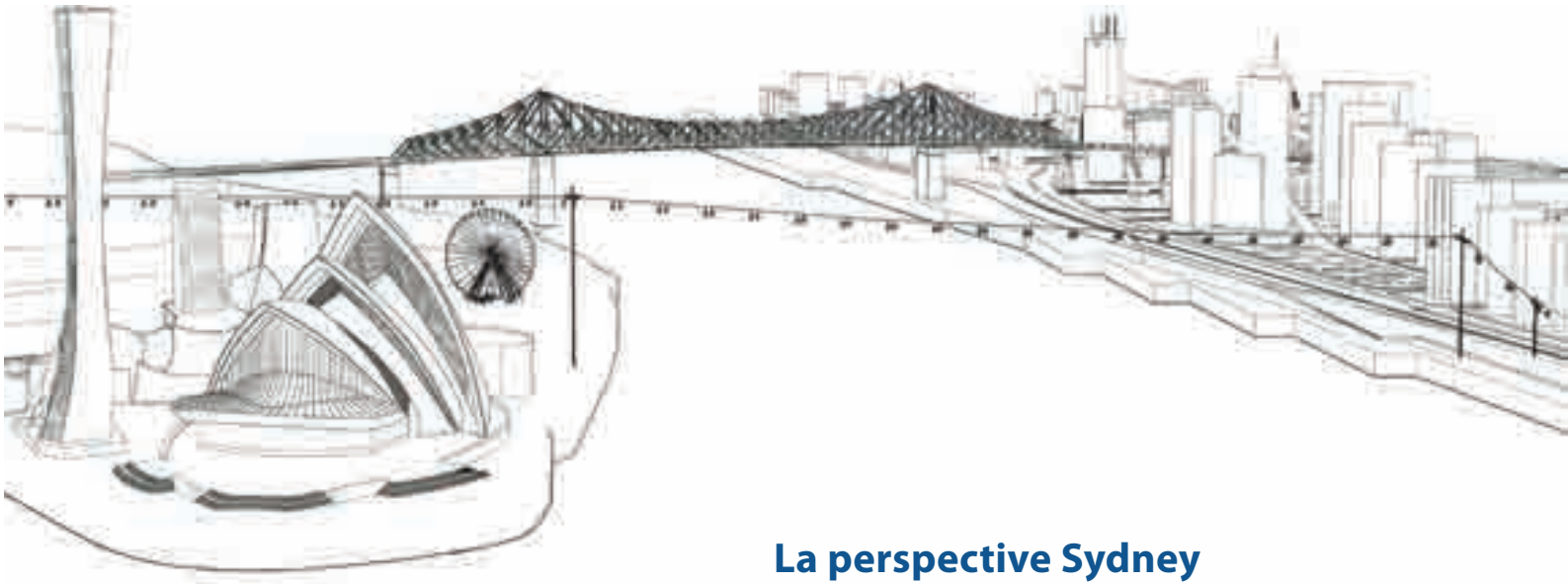


En 2009, Richard Bergeron a emmené *Jean-René DuFort*, alias *Infoman*, faire un tour de bateau sur le fleuve pour lui montrer tout le potentiel inexploité de nos berges youtu.be/6J2DRI-WKRo

Partie 3

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.

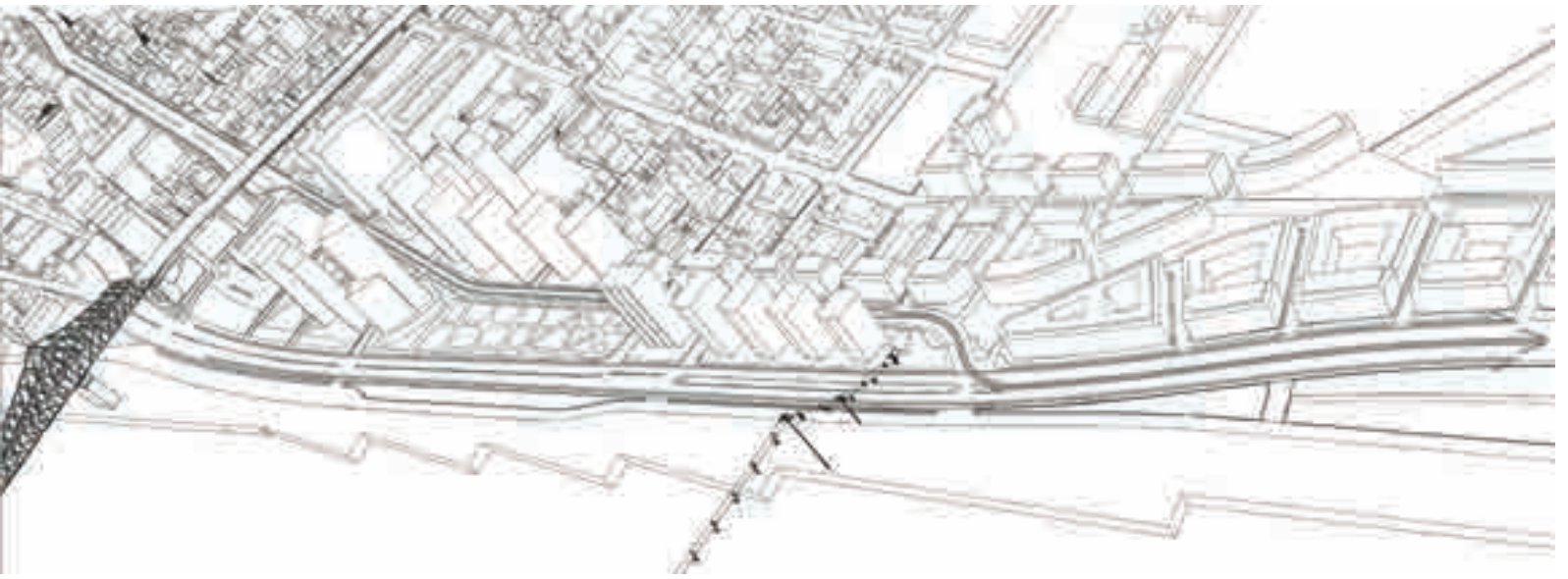
L'Opéra de Sydney est le fruit d'un tel concours, remporté en 1957 par l'architecte danois Jorn Utzon. L'Opéra est non seulement l'icône de Sydney, mais aussi la référence mondiale quant à la mise en valeur d'un site riverain par le recours à une architecture flamboyante.

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.



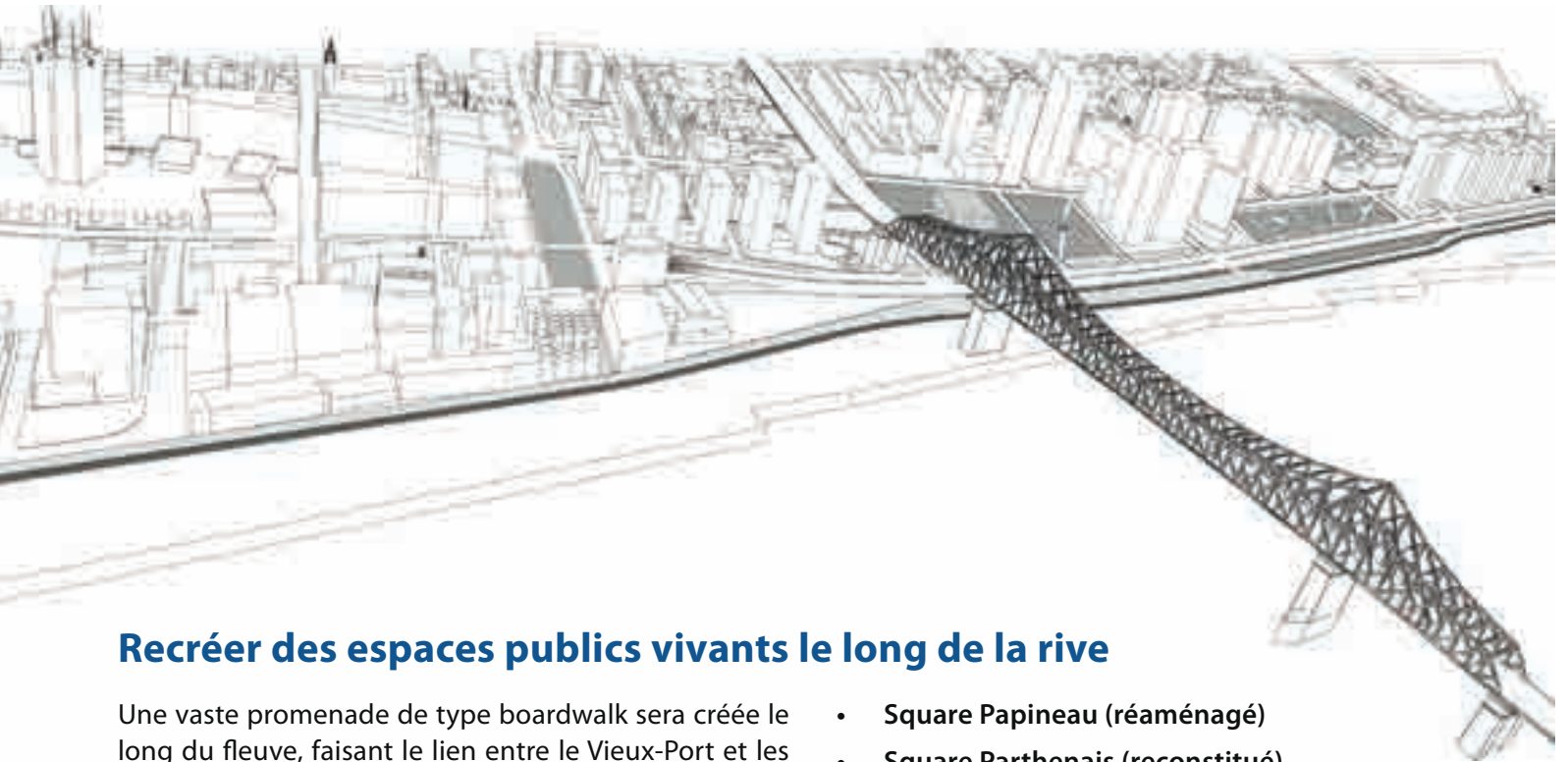
Archives de la Ville de Montréal: VM94/EX-36-3



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.



Carte des écoles de la Commission scolaire de Montréal



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

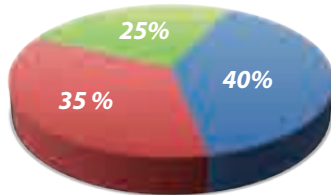


Construire un corridor de mobilité durable

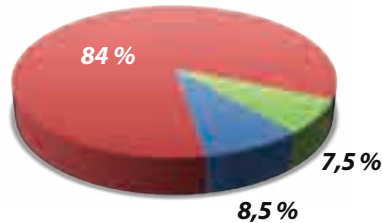
Très peu de gens qui transitent présentement par la rue Notre-Dame utilisent le transport en commun. En offrant un ajout de capacité uniquement au transport en commun, avec un tramway et des voies réservées d'autobus, il est possible de transformer le profil de mobilité dans ce corridor.

Profils de mobilité des résidents et travailleurs

Entrée Maritime



Banlieue



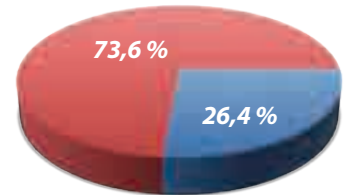
■ Automobile ■ Transport Collectif ■ Marche et vélo

Profils de mobilité des pendulaires (en transit)

Actuel



Objectif 2021



■ Automobile et camion ■ Transport Collectif

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 réussies 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.

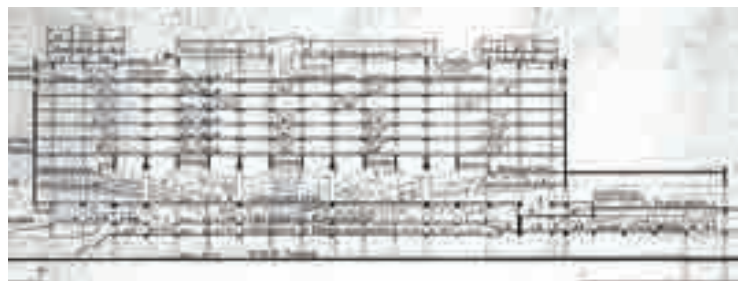
Park Avenue à New York

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.



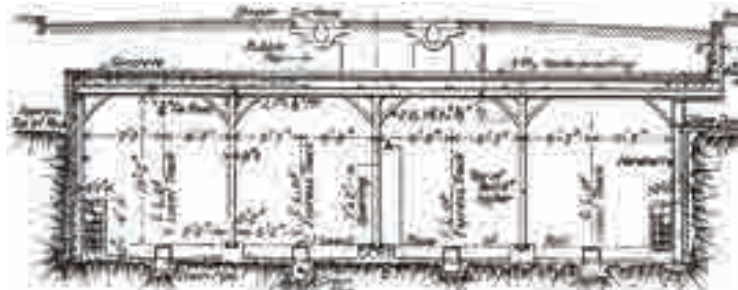
Place Bonaventure est bâtie au-dessus de 18 voies ferrées



Plusieurs usages différents se superposent en hauteur



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



Partie 4

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

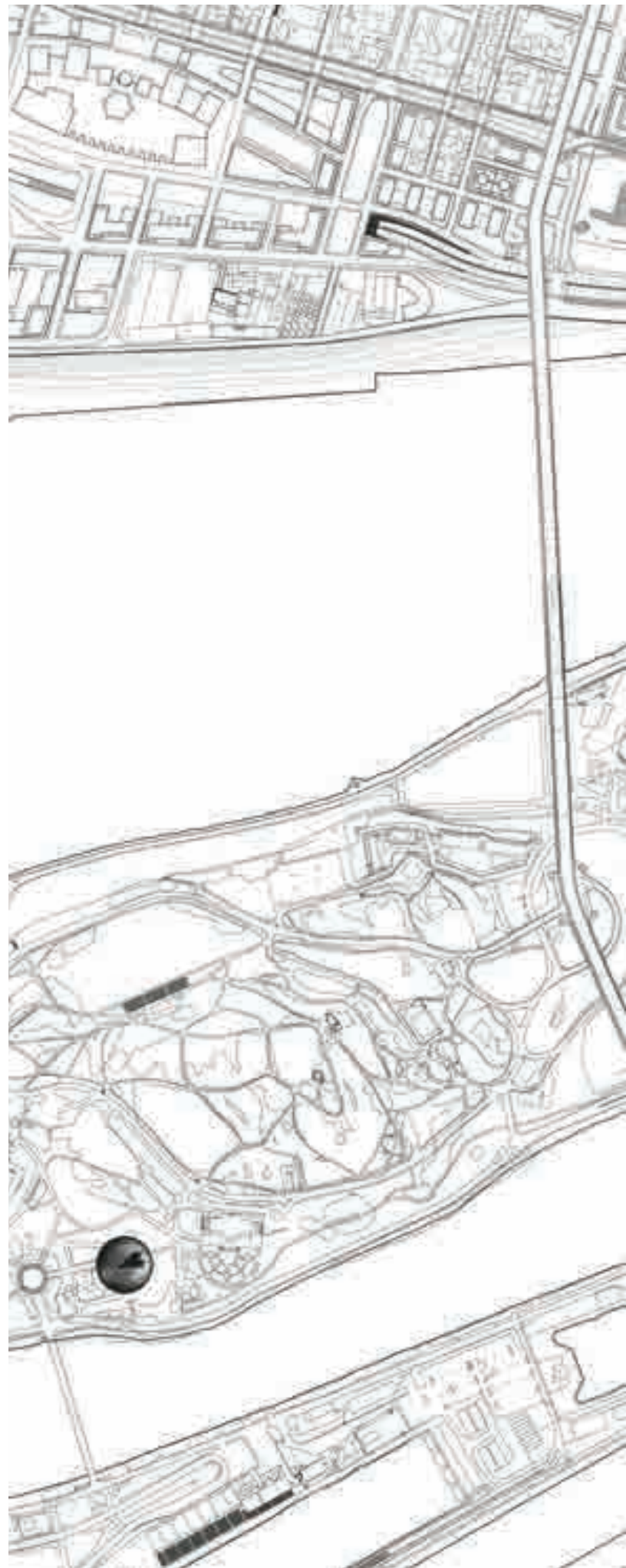


Traverser le fleuve chaque matin en téléphérique

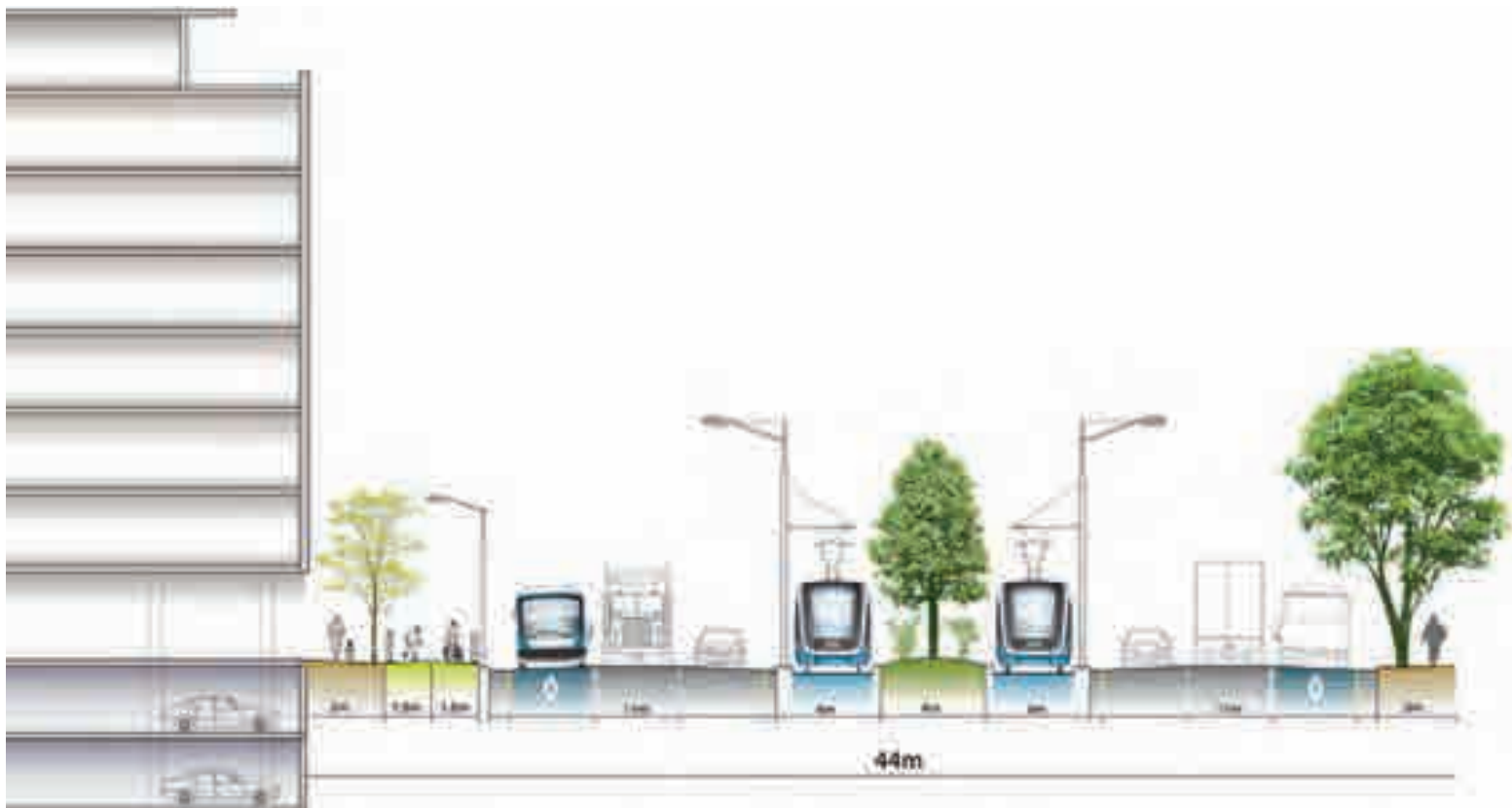
En août 2008, Projet Montréal proposait pour la première fois l'idée de relier la Rive-Sud à l'île de Montréal par un téléphérique urbain. D'autres villes du monde ont adopté le téléphérique comme mode de transport en commun, telles Singapour, Rio de Janeiro, Medellin, Londres ou Portland (OR). Reliant 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.

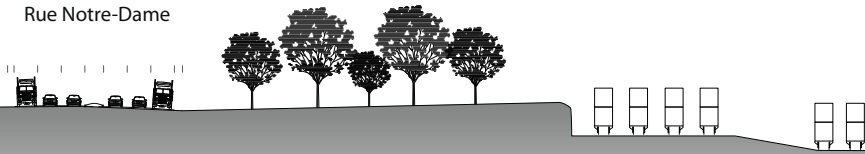
Dans la première mouture du projet d'Entrée maritime, celle de 2008, Projet Montréal proposait un concept misant sur le déplacement de certaines activités du Port, notamment la relocalisation de la fonction triage et assemblage de trains vers la cour Côte-Saint-Luc. Des rencontres avec l'administration 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.

