

GRANDS PROJETS

CAHIER G

QUÉBEC EN AVANT 1

LE DEVOIR



Le port de Montréal

PEDRO RUIZ LE DEVOIR

Le temps du «Québec en avant» serait venu

Des initiatives ont cours pour soutenir l'économie québécoise

Des projets pour le Québec? Oui!, répond la Fédération des chambres de commerce. Et de soutenir un site dans la Toile pour faire la promotion d'une telle idée.

NORMAND THÉRIAULT

Nous venons de traverser une longue période, dont la durée s'étale sur deux décennies en fait, où le mot d'ordre de tous les ordres de gouvernement s'exprimait par une simple formule: «Déficit zéro». Et, pendant ce temps, dans un univers «parallèle», dans le monde privé, et surtout au sud de nos frontières, l'argent, ou le papier qui le représente, volait tous azimuts pour permettre, souvent ailleurs qu'en nos frontières, fusions et acquisitions.

Et ce, jusqu'au jour où... Et alors, la Caisse de dépôt eut à faire part de mauvaises nouvelles. Et les banques devinrent des préteuses frileuses. Et le marché de l'emploi enregistra plus de demandes que de postes à offrir. Et ainsi de suite, en ces jours qui virent se concrétiser une crise économique, la plus forte en 80 ans.

Dans un tel contexte, il faut toutefois réagir car, si rien n'est

fait, à la faillite des sociétés succédera la faillite de toute une société. Au Québec, la Fédération des chambres de commerce croit d'ailleurs que, pour conserver une qualité de vie en la «Belle Province», le temps des grands projets est venu. Et qu'il faut aussi faire connaître au plus grand nombre les mérites économiques de diverses initiatives qui ont cours sur tout le territoire québécois.

Ainsi est né dans la Toile un portail qui a une identification simple: www.quebecenavant.ca.

Changer les choses

Tous souhaitent que les choses bougent. Regardez d'ailleurs les campagnes électorales et constatez que qui se présente, qui souhaite se faire élire, n'a que le mot «changement» en bouche, de «Il faut que ça change», qui a marqué l'histoire contemporaine du Québec, à «Yes we can», qui a permis l'élection à la présidence aux États-Unis d'un premier métis, toutefois toujours un Noir pour les citoyens de notre Sud.

Mais si l'on veut ce changement, on craint toutefois que les réalisations qu'il entraîne ne modifient le quotidien, ne transforment l'environnement et n'imposent l'adoption d'autres façons de faire. Au Québec, il est ainsi devenu difficile de «changer» quoi que ce soit sans

qu'une série de revendications contraires à un projet se matérialisent. Et, précise Françoise Bertrand, présidente de la Fédération des chambres de commerce, quand elle revient sur les causes qui expliquent l'abandon de projets comme le Suroit et le déménagement du Casino de Montréal: «Nous avons fait une analyse sur la possibilité économique ratée et regardé le traitement dans les médias, pour nous rendre compte que l'information concernant les possibilités économiques était très peu mise en valeur, alors qu'une place beaucoup plus importante avait été accordée aux opposants à ces projets.»

Qu'une opposition à un projet s'exprime, cela, pour la présidente, irait de soi, mais que l'immobilisme s'installe fait toutefois craindre pour l'avenir, surtout en regard de la vitesse où notre monde va. Car, dans un même temps, tous ou presque s'entendent sur le fait qu'il est toujours nécessaire de revitaliser le secteur de Pointe-Saint-Charles, voire d'enranger des profits en permettant une augmentation de la production énergétique.

Agir en régions

Dans ce site quebecenavant.ca, le Québec a ainsi été perçu dans son ensemble et la province y est présentée par région administra-

tive, là où s'inscrivent en succession autant de projets qui relanceraient l'économie locale, tout en permettant de donner au Québec un nouvel élan en cette période économique «grise».