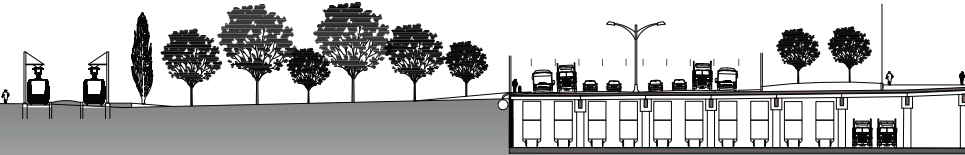
Rue Notre-Dame



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

Rue piétonne

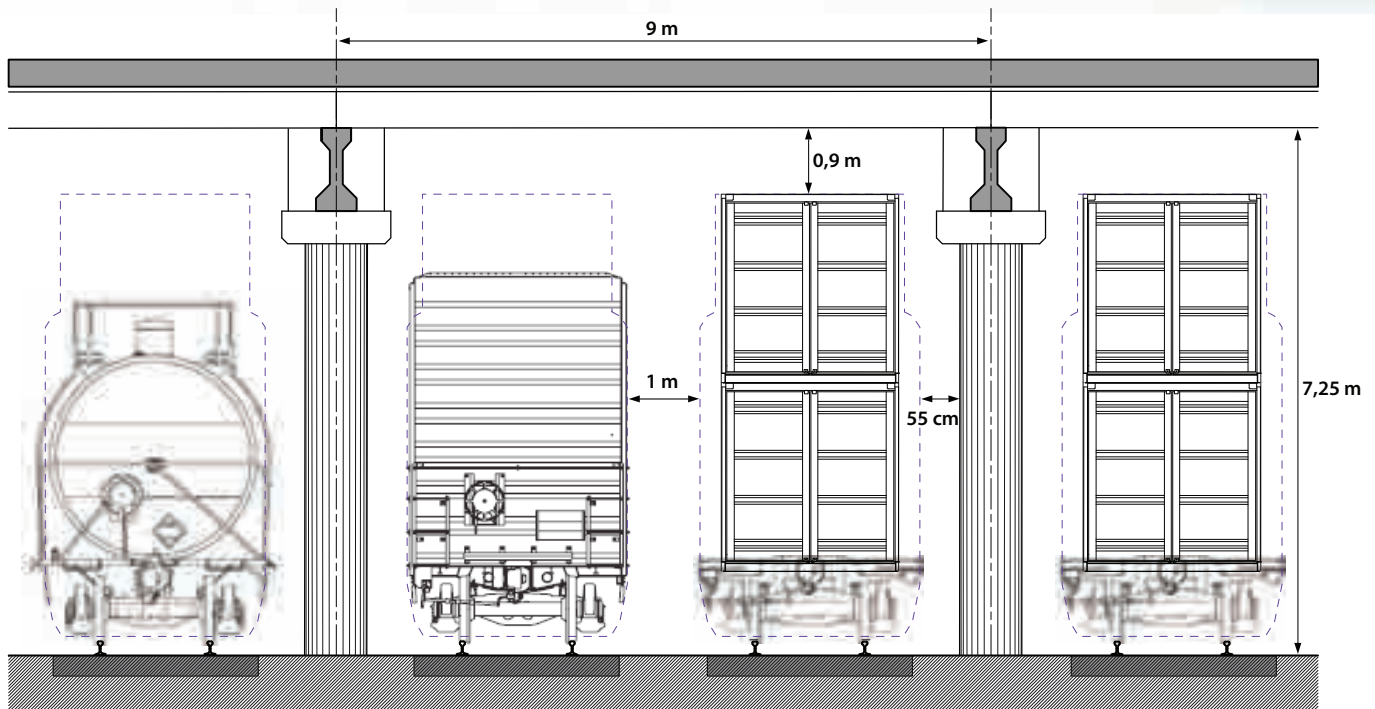
Boulevard Notre-Dame

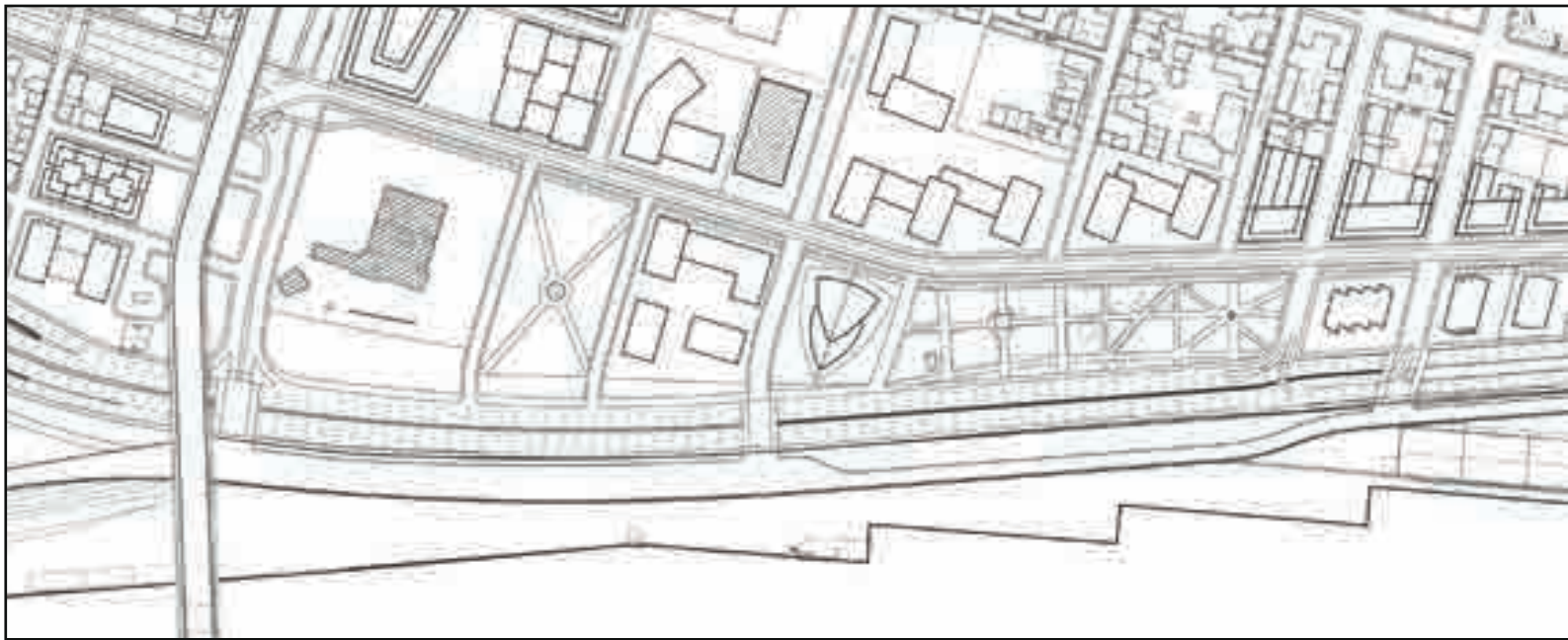


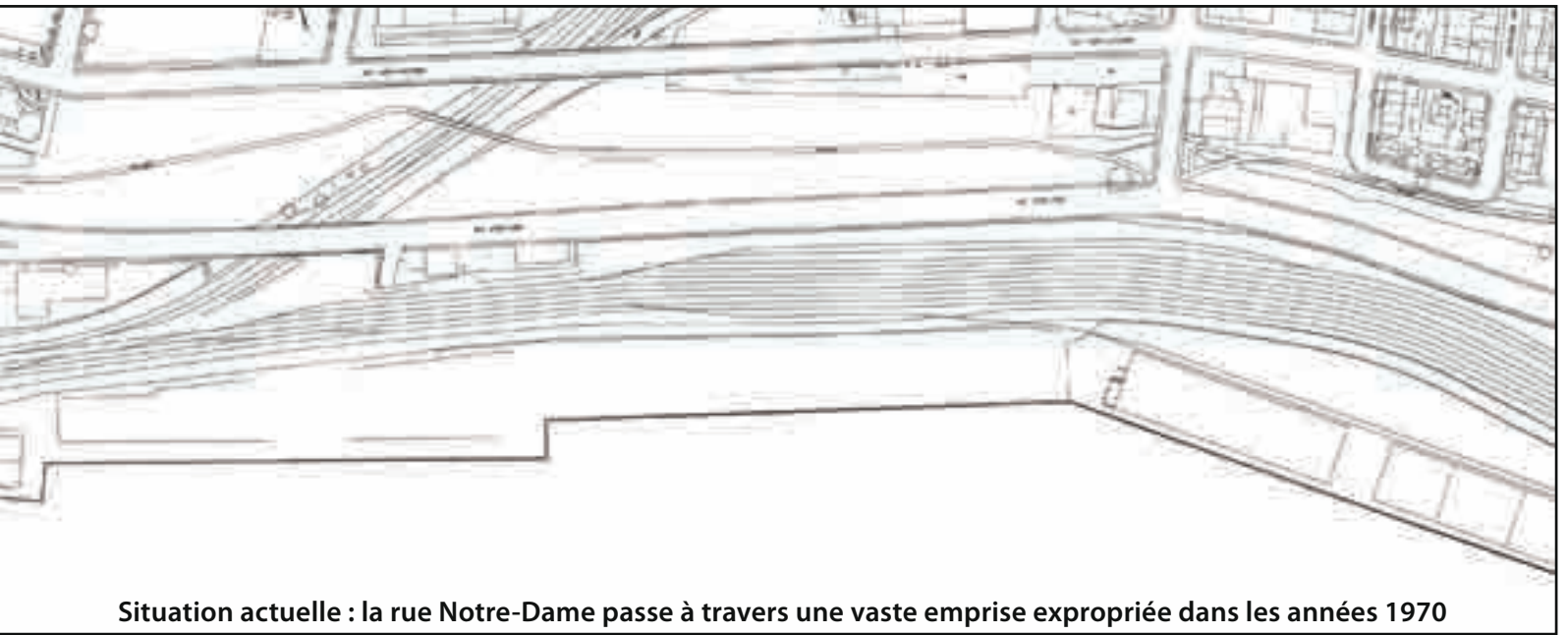
Proposition : la rue Notre-Dame occupe le dessus d'une dalle qui recouvre les rails



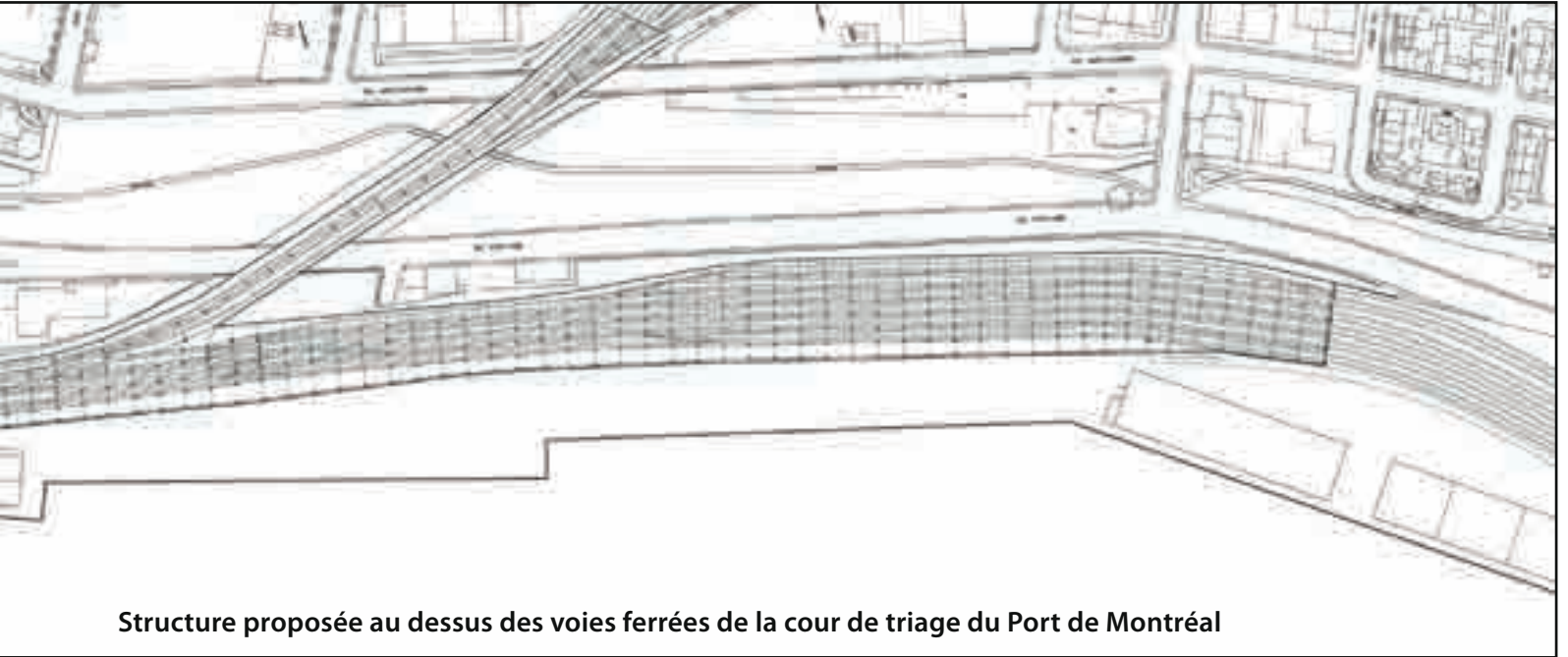
Détails de la dalle : le niveau des rails est légèrement abaissé afin de dégager la hauteur nécessaire sous la dalle



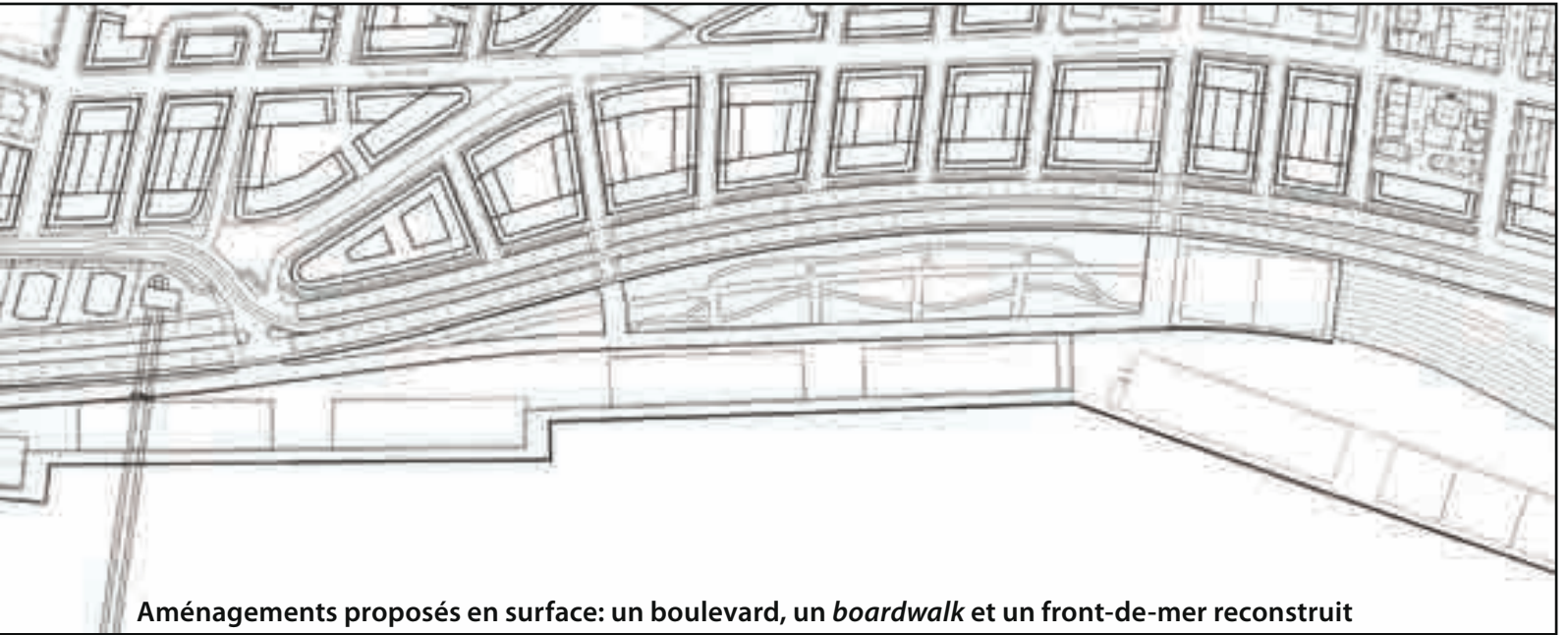




Situation actuelle : la rue Notre-Dame passe à travers une vaste emprise expropriée dans les années 1970



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

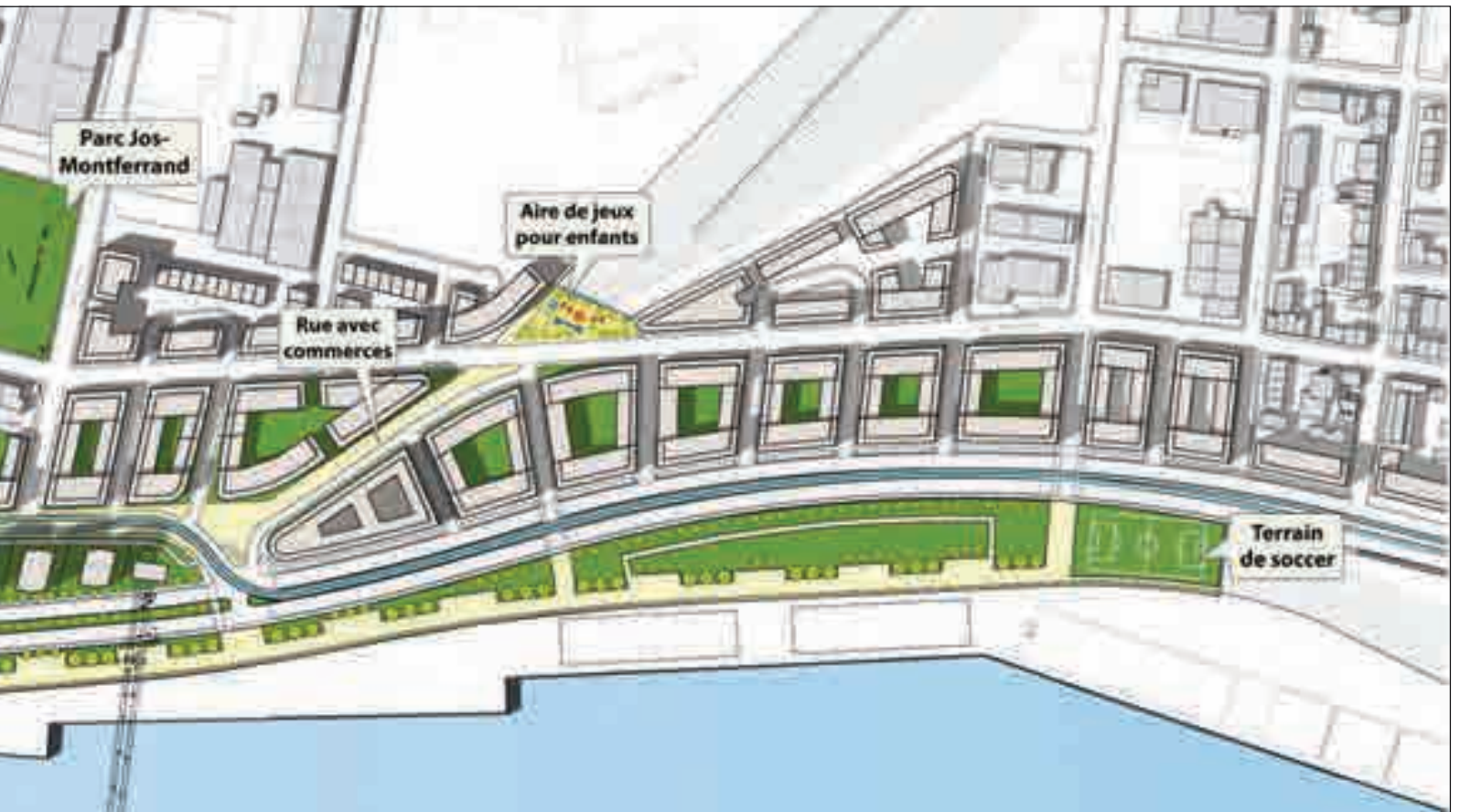
Square Parthenais



Rue piétonne

Park Bellevue

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 bénéfices 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 résidants 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, WATERFRONT Toronto, 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.





**Pour la santé de tous :
Le développement du CUSM en symbiose avec le quartier
de Saint-Raymond et le sud-est de Notre-Dame-de-Grâce**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques sur le secteur Saint-Raymond et les abords du futur CUSM

*Pour un quartier en santé
Saint-Raymond*





Table des matières

Introduction	3
Priorité 1 : Assurer le désenclavement du quartier Saint-Raymond et le maintien du chemin Upper Lachine	4
Priorité 2 : Construire un pont cycliste et piéton au-dessus du boulevard Décarie et une piste cyclable sécuritaire en site propre	8
Construire un pont cyclable et piéton	11
Prolongement derrière le 5626, de Maisonneuve (entre l'édifice et la voie ferrée)	12
Priorité 3 : Assurer le transport actif et la santé du quartier	13
Priorité 4 : Favoriser l'accès au logement et la mixité du quartier	16
Priorité 5 : Accroître et soutenir les commerces de proximité	17
Conclusion	17
Appendice A : Sommaire des recommandations	

Rédaction :

Peter McQueen

avec la collaboration de:

Sujata Dey et Pierre Zovilé

Modélisation : Pierre Zovilé

Introduction

Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et aux Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

*Le quartier Saint-Raymond, situé à l'ouest de la station intermodale Vendôme, où l'on retrouve des circuits d'autobus, et une gare de train de banlieue dont les lignes desservent Blainville et Candiac, est un quartier avec un potentiel de développement résidentiel important, et ce, dans l'esprit du **Transit Oriented Development (TOD)**. C'est un quartier délimité par le chemin de fer et la falaise Saint-Jacques, qui peut profiter de plusieurs aménagements pour le revitaliser et rendre la vie des résidents plus agréable et humaine. Il est maintenant important d'évaluer dans quelle mesure l'hôpital apportera une valeur ajoutée à la vie du quartier et à ses habitants. Où seront construits les logements sociaux pour combler les besoins des résidents, pour enrichir et développer la vie de quartier? Plusieurs ont déjà décrié les zones hostiles aux piétons et le manque de commerces de proximité dans le quartier.*

L'arrivée du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) représente des opportunités, mais également des défis. On doit également considérer les impacts du projet Turcot, pendant sa construction qui s'étalera sur plusieurs années et, par la suite, lorsque le projet sera réalisé. Les nouveaux aménagements de la station intermodale Vendôme seront primordiaux pour le fonctionnement du secteur. Le projet est complexe et le nombre de partenaires impliqué rend

la tâche ardue : le CUSM, le MTQ, l'AMT, le CP, la STM, la Ville de Montréal et les communautés de NDG, du Sud-Ouest, et de Westmount.

Nous reconnaissons l'atout que représente un hôpital avec équipement de haute technologie et centre de recherche pour la santé de la population montréalaise. Néanmoins, nous pensons que l'implantation de l'hôpital doit être l'occasion d'apporter plusieurs améliorations au quartier, au chapitre même de la santé et de la qualité de vie.

- Augmenter le nombre et améliorer l'accessibilité à des logements de qualité;*
- Rehausser les conditions sanitaires du quartier en imposant des aménagements de proximité qui favorisent les déplacements à pied ou à bicyclette dans un cadre agréable et en toute sécurité;*
- Procéder à un verdissement abondant et de qualité et assurer la pérennité des plantations.*

Ces aménagements sont d'autant plus nécessaires à cause de la présence de l'autoroute Décarie et de l'échangeur Turcot. L'expansion du réseau artériel et ses effets néfastes sur la santé des résidents ainsi que des futurs patients du CUSM demandent des solutions pour améliorer la qualité de vie.

C'est pour ces raisons que nous avons proposé une approche symbiotique entre l'hôpital et le quartier. Un quartier en santé est vital pour un hôpital en santé. Et pour le long terme, la santé de la population en général requiert une approche plus globale qui considère les liens entre le quartier et son milieu comme essentiel à un développement harmonieux.

Priorité n°1: Assurer le désenclavement du quartier Saint-Raymond et le maintien du chemin Upper Lachine

Comme plusieurs intervenants à l'OCPM l'ont déjà mentionné, le quartier Saint-Raymond est enclavé par des barrières physiques au nord, sud, et à l'est du quartier: les voies ferrées du Canadian Pacifique au Nord, la falaise Saint-Jacques au Sud et l'autoroute Décarie à l'Est. Sans aucune école dans le quartier, avec un seul et unique parc, les résidants doivent se déplacer au Nord ou à l'Est pour rejoindre leurs services de quartier. Et pour y accéder, peu d'options sont disponibles : les citoyens peuvent soit traverser le tunnel Melrose, souvent critiqué par des résidants pour son aspect lugubre, le boulevard Décarie, ou le chemin Upper Lachine. Ce dernier accès par Upper Lachine est indispensable parce qu'il donne accès au métro Vendôme, aux autobus et aux trains qui desservent le secteur.

Depuis plusieurs années, des intervenants du quartier dénoncent l'enclavement du secteur pour des raisons de sécurité des résidants et d'équité. Il s'agit de la zone la plus défavorisée de NDG où un tiers des familles sont monoparentales et c'est également un lieu d'intégration pour plusieurs immigrants récents. De fait, 80% des résidants sont locataires¹.

Le plan proposé par le Bureau des grands projets de la Ville de Montréal pour l'intersection Décarie-De Maisonneuve est de fermer Upper Lachine à la circulation automobile et d'aménager les espaces ainsi dégagés en espaces publics paysagés sous prétexte que cette fermeture sera nécessaire pour régulariser l'intersection lorsque la section du boulevard de Maisonneuve deviendra bidirectionnelle à l'ouest du boulevard Décarie.

Nous avons des inquiétudes sérieuses par rapport à ce plan qui risque d'accentuer le processus d'enclavement du quartier, d'accélérer l'isolation et qui aura pour conséquence l'appauvrissement des populations du secteur. Sans accès aux services de proximité et facilement accessibles, les résidants n'auront pas la chance de profiter des bienfaits du développement durable et

de l'équité sociale dont les autorités en place font grand cas. De plus, nous sommes inquiets que cette décision soit prise sans même qu'il y ait de consultations auprès des résidants impliqués, et avant qu'aient débuté les consultations de l'OCPM.

Cette préoccupation rejoint une grande partie de la population. Une pétition, signée par plus de 1000 résidants du quartier, demande que l'option de fermer Upper Lachine soit abandonnée ou mise en place après que les travaux de l'échangeur Turcot soient terminés. Des résidants, commerçants et usagers du transport en commun nous ont fait part de leurs préoccupations pour la sécurité dans le quartier en lien avec la circulation automobile, l'impact sur la survie des commerces émergents du quartier et les déviations complexes prévues pour les autobus.

Nous constatons également ces faits troublants dans leur plan :

- *Le plan favorise le déplacement autoroutier au détriment des déplacements locaux par transport en commun.* Il propose de déplacer 3 000 voitures (soit plus ou moins 5000 personnes) tous les jours de la sortie de l'A-15 sud via la bretelle Addington et de Maisonneuve à l'hôpital plus rapidement. Mais, cela va ralentir le trajet des 15 000 personnes (7500 dans chaque direction) qui passent par le viaduc d'Upper Lachine à chaque jour dans sa configuration actuelle;
- *Le plan va compliquer la circulation et retarder les autobus, car ce dernier prévoit un virage à gauche sur De Maisonneuve et en direction ouest sur le boulevard Décarie en direction sud.* Cette configuration va générer des files d'attente pour les véhicules et de autobus au feu de circulation de cette intersection. Elle va également retarder les autobus 105 et 102 qui passent par De Maisonneuve pour aller de la station Vendôme au boulevard Décarie. Si le passage sous le viaduc était maintenu ouvert, ce virage à gauche pourrait être interdit. Le trafic à destination de l'hôpital pourrait continuer sur Upper Lachine pour ensuite tourner à gauche sur la nouvelle rue Prudhomme-Crowley. Par ailleurs, les autobus 90 et 104 devront prendre des détours complexes qui rallongeront le parcours pour se rendre à Saint-Raymond à partir à la station Vendôme;

1 Kraemer, S., Merriman, J., Prince, J., Bornstein, L.(2012). "Saint Raymond 2011 Baseline Study". Research Repot RR12-02E. Montréal: CURA Making Megaprojects Work for Communities - Mégaprojets au service des communautés.)

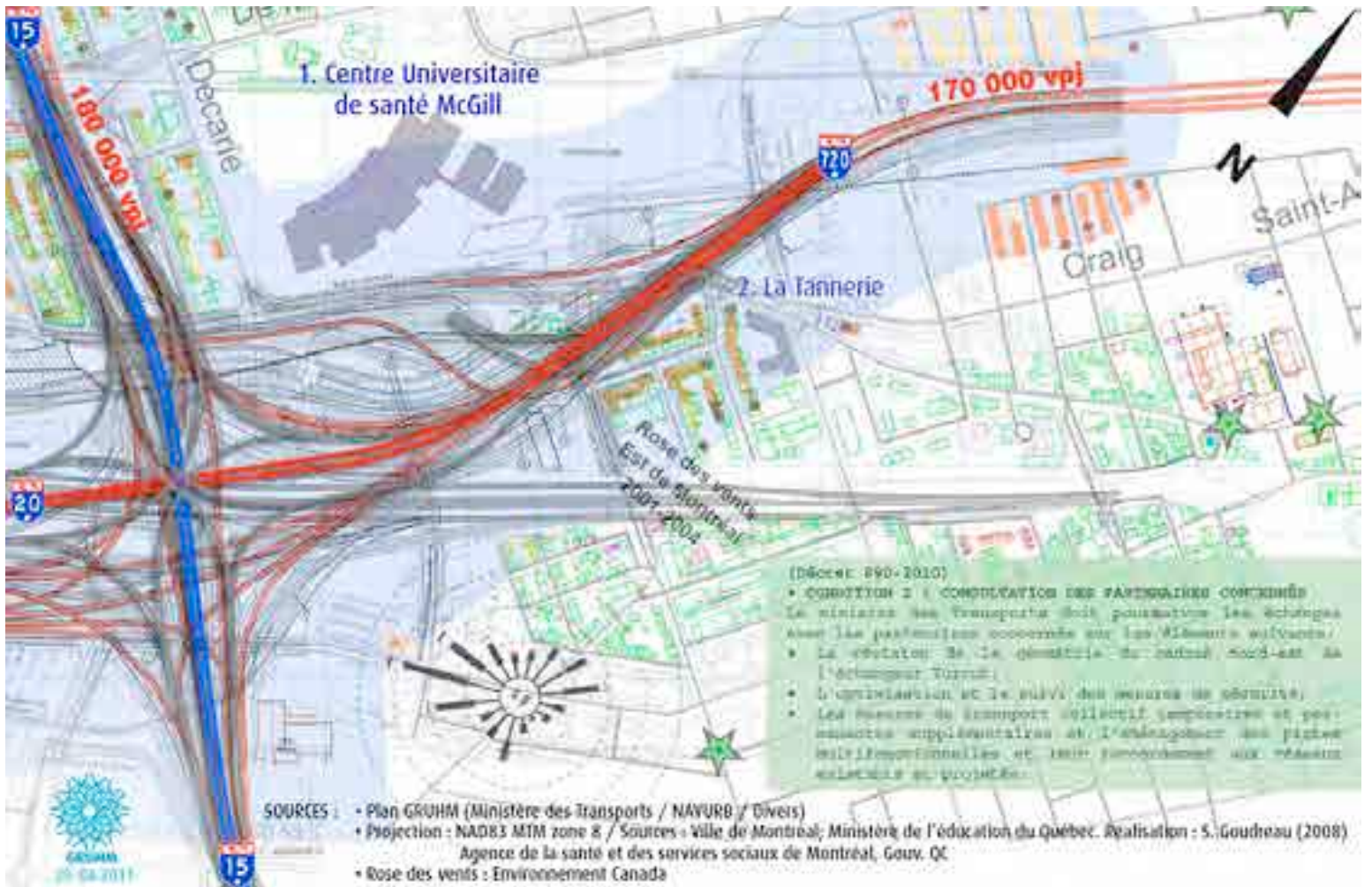


Schéma 1 : L'échangeur Turcot et les vents dominants - Quart nord-est



Schéma 2 : comptage de circulation Source : Ville de Montréal

- *Le plan encourage les automobilistes à utiliser NDG et Westmount comme raccourci.* Cette augmentation de l'achalandage pourrait avoir des conséquences inattendues: l'ouverture de la bretelle Addington (sortie de l'A-15 Sud) qui débouche sur le boulevard de Maisonneuve en direction est (située à un pâté de maison au sud de la sortie Sherbrooke actuelle) va doubler la quantité de véhicules qui quittent l'A-15 Sud avant l'échangeur Turcot lorsque la construction aura débuté et que les déviations seront en place. Les véhicules risquent d'utiliser ces sorties comme raccourcis pour rejoindre le centre-ville par Westmount, ou pour rejoindre le pont Champlain en passant par Saint-Henri et les abords du CUSM;
- *Selon les études de circulation, plus de 10 000 véhicules circulent sur cet axe actuellement, y compris des autobus, et il n'y a aucun plan pour les déplacer;*
- *Aménager un espace public dans un tunnel :* étant donné la morphologie de cet espace, il y a de fortes chances d'obtenir un lieu sombre et humide, qui ne possède aucune des caractéristiques requises pour faire un espace public de qualité malgré les intentions louables de ses auteurs. En ce domaine, le quartier est déjà doté du tunnel Melrose dont le confort et le caractère invitant laissent déjà à désirer. Nous nous demandons également si des fonds adéquats sont réservés pour assurer sa réalisation.

Pour ces raisons, nous recommandons :

1. *De reconsidérer la fermeture d'Upper Lachine.* Lorsque le viaduc ferroviaire sera terminé à l'été 2013, on pourrait rouvrir le boulevard Décarie à la circulation et conserver le lien vers Upper Lachine sous le viaduc tel qu'il est actuellement. La section de la rue Girouard qui passe sous le viaduc serait à sens unique en direction sud, telle qu'elle l'a déjà été. (Voir graphique 3) C'est la solution la plus rapide et la plus économique pour rouvrir la bretelle d'accès aux A-15 Sud et A-20 Ouest. De cette manière, la circulation autoroutière évitera de traverser le quartier de Saint-Henri ou la route de Sainte-Anne-de-Bellevue lorsqu'elle sera interrompue en raison des travaux du viaduc du CN à Ville-Saint-Pierre;
2. *De ne pas transformer le boulevard de Maisonneuve à deux sens* et de profiter de la nouvelle rue Crowley qui rend possible des circuits plus directs en limitant le nombre de virages pour ainsi réduire le nombre de mouvements à l'intersection Décarie/de Maisonneuve;

3. *Au minimum, nous recommandons que la Ville abandonne l'idée de fermer Upper Lachine avant la fin des travaux sur Turcot.* Pour le moment, à l'occasion de la réouverture du boulevard Décarie, on doit conserver l'intersection d'Upper Lachine dans sa forme actuelle et ramener la rue Girouard à sens unique vers le sud, dans la section qui passe sous le viaduc ferroviaire, afin de rouvrir la rampe d'entrée aux autoroutes A-15 sud et A-20 ouest. Entretemps, on doit étudier d'autres options;
4. *Réduire au minimum le nombre de changements dans l'intersection pour simplifier les déplacements afin de limiter les risques d'accident impliquant piétons ou cyclistes et réduire le temps d'attente à l'intersection pour tout type d'usagers.*

Dans le contexte actuel, ces options auraient les avantages suivants :

- De générer des économies pour les contribuables montréalais pour qu'elles éliminent certains travaux et permettent à la ville de sauver du temps en minimisant l'ampleur du chantier;
- Moins d'impacts sur la population qui a déjà eu à faire face à la réfection des égouts et à la reconstruction d'un pont ferroviaire;
- Éviter plusieurs années d'efforts, de patience et de tolérance pour les citoyens de NDG qu'ils soient piétons, cyclistes, usagers du transport en commun, personnes à mobilité réduite ou automobilistes avec deux années supplémentaires (2014-2015) de construction à l'intersection des boulevards Décarie et de Maisonneuve / Upper Lachine (2011-2013). Après les travaux des égouts, le chemin de fer et les étapes intermédiaires, les citoyens considèrent avoir été suffisamment patients, et ce avec raison.

Plus de 1 000 résident(e)s de NDG ont signé notre pétition pour demander que le chemin Upper Lachine ne soit pas fermé à la circulation alors que le viaduc Saint-Jacques, qui passe au-dessus de l'autoroute A-15, est en construction et que la voie sera fermée entre 2013 et 2015. Si ces deux chemins sont fermés en même temps, le seul accès au quartier Saint-Raymond de la station Vendôme, de Saint-Henri, de la sortie A-720 Ouest à Saint-Jacques serait la petite rue Crowley. Les automobilistes à la recherche de circuits alternatifs risquent de recréer de la congestion sur les rues Sherbrooke, Girouard, Terrebonne ainsi que sur plusieurs autres rues avoisinantes.



Schéma 3 : Proposition d'accès au CUSM



Schéma 4 : Intersection proposée pour le croisement des boulevards Décarie et de Maisonneuve

Voici des liens vers notre synchronisation de l'intersection :

Maquette interactive et simulation

<http://c8l.ca/1kl>

<http://c8l.ca/1km>

Entrées et sorties :

<http://c8l.ca/1kn>

Priorité n°2: Construire un pont cycliste et piéton au-dessus du boulevard Décarie et une piste cyclable sécuritaire en site propre

Les bénéfices du transport actif sont reconnus: la réduction de la pollution, l'exercice comme moyen de prévenir les maladies cardiovasculaires et l'obésité, donc d'améliorer les conditions de santé de la population. La création d'occasions de pratiquer l'activité physique à l'extérieur favorise la cohésion sociale en créant des liens dans la communauté. De plus, ce qui est rarement mentionné : privilégier le transport actif permet de réaliser des économies. Selon Transports Canada : « l'aménagement et l'entretien d'installations pour les cyclistes et les piétons coûtent nettement moins cher que la construction et l'entretien d'installations pour les automobiles. Par exemple, le coût d'aménagement d'une voie cyclable est d'environ 20 000 \$ le kilomètre s'il n'est pas nécessaire d'élargir la route et de 150 000 \$ le kilomètre s'il faut élargir la route. À titre de comparaison, il en coûte environ 1,3 million \$ le kilomètre pour élargir à quatre voies une artère urbaine à deux voies »².

De plus, la popularité du vélo augmente et exige des installations pouvant accueillir le nombre croissant de cyclistes. Selon Vélo Québec, en 2000, un tiers des Montréalais utilisaient le vélo au moins une fois par semaine, et avec la popularité de BIXI, ce nombre grimpe chaque année.

Lorsque la Ville de Montréal a ouvert la piste cyclable Claire Morissette qui traverse le centre-ville sur le boulevard de Maisonneuve, c'était avec célébration et fierté méritée. Enfin, les cyclistes pouvaient traverser le centre-ville d'est en ouest en toute sécurité. Claire Morissette, une militante pour l'usage du vélo et fondatrice de Cyclo Nord Sud et de Communauto a toujours rêvé de créer un vrai réseau cyclable pour que les cyclistes, quel que soit leur niveau ou leur âge, puissent se sentir en sécurité.

Si on continue sur cette piste qui est l'épine dorsale est-ouest traversant Westmount, il y a vraisemblablement un tronçon manquant (voir Schéma 5). La rue de Maisonneuve est la seule « autoroute à vélo » est-ouest de Montréal. À l'intersection du boulevard Décarie, il n'y a pas d'alternative réaliste pour les cyclistes de NDG, Montréal-Ouest et Côte-St-Luc qui reviennent du centre-ville. Côte-Saint-Antoine et toutes les rues au nord obligent les cyclistes à monter des collines importantes à travers

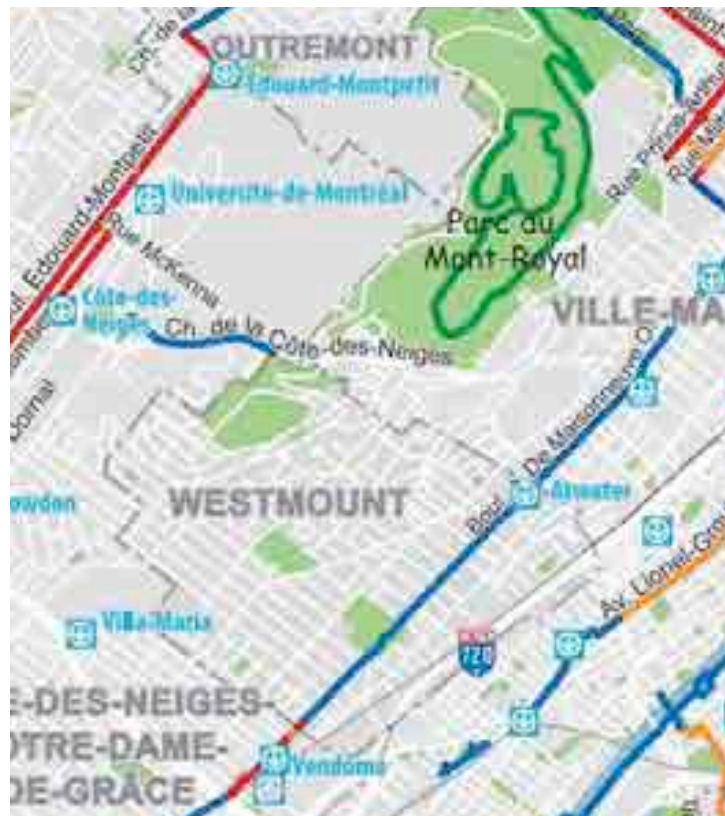


Schéma 5 : Carte des routes pour les vélos

Westmount. La rue Sherbrooke a au moins quatre voies automobiles et est très achalandée près des sorties de l'autoroute A-15 à la hauteur de Décarie. De plus, la colline Saint-Jacques à Saint-Henri sera en construction pendant plus de sept ans en raison du chantier du projet Turcot.

L'intersection de Maisonneuve et Décarie est actuellement très dangereuse pour les cyclistes, mais également pour les piétons, comme nous pouvons le constater dans les statistiques d'Urgence-santé sur les accidents de piétons, cyclistes et automobilistes. (cf. Schéma 6) Actuellement, 1 800 cyclistes par jour utilisent cette piste cyclable (Quartier vert actif et en santé). Lors d'une journée d'été de semaine, environ 4 850 piétons et 1 750 cyclistes circulent sur De Maisonneuve entre Northcliffe et Marlowe. (Quartier vert actif et en santé).

Toute personne qui réside dans le quartier Saint-Raymond et qui souhaite utiliser le réseau de transport en commun est obligée de passer par l'intersection Décarie-De Maisonneuve pour se rendre à la station intermodale Vendôme qui est la principale porte d'entrée du réseau de transport en commun dans le quartier.

2 Guide de planification et des ressources sur les transports actifs au Canada

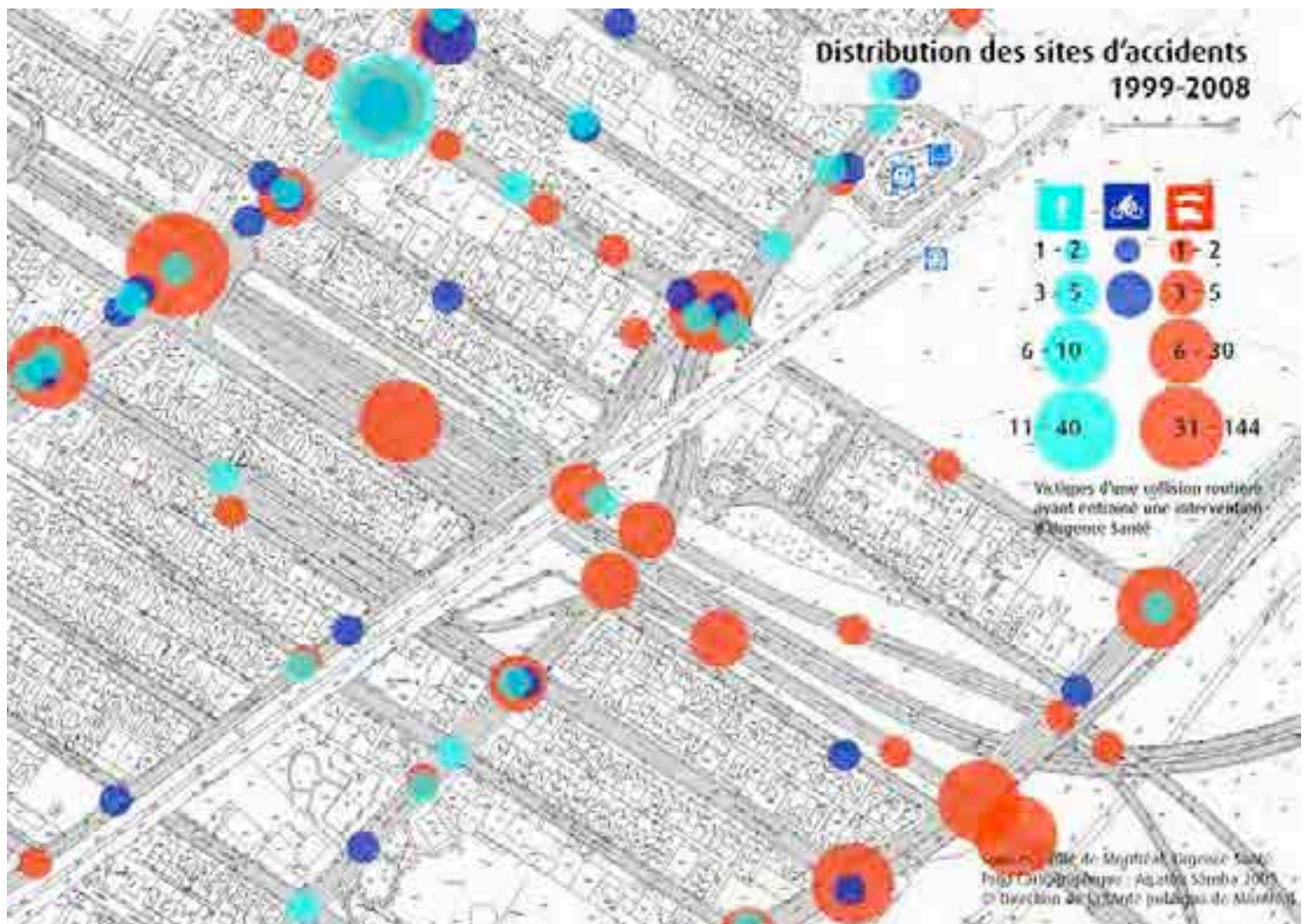


Schéma 6 : Distribution des sites d'accidents

L'intersection Décarie-de Maisonneuve-Upper Lachine est, et restera, une intersection dangereuse, où les vélos descendent une pente en accélérant avant une zone de collision potentielle, surtout lorsque 12 000 véhicules passent par cette intersection chaque jour. Les dessins de l'intersection du nouveau projet, présentés par les services de la Ville, et qui suggèrent que la pente soit atténuée ne correspondent pas à la réalité. La Ville a confirmé qu'étant donné que le pont ferroviaire sera plus bas de 1,5 mètre pour permettre aux camions de passer sous le viaduc, le centre de l'intersection devra être plus bas de 0,5 m. Le centre de l'intersection sera donc en dépression et formera une cuvette dont il est difficile de prévoir les différentes pentes en regard des directions. Il reste à souhaiter qu'en situation de chaussée glissante la nouvelle morphologie de l'intersection ne soit pas la cause directe d'une augmentation du nombre d'accidents.

Selon Quartier vert actif et en santé de NDG : « la piste cyclable souffre de quelques contraintes. Elle se bute à l'intersection Décarie-de Maisonneuve qui n'est pas favorable aux transports actifs en raison d'une configuration difficile à comprendre pour un piéton et un cycliste, de l'absence de feu à décompte piétonnier et la transformation de la piste cyclable en bande cyclable à l'est de Décarie. »

Dans les quartiers limitrophes de l'hôpital, il y a un intérêt marqué au sein des groupes et citoyens pour une piste cyclable qui soit sécuritaire. Parmi eux, l'Association cycliste et piétonne de NDG, l'Association cycliste et piétonne de Westmount et l'Association piétonne et cycliste du Sud-Ouest de Montréal ont souvent organisé des représentations auprès de la Ville de Montréal. Le 7 mai 2012, plus de 200 cyclistes se sont présentés avec des casques de vélos à la réunion du conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce pour demander un pont cycliste et piéton.