A Montréal, on parle ainsi de tripler la capacité du port. Dans les Laurentides, on se félicite de l'action conjointe que mènent Bombardier et Pratt & Whitney, ces deux entrepreneurs de pointe qui utilisent l'aéroport de Mirabel comme lieu d'implantation de nouvelles usines dédiées au développement de l'industrie aéronautique. Et, sur la rive sud de Montréal, où on espérait beaucoup de l'arrivée d'un train léger qui aurait relié la Montérégie à la métropole, on ne peut que se désoler du fait que la décision que doit prendre la Société des ponts fédéraux limitée sur l'avenir du pont Champlain renvoie à beaucoup plus tard tout projet d'une nouvelle voie d'accès qui eût été à la fois attrayante et justifiée par sa nécessité.

Trois régions, quatre projets ici nommés. Et ils ne représentent cependant pas l'ensemble des initiatives en cours. Si un détour par Internet en fera découvrir plus encore, et ce, pour ces seules régions, sachez aussi qu'une municipalité comme Montréal en ajoute à la liste, son «Montréal technopole» entre autres, tout comme Lon-

gueuil défend un ajout au réseau du métro actuel.

Et plus encore

Ainsi, la Fédération des chambres de commerce peut dire qu'elle agit pour que «ça change», s'associant même à ce journal pour en faire la promotion. Mais ce n'est qu'un début. On aura à revenir pour faire le tour du Québec. Et peut-être aussi sur les régions déjà nommées, ne serait-ce que pour faire le point.

Si le Québec a connu ses «crises», d'abord dans le secteur manufacturier, puis dans le secteur des forêts, si ici aussi on subit encore, toutefois avec un effet moins dévastateur, les contrecoups de la situation économique mondiale, il ne serait cependant point utile d'abandonner. S'il faut des projets et si, lors de leur dévoilement, certains s'opposent, il faudra toutefois être capable de mettre en relation le pour et le contre ou de voir comment des modifications apportées à une idée originale permettront un gain économique et surtout un «développement durable»: ce qui se produit quand l'économique, la qualité écologique et la culture fonctionnent de pair.

Au prochain Québec en avant, donc.

Le Devoir



MONTREAL

Une ville, une île, une montagne et aussi... un fleuve!

Page 3



FRANÇOISE BERTRAND

«Sans projet au Québec, on va perdre du terrain»

Page 7

RÉSEAU ROUTIER

Des kilomètres de nouvelles autoroutes

Page 2

MONTREAL

Un port à la capacité triplée pour 2020

Page 4

LAURENTIDES

Les jeux sont faits à Mont-Tremblant

Page 5

MIRABEL

«Nous développons en ce moment des technologies révolutionnaires»

Page 6

RIVE-SUD

Métro ou rail, un réseau amélioré s'impose

Page 8

www.quebecenavant.ca

Toute la vérité sur les grands projets économiques au Québec!

UNE RÉALISATION DE :

Fédération des chambres de commerce du Québec



fccq

EN PARTENARIAT AVEC :

LE DEVOIR

QUÉBEC EN AVANT

Réseau routier

Des kilomètres d'autoroutes

Plusieurs projets de construction autoroutiers ont cours présentement au Québec, parmi lesquels on compte le parachèvement d'autoroutes, le remplacement de certaines infrastructures et la construction de nouvelles autoroutes. Survol.

PIERRE VALLÉE

Le projet de l'autoroute 25 est en fait le prolongement jusqu'à Laval de l'autoroute 25 existante. Le tracé de 7,2 kilomètres part là où s'arrête l'autoroute existante, soit au nord du boulevard Henri-Bourassa, enjambe la rivière des Prairies grâce à un nouveau pont et rejoint à Laval l'autoroute 440. Le projet est réalisé en mode PPP et le consortium retenu par le ministère du Transport se nomme Concession A25 S.E.C. et comprend les entreprises suivantes: Groupe Macquarie, Kiewit-Parsons, Genivar, Ciment Saint-Laurent, Miller Paving et Transcore.