Schéma 7 : le tracé d'un pont cyclable

La Ville propose une bande cyclable unidirectionnelle qui longerait chaque côté du boulevard de Maisonneuve devant la station de métro Vendôme, là où les autobus entrent à une extrémité et sortent de l'autre. Ce choix n'est pas rassurant en matière de sécurité, sachant que de nombreux piétons choisissent également ces deux endroits pour traverser le boulevard de Maisonneuve. Selon des études, la sécurité d'une piste est l'un des critères qui encourage le plus les cyclistes dans leurs choix de routes et la pratique du cyclisme. Dans la première étude à grande échelle utilisant les GPS pour suivre les déplacements de 164 cyclistes à Portland, « Les pistes cyclables séparées sont plus attrayantes, suivies par les boulevards vélo, et les rues de quartier à faible débit mieux adaptées pour le cyclisme. 26% des cyclistes vont effectuer des détours pour emprunter un chemin séparé et 18% pour utiliser un boulevard vélo ³».

Nous sommes préoccupés par l'arrivée de l'hôpital car, nous estimons que l'augmentation de l'achalandage de la station Vendôme à 12 000 voyageurs supplémentaires par jour. Une augmentation des conflits entre autobus et cyclistes ainsi qu'entre piétons et véhicules automobiles est à craindre et il semble inévitable que le nombre d'accidents suive l'augmentation caractéristique qui résulte d'un achalandage en progression.

3 Traduction libre Oregon Transportation Research and Education Consortium
http://otrec.us/files/Bike_model_brief.pdf

Cette situation n'annonce rien de bon pour inciter les citoyens du quartier à pratiquer la marche à pied, surtout les personnes plus vulnérables, les personnes âgées, handicapées, et en perte d'autonomie, encore moins pour les usagers de l'hôpital qui voudront se rendre régulièrement sur les lieux, à pied, en sécurité. Pour les cyclistes tous les dangers de la conduite en ville sont toujours présents dans la configuration proposée par la Ville. D'un côté, les véhicules, qui passent trop près des cyclistes et de l'autre, les portières s'ouvrent brusquement.

Pour ces raisons nous recommandons :

- 5. La réalisation d'un pont cyclable et piéton dans les plus brefs délais. Nous avons mandaté le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve pour étudier le segment au dessus de Décarie et Upper Lachine. Selon l'étude, il est possible d'installer un pont cyclable en dehors de l'emprise ferroviaire actuelle sans occuper le terrain du CP. On peut installer une piste cyclable et un chemin pour les piétons. Les résidents des rues adjacentes de l'ouest de Addington, qui habitent entre De Maisonneuve et Sherbrooke, auraient ainsi deux options pour accéder au métro Vendôme : soit marcher jusqu'à Sherbrooke et attendre l'autobus 105 ou marcher directement vers le métro Vendôme en empruntant le pont;
- 6. Le déplacement de la piste cycle derrière le 5626, de Maisonneuve;

- 7. Faire participer la STM et le syndicat des chauffeurs d'autobus au processus de planification. Que les chauffeurs d'autobus et la STM soient impliqués comme parties prenantes, et ce immédiatement, dans la planification de cet espace, en particulier pour chercher des solutions sécuritaires pour les autobus et cyclistes;
- 8. Faire participer les organismes et les groupes cyclistes des quartiers environnants. Que des réunions ponctuelles aient lieu entre les représentants des cyclistes de Westmount, NDG et le Sud-Ouest pour arriver à une solution optimale pour cette intersection.

Un pont pour cyclistes et piétons

Un pont cyclable traverserait au dessus du Boulevard Décarie pour rejoindre le pont ferroviaire derrière le bâtiment sur De Maisonneuve. (Schéma 7) <http://c8l.ca/1ko>

Selon nos estimations, le prix d'un pont cyclable varie entre 480 000 \$ et 600 000 \$ (les coûts incluent la construction des passerelles, le transport et l'installation des passerelles, la conception et la construction des butes d'ancrage des passerelles, mais excluent les honoraires professionnels, les taxes et l'acquisition du terrain).

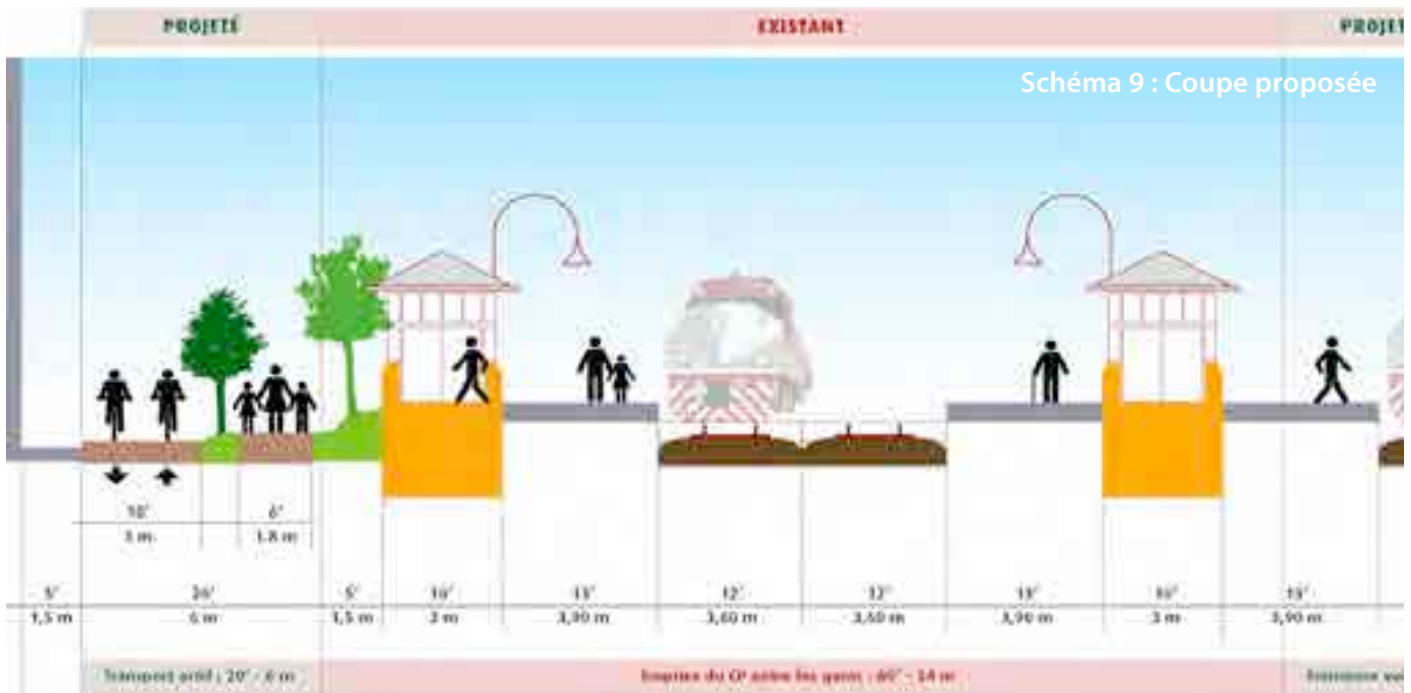
<http://c8l.ca/1kp>



Option 1 : Éconoswing - 480 000 \$



Option 2 : ligne droite – 640 000 \$



Prolongement derrière le 5626, De Maisonneuve (entre l'édifice et la voie ferrée)

Même avec le tronçon situé derrière le 5626, boulevard De Maisonneuve, le pont pour cyclistes et piétons serait peu coûteux par rapport à l'infrastructure routière. Selon les estimations de la Ville de Montréal, le coût de construction derrière ce bâtiment, avec le pont, sera de l'ordre de 3,6 millions de dollars y compris le coût de l'achat de terrain. (Sans le terrain, il coûterait 2,6 millions de dollars)

Si on prend le 2M\$ pour un pont à vélo sur le boulevard Décarie et le chemin derrière la station de métro Vendôme, qu'on le divise par les 2 000 cyclistes qui y passeront quotidiennement, le résultat est de 1 000\$ pour chaque personne. En comparaison, le projet Turcot coûte 3,6 milliards \$ pour 150 000 usagers de la voiture quotidiennement, soit 24 000 \$ chacun et le projet du Train de l'Est coûtera 500 millions \$ pour 10 000 usagers, soit 50 000 \$ par usager, et ce, avant l'ajout des dépenses opérationnelles.

Étant donné que le gouvernement du Québec a annoncé, en juin 2012, 20M\$ d'investissements dans la région du Grand Montréal et que la Ville de Montréal a annoncé qu'elle investira 9 millions de dollars par année dans le développement des pistes cyclables, ce tronçon majeur devrait être considéré prioritaire parmi les investissements compte tenu de l'importance géographique, de l'achalandage et du danger potentiel.

Nous avons compris que selon le Bureau de la division des grands projets de la Ville de Montréal, il y aurait des considérations à prendre en compte dans l'installation d'un pont cyclable par De Maisonneuve.

D'abord, il y aurait la question de l'espace. Le Canadien Pacifique exigerait un retrait de 8 m minimum comme espace tampon entre la voie ferrée et la piste cyclable et un dégagement de 4,8 m entre la chaussée et ces passerelles. Selon l'étude d'opportunité préparée par le GRUHM, avec l'ajout d'une troisième voie de l'AMT, ce serait étroit, mais il y aurait suffisamment d'espace pour répondre aux exigences du CP. (Voir Schéma ci-dessus)

Selon le Bureau de grands projets, l'AMT a également récemment confirmé ses intentions d'ajouter une quatrième voie ferrée le long de l'emprise ferroviaire du côté nord. Étant donné que ces projets s'achèvent généralement plusieurs années après leur annonce, et que c'est possible que le projet soit même abandonné, nous pourrions entreprendre le projet et enlever la piste si jamais ces plans se concrétisent.

Nous comprenons qu'il y a également la complexité du « partenaire » Canadien Pacifique et des négociations à faire pour acquérir le terrain du CP.

Les abords de la station Vendôme sont déjà très animés; trains, métros et autobus y convergent et sont source de nombreux déplacements de piétons. Les autobus entrent et sortent dans leur zone de service en périphérie de la station pour poursuivre leur chemin par le boulevard De Maisonneuve. La circulation des véhicules automobiles complète ce centre stratégique du transport en commun dans le quartier.

L'augmentation des déplacements de tous types confondus dans le quartier liée à l'arrivée de l'hôpital ainsi que la croissance de la circulation risquent de rendre la situation plus difficile à gérer. Si les cyclistes et une partie des piétons sont en sécurité, le nombre d'accidents ne devrait pas augmenter, et ce, malgré la hausse de la circulation.

En conclusion, pourquoi ne pas contribuer au quartier en rendant l'intersection plus sécuritaire, et plus rapide pour les autobus et autos en enlevant les cyclistes et une partie des piétons de l'intersection avec un pont cyclable léger et peu coûteux?



Schéma 10 : NO² émissions autour de l'hôpital

Priorité n°3: Assurer le transport actif et la santé du quartier

Tout comme la Ville de Montréal et les autres partenaires, nous sommes en faveur du transport actif pour combattre la pollution issue des véhicules à moteur, la sédentarité de la population et améliorer la santé en général. Nous sommes ravis de l'engagement de la Ville de Montréal et les partenaires du transport dans ce sens. En tant qu'institution de la santé, le CUSM peut également contribuer à la santé de la population en incitant ses usagers qui le peuvent et son personnel à utiliser le transport actif. Selon la Direction de la santé publique, « En tant qu'employeur majeur – avec plus de 100 000 employés à Montréal – le réseau de la santé a une responsabilité particulière : montrer l'exemple et s'engager à promouvoir concrètement le virage du transport durable » peut-on lire dans la mission de l'organisme.

Une telle contribution est d'autant plus nécessaire pour la santé des patients et des résidents, car la proximité de l'autoroute Décarie et l'échangeur Turcot représentent un risque potentiel non négligeable pour la santé. Plusieurs chercheurs, y compris ceux de la Direction de la santé publique de Montréal, ont étudié l'impact de la pollution générée par la circulation automobile sur les populations affectées par des problèmes cardio-vasculaires et qui résident à proximité des grandes autoroutes.

Selon un rapport de la Direction de santé publique, les études des chercheurs hollandais sur les populations qui habitent le long des grandes artères sont plus à risque graves de santé et ont deux fois plus de chance de mourir d'une maladie cardiopulmonaire:

Selon leurs résultats, dans l'ensemble de la population, le risque relatif de décéder le lendemain d'une hausse de 100 µg/m³ dans la concentration de fumées noires atteint 1,38. Mais ce risque augmente à 1,89 – un écart prononcé – pour les citoyens vivant le long d'artères très fréquentées, c'est-à-dire où circulent plus de 10 000 véhicules par jour.

En Hollande toujours, de 1986 à 1994, des chercheurs ont suivi près de 5 000 citoyens âgés de 55 à 69 ans vivant à proximité d'artères à grand débit (c'est-à-dire à moins de 50 m d'une grande voie urbaine ou à moins de 100 m d'une voie rapide). Ils observent ainsi que le risque relatif de décès par maladie cardiopulmonaire est de 1,95 (ou près du double) chez ces citoyens par rapport à ceux habitant plus loin)⁴

4 http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf

Des polluants tels que les particules fines, oxydes d'azote (NOx), dioxyde de carbone (CO²), monoxyde de carbone (CO), particules, dioxyde de soufre (SO²) et benzène sont associés à la pollution véhiculaire.

Un des plus dangereux polluants est le dioxyde d'azote (NO²) (80 % des émissions de NO² à Montréal viennent des véhicules). Des recherches démontrent que les plus hautes concentrations de dioxyde d'azote à Montréal se trouvent près de l'intersection de l'autoroute métropolitaine et l'autoroute Décarie⁵. La carte du bioxyde d'azote dans le quartier autour de Décarie apparaît au Schéma 10.

Il faut ajouter à cette problématique les îlots de chaleur qui sont aussi influencés par les autoroutes et le trafic automobile. Selon le Schéma 11, le terrain du CUSM et plusieurs parties du quartier Saint-Raymond sont couverts par des îlots de chaleur. Seule la verdure de la falaise Saint-Jacques offre une aire d'îlot de fraîcheur. La chaleur peut avoir un impact sur la santé de la population, surtout les populations vulnérables comme les personnes âgées, les jeunes enfants et les personnes atteintes d'une maladie.

5 Crouse, Dan. **On the Associations Between Local Concentrations of Ambient Air Pollution, Neighbourhood-scale Deprivation, and Postmenopausal Breast Cancer in Montreal**



Schéma 11: Îlot de chaleur et de fraîcheur Source : Institut national santé publique http://geoegl.msp.gouv.qc.ca/inspq_icu/

La chaleur accablante amplifiée engendrée par les îlots de chaleur urbains peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques et rénales, au point de causer la mort⁶.

La réduction du parc automobile, l'ajout de verdissement, les aménagements urbains pour contrer les îlots de chaleur tels que les toits blancs ou toits verts sont importants pour le quartier et pour les patients.

C'est dans l'intérêt de tous de réduire l'utilisation de l'automobile dans le quartier. Néanmoins, il y a des obstacles au transport actif et au transport en commun :

- la grande distance entre l'entrée de l'hôpital et le métro Vendôme;
- l'achalandage du métro Vendôme et le manque d'engagement pour une deuxième entrée au métro Vendôme. La STM a indiqué que l'hôpital va générer plus de 3,8 millions de voyages par an jusqu'à Vendôme, ce qui portera le volume à 14,7 millions de voyages. Ils devront se faufiler dans un tunnel pour se rendre à l'hôpital lorsqu'il ouvrira;
- la barricade de l'entrée d'urgence par Westmount qui aurait facilité l'accès aux cyclistes et piétons du Sud-Ouest et de Westmount;
- le piètre état du tunnel Melrose. Ce tunnel est délabré, plein d'odeurs et insécurisant pour des résidents ainsi qu'inaccessible pour les personnes handicapées, en perte d'autonomie, les poussettes et les cyclistes;
- le nombre de stationnements.

6 Besancenot, 2002; Luber et McGeehin, 2008

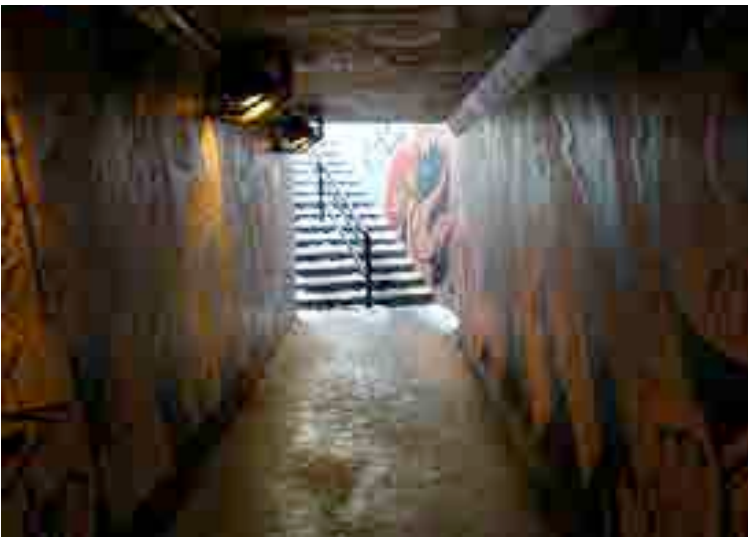


Schéma 12 : Tunnel Melrose

Pour cela nous recommandons :

- 9) La confirmation d'une deuxième entrée au métro Vendôme. Cette entrée devrait être accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous avons annoncé cette préoccupation depuis des années. Si notre préoccupation avait été considérée au début du processus, le prix de l'installation de ce tunnel, qui est évalué à 75 millions \$, aurait été beaucoup moins cher;
- 10) Le réaménagement complet du tunnel Melrose: Si la ville a la volonté réelle d'améliorer les conditions du transport actif, il faudrait créer une rampe dans cette entrée, utiliser des lumières et un revêtement mural pour égayer l'intérieur, et rendre cet espace étroit plus humain afin de faire disparaître l'effet d'insécurité qui se dégage de sa condition actuelle. Aux abords des murs végétalisés pourraient également embellir ce parcours;
- 11) Réduction du nombre de stationnements et encouragement du partage des espaces entre employés et visiteurs;
- 12) Enlever la barricade à l'entrée d'urgence de Westmount pour les cyclistes au Chemin Glen-De Courcelles. Cela permettra une deuxième entrée au site réclamée par les groupes communautaires du quartier, et permettra aux vélos et aux piétons de Westmount et du Sud-Ouest d'utiliser la route d'urgence qui a la particularité d'avoir une pente douce.

Dans le quartier lui-même, il y a des enjeux pour rendre le transport actif plus attrayant et pour combattre les îlots de chaleur.

D'abord, il y a un manque de parcs. L'un de ces parcs, le parc Terry Fox, est peu utilisé. Sa forme en longueur, le long de la rue Saint-Jacques qui est très fréquentée et donc bruyante y est probablement pour quelque chose. Pour assainir le quartier, l'augmentation de la verdure, la diminution de la circulation automobile, et les efforts pour sécuriser les intersections sont des travaux importants. L'étude du Quartier Vert Actif en Santé de NDG donne d'excellentes pistes de solutions pour rendre la vie plus saine et attractive.

- 13) De mieux intégrer la Falaise St-Jacques dans le quartier et d'aménager le parc pour que les vélos, le ski de fond et d'autres activités de plein air puissent s'y dérouler. Une piste cyclable qui a des liens avec les pistes du canal de Lachine serait également souhaitable;
- 14) D'augmenter la quantité d'espaces verts et la canopée dans le quartier soit par l'ajout de parcs, de saillies vertes, de ruelles vertes. Le Plateau Mont-Royal (figures 14 et 15) a des excellents exemples;
- 15) De rétrécir la chaussée d'Upper Lachine avec des aménagements de mobilier urbain tels que des terrasses, des supports à vélos, des saillies vertes;
- 16) D'augmenter les opportunités pour l'agriculture urbaine dans le quartier en partenariat avec l'hôpital. L'opportunité pour les patients et des résidents à faire le jardinage contribuerait à la santé et l'échange avec le quartier;
- 17) De sécuriser les intersections dangereuses, réduire la vitesse des autoroutes et de rehausser les traverses piétonnes pour que les piétons soient plus visibles et prioritaires aux feux de circulation;
- 18) De meilleurs aménagements des viaducs Girouard, Upper-Lachine et Décarie avec de l'éclairage et un traitement plus invitant;
- 19) D'intégrer des installations d'art public, des murs végétalisés, des murales en lien avec des citoyens pour faire un quartier plus attractif;
- 20) En collaboration avec la communauté italienne et d'autres communautés, introduire du mobilier urbain qui pourrait signifier leur présence .



Schéma 14 : Saillie Gilford-Messier, parc St-Pierre-Claver



Schéma 15: Bac à fleurs pour réduire circulation, ruelle verte

Priorité n°4: Logement et mixité du quartier

Depuis la construction du CUSM, il y a des pressions liées à l'embourgeoisement du secteur. Les chiffres de l'arrondissement nous indiquent que 84 % des logements dans les abords du CUSM sont en location et que dans Saint-Raymond, 77 % des logements sont en location. La Société canadienne d'hypothèque et du logement a indiqué une baisse constante dans l'offre des logements locatifs à Montréal. Les pressions à la conversion de ces logements en copropriété vont en augmentant. Les résidents actuels sont très vulnérables aux pressions du marché : le taux de chômage est de 12,6 % dans Saint-Raymond et 46 % des personnes dans les abords du CUSM vivent sous le seuil de faible revenu. (statistiques de l'arrondissement)

Ajouté à cela, le fait que le dernier projet de logement social dans NDG était le projet Benny Farm, il y a 10 ans. Il y a un grand manque de logement de qualité. Les familles à faible revenu ont désespérément besoin de logements de qualité décente dans la communauté. Ceci avec une grande vigilance pour conserver un parc de logement locatif décent doit être une priorité pour contrer cette tendance.

Nous avons déjà vu des exemples de logements locatifs abordables éliminés à Saint-Raymond et ses environs : les unités qui ont été perdues avec l'expansion du Hangar Physio sur Saint-Jacques et l'expulsion des locataires dans des logements locatifs abordables dans le bâtiment au coin de Girouard et Sherbrooke. Il y a tout lieu de croire que cette tendance va se poursuivre, notamment en vue de convertir des espaces résidentiels en cliniques et en bureaux.

Tout en étant conscient qu'il y a des règlements en place

qui sont théoriquement destinés à empêcher que de telles conversions ne se produisent, ce qui s'est passé dans le bâtiment sur la rue Sherbrooke et Girouard est un témoignage de la facilité avec laquelle les propriétaires parviennent à contourner la loi, et ce, malgré les alertes de la communauté à propos de ce qui se passait à l'arrondissement en temps opportun.

Pour ces raisons, nous recommandons :

- 21) Tout en respectant l'opportunité d'une mixité d'occupation des logements dans NDG et Saint-Raymond, en particulier, que le logement social et abordable soit développé en priorité dans Saint-Raymond;
- 22) Que l'arrondissement applique la politique d'inclusion demandant une contribution de 15% de logements sociaux et 15% de logements abordables pour la construction de 200 unités et plus;
- 23) Que l'arrondissement poursuive les négociations avec les promoteurs pour la contribution des unités de logements sociaux en bas de 200 unités;
- 24) Qu'une politique de mise en réserve des terrains pour le logement social dans le quartier soit mise en place, et que des terrains soient mis en réserve dans St-Raymond dès que possible;
- 25) Que les emplacements spécifiques soient définis pour ces logements et que la sensibilisation soit menée avec les organisations locales et les GRT pour soutenir le développement du logement social et les coopératives dans le quartier;
- 26) Que l'arrondissement surveille la transformation des unités en copropriété.

Priorité n°5: Accroître et soutenir les Commerces de proximité

Les commerces sont essentiels parce qu'ils donnent des emplois pour les résidents, sécurisent les rues et dynamisent le quartier. La mixité commerciale et résidentielle fait des quartiers plus invitants. Les commerces de proximité sont appréciés par des résidents et sont une clé essentielle à un quartier vivant. Dans nos discussions avec les commerçants de Upper Lachine et de Sherbrooke, il apparaît évident que des meilleures installations et une meilleure accessibilité des lieux sont des clés de leur réussite.

Bien qu'il ait été largement vanté par l'arrondissement, la ville de Montréal et le CUSM que l'arrivée de l'hôpital sera une opportunité pour le développement des entreprises locales à Saint-Raymond, ce n'est pas évident. Beaucoup ont été touchés de manière très négative par les fermetures de rue et par plusieurs années de chantiers de construction. D'autres chantiers sont encore

Conclusion

Le destin du quartier est désormais lié à celui de l'hôpital. Cette réalité met en relief l'importance d'une véritable collaboration entre la communauté, l'hôpital et la Ville de Montréal qui doit se faire dans le respect mutuel, l'honnêteté et une probité irréprochable.

Par contre, ce n'est pas un processus sans heurts ou frustrations. Nous reconnaissons l'établissement d'un conseil interquartier et du comité de bon voisinage. À plusieurs reprises, les citoyens et les experts n'ont pas reçu les mêmes informations : l'information est présentée dans un format trop complexe pour les citoyens, ou pire, les décisions sont prises avant la consultation avec les citoyens.

Ce que nous avons vécu avec l'arrondissement, le centre-ville et le CUSM à ce jour a été problématique à plusieurs reprises. La communication ne repose pas sur un esprit de franche collaboration visant la recherche de la meilleure solution pour tous, mais plutôt la meilleure façon de concrétiser des décisions prises en comité restreint.

Notre recommandation finale se présente comme suit:

29) Dans la gouvernance du projet, la ville et les parties impliquées doivent faire des efforts sérieux afin d'aboutir à une collaboration transparente et active avec la communauté. Les résidents et organismes locaux doivent être impliqués en tant qu'acteurs reconnus pas seule-

à venir. Le projet de fermeture d'Upper Lachine augmentera l'isolement de ce quartier encore plus et est susceptible d'avoir un impact négatif sur les entreprises locales. Beaucoup sentent à ce point que leur existence est en péril.

Des commerçants ont un rôle en revitalisant le quartier et pour cela nous recommandons :

- 27) Qu'un plan d'action concret soit tracé en collaboration avec les acteurs locaux tels que les CDEC, les petites entreprises, restaurants, etc. pour définir ensemble les mesures qui feront en sorte que l'arrivée de l'hôpital aura un impact économique positif;
- 28) Au lieu d'utiliser des fonds pour attirer de nouvelles industries majeures et des entreprises, en priorité essayer de stimuler l'épanouissement des commerces qui existent déjà.

ment comme figurants. L'information et les documents devraient être disponibles et vulgarisés si nécessaire. Tout manquement à ces règles représente une raison supplémentaire au désenchantement des citoyens pour la classe politique et l'administration gouvernementale.

Les citoyens ne sont pas un frein à la réalisation des projets, ou à la concrétisation du progrès en général, mais des acteurs importants dans la prise de décision et une source inépuisable d'inspiration pour qui possèdent assez d'humilité pour écouter leurs suggestions et doléances. Ils ont les meilleures connaissances du secteur. Les citoyens de NDG revendiquent une meilleure santé pour tous, même pour ceux qui vivent à proximité des autoroutes ou des hôpitaux. Ils revendiquent également un quartier dynamique aux services de proximité facilement accessibles, aux espaces verts de qualité en quantité suffisante, et pour se déplacer, un réseau qui permet de conjuguer mobilité et exercice physique dans un cadre agréable et sécuritaire. Finalement pour éviter de déstabiliser le quartier avec une flambée des prix, le patrimoine de logements locatifs existant doit être maintenu et épaulé par de nouveaux logements en lien avec la demande (logements sociaux et abordables).

Ce n'est pas irréalisable lorsque la probité et la volonté politique d'agir est au rendez-vous.

Appendice A : Sommaire des recommandations

1. De reconsidérer la fermeture d'Upper Lachine
2. De ne pas mettre le boulevard de Maisonneuve à deux sens, et de profiter de la nouvelle rue Crowley qui rend possible des circuits plus directs en limitant le nombre de virages à et permet ainsi de réduire le nombre de mouvements à l'intersection Décarie/de Maisonneuve;
3. Au minimum nous recommandons que la Ville abandonne l'idée à fermer Upper Lachine avant la fin des travaux sur Turcot. Pour le moment, à l'occasion du ré-ouverture du boulevard Décarie qu'on conserve l'intersection d'Upper-Lachine dans sa forme actuelle, et qu'on ramène la rue Girouard à sens unique vers le sud, dans la section qui passe sous le viaduc ferroviaire tel qu'elle à déjà été, afin de rouvrir la rampe d'entrée aux autoroutes A-15-Sud et A-20-Ouest. Entretiens, qu'on étudie d'autres options;
4. Réduire au minimum le nombre de mouvements dans l'intersection pour simplifier les déplacements afin de limiter les risques d'accident impliquant piétons ou cyclistes et réduire le temps d'attente à l'intersection pour tout type d'usagers;
5. La réalisation d'un pont cyclable et piéton dans les plus brefs délais;
6. La possibilité de déplacer la piste cycle derrière le 5626, de Maisonneuve
7. Faire participer la STM et le syndicat des chauffeurs d'autobus au processus de planification. Que les chauffeurs d'autobus et la STM soient impliqués comme parties prenantes, et ce immédiatement, dans le redesign de cet espace, en particulier pour chercher des solutions sécuritaires pour les autobus et cyclistes;
8. Faire participer les organismes et les groupes cyclistes des quartiers environnants. Que des réunions continues aient lieu entre les représentants des cyclistes de Westmount, NDG et le Sud-Ouest pour arriver une solution optimale pour cette intersection;
9. La confirmation d'une deuxième entrée au métro Vendôme. Cette entrée devrait être accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous avons annoncé cette préoccupation depuis des années. Si notre préoccupation avait été considérée au début du processus, le prix de l'installation de ce tunnel, qui est évalué à 75 millions \$, aurait été beaucoup moins cher;
10. La réaménagement complet du tunnel Melrose: Si la ville a la volonté réelle d'améliorer les conditions du transport actif, il faudrait créer une rampe dans cette entrée, utiliser des lumières et un revêtement mural pour égayer l'intérieur, et rendre cet espace étroit plus humain afin de faire disparaître l'effet d'insécurité qui se dégage de sa condition actuelle. Aux abords des murs végétalisés pourrait également embellir ce parcours.
11. Réduction du nombre de stationnements et encourage le partage des espaces entre employés et visiteurs;
12. Débarrasser l'entrée d'urgence de Westmount pour les cyclistes au Chemin Glen-De Courcelles;
13. De mieux intégrer la Falaise St. Jacques dans le quartier et d'aménager le parc pour que les vélos, le ski de fond et d'autres activités de plein air puissent s'y dérouler. Une piste cyclable qui a des liens avec les pistes du canal de Lachine serait également souhaitable;
14. D'augmenter la quantité d'espaces verts et la canopée dans le quartier soit par l'ajout de parcs, de saillies vertes, de ruelles vertes;
15. De rétrécir la chaussée d'Upper Lachine avec des aménagements de mobilier urbain tels que des terrasses, des supports à vélos, des saillies vertes;
16. D'augmenter les opportunités pour l'agriculture urbaine dans le quartier en partenariat avec l'hôpital. L'opportunité pour les patients et des résidents à faire le jardinage contribuerait à la santé et l'échange avec le quartier;
17. De sécuriser les intersections dangereuses, réduire la vitesse des autoroutes et de rehausser les traverses piétonnes pour que les piétons soient plus visibles et prioritaires aux feux de circulation;
18. Meilleurs aménagements des viaducs Girouard, Upper-Lachine et Décarie avec de l'éclairage et un traitement plus invitant;
19. Intégrer des installations d'art public, des murs végétalisés, des murales en lien avec des citoyens pour faire un quartier plus attractif;
20. En collaboration avec la communauté italienne, et d'autres communautés, introduire du mobilier urbain qui pourrait signifier la présence de ces communautés;
21. Tout en respectant l'opportunité d'une mixité d'occupation des logements dans NDG et Saint-Raymond, en particulier, que le logement social et abordable soit développé en priorité dans Saint-Raymond;
22. Que l'arrondissement applique la politique d'inclusion demandant une contribution de 15% de logements sociaux et 15% de logements abordables pour la construction de 200 unités et plus;
23. Que l'arrondissement poursuive les négociations avec les promoteurs pour la contribution des unités de logements sociaux en bas de 200 unités;
24. Qu'une politique de mise en réserve des terrains pour le logement social dans le quartier soit mise en place, et que des terrains soient mis en réserve dans St-Raymond dès que possible;
25. Que les emplacements spécifiques soient définis pour ces logements et que la sensibilisation soit menée avec les organisations locales et les GRT pour soutenir le développement du logement social et les coopératives dans le quartier;
26. Que l'arrondissement veille sur la transformation des unités en copropriété;
27. Qu'un plan d'action concret soit tracé en collaboration avec les acteurs locaux tels que les CDEC, les petites entreprises, restaurants, etc. pour définir ensemble les mesures qui feront en sorte que l'arrivée de l'hôpital aura un impact économique positif;
28. Au lieu d'utiliser des fonds pour attirer de nouvelles industries majeures et des entreprises, en priorité, essayer de stimuler l'épanouissement des commerces qui existent déjà;
29. Dans la gouvernance du projet, la ville et les parties impliquées doivent faire des efforts sérieux afin d'aboutir à une collaboration transparente et active avec la communauté. Les résidents et organismes locaux doivent être impliqués en tant qu'acteurs reconnus pas seulement comme figurants. L'information et les documents devraient être disponibles et vulgarisés si nécessaire. Tout manquement à ces règles représente une raison supplémentaire au désenchantement des citoyens pour la classe politique et l'administration gouvernementale.



Rendre le Vieux-Montréal vivant, accessible et accueillant

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des Consultations publiques sur l'avenir du Vieux-Montréal

*Accéder au renouveau du
Vieux-Montréal*





Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

*Le Vieux-Montréal offre un immense potentiel par l'importance de son patrimoine. S'il faut se réjouir du renouveau que connaît ce quartier de nos jours, il est primordial de soutenir les efforts pour en faire un milieu de vie complet de qualité, vivant à l'année longue, tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre ses diverses fonctions urbaines. Ainsi, Projet Montréal souscrit entièrement aux orientations du **Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal**. Cependant, quelques pistes de réflexion, voire certaines omissions, ont néanmoins été identifiées. Il pourrait être difficile au Vieux-Montréal de réussir à mieux affirmer son identité historique et patrimoniale, tel qu'on le souhaite, sans propositions concrètes. Nous présentons ici ces réflexions à l'invitation de l'OCPM.*

Rédaction :

Richard Bergeron, urbaniste

Etienne Coutu, architecte, designer urbain

Table des matières

Priorité n°1 : l'accès par les piétons à partir du métro Champ-de-Mars	4
Fermeture de la bretelle Sanguinet : l'OCPM s'est prononcée il y a 6 ans	6
Il est vraiment temps de trancher sur l'avenir de la bretelle Sanguinet	6
Priorité n°2 : l'accessibilité en transport en commun sur Saint-Laurent	8
Plan synthèse des propositions	10
Priorité n°3 : relancer rapidement l'exercice de PPU du Quartier de la santé	12
Proposition 1 : redonner à la rue Saint-Jacques ses lettres de noblesse	13
Proposition 2 : remplacer un terrain vague par un square et un centre sportif	14
Proposition 3 : la revalorisation du cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal	15
Cinq pistes à explorer pour revaloriser la présence du cheval dans le Vieux-Montréal	16
1. Considérer le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants	16
2. Développer le caractère utilitaire du cheval dans le Vieux-Montréal et dans les grands parcs	16
3. Construire une écurie centrale dans le Vieux-Montréal	17
4. La formation du personnel	18
Recommandations	18
Conclusion	18



Le Vieux-Montréal, séparé du métro par l'autoroute A-720



Il faut passer par ce tunnel sous la bretelle autoroutière

Priorité n°1: l'accès par les piétons à partir du métro Champ-de-Mars

Ce n'est pas d'hier qu'on souhaite améliorer l'accès au Vieux-Montréal pour les piétons à partir de la station de métro Champ-de-Mars. Le passage le plus fréquemment utilisé est d'emprunter la passerelle bordée de panneaux de plexiglass brun au-dessus de l'autoroute, et le tristement célèbre tunnel Champ-de-Mars passant sous la bretelle de la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute A-720. C'est un lieu ingrat, humide et puant qui accueille touristes et travailleurs depuis 1975.

L'historique de ce dossier est intimement lié à celui du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et remonte à 2004. Au cœur des tractations sur le choix d'un nouveau site pour le futur CHUM, parmi les nombreuses études qui sont commandées, on trouve celle que le groupe Daniel Arbour et associés a remis à la Ville de Montréal: *Étude de préféabilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie*, dans laquelle la sortie d'autoroute est déplacée à l'Est de la rue Gosford. Le choix s'arrête finalement sur le site de l'hôpital Saint-Luc suite au rapport *Johnson-Mulroney*.

En septembre 2006, la firme Dessau remet à la Ville de Montréal une *étude de faisabilité et de circulation pour le développement du Quartier de la Santé et le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie* dans le cadre du PPU du Quartier de la Santé, qui devait être soumis aux consultations publiques de l'OCPM en automne 2006. Dans ce rapport, un des trois scénarios étudié considère la fermeture d'une des bretelles de la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute Ville-Marie, remplacée par une bretelle en tournebride permettant de revenir sur la rue Viger, plus loin à l'Est, au niveau de la rue Panet.

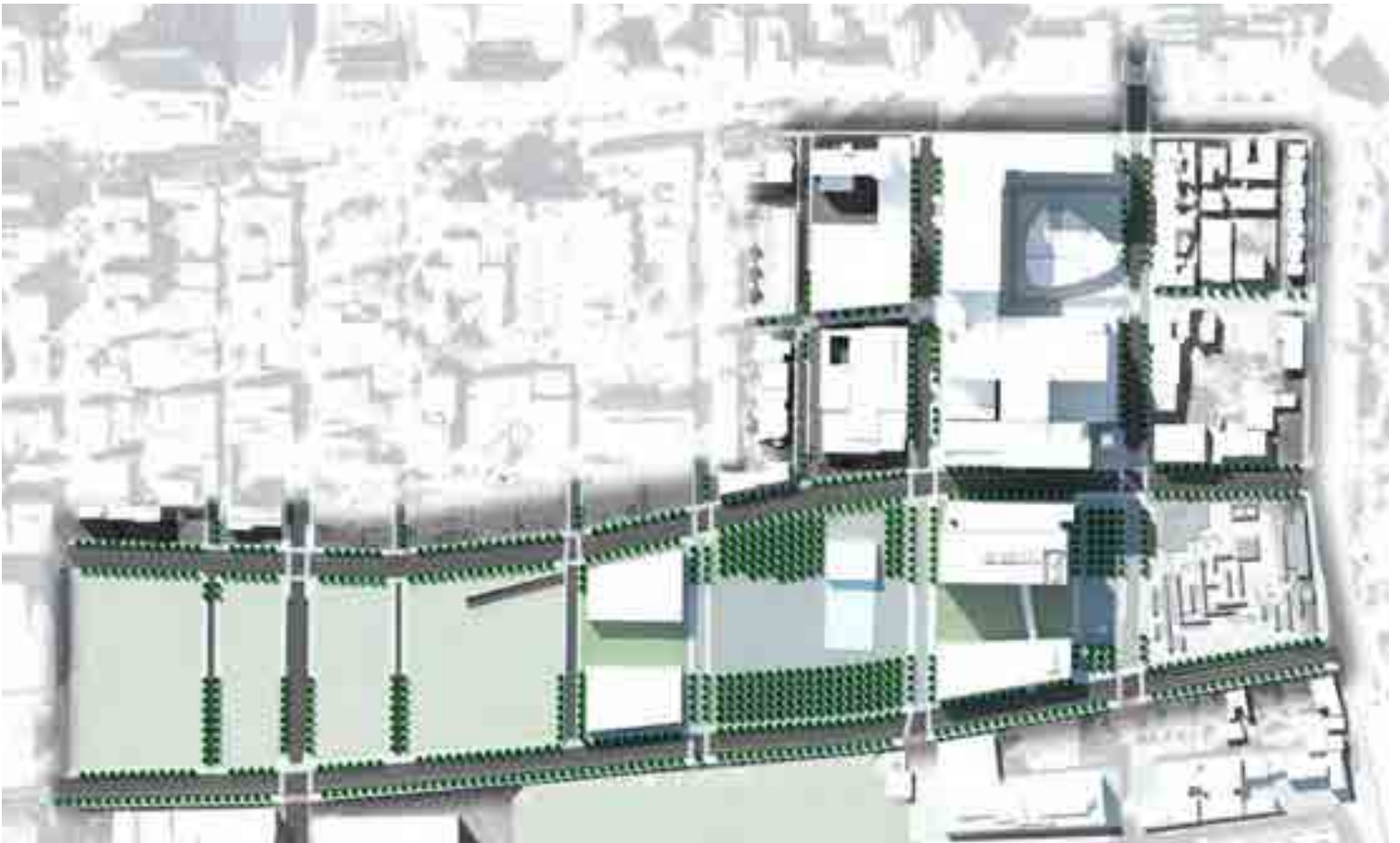
Le PPU du Quartier de la santé a été réalisé pour sa part par la firme Dessau/Plania (Groupe Gauthier Biancamano Bolduc). Mais le processus d'élaboration du PPU du Quartier de la Santé est alors interrompu en 2006 par le maire de l'arrondissement Ville-Marie de l'époque, Benoît Labonté. « J'ai choisi de reporter l'étude du PPU sur le quartier de la santé après les audiences sur le CHUM. J'ai le PPU en main, mais il manque un élément important, soit sur quelle base économique, commerciale et financière va s'asseoir le projet. Ce travail n'est pas complété », dit-il à l'époque (*Le Devoir*, jeudi 16 novembre 2006, *Des échanges surréalistes*). Malheureusement, personne ne relancera cet exercice par la suite.

Aucune annonce publique ne concernera le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie avant 2013. La Ville a lancé l'appel d'offres 12-12532 pour les « *Services professionnels relatifs à la réalisation des plans et devis pour des travaux d'infrastructures d'égoût, d'aqueduc, de chaussée, de trottoir et du réaménagement du domaine public aux abords du CHUM* » et les soumissions ont été ouvertes le 14 janvier 2013. Le même jour, une fuite dans les médias propulse le projet au bulletin de nouvelles de TVA.

On y apprend que la Ville a basé cet appel d'offres sur une étude datant de juin 2012, réalisée par la firme PLANIA (une filiale de Dessau), et intitulée *Concept d'aménagement préliminaire du domaine public du Secteur CHUM/CRCHUM*. On constate dans ces plans que la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute Ville-Marie est déplacée vers l'Est, émergeant au centre de la rue Saint-Antoine au niveau du Square Viger.



Concept d'aménagement préliminaire du domaine public du Secteur CHUM/CRCHUM, plania (2012).



C'est dans le plus grand secret que cinq firmes d'ingénieurs ont préparé leur soumissions pour réaliser ce plan.

Dans la foulée d'un débat sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame et du prolongement de l'autoroute Ville-Marie en tranchée le long du site de Radio-Canada, et malgré l'interruption du processus de PPU du Quartier de la Santé, une deuxième étude sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie de Saint-Urbain à l'avenue De Lorimier a été commandée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal en 2009. Celle-ci, terminée en 2011 est demeurée secrète.

Parallèlement à cela, l'Atelier d'aménagement et de design urbain de la Ville de Montréal a travaillé sur le concept d'une nouvelle place publique autour de la station de métro Champ-de-Mars (place Marcelle-Ferron) qui considèrerait la fermeture de la sortie d'autoroute pour permettre un accès piéton ininterrompu et direct au Vieux-Montréal au niveau du sol.

En novembre 2009, la Ville de Montréal, via Design Montréal, a lancé, dans le cadre des activités Ville UNESCO de design, un concours d'idées pancanadien pour l'aménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, afin « d'explorer et illustrer diverses possibilités d'aménagement basées sur l'hypothèse du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et du déplacement éventuel des bretelles de sortie autoroutières ». Les lauréats de ce concours ont été exposés à l'Hôtel de ville en avril 2010.

Le conseil de Ville a rejeté à la majorité, en mars 2012, la motion de Projet Montréal « pour la reprise de la démarche d'élaboration d'un PPU du Quartier de la santé interrompue en 2006 », sous prétexte « qu'un PPU n'est pas absolument nécessaire pour que le Quartier de la santé puisse connaître sa pleine ascension et sa pleine apogée » (Richard Deschamps, 20 mars 2012).

Alors que toutes les études prévoient des accès au niveau du sol et l'élimination du tunnel, la Ville a adopté malgré tout, en août 2012, un projet de rénovation du tunnel Champ-de-Mars de 963 306,54 \$ qui devrait être suivi d'une deuxième phase ayant pour but la mise aux normes en terme d'accessibilité universelle, au coût de plusieurs millions de dollars.

Il est difficile de comprendre pourquoi la Ville recommence à investir dans ce tunnel. Aurait-elle abandonné l'idée de recouvrir l'autoroute et d'éliminer la bretelle d'autoroute au terme de près de dix ans d'études?

Fermeture de la bretelle Sanguinet : l'OCPM s'est prononcée il y a 6 ans

Lors de la consultation sur le CHUM, l'OCPM s'est déjà prononcé sur la fermeture de la bretelle Sanguinet : « La commission estime que l'efficacité et la sécurité d'accès au site dépendent d'un ensemble de mesures qui devraient faire partie d'un plan de gestion intégrée des déplacements visant, en général, à réduire la circulation automobile par une meilleure desserte en transport en commun et garantissant l'accès à ceux qui n'ont d'autre choix que de venir en automobile. De l'avis de la commission, la présence de bretelles d'entrée et de sortie de l'A-720 à la hauteur de la rue Sanguinet est au cœur des problèmes appréhendés de circulation. Fermer ou déplacer les bretelles entraînerait une redistribution des débits et permettrait aussi de rétablir un lien avec le Vieux-Montréal en couvrant cette partie de l'A-720. Ce scénario apparaît éminemment souhaitable à un grand nombre d'intervenants et la commission le recommande. »¹

Il est vraiment temps de trancher sur l'avenir de la bretelle Sanguinet

Cette idée de fermer la bretelle Sanguinet de façon à réaliser une confortable esplanade piétonne d'accès au CHUM, à son centre de recherche autant qu'au Vieux-Montréal, était notamment proposée par Projet Montréal, dans son mémoire sur le projet de CHUM².