Il s'agit d'une autoroute à deux voies de chaque côté, mais le pont, par contre, comprend trois voies de chaque côté. De plus, une piste multifonctionnelle à l'usage des piétons et des cyclistes est prévue sur le pont. Le pont de 1,2 kilomètre est construit selon deux modes de construction distincts. La première partie, du côté de Montréal, est réalisée selon un mode plus

traditionnel et repose sur des piliers. La seconde partie, qui rejoint la rive de Laval, est par contre haubanée. Quatre piliers de 70 mètres de haut retiendront les câbles qui soutiendront la partie haubanée. «Ce choix d'un pont haubané, explique Daniel Toutant, président et directeur général de Concession A25, a été fait pour protéger une fosse à esturgeons qui se situe à cet endroit de la rivière.»

La mise en service est prévue en octobre 2011 et les travaux vont bon train. La construction des deux piliers du côté de Laval pour la partie haubanée est presque terminée. «La plupart des sept autres structures à construire du côté de Laval sont terminées ou en voie de l'être. Les travaux pour les trois structures à Montréal sont entamés. Il se peut même qu'on soit en avance de l'échéancier.»

Puisqu'il s'agit d'un projet en mode PPP, les usagers devront acquitter des frais de péage. Un système de péage électronique, qui permettra une circulation normale et continue, sera installé

du côté de Laval. Le ministère du Transport estime qu'environ 40 000 usagers emprunteront ce nouveau tronçon chaque jour.

Autoroute 30

Promis depuis longtemps, le parachèvement de l'autoroute 30, d'une longueur de 54 kilomètres, est maintenant amorcé et servira, entre autres, de voie de contournement de Montréal. Ici aussi, il s'agit d'un projet réalisé en mode PPP. Le consortium retenu se nomme Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C et est formé de deux entreprises internationales: Acciona et Iridium.

Le tracé est divisé en deux parties. La partie ouest part de l'échangeur Vaudreuil-Dorion, où elle fait notamment le lien avec l'autoroute 20, et se dirige vers le sud, enjambe le fleuve Saint-Laurent grâce à un nouveau pont de 1860 mètres, tourne vers l'est à Salaberry-de-Valleyfield et enjambe le canal de Beauharnois grâce à un second pont de 2250 mètres, pour enfin rejoindre la Rive-Sud et poursuivre son chemin jusqu'à Châteauguay, où elle rejoint l'actuelle autoroute 30. La partie est débute là où s'arrête l'actuelle 30, soit à Saint-Constant, et se rend jusqu'à Candiac. Les deux parties comportent deux voies de chaque côté.

Le consortium est responsable de la construction de la partie ouest, tandis que la partie est sera réalisée en mode traditionnel par le ministère du Transport. Toutefois, la gestion et l'entretien du tracé complet seront sous la responsabilité du consortium. Un péage est prévu et sera installé sur la portion ouest de l'autoroute près de l'un des ponts.

«Présentement, les travaux préparatoires ont été exécutés, explique Denis Léonard, directeur général de Nouvelle Autoroute 30, mais des travaux plus importants sur les chantiers débuteront d'ici la fin du printemps. Comme il s'agit d'un projet réalisé rapidement, les travaux débuteront en même temps sur les divers chantiers.»

Autoroute 35

L'autoroute 35, nommée autoroute de la Vallée-des-Forts, partira de Saint-Jean-sur-Richelieu et se dirigera vers le sud en traversant cinq municipalités, pour aller ensuite rejoindre à la frontière américaine l'autoroute Interstate 89. On prévoit aussi la construction de cinq échangeurs qui feront le lien avec les routes locales.