Tous ceux, sans exception, qui depuis une bonne dizaine d'années se sont penchés sur la problématique de la bretelle Sanguinet ont conclu à la nécessité de la retirer, au profit de la création d'une esplanade piétonne, désormais dénommée place Marcelle-Ferron. Pourtant, la Ville s'apprête à nouveau, de façon totalement inexplicable, à investir des millions dans le tunnel Champ-de-Mars. Il serait vraiment temps de trancher et, si on décide bel et bien d'éliminer cette bretelle, qu'on procède le plus rapidement possible.

¹ **Source** : OCPM, Projets de règlements P-06-040 & P-04-047-31, **PROJET CHUM 2010** (Centre hospitalier de l'Université de Montréal, Rapport de consultation publique, le 15 mars 2007).

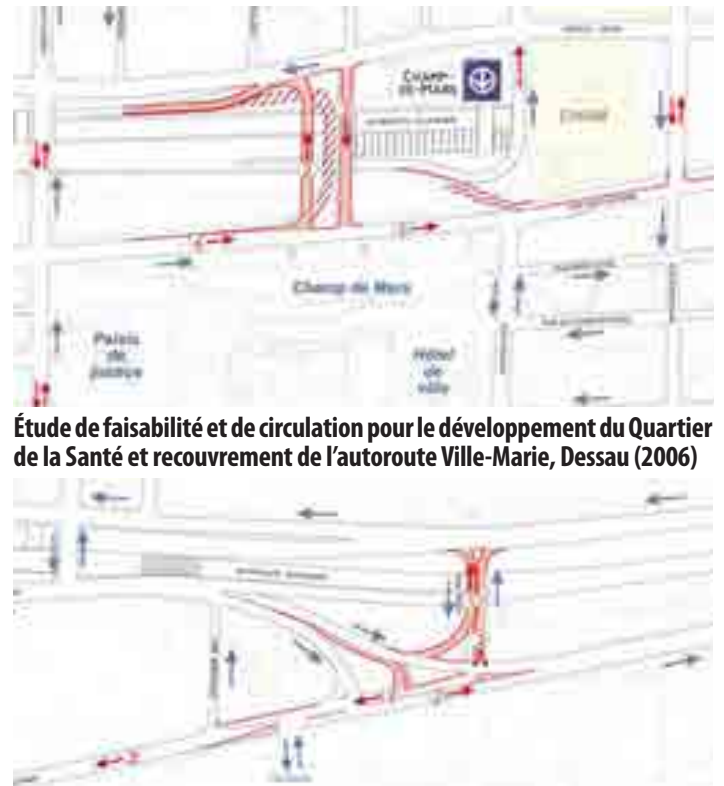
² **Source** : Projet Montréal, CHUM Centre-ville, Pour une approche de développement durable visant à recréer un quartier, Mémoire de Projet Montréal relatif à l'implantation du nouveau CHUM sur le site de l'actuel hôpital Saint-Luc, présenté à l'Office de consultation publique de Montréal, décembre 2006.



↪ Place publique autour de la station de métro Champ-de-Mars (place Marcelle-Ferron) Atelier d'aménagement et de design urbain (VdM)



↪ Proposition au concours d'idées pour l'aménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, Open Form Architecture (2010)



Étude de faisabilité et de circulation pour le développement du Quartier de la Santé et recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, Dessau (2006)

Priorité n°2: l'accessibilité en transport en commun sur Saint-Laurent

Au cours des dernières années, l'AMT a proposé d'implanter le tramway sur l'avenue Du Parc, la Ville de Montréal, dans son Plan de transport rendu public en 2008, propose la rue Berri. Selon Projet Montréal, la rue Saint-Laurent serait un choix beaucoup plus judicieux que ces deux propositions, et permettrait une bien meilleure accessibilité au Vieux-Montréal. Un réaménagement de la rue Saint-Laurent dans le Vieux-Montréal devrait tenir compte de cette formidable opportunité.

Les objectifs poursuivis par l'implantation d'un tramway sont de trois ordres :

1. **bonifier l'offre de transport collectif par le recours à un mode attractif et performant;**
2. **maximiser les retombées en matière de développement urbain, le tramway s'étant révélé partout dans le monde être un puissant attracteur d'investissements immobiliers divers tout au long des axes qu'il emprunte;**
3. **le tramway procure l'occasion de repenser l'espace urbain sur toute la longueur de son parcours, dans une optique d'amélioration de la sécurité, d'embellissement et de verdissement.**

Les questions à se poser au moment de choisir les axes que devraient emprunter le tramway sont donc :

1. **où serait-il le plus utile en tant que mode de transport ?**
2. **le long de quel axe trouve-t-on en abondance des terrains vacants ou sous-employés susceptibles d'accueillir d'importants investissements immobiliers ?**
3. **quelle rue, avenue ou boulevard serait-il justifié de refaçonner pour en rehausser l'image de marque et l'attractivité ?**

Sous l'angle du transport, dans son Plan stratégique 2020, la Société de transport de Montréal (STM) s'est fixée un objectif de 540 millions de déplacements. L'an dernier, la STM a assuré 412 millions de déplacements. Il ne lui reste donc plus que 7 ans pour aller chercher 138 millions de déplacements supplémentaires, soit une croissance de 33 %. Or, le réseau est déjà utilisé à pleine capacité. Cela est particulièrement vrai pour la portion Est de la ligne orange, entre Henri-Bourassa et Berri-UQAM. Depuis l'inauguration des trois stations lavalloises, les usagers de Villeray, Rosemont et du Plateau Mont-Royal, aux heures de pointe, doivent souvent regarder passer des rames de métro bondées. La mise en service des nouvelles rames Azur, en 2014, améliorera la situation. Ce sera toutefois insuffisant pour espérer absorber un achalandage accru d'un tiers. Par conséquent, rien n'est plus urgent que d'améliorer l'offre de transport collectif du nord au sud de l'île de Montréal, à l'Est du mont Royal.

Le boulevard Saint-Laurent est la première, à l'Est du mont Royal, à traverser l'île en entier, du fleuve Saint-Laurent à la

Rivière des Prairies. En guise de comparaison, l'avenue du Parc prend fin à Jean-Talon. Quant au tramway sur la rue Berri, il est prévu qu'il ne se rende pas plus loin que la station de métro Berri-UQAM. La rue Saint-Laurent est à distance idéale de la ligne orange pour que les deux modes à forte attractivité, le métro et le tramway, agissent en parfaite complémentarité, l'usager ayant le choix de traverser l'île à grande vitesse en souterrain, ou à plus faible vitesse en surface. La complémentarité entre les deux modes tient aussi au fait que le tramway de la rue Saint-Laurent croise les lignes verte, bleue et orange du métro.

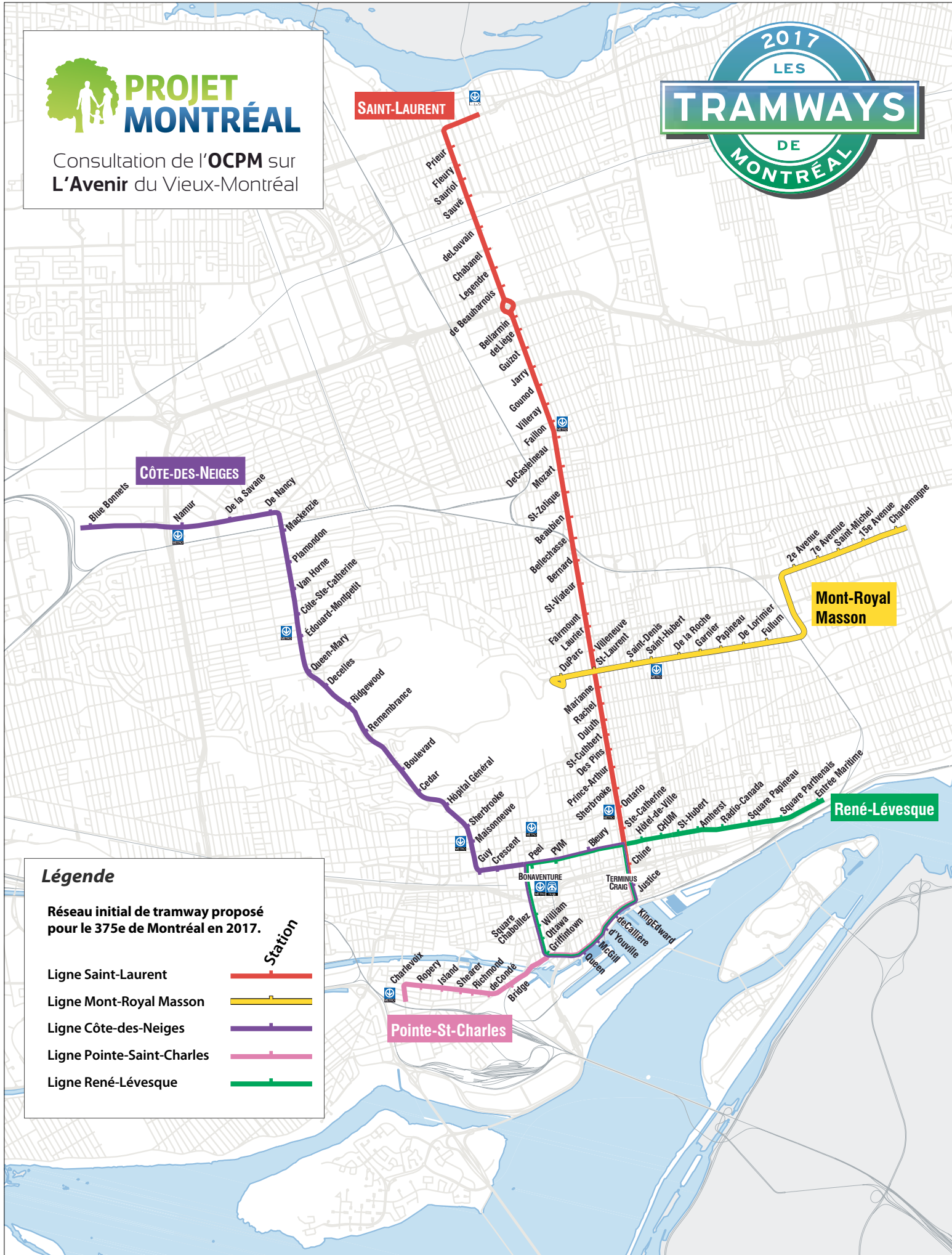
Sous l'angle du potentiel de développement urbain le long du corridor emprunté, le tronçon de la Commune / Ontario du tracé envisagé pour la rue Berri n'en offre pratiquement aucun. L'avenue du Parc comporte pour sa part deux tronçons pouvant être qualifiés de stériles - de Jean-Talon à Van Horne, et de Mont-Royal à des Pins, parc Jeanne-Mance et parc du Mont-Royal obligent -, alors que le reste du parcours est entièrement construit. Par comparaison, les terrains à développer ou redévelopper sont surabondants tout au long du boulevard Saint-Laurent : ce sont des milliards de dollars d'investissements que pourrait accueillir l'axe Saint-Laurent, des milliers de ménages qui pourraient choisir d'y vivre, des milliers de nouveaux emplois qui pourraient y être créés.

Où serait-il justifié d'investir de l'argent public pour embellir la ville, pour la rendre plus attractive et renforcer son image de marque ? La rue Saint-Laurent est l'axe historique, culturel et économique par excellence de Montréal : s'y succèdent le Vieux-Montréal, le quartier international, le Quartier chinois, le Quartier des spectacles, le cœur du *night life*, le quartier portugais, le pôle d'emploi du Mile-End, la Petite Italie, le parc Jarry et le pôle d'emploi Chabanel. Axe en bien piètre état, bordé qu'il est de terrains vagues, de stationnements de surface, de stations-service, d'immeubles partiellement ou même complètement à l'abandon. On en prendra pour exemple le segment René-Lévesque à Sherbrooke, cœur de l'ancien *Red Light* devenu quartier des spectacles, dont l'état physique est une véritable honte. Il est urgent que la Ville revalorise le boulevard Saint-Laurent, sur toute sa longueur. L'implantation du tramway sur Saint-Laurent plutôt que sur du Parc ou Berri, procurerait l'occasion de le faire.



PROJET MONTRÉAL

Consultation de l'OCPM sur L'Avenir du Vieux-Montréal



Légende

Réseau initial de tramway proposé pour le 375e de Montréal en 2017.

Ligne Saint-Laurent



Ligne Mont-Royal Masson



Ligne Côte-des-Neiges



Ligne Pointe-Saint-Charles



Ligne René-Lévesque



Station

SAINT-LAURENT

Prieur
Fleury
Sauriol
Sauvé

de Louvain
Chabonnet
Legendre
de Beaulieu

Bellarmin
de Liège
Guizot
Jarry
Gouard
Villeroy
Fallon

De Casatiéneau
Mozart
St-Zotique
Beaubien
Beltracasse
Bernard
St-Viateur

Fairmount
Laurier
Durocher
St-Laurent
St-Denis
Saint-Hubert
De la Roche
Garnier
Papineau
De Lorimier
Fullum

2e Avenue
7e Avenue
Saint-Michel
15e Avenue
Charlemagne

Mont-Royal
Masson

Remembrance
Ridgewood
Dacelles
Queen-Mary
Édouard-Montpetit
Côte-Ste-Catherine
Van Horne
Plamondon
Mackay
De Nancy
De la Savane
Namiur
Blue Bonnets

Roulevard
Cedar
Hôpital Général
Sherbrooke
Maisonneuve
Guy
Crescent
Peel
PVM
Bleury
Chine

Ontario
St-Catherine
Hôtel-de-Ville
CRUM
St-Hubert
Amherst
Radio-Canada
Square Papineau
Square Parthenais
Entrée Maritime

René-Lévesque

Pointe-Saint-Charles

Charlevoix
Ropery
Island
Shearer
Richmond
de Condo
Bridg

BONAVENTURE
Square Chabillez
William
Ottawa
Griffintown

TERMINUS CRAIG
Justice
de Callière
d'Youville
McGill
Queen

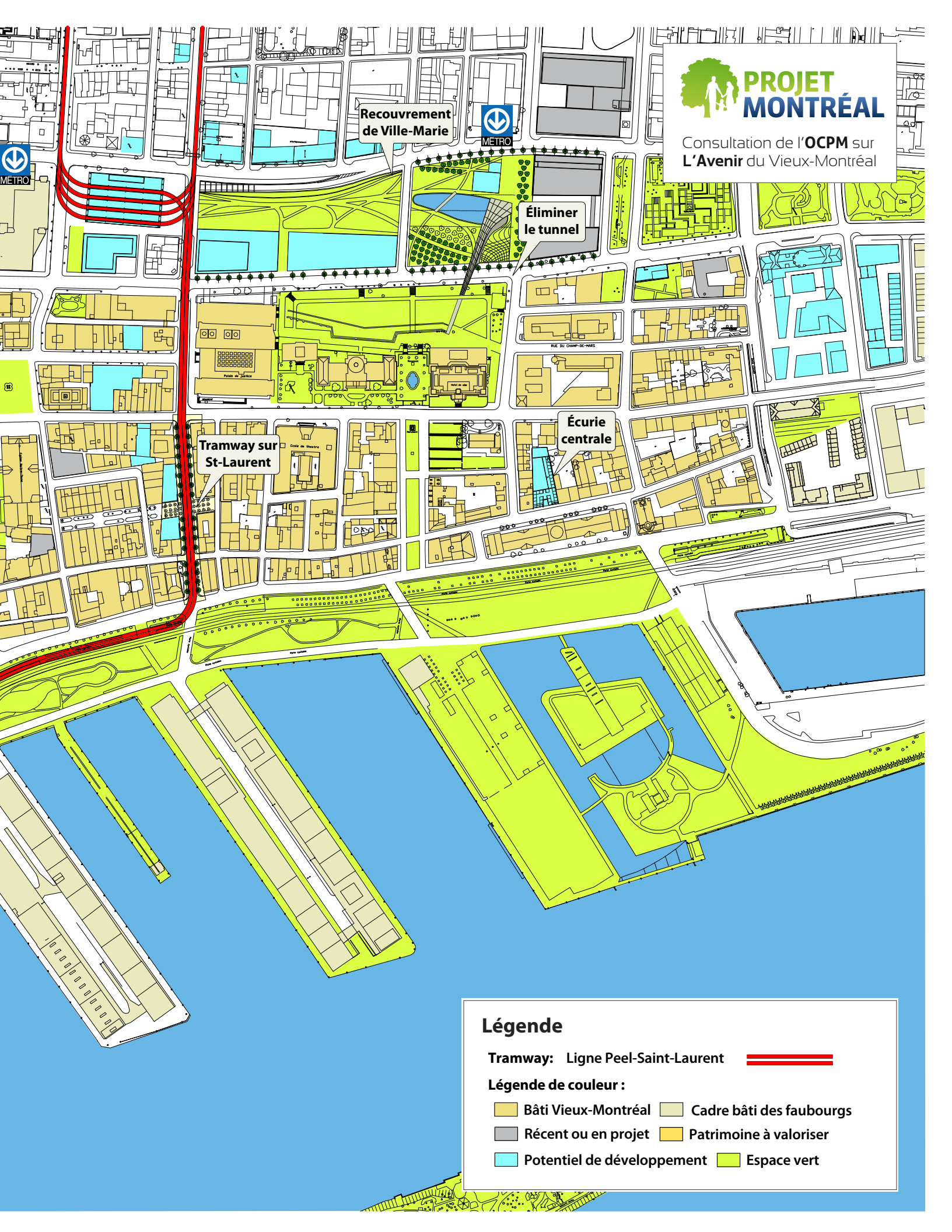


Rénover
St-Jacques

Parc et
YMCA

Mise à terre de
Bonaventure

METRO



Recouvrement
de Ville-Marie



Éliminer
le tunnel

Tramway sur
St-Laurent

Écurie
centrale

Légende

Tramway: Ligne Peel-Saint-Laurent 

Légende de couleur :

-  Bâti Vieux-Montréal
-  Cadre bâti des faubourgs
-  Récent ou en projet
-  Patrimoine à valoriser
-  Potentiel de développement
-  Espace vert



Perspective illustrant le potentiel de développement important qui pourrait résulter de l'arrivée du CHUM

Priorité n°3: relancer rapidement l'exercice de PPU du Quartier de la santé

L'arrivée du nouveau CHUM et de son centre de recherche aura un impact important sur le Vieux-Montréal. Il est pourtant déplorable qu'il n'y ait aucune planification intégrée des développements pour la zone qui devra bientôt accueillir les 14 000 travailleurs, patients et visiteurs qui s'y rendront chaque jour.

En septembre 2005, le Conseil d'arrondissement de Ville-Marie a adopté une résolution autorisant le lancement des travaux qui devaient mener à la réalisation du Quartier de la santé. On parlait alors de la venue d'un véritable « technopôle santé-savoir » sur les terrains adjacents au nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). Les chantiers avancent rapidement: le centre de recherche compte accueillir ses premiers chercheurs cette année et la première phase du CHUM prévoit ou-

vrir ses portes en 2015. Malgré les appels répétés de Projet Montréal, il n'y a présentement aucune planification d'ensemble pour la zone où se situera le CHUM. La planification du Quartier de la santé de Montréal a été interrompue en 2006 et n'a jamais été relancée.

Le Quartier de la santé opérera la jonction entre la partie Est du Vieux-Montréal et le reste de la ville, comme le Quartier international l'a fait de façon magnifique pour la partie Ouest du Vieux-Montréal. C'est pourquoi les deux sujets - l'avenir du Quartier de la santé et celui du Vieux-Montréal - sont indissociables.

Nous recommandons à la Commission de demander la reprise de la démarche d'élaboration d'un PPU du Quartier de la santé, et que soit inclus dans la zone d'étude, une partie du Vieux-Montréal, notamment, la gare Viger.

Proposition 1 : redonner à la rue Saint-Jacques ses lettres de noblesse

La rue Saint-Jacques (mieux connue autrefois sous le nom de *Saint-James* Street) est un des joyaux de la Ville de Montréal. Elle est le symbole d'une époque faste de la vie montréalaise où les grandes institutions bancaires canadiennes et les compagnies ferroviaires compétitionnaient pour faire la démonstration de leur prestige sur ce qu'on appelait autrefois la "Wall Street" du Canada.

Peu à peu, la rue Saint-Jacques a vu partir les sièges sociaux du milieu bancaire canadien dans les années 1950 et 1960. Seule la Banque de Montréal est restée, alors que les autres n'ont gardé que des points de service dans les grands halls majestueux.

Aujourd'hui, les banques abandonnent ces grands halls. C'est le cas de la banque Royale qui a quitté l'an dernier le siège historique du 260, rue Saint-Jacques qu'elle occupait depuis 1928. La CIBC a pour sa part mis en vente le 265, rue Saint-Jacques.

L'industrie touristique a pris le relais. On y trouve l'hôtel le Saint-James, LHotel et le Westin Montréal. Les projets de condos commencent à apparaître, avec le projet Bank, dans l'ancien siège de la banque Royale au 221, Saint-Jacques, et le projet Lancashire au 244, rue Saint-Jacques. Cependant, la rue Saint-Jacques a présentement triste allure et semble désertée.

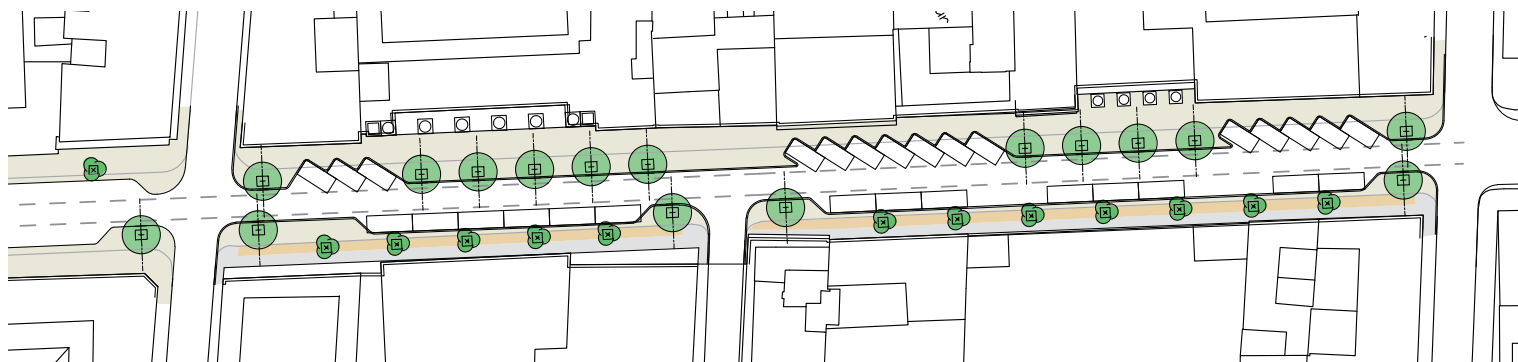
Pourtant, son potentiel est énorme, car elle fait le lien entre deux places publiques récemment rénovées et très prisées des touristes et travailleurs du quartier: le Square Victoria et la Place d'Armes. Une intervention sur le domaine public liant ces deux places s'impose. De la même façon que cela a été fait pour la rue McGill, une voie de circulation pourrait être éliminée à la faveur de trottoirs plus larges.



Perspective de la rue Saint-Jacques en 1930

Le stationnement à angle pourrait également être réintroduit. En regroupant les espaces de stationnement, sans perte de capacité, les vues sur les colonnades d'édifices importants pourraient être dégagées, permettant aussi de créer des terrasses au bénéfice des cafés et restaurants qui s'y trouvent.

Au final, la Ville devrait travailler de concert avec les propriétaires des grands halls des banques d'autrefois afin qu'ils puissent être accessibles aux visiteurs. Un circuit architectural pourrait être élaboré, célébrant cet héritage canadien important du début du XX^e siècle.



Esquisse d'aménagement du domaine public proposé entre les rues Saint-François et Saint-Pierre



L'édifice Lewis (1912) et l'édifice Waddell (1884)



L'îlot Saint-François pourrait devenir un square et un YMCA

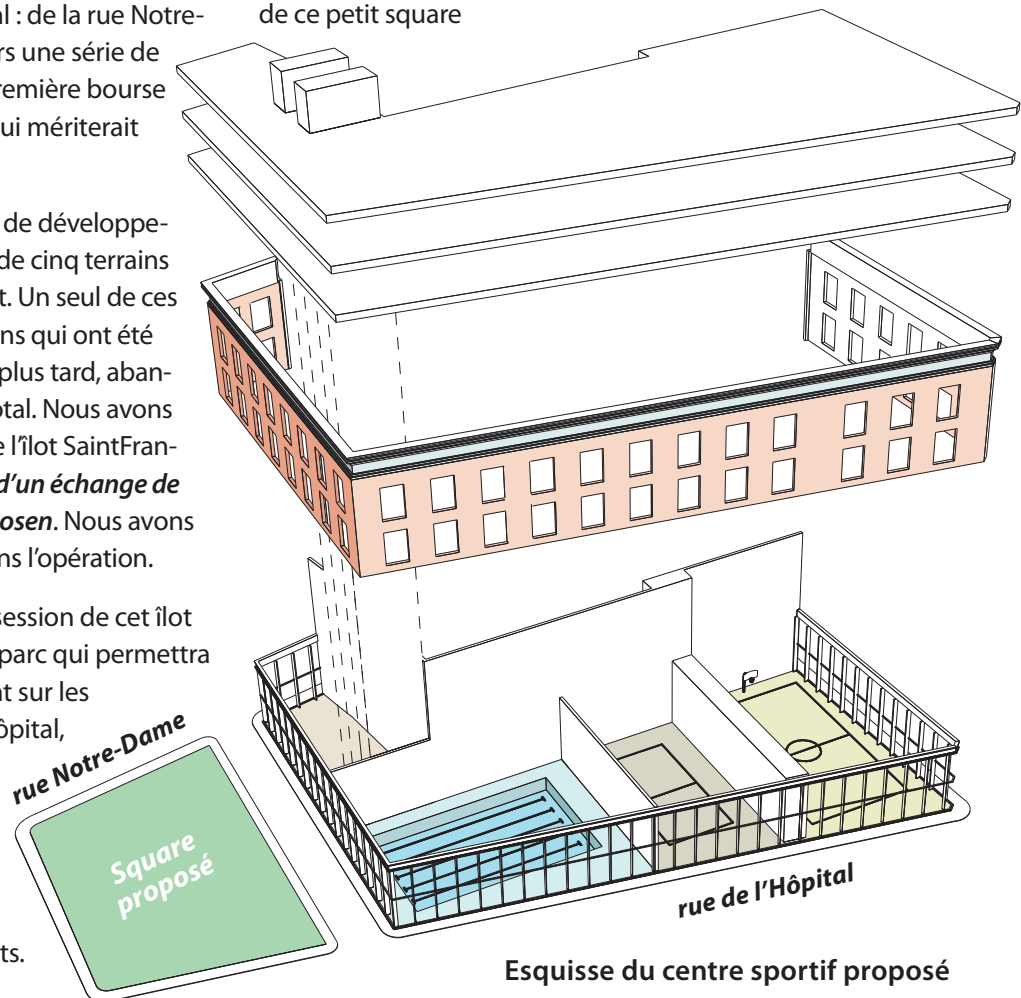
Proposition 2 : remplacer un terrain vague par un square et un centre sportif

Les nombreux terrains vagues du Vieux-Montréal sont une réalité déplorable qui heurte le visiteur. Parmi ceux-ci, l'îlot Saint-François remporte la palme de la plus triste plaie béante. Pour cause, cet îlot est situé au carrefour le plus stratégique, au coeur de la partie la plus fréquentée, à deux pas de la basilique Notre-Dame. De surcroît, il ouvre de profondes perspectives sur le cadre bâti du Vieux-Montréal : de la rue Notre-Dame, on peut voir loin vers le Sud, à travers une série de terrains vagues ; vers l'Est, il donne sur la première bourse de Montréal, devenue le théâtre Centaur, qui mériterait d'être mieux mise en valeur.

La Ville a bien essayé en 2001, via la Société de développement de Montréal (SDM) de se débarrasser de cinq terrains vagues, alors utilisés comme stationnement. Un seul de ces terrains a été développé, et les quatre terrains qui ont été expropriés sont encore aujourd'hui, 12 ans plus tard, abandonnés. Force est de conclure à un échec total. Nous avons documenté ce qui était arrivé dans le cas de l'îlot Saint-François dans un rapport intitulé *Petite histoire d'un échange de terrains entre Gérald Tremblay et Hershey Rosen*. Nous avons constaté que la Ville a perdu 4 millions \$ dans l'opération.

Il est souhaitable que la Ville reprenne possession de cet îlot afin d'y ériger, sur sa partie Ouest, un petit parc qui permettra de conserver les vues qu'on a présentement sur les façades des édifices Lewis, sur la rue de l'Hôpital, et Waddell, sur la rue Notre-Dame. Sur la partie Est, le site est assez vaste pour penser y développer un centre sportif de type YMCA, avec piscine, gymnases et autres salles d'usage communautaire, afin d'offrir une gamme de services aux résidents.

Ce nouveau centre sportif et communautaire deviendrait le premier pilier d'une nouvelle vie communautaire dans ce quartier. Sa grande transparence permettrait de montrer aux touristes que ce quartier est bel et bien habité. Dès lors, il ne resterait plus qu'à construire un immeuble sur le dernier site vacant situé au Nord, pour compléter l'encadrement physique de ce petit square



Esquisse du centre sportif proposé

Proposition 3 : la revalorisation du cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal

Une présence en péril

Le cheval n'est plus présent à Montréal que sous deux formes : les calèches du Vieux-Montréal et l'unité de cavalerie du service de police de la Ville de Montréal.



Cheval de calèche



Cheval d'intervention

En 2006, on trouvait encore 47 calèches en opération à Montréal. L'administration du maire Tremblay a alors pris la décision de réduire ce nombre à 30, dans un premier temps, puis ultimement à 12. En conséquence, un programme de rachat de permis par la Ville a eu cours en 2006 et 2007, qui a conduit au rachat de 17 d'entre eux. L'investissement de la Ville s'est élevé à 407 500 \$, soit en moyenne tout près de 24 000 \$ par permis racheté. Simultanément, le permis annuel d'opération d'une calèche est passé de 150 \$ en 2006, à 550 \$ depuis 2010. L'administration justifiait cette politique de rachat de permis et d'augmentation des frais annuels d'opération comme suit : « *En réduisant le nombre de véhicules en circulation, les revenus de chaque exploitant devraient progresser et leur permettre d'offrir un meilleur service* » .

Louer une calèche coûte cher. Les tarifs sont actuellement de 48 \$ pour une durée de 30 minutes, ou 80 \$ pour 60 minutes . Avec le pourboire qu'il est d'usage de remettre au cocher, on peut aisément parler d'un prix de 100 \$ l'heure. Louer une calèche n'est assurément pas à la portée de toutes les bourses.

La politique actuelle de la Ville en matière de calèches, ainsi que les prix pratiqués par les opérateurs, s'inscrivent dans une approche purement commerciale de cette activité. En fait, il s'agit essentiellement d'un service haut de gamme offert aux touristes.

Cette approche met en péril la présence du cheval à Montréal. Nous soutiendrons dans le présent mémoire qu'il faut au contraire augmenter le nombre et revaloriser le rôle des chevaux dans notre ville.

Un patrimoine vivant

L'histoire de Montréal ne fut pas faite que de pierres. Elle fut tout autant le produit d'usages, de pratiques sociales et économiques, d'un rythme et d'une saveur de la vie, bref, d'une culture en évolution. Le cheval est indissociable de l'histoire de Montréal.

La conception du patrimoine qui prévaut aujourd'hui est figée, n'ayant pratiquement plus que la pierre pour objet. Au Vieux-Montréal, le folklorique Marché public dans l'ambiance du 18^e siècle qui se tient annuellement à Pointe-à-Callières et quelques dizaines de calèches à vocation commerciale sont tout ce qui dépasse un tant soit peu ce niveau. En d'autres mots, au Vieux-Montréal, on préserve essentiellement un « décor ».

Cela dit, bien que très faible, la présence du cheval dans le Vieux-Montréal fait déjà une différence en ce qui a trait au charme et à l'esprit des lieux.

Par ailleurs, il faut accorder sa juste importance au fait que le maintien jusqu'à nos jours de la présence du cheval à la Nouvelle-Orléans, à Québec et à Montréal constitue un élément non négligeable définissant la « *touche française* » commune à ces trois villes.



Nouvelle-Orléans

Ville de Québec

Il ne fait pas de doute qu'une présence plus affirmée du cheval dans le Vieux-Montréal contribuerait à en rehausser la richesse historique et culturelle, en offrant une illustration plus riche de la relation entre la pierre et les pratiques sociales et économiques auxquelles, précisément, réfère la pierre. Cet objectif exclut de se limiter à l'aspect purement commercial – les calèches à 100 \$/l'heure par tour – du sujet. Nous proposons que le cheval soit plutôt considéré comme un élément du patrimoine vivant du Vieux-Montréal et, à ce titre, qu'il reçoive toute l'attention qu'il mérite.

Cinq pistes à explorer pour revaloriser la présence du cheval dans le Vieux-Montréal

Il ne s'agit pas de promouvoir la présence accrue du cheval de façon gratuite, sans motifs que la population montréalaise puisse juger valables. Au stade actuel, nous n'en sommes qu'à identifier certaines pistes qui pourraient satisfaire cette condition.



Première piste

Considérer le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants

C'est peu dire que les enfants sont fascinés par le cheval. Or, sauf exception, les centaines de milliers d'enfants qui grandissent à Montréal n'auront jamais l'occasion de faire une balade en calèche.

L'offre culturelle de la Ville de Montréal destinée aux enfants se compose présentement des bibliothèques, des nombreuses activités, pièces de théâtre et autres, présentées aux Maisons de la culture et aux divers centres communautaires, ainsi que de visites de groupe au Château Ramezay et au musée de Pointe-à-Callières. Cette offre culturelle a un prix : les sommes affectées par la Ville et par l'Agglomération aux activités culturelles totalisent 208 M\$ en 2013. Sans trop s'aventurer, on peut affirmer qu'une proportion appréciable de cette somme, assurément plusieurs dizaines de millions, cible les enfants.

Les balades en calèche pourraient constituer un intéressant ajout à l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants. Idéalement, il faudrait que tout enfant grandissant à Montréal puisse au moins une fois « faire un tour de calèche ».

L'activité en tant que telle demeurerait dans le secteur privé. Le rôle de la Ville, des commissions scolaires et des centres de la petite enfance se limiterait à assurer un volume donné, jumelé aux rentrées financières conséquentes, assurant la viabilité économique de l'activité.

Seconde piste

Développer le caractère utilitaire du cheval dans le Vieux-Montréal

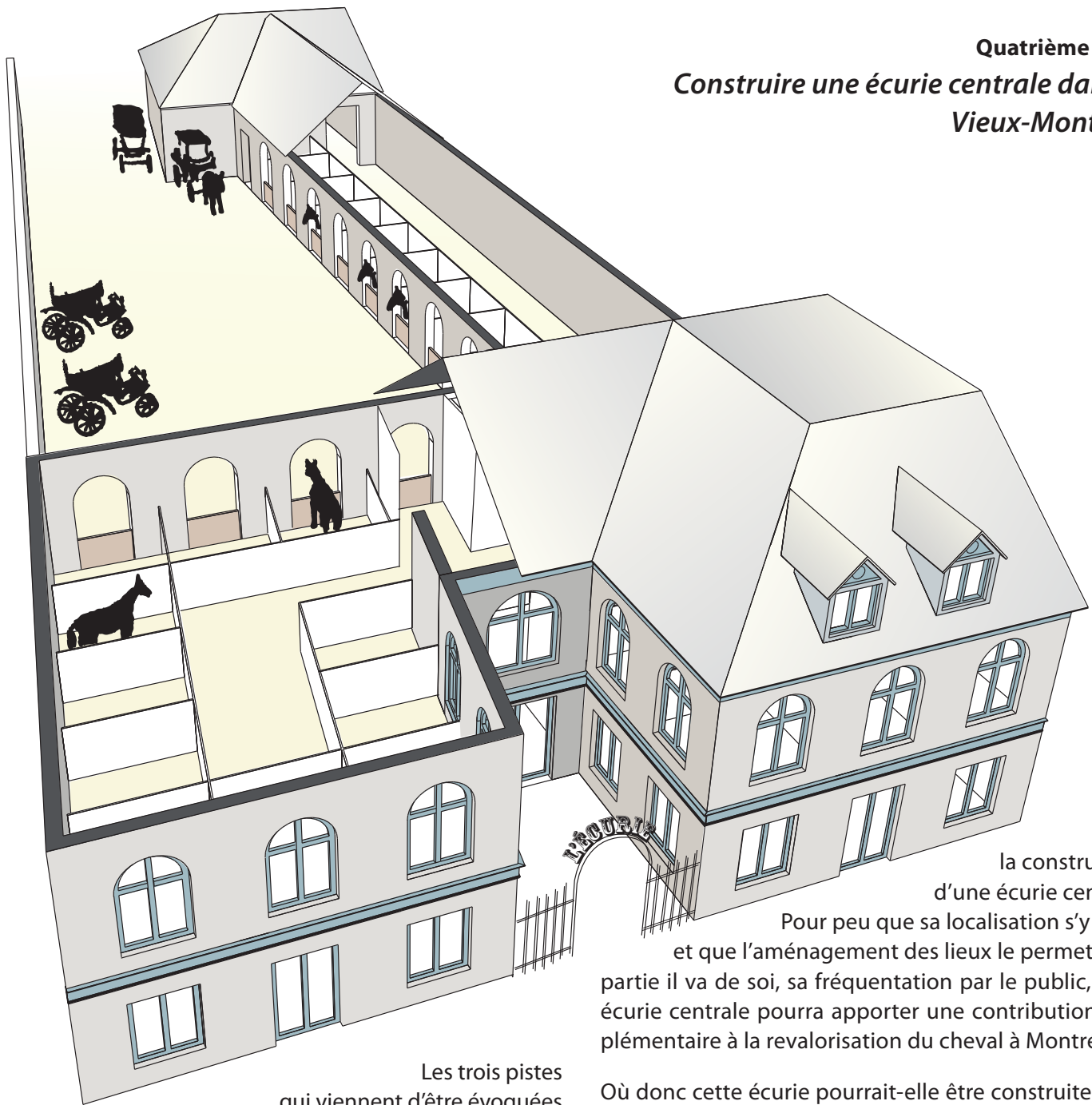
Sauf pour le SPVM, le cheval en milieu urbain n'a plus qu'une vocation ludique. Or, dans des secteurs donnés, il pourrait se révéler utile à diverses tâches. Dans le Vieux-Montréal, on pense aux activités de nettoyage, à la cueillette des ordures et des matières recyclables, à l'entretien de la végétation, et à une panoplie d'autres tâches pour lesquelles on recourt présentement à des camionnettes, tracteurs, fourgonnettes ou camions. Il pourrait même trouver une utilité dans le transport des personnes. Ce serait autant d'occasions, comme autrefois, de voir des chevaux attelés à d'autres types de véhicules que la simple calèche sillonner les rues étroites du Vieux-Montréal. Ce que l'on dénomme esprit des lieux en serait singulièrement rehaussé.

Troisième piste

Développer le caractère utilitaire du cheval dans les grands parcs

Rien n'est plus déplacé et désagréable, pour qui se détend aux parcs Lafontaine, Jeanne-Mance, Maisonneuve, Angrignon ou du Mont-Royal que de soudainement voir surgir une camionnette faisant le tour des poubelles. Là aussi, le cheval pourrait reprendre sa juste place, à nouveau en parfaite congruence avec l'esprit des lieux.

Quatrième piste Construire une écurie centrale dans le Vieux-Montréal



Les trois pistes qui viennent d'être évoquées supposent la présence à Montréal d'une cinquantaine de calèches, d'une bonne vingtaine d'autres véhicules hippomobiles et d'assurément plus d'une centaine de chevaux. Actuellement, trois écuries se trouvent sur le territoire de Montréal : le Horse Palace, au cœur de Griffintown, l'écurie Lucky Luke, à la limite de ce même quartier, ainsi que l'écurie de Montréal, à Pointe-Saint-Charles. Chacun sait le triste sort qui fut récemment réservé au désormais célèbre Horse Palace. Celui-ci n'avait toutefois de « palace » que le nom : il s'agissait en fait d'une installation délabrée.

C'est une évidence que la revalorisation du rôle du cheval dans les proportions évoquées ici devra passer par

la construction d'une écurie centrale. Pour peu que sa localisation s'y prête et que l'aménagement des lieux le permette, en partie il va de soi, sa fréquentation par le public, cette écurie centrale pourra apporter une contribution supplémentaire à la revalorisation du cheval à Montréal.

Où donc cette écurie pourrait-elle être construite ? Qui sort présentement du marché Bonsecours, haut lieu s'il en est un du Vieux-Montréal, tombe sur l'une de ses plaies béantes, à savoir le stationnement qui se trouve juste en face, de l'autre côté de la rue Saint-Paul. Comme on peut le voir en annexe, les 1 750 mètres carrés du terrain en cause, jumelés aux 31 mètres linéaires de façade sur la rue Saint-Paul et à l'accessibilité autant par la rue Notre-Dame, en font l'endroit idéal où implanter l'écurie centrale de Montréal.

Quelle contribution ce serait à l'esprit des lieux que de trouver l'écurie centrale de Montréal juste en face de l'entrée principale et du magnifique dôme du Marché Bonsecours !

Cinquième piste

La formation du personnel

À nouveau hormis pour le SPVM, tout ce qui entoure aujourd'hui la présence du cheval à Montréal est très approximatif sous l'angle des compétences.

La réglementation sur les calèches est placée sous la responsabilité de l'administration centrale, qui en délègue l'application à l'arrondissement Ville-Marie. Or, ce dernier ne dispose pas du personnel – inspecteurs, vétérinaires et autres – lui permettant de s'acquitter de cette tâche avec constance et efficacité. Les propriétaires des écuries gèrent celles-ci comme ils l'entendent. Les détenteurs des permis d'opération des calèches en-

gagent qui ils veulent comme cochers : souvent, ce sont des personnes bien intentionnées mais qui ne connaissent rien aux chevaux. L'habillement, et de façon plus générale la tenue, des cochers laisse parfois à désirer. Sans oublier que nombre d'entre eux donnent à leurs passagers des informations historiques pour le moins douteuses. Bref, il s'agit d'une « industrie » qui ne fait pas toujours honneur à Montréal.

La formation du personnel constitue la cinquième piste à explorer pour revaloriser le cheval en tant que patrimoine vivant de notre ville. Ladite formation doit porter autant sur le bien-être des chevaux que sur la qualité des services offerts au public.

Recommandations

1. Que la Ville de Montréal reconnaisse et valorise le cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal.
2. Que la Ville de Montréal réalise une étude de faisabilité portant sur la revalorisation de la place du cheval dans notre ville, plus particulièrement dans le Vieux-Montréal. Cette étude devra notamment évaluer:
 - La place que pourrait occuper le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants;
 - Les diverses façons dont le cheval pourrait s'avérer utile à la dispense de services publics dans le Vieux-Montréal;
3. Que la Ville de Montréal réalise une étude économique portant sur la revalorisation de la place du cheval sur son territoire : investissements initiaux et coûts récurrents pour la Ville et pour les autres intervenants publics; niveau de l'activité économique générée et nombres d'emplois créés par le secteur privé.
 - Les diverses façons dont il pourrait jouer un rôle similaire dans les grands parcs;
 - La pertinence et la faisabilité de construire une écurie centrale et, plus spécifiquement, de la construire sur le terrain de stationnement situé rue Saint-Paul, face à l'entrée du marché Bonsecours;
 - Les besoins en formation des personnels, considérant à la fois le bien-être des chevaux et la qualité des services à offrir au public;

Conclusion

Beaucoup de projets ont été lancés en périphérie du Vieux-Montréal. Son intégration avec ces projets d'envergure, tel que le CHUM, ainsi qu'avec le reste de la Ville, doit être pris en compte dans l'élaboration de son avenir. Le Vieux-Montréal ne doit pas être qu'une enclave témoignant de notre passé. Le Vieux-Montréal doit devenir un quartier vivant, accessible et accueillant qui allie ces témoignages du passé avec les attributs d'une ville innovante et moderne.





**PROJET
MONTRÉAL**

QUARTIER BONAVENTURE

Proposition pour la mise à jour de la Vision 2025 du Havre de Montréal





Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

En janvier 2010, lors des audiences de l'Office de consultations publiques de Montréal sur le projet Bonaventure présenté par la Société du Havre, Projet Montréal a proposé que les îlots centraux qui seront créés suite à l'élimination de l'autoroute surélevée ne soient pas construits, mais plutôt conservés en parc, afin de créer un lien entre le centre-ville et le secteur du Bassin Peel. À l'occasion de la mise à jour de la Vision 2025 du havre de Montréal, nous poussons la réflexion plus loin, jusqu'à considérer faire revivre un ancien quartier aujourd'hui disparu, Goose Village.

Équipe de projet:

Richard Bergeron, urbaniste

Etienne Coutu, architecte, designer urbain

Tim Fournier, économiste



Richard Bergeron
Chef de Projet Montréal

Un immense potentiel de développement inexploité situé littéralement aux pieds du Centre-Ville de Montréal

Pour qui sait les voir, les occasions de redéveloppement urbain à grande échelle sont nombreuses sur le territoire de Montréal.

On se rappellera le Quartier de la falaise, d'une capacité d'accueil de 8 000 logements, 12 000 si on ajoute Lachine Est, proposé en 2010 par la Ville de Montréal en alternative au mauvais projet Turcot du ministère des Transports du Québec. Le Grand Griffintown, où sont en voie d'être érigés plus de 10 000 nouveaux logements, en offre une autre illustration, bien que dans ce cas la Ville de Montréal ait beaucoup tardé à assumer ses responsabilités en termes de planification. Par le projet Entrée maritime, Projet Montréal proposait l'an dernier d'ouvrir une large fenêtre sur le fleuve et, ce faisant, d'offrir un cadre de vie d'exception à 6 000 ménages montréalais, au double si l'on considère l'ensemble des autres terrains situés à proximité, dont le site de Radio-Canada.