Il s'agit d'un nouveau tracé qui permettra un lien autoroutier à deux voies de chaque côté entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la

Nouvelle-Angleterre. Présentement, les usagers qui veulent faire ce trajet empruntent principalement la route 133. Ainsi, avec la nouvelle autoroute 35, un lien autoroutier continu permettra de voyager de Montréal à Boston.

Le tronçon d'autoroute de 39,2 kilomètres est divisé en quatre segments. Le premier segment, entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, devrait être prêt à l'automne 2012, et l'ensemble de l'ouvrage, en 2014. «Présentement, nous effectuons surtout des travaux préparatoires comme le déboisement, le terrassement et le drainage», précise Mario Saint-Pierre, porte-parole du ministère du Transport. L'autoroute 35 sera réalisée en mode traditionnel par le ministère du Transport.

L'axe routier autoroute 73—autoroute 175

La route 175 est la route qui relie la ville de Québec et le Saguenay en passant par la réserve faunique des Laurentides. Depuis 2006, plusieurs travaux ont permis de transformer ou de remplacer, sur de nombreux segments, cette route à deux voies en autoroute à deux voies de chaque côté. La fin des travaux est prévue en 2010.

Dans sa portion sud, l'autorou-

te 175 rejoindra l'actuelle autoroute 73 (l'autoroute Robert-Cliche), qui part au nord de la ville de Québec, traverse le fleuve Saint-Laurent et relie Lévis à Beauceville. Le projet consiste maintenant à relier, par autoroute à deux voies de chaque côté, Beauceville à Saint-Georges grâce au parachèvement des deux tronçons manquants. «Nous venons tout juste d'entamer les travaux préparatoires dans la région de Saint-Georges», explique Mario Saint-Pierre. Le projet sera réalisé en mode traditionnel par le ministère du Transport.

L'autoroute 185

L'actuelle route 185, d'une longueur de 101 kilomètres, part de l'autoroute 20, à Rivière-du-Loup, et se dirige vers le sud en passant par Saint-Louis du Ha! Ha!, Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégeles, pour ensuite se rendre à la frontière du Nouveau-Brunswick. C'est présentement une route à deux voies, sauf pour la portion de 13 kilomètres située au sud de Rivière-du-Loup (l'actuelle autoroute 85), qu'on transformera en autoroute à deux voies de chaque côté.

«Un premier segment de 6,4 kilomètres entre Saint-Louis du Ha! Ha! et Cabano sera mis en service à l'automne 2009», explique Janine Danville, porte-parole pour le projet au ministère du Transport. Quant aux autres segments du projet autoroutier, ils se trouvent tous à divers stades d'évaluation, de consultation et d'approbation. Le projet sera réalisé par le ministère du Transport en mode traditionnel.

Échangeur Turcot

Le projet de l'échangeur Turcot est sans doute l'un des plus importants projets autoroutiers à Montréal. Il consiste à démolir l'actuel échangeur pour le remplacer par un nouvel ouvrage. Le projet ne se limite pas seulement à l'échangeur Turcot, car il comprend aussi les échangeurs De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, ainsi qu'une portion de l'autoroute 20 (entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest), de l'autoroute 15 (entre les échangeurs Turcot et De La Vérendrye) et de l'autoroute 720 (entre l'avenue Greene et l'échangeur Turcot).

Le projet vise donc la reconstruction des quatre échangeurs sous les structures existantes ou à côté d'elles et le déplacement de l'autoroute 20 et des voies ferrées vers le nord, dans la zone entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest. Le plan proposé prévoit le remplacement des actuelles structures surélevées et superposées, qui peuvent atteindre à certains endroits une hauteur de 30 mètres, par une construction au sol ou par une construction en remblai. Dans ce dernier cas, l'autoroute est légèrement surélevée, puisqu'elle repose sur un talus, ce qui permet aux autres voies de passer sous la structure. L'accotement de chaque côté sera aménagé et une voie sera réservée pour le transport collectif.