Nous récidivons aujourd'hui en proposant le Quartier Bonaventure, susceptible d'accueillir 7 000 ménages à deux pas du centre-ville.

Richard Bergeron

Le Quartier Bonaventure: une solution à l'exode des familles

Rétention des familles : le défi de Montréal

Le principal enjeu social et économique auquel fait face Montréal est la rétention des classes moyennes sur son territoire, tout particulièrement les familles.

Depuis 10 ans, l'exode vers les banlieues s'est traduit, en moyenne annuelle, par une perte nette de 22 300 habitants pour Montréal. Ce sont les classes moyennes qui désertent massivement Montréal, risquant à terme d'y créer une fracture sociale entre, d'une part, de vastes quartiers paupérisés et, d'autre part, des enclaves de luxe. Par ailleurs, l'incapacité de Montréal à répondre sur son territoire aux besoins de ses propres habitants procure à la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent des investissements immobiliers de l'ordre de 3 milliards de dollars, annuellement. Au moment même où ses besoins sont les plus grands, la Ville de Montréal renonce ainsi à des centaines de millions de dollars de nouveaux revenus fonciers récurrents.

Le défi pour Montréal réside en la construction, annuellement, d'entre 5 000 et 8 000 logements supplémentaires sur son territoire. Ce sont plus généralement des cadres de vie complets offrant des équipements, une offre commerciale et des services adaptés aux besoins des jeunes familles qu'il faut ériger sur le territoire de Montréal, en s'assurant que le tout leur soit financièrement accessible.

Quartier Bonaventure

L'ensemble de la frange sud-ouest du centre-ville est aujourd'hui en chantier. Le tout avait commencé il y a une quinzaine d'années avec l'érection de la Cité du Multimédia. Plusieurs projets résidentiels ont déjà été réalisés dans le secteur du Faubourg aux Récollets (entre les rues McGill et University), d'autres sont annoncés pour bientôt (Arrondissement 21, notamment). À l'ouest du viaduc ferroviaire donnant accès à la gare centrale, le quartier Griffintown est littéralement en ébullition. Nombre de terrains situés du côté sud du canal Lachine, tout au long de la rue St-Patrick, à partir de la rue Wellington jusqu'au marché Atwater, sont également en chantier. La Société immobilière du Canada (SIC)

s'est engagée à transformer l'actuel silo numéro 5 en attraction récréo-touristique d'ici 2017, année du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal. La SIC est également très ambitieuse quant au potentiel de développement qui subsiste à la Cité du Havre, le long de la rue Pierre-Dupuy donnant accès au pont de la Concorde et au parc Jean-Drapeau.

Le Quartier Bonaventure se trouve géographiquement au milieu de tout cela. Il s'agit d'un vaste espace de 30 hectares de superficie s'étendant du sud du Bassin Peel à la Cité du Havre. Depuis avril 1967, cet espace est traversé par la structure aérienne de l'autoroute Bonaventure.

On se rappellera que l'imposant Autostade, construit pour l'Expo puis devenu domicile des Alouettes durant quelques années, occupait une partie importante du site jusqu'à la fin des années 1970. Depuis lors, quelques bâtiments d'industrie légère ont été construits sur place, qui furent entourées de vastes stationnements de surface.

Il ne faut surtout pas s'arrêter à l'état actuel des lieux. On doit au contraire voir que la démolition de l'autoroute Bonaventure permettrait de réaliser le plein potentiel d'une localisation véritablement d'exception.

En variant la typologie des bâtiments, des plex sur trois étages en rangée constituant le cœur du futur quartier jusqu'aux tours de 25 étages situées en bordure immédiate du bassin Peel, le potentiel d'accueil du Quartier Bonaventure se situe autour de 7 000 logements. S'adressant aux familles, la moitié des logements compterait de 2 à 4 chambres à coucher. La politique d'inclusion de la Ville de Montréal serait appliquée, et même rehaussée, jusqu'à atteindre 20 % de logements sociaux et 20 % de logements abordables (1 400 unités de chaque type). Une école serait construite au milieu du quartier, à distance de marche d'où que l'on parte dans le quartier. Pour ce qui est des commerces et services, un magasin à grande surface Cotsco est déjà présent à proximité immédiate du site, du côté ouest de la rue Bridge; les compléments requis à l'offre commerciale seraient aménagés en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation donnant sur les grands boulevards. Pour ce qui est de l'accessibilité aux

parcs et espaces de loisir, des pistes cyclables existent déjà qui donnent accès autant au centre-ville qu'au Vieux-Montréal ou au Parc Jean-Drapeau.

En résumé, la réalisation du Quartier Bonaventure représente une opportunité inégalée, d'une part, d'intercepter 7 000 ménages qui autrement s'exileraient en banlieue et, d'autre part, de compléter de façon cohérente et magnifique le redéveloppement de la frange sud-ouest du centre-ville.



Phasage de la Vision 2025 de la Société du Havre (2004)

Boulevard urbain plutôt qu'autoroute

Lors de la construction du pont Champlain, à partir de 1957, il était prévu que les véhicules en provenance de la Rive-Sud accèderaient au centre-ville via l'échangeur Turcot. Le pont fut inauguré en juin 1962. Quelques mois plus tard, en novembre de la même année, Montréal devenait la ville hôte d'Expo 67. On réalisa à ce moment que le tronçon de l'A-720 devant relier l'échangeur Turcot et le centre-ville ne serait pas complété avant cette date. Il fallait d'urgence envisager une autre solution : cette solution, ce fut l'autoroute Bonaventure.

Cette autoroute a toujours été une infrastructure surdimensionnée. Encore aujourd'hui, elle n'accueille que 55 000 véhicules par jour, un volume de circulation comparable à celui d'une grande artère montréalaise, tels la rue Sherbrooke, la rue Saint-Denis ou le boulevard Pie-IX.

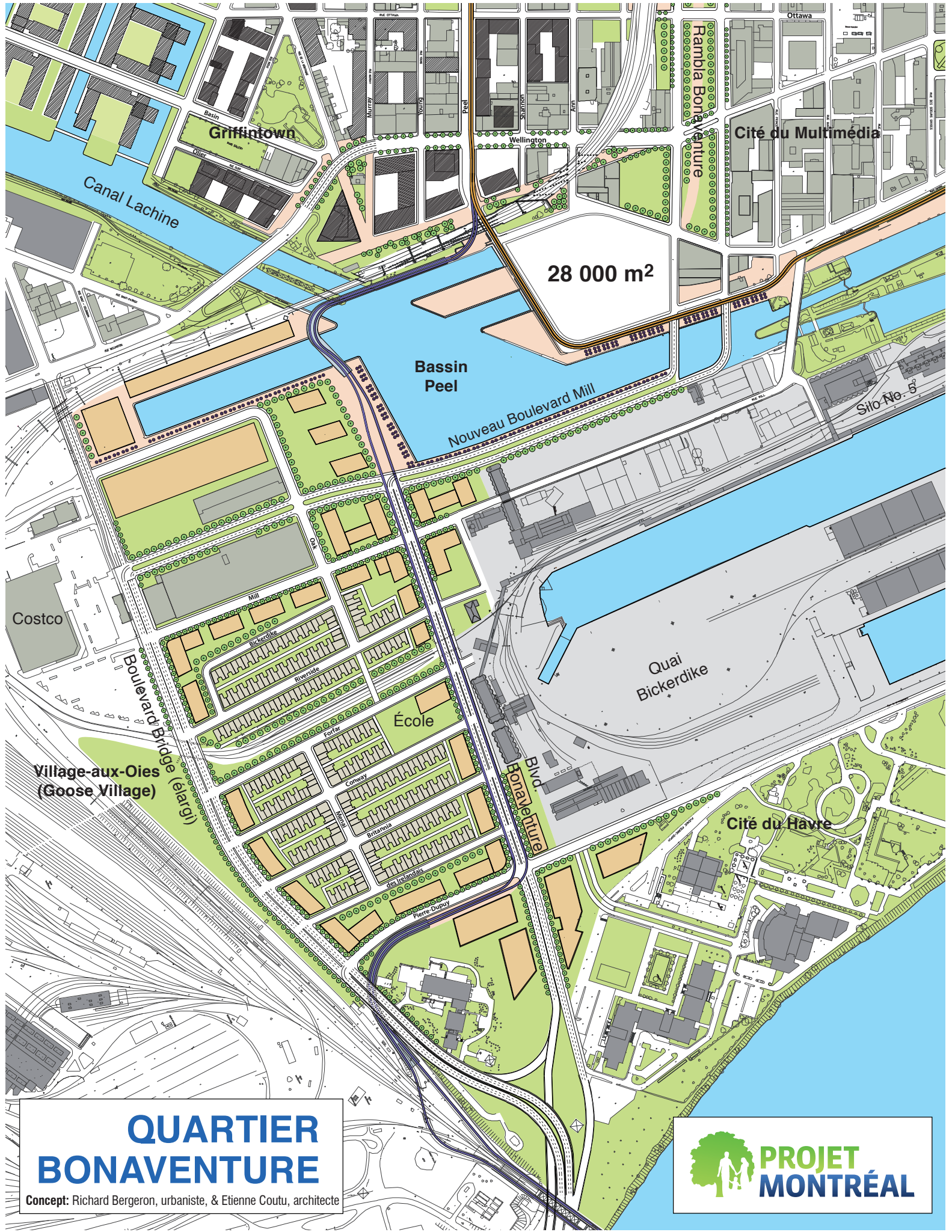
Ce fait a été reconnu dans la Vision 2025 de la Société du Havre, qui a formellement proposé la transformation de l'autoroute en boulevard urbain pour au moins deux de ses trois tronçons : du pont Champlain au pont Victoria, soit le secteur du Technoparc, et du Bassin Peel à la rue Notre-Dame. Pour ce second cas, les travaux devant conduire à la démolition prochaine de la structure aérienne de l'autoroute sont en cours depuis deux ans. La construction du nouveau pont Champlain, d'ici 2021, procure une échéance pour la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain au niveau du Technoparc. Pour ce qui est du troisième tronçon, du pont Victoria au nord du Bassin Peel, la Société du Havre a envisagé deux solutions. La première consiste à conserver le gabarit autoroutier et construire un tunnel sous

le Bassin Peel, au coût estimé de 600 M\$. La seconde suggère plutôt de prolonger la rue University en ligne droite et de construire un petit pont permettant de franchir le canal Lachine là où il est le plus étroit. Mais qu'arrive-t-il de l'autre côté du canal Lachine ? La Société du Havre n'a pas répondu à cette question, la seule esquisse rendue publique laissant à penser que le trafic rejoindrait la rue Mills, beaucoup trop étroite pour absorber un tel afflux de circulation.

Nous proposons aujourd'hui une solution complète à la situation particulière du troisième tronçon. Plutôt qu'un seul, ce sont deux petits ponts situés dans le prolongement des rues Duke et Nazareth qui permettraient de franchir le canal Lachine. Un nouveau boulevard construit sur les remblais déjà présents longerait ensuite le côté Sud du bassin Peel, jusqu'à rejoindre la rue Bridge. Celle-ci serait élargie à trois voies par direction. La construction, enfin, d'un mini échangeur permettrait de connecter la rue Bridge au tronçon Technoparc du nouveau boulevard. En complément, un second boulevard de plus faible gabarit permettrait de compléter le réseau d'accès au Quartier Bonaventure et au centre-ville.

L'élargissement de la rue Mills, la construction du boulevard longeant le bassin Peel et celle des deux petits ponts situés dans le prolongement des rues Duke et Nazareth sont choses techniquement aisées, qui pourraient être réalisées dans un délai de deux années tout au plus, pour un investissement raisonnable (100 à 150 M\$). Une fois cela fait, c'est toute la partie en structure de l'actuelle autoroute Bonaventure qui pourrait être démolie.

Retenons pour conclure que cette structure pourrait avoir complètement disparu aussitôt qu'à l'été 2016.



Griffintown

Cité du Multimédia

Ramba Bonaventure

Canal Lachine

28 000 m²

Bassin Peel

Nouveau Boulevard Mill

Silo No. 5

Costco

Quai Bickerdike

Village-aux-Oies (Goose Village)

Boulevard Biche (élargi)

École

Bld Bonaventure

Cité du Havre

QUARTIER BONAVENTURE

Concept: Richard Bergeron, urbaniste, & Etienne Coutu, architecte



PROJET MONTRÉAL



QUARTIER BONAVENTURE

Conception: Richard Bergeron, urbaniste, & Etienne Coutu, architecte ©2013





Archives de la Ville de Montréal VM97-3_7P5-26

Photographie aérienne de Goose Village en 1947

Renaissance du Village-aux-Oies (Goose Village)

L'ouverture du canal Lachine, en 1825, a rapidement fait de ses rives le cœur industriel du Canada. Dans la foulée, de nombreux quartiers ouvriers furent érigés à proximité immédiate des nouvelles usines, que ce soit à Griffintown, à Saint-Henri ou à la Pointe-Saint-Charles. Le Village-aux-Oies, situé au sud du bassin Peel, fut l'un de ces quartiers.

Le Village-aux-Oies fut d'abord habité par la communauté irlandaise, ce qui explique qu'il soit mieux connu sous l'appellation Goose Village. Plusieurs milliers d'Irlandais qui y résidaient ont péri lors de l'épidémie de typhus de 1847-48, tissant un lien indélébile entre cette communauté et Goose Village.

En 1964, la construction de l'autoroute Bonaventure a entraîné la démolition complète du Village-aux-Oies. On imagine le traumatisme qu'a alors vécu l'ensemble de la communauté irlandaise de Montréal, et à plus forte raison les quelques 300 familles qui résidaient encore sur place à ce moment. Comme 30 000 autres logements de Saint-Henri, du centre-ville ou du Faubourg-à-m'lasse, le Village-aux-Oies fut sacrifié à la conception que l'on se faisait de la modernité urbaine au cours des années 1960 et 1970.

À la faveur de l'érection du Quartier Bonaventure, nous proposons de recréer à l'identique la trame de rue du Village-aux-Oies historique. Pour ce qui est de la typologie construite, nous proposons pour ce secteur, qui constituera en fait le cœur même du Quartier Bonaventure, de recourir à la forme plex en rangée sur trois étages typique des quartiers anciens de Montréal, ceux qui furent érigés entre 1880 et 1940 et qui constituent encore aujourd'hui l'essentiel du Plateau Mont-Royal, de Saint-Henri, d'Hochelaga, du Vieux-Rosemont et de nombreux autres quartiers.

Le tramway, colonne vertébrale du Quartier Bonaventure

L'adoption d'un mode de vie urbain, qui plus est à proximité immédiate du centre-ville, exclut que l'on recoure à l'automobile pour l'essentiel de ses déplacements : on n' imagine pas ce que signifierait l'ajout de 10 000 automobiles continuellement en mouvement au cœur des 30 hectares du Quartier Bonaventure. L'attractivité générale de ce quartier et la garantie de qualité de vie qu'il devra offrir à ses futurs résidents impose d'y faire reposer la mobilité principalement sur les transports actifs et collectifs.

Réciproquement, la présence de facilités de déplacement par transports actifs et collectifs dispensera nombre de ménages d'être propriétaires d'une automobile et d'un espace de stationnement intérieur, améliorant d'autant l'accessibilité financière au quartier (réduction de 35 000 \$ du coût d'acquisition d'un logement, réduction de 5 000 \$ environ des coûts annuels de mobilité).

Projet Montréal garantit la mise en service du réseau initial du tramway pour 2017. Quelle que doive être la forme générale du réseau qui sera construit, sa première phase inclura obligatoirement le boulevard René-Lévesque et la boucle Peel-Vieux-Montréal. Partant de l'intersection des rues Peel et De la Commune, le réseau initial du tramway pourrait aussi inclure une extension de 1 250 mètres rejoignant l'avenue Pierre Dupuy. Si comme il fut dit plus tôt l'autoroute Bonaventure était entièrement démolie à l'été 2016, la desserte du Quartier Bonaventure par tramway pourrait être assurée dès l'été 2017.

Il est très important de mettre en place une offre de transport collectif attrayante et efficace au tout début de l'érection d'un nouveau quartier. Car à défaut de constater la présence effective d'une telle offre de transport collectif, les promoteurs immobiliers n'ont d'autre choix que de prévoir autant d'espaces de stationnement qu'ils construisent de nouveaux logements, ce qui change la personnalité même du quartier et dégrade substantiellement l'accessibilité financière pour les ménages visés. C'est ce que l'on constate présentement dans Griffintown, la promesse faite par l'administration montréalaise d'y amener le tramway au plus tard en 2010 n'ayant pas été tenue.

Nous proposons que le tramway constitue la colonne vertébrale du futur Quartier Bonaventure. Pour que cela ait un sens, il faut qu'il se rende jusqu'à l'avenue Pierre Dupuy avant même que ne débute la construction des milliers de logements qu'accueillera ce quartier. Si tout va bien, ce pourrait être aussitôt qu'à l'été 2017.



Option grand parc urbain



Option équipement récréo-touristique



Option habitation



Option stade des Expos

Un très beau et vaste terrain vacant au centre-ville

En plus de permettre au bassin Peel et à ses abords de réaliser leur plein potentiel de beauté et d'attractivité, la disparition complète de l'autoroute Bonaventure réserve une surprise de taille : la création d'un terrain de 325 000 pieds carrés entièrement libre de toute construction (à l'exception d'un bâtiment patrimonial qui ne pose pas problème) et propriété de la Ville de Montréal dans une proportion de 88 %. Donnant directement sur le bassin Peel, situé à l'extrémité sud de la future rambla (terme emprunté à Barcelone), aisément accessible par transport collectif puisque situé à 900 mètres à peine de la station de métro Square Victoria, en plus d'être littéralement enserré par la future boucle du tramway Peel-Vieux Montréal, il s'agira incontestablement le plus beau et du plus vaste terrain vacant de tout le centre-ville.

Quatre fonctions peuvent être envisagées pour ce terrain : en faire un parc, y accueillir jusqu'à 1 000 logements supplémentaires, y loger un grand équipement récréo-touristique, tel un musée ou une salle de concert, y construire un grand équipement sportif, tel le futur stade des Expos.

Pour l'heure, la discussion est ouverte. La création en mars dernier du Projet Baseball Montréal de Warren Cromartie, appuyé par le milieu montréalais des affaires, visant le retour des Expos à Montréal invite à porter un œil particulièrement attentif sur l'option grand équipement sportif.

La forme en diamant du terrain en cause correspond parfaitement aux besoins d'un stade de baseball. L'espace disponible permettrait d'accueillir un stade comptant 37 000 sièges, soit la taille optimale pour un stade des ligues majeures. Ce terrain est le seul de cette taille qui soit véritablement situé au centre-ville, une exigence sans appel pour le retour des Expos. En termes d'accessibilité à pied, à vélo ou par transport collectif, on ne pourrait imaginer mieux, comme il fut dit plus tôt. La distance entre la Station Square Victoria et ce stade serait la même qu'entre la station DeCastelneau et le Stade Jarry.

Il est par ailleurs possible de construire 1 500 places de stationnement sur place, sur deux étages en souterrain, en plus que plusieurs milliers d'autres places de stationnements commerciaux sont disponibles à distance de marche. On trouve une bonne douzaine d'hôtels dans un rayon d'à peine 1 km, en plus de plusieurs dizaines de bons restaurants. Les quais s'avancant dans le bassin Peel constituent l'endroit idéal où implanter des activités complémentaires permettant de faire du futur stade une véritable destination. Suivant le calendrier le plus optimiste, le terrain pourrait être disponible au milieu de l'été 2016, ce qui permet d'envisager le retour du baseball majeur à Montréal dès la saison 2018.

Il ne faut pas considérer le paragraphe qui précède comme un parti-pris de notre part en faveur d'un stade de baseball majeur mais seulement une piste de réflexion pour Projet Baseball Montréal.



Bassin Peel, extrait de la Vision 2025 de la Société du Havre (2004)

Le développement économique de Montréal

Le rôle d'une administration municipale est de créer les conditions du développement optimal de son territoire. Ces conditions ne se créent pas d'elles-mêmes, ce qui signifie que pour développer le Quartier Bonaventure, la Ville de Montréal devra investir, aidée, souhaitons-le, des deux paliers supérieurs de gouvernement.

Nous avons plus tôt évalué entre 100 et 150 M\$ la construction du principal boulevard devant remplacer l'actuelle autoroute Bonaventure. La démolition proprement dite de l'autoroute, la construction d'un second boulevard, la décontamination sans doute nécessaire des sols, le tracé des rues secondaires et l'équipement du quartier en infrastructures urbaines nécessiteront au bas mot 100 M\$ de plus. Enfin, le prolongement du tramway jusqu'à la rue Pierre-Dupuy entraînera 50 M\$ d'investissement supplémentaire. Au total donc, la création des conditions du développement optimal du Quartier Bonaventure implique un investissement initial de l'ordre de 250 à 300 M\$ par le secteur public.

Une fois cela fait, le secteur privé pourra entrer en action. Le potentiel d'investissement par le privé pour la réalisation du Quartier Bonaventure varie entre 2 et 2,5 milliards de dollars, suivant la fonction qui, du parc urbain au futur stade des Expos, occupera le grand terrain situé en rive nord du bassin Peel.

En vertu des règles actuelles, la réalisation du Quartier Bonaventure permettra à la Ville de Montréal de toucher environ 20 M\$ au titre des permis de construire et des droits de mutation immobilière, en plus d'encaisser 20 M\$ récurrents de nouvelles taxes foncières. Pour peu que les gouvernements contribuent aux investissements initiaux, la Ville de Montréal recouvrera son propre investissement initial dans un délai maximal de dix années. Québec et Ottawa seraient mal venus de se faire trop prier, puisque la pleine réalisation du Quartier Bonaventure leur procurera des revenus pouvant être évalués à 360 M\$. Bref, la mise en place des conditions du développement optimal du Quartier Bonaventure apparaît être une opération financière avantageuse pour l'ensemble du secteur public.

L'essentiel est toutefois ailleurs. Entre 2 à 2,5 G\$ investis à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre 7 000 nouveaux logements construits à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre 12 000 à 15 000 habitants de plus à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre des milliers d'emplois créés à Montréal plutôt qu'en banlieue, qu'est-ce qui est le mieux pour l'avenir économique de Montréal, de la région métropolitaine, et même du Québec tout entier ?

En d'autres mots, notre avenir économique repose-t-il vraiment sur le développement de Sainte-Julie, de Saint-Constant, de Mascouche et consorts, ou ne repose-t-il pas plutôt sur celui de la métropole du Québec ?



Impact économique de la création du Quartier Bonaventure

Condos

Valeur de la construction	1 364 000 000 \$
Nombre de ménages	3 558

Triplex

Valeur de la construction	135 000 000 \$
Nombre de ménages	518

Logements sociaux et abordables

Valeur de la construction	333 000 000 \$
Nombre de ménages	2 732

Valeur totale de la construction	1 832 000 000 \$
---	-------------------------

Nombre de ménages	6 808
--------------------------	--------------

Revenu fonciers annuels	19 000 000 \$
--------------------------------	----------------------

Impact économique Construction résidentielle

Main-d'œuvre (années-personnes)	12 235
Salaires	569 000 000 \$
Valeur ajoutée aux prix de base	1 093 000 000 \$
Revenu fiscaux	360 000 000 \$