Le projet sera réalisé en mode PPP, mais le consortium n'a pas encore été choisi. Présentement, le projet est devant le BAPE. «Il n'y a présentement pas de travaux, sauf certaines études géotechniques, comme la mesure de la capacité portante des sols, qui sont effectuées», précise Nicole Sainte-Marie, porte-parole du ministère du Transport pour le projet Turcot. Si nous obtenons l'aval, les travaux pourraient débuter à la fin de 2009. L'échéancier prévoit la mise en service complète en 2016.

Opposition

Bien que ces projets autoroutiers fassent le bonheur de certains, ils ont aussi été l'objet de critiques de la part de certains groupes communautaires et écologistes. Ces derniers ont contesté soit la pertinence ont des projets, soit les plans présentés, et parfois la vision du transport autoroutier qu'entretient le ministère du Transport. On se souviendra que plusieurs groupes ont contesté le prolongement de l'autoroute 25, arguant qu'elle ne ferait que contribuer à une plus large utilisation de l'automobile, au détriment des transports collectifs. Un des groupes les plus actifs a pour cible le réaménagement de l'échangeur Turcot.

Collaborateur du Devoir

LE QUARTIER DES SPECTACLES

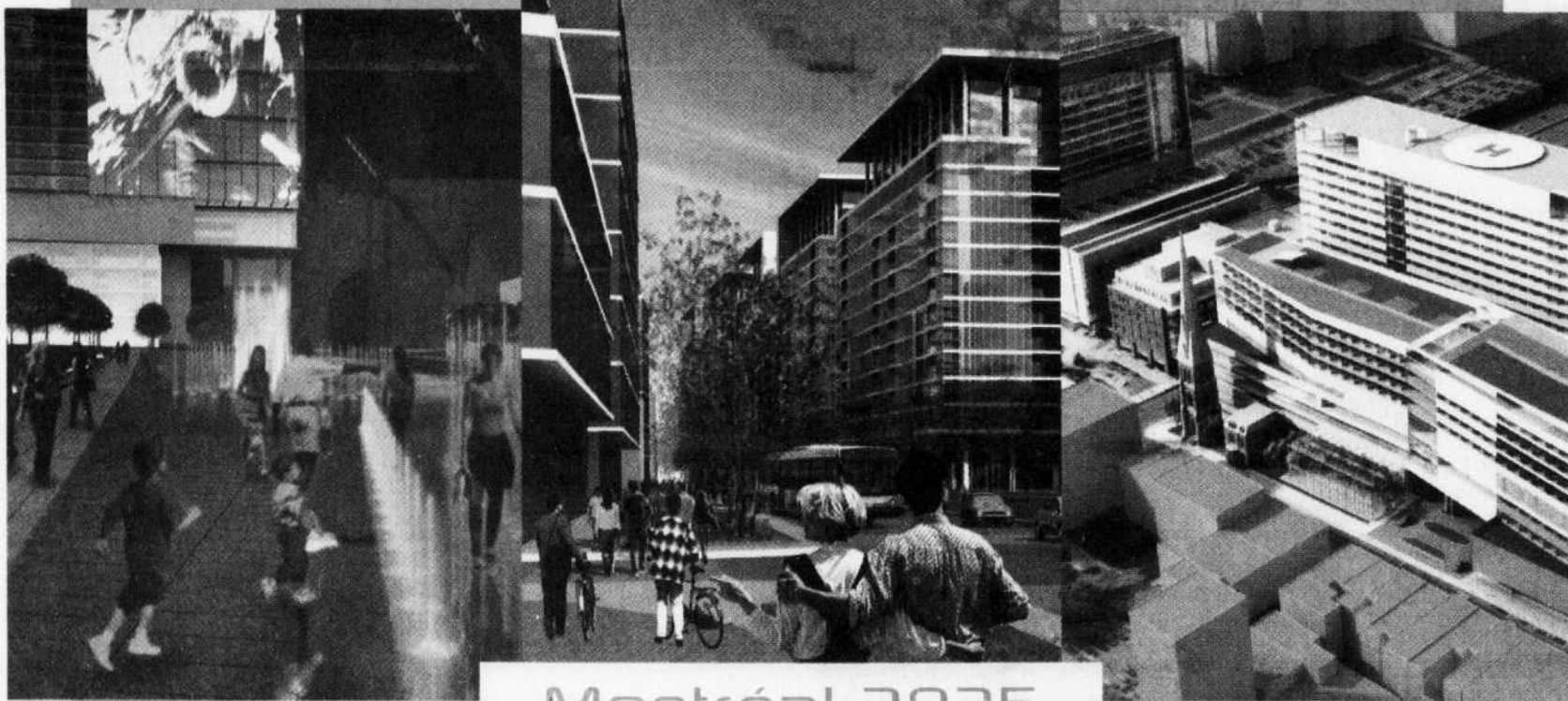
UNE GRANDE INTERVENTION CULTURELLE QUI PERMET D'ACCROÎTRE LE RAYONNEMENT CULTUREL ET INTERNATIONAL DE MONTRÉAL

LE HAVRE DE MONTRÉAL

UN GRAND PROJET URBAIN QUI RAMÈNE LA VILLE VERS SON FLEUVE

MONTRÉAL TECHNOPOLE

UNE GRANDE INITIATIVE ÉCONOMIQUE POUR CONSTRUIRE UNE VILLE DE SAVOIR, DE CRÉATIVITÉ ET D'INNOVATION



Montréal 2025
IMAGINER > RÉALISER

www.montreal2025.com

MONTRÉAL BOUGE ET AVANCE!

«Créer, innover et réussir Montréal, voilà notre engagement. Grâce à des dizaines de projets tout aussi stimulants les uns que les autres, nous façonnons une ville à la mesure de nos ambitions. Incontestablement, Montréal bouge et avance et les projets présentés dans ce cahier, pour ne citer que le Quartier des spectacles, le Havre de Montréal et Montréal Technopole, en sont des exemples significatifs.»



Gerald Tremblay

Gérald Tremblay
Maire de Montréal

Montréal

QUÉBEC EN AVANT

MONTRÉAL

Une ville, une île, une montagne et aussi...
un fleuve!

« L'aménagement de l'autoroute Bonaventure est prioritaire »

La Société du Havre de Montréal poursuit l'objectif principal de ramener la ville vers son fleuve, duquel celle-ci est coupée depuis des décennies par des infrastructures et des bâtiments. Pour y arriver, elle a préparé et réalisé le plan Vision 2025.

RÉGINALD HARVEY

Vision 2025 cible un territoire qui prend place sur une superficie de 10 kilomètres carrés, dont plus de 10 % est constitué de terrains vacants. Son littoral s'étend sur 31 kilomètres de berges. Il est délimité, à l'ouest, par le pont Champlain et, à l'est, par une ligne tracée un peu au-delà du pont Jacques-Cartier. Sa délimitation, au nord, longe la rue Notre-Dame, puis la rue Viger et son prolongement jusqu'aux écluses de Saint-Gabriel, avant de redescendre vers le fleuve. Au sud, le territoire longe les abords du fleuve et comprend les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

La Société du Havre fonde son action sur trois axes stratégiques.

■ La réappropriation de l'espace riverain. Il s'agit de redonner le fleuve aux citoyens afin qu'ils puissent jouir d'un plan d'eau pleinement accessible pour pratiquer toute une gamme d'activités récréotouristiques, tant sur le fleuve que sur ses berges.

■ La réappropriation de l'espace urbain. La reconstruction des secteurs détruits par la présence des autoroutes servira à retisser la trame urbaine, à développer l'habitat urbain et à créer un milieu de vie animé.

■ Le développement durable. Il

est proposé, dans le plan, de concevoir l'avenir du havre dans une perspective de développement urbain durable qui favorise la mixité des fonctions urbaines en assurant leur cohabitation harmonieuse; ce développement privilégie aussi l'habitat urbain émergent de la diversité sociale.

Dans l'échéancier initial, le début des travaux, qui doivent conduire à transformer en profondeur le havre, est prévu au printemps 2009 et la fin des travaux relatifs à la démolition et à l'aménagement est fixée à 2012. La répartition des investissements sur une période de 20 ans se lit comme suit: de 2006 à 2010, 611 millions, de 2011 à 2015, 1,133 milliard, de 2016 à 2020, 2,135 milliards, et de 2021 à 2025, 2,502 milliards.

Le plan de match

Isabelle Hudon a quitté récemment la présidence de la Chambre de commerce métropolitaine de Montréal pour accéder à la tête de Marketel. Elle préside aussi le conseil d'administration de la Cité du Havre: «La principale raison pour laquelle j'ai accepté ce mandat il y a un peu plus de deux ans, c'est parce que je trouvais que Lucien Bouchard avait posé les bases servant à établir une réelle et profonde consultation et concertation de tous les joueurs intéressés au havre; c'est important



SOURCE SOCIÉTÉ DU HAVRE

Plan d'aménagement mis de l'avant par la Société du Havre pour la revitalisation du quartier autour de l'autoroute Bonaventure

que ce soit bien fait, parce qu'il y a plusieurs projets au Québec, et particulièrement à Montréal, qui n'ont malheureusement pas vu le jour à cause de certains faux pas sur le plan de la communication.»

A l'intérieur du plan Vision

2025 se retrouvaient une trentaine de projets à réaliser. Mme Hudon et son conseil ont choisi d'éviter l'éparpillement: «On s'est dit qu'on allait les prendre un à la fois et établir des priorités de fond parce que, en les poussant de front,

on croyait que rien n'allait se passer. On s'est demandé lequel de ceux-ci serait le plus structurant et le plus porteur pour lancer la revitalisation de ce secteur.» Les dirigeants ont choisi d'emprunter cette voie: «Nous avons choisi l'aménagement de l'autoroute Bonaventure comme prioritaire. On a cru bon de segmenter celle-ci, qui part du pont Champlain à l'entrée du centre-ville, en trois tronçons, dont le premier est l'entrée du centre-ville, de Saint-Jacques au canal de Lachine, le deuxième est celui du pont jusqu'au canal et le troisième est celui du petit bout qui passera au-dessus ou au-dessous du canal par un pont ou un tunnel.»

Dès 2009

Le tronçon 1 relève d'une infrastructure municipale, soit de la Ville de Montréal: «On va déposer, probablement la semaine prochaine, le rapport final sur le réaménagement. On déconstruira l'autoroute surélevée pour la remplacer par un boulevard urbain au sol. Déjà des travaux souterrains ont été exécutés, on a complété toutes les études sur le plan de l'archéologie, de l'environnement, des infrastructures souterraines et des retombées économiques. Dans une dizaine de jours, on fera voir les photos modèles d'un boulevard urbain avec, au centre, parcs et bâtiments; il y aura des immeubles avec des espaces verts meublés et du mobilier urbain et culturel.» L'échéancier qui prévoyait le début des travaux au printemps 2009 est respecté.

Par la suite, une autre priorité apparaîtra dans le décor, toujours dans le but de respecter l'objectif ultime de la Société du Havre, qui est de redonner l'accès au fleuve: «Montréal fait dos au fleuve et face à la montagne. Présentement, on manque toute la richesse du côté riverain et de l'eau. Alors, il est important de réaménager le tronçon 2, soit l'autoroute qui va du pont Champlain au canal; on fera passer celle-ci dans les terres, on détournera le trafic derrière la Cité du cinéma Mel's.» Par la suite, la deuxième phase de développement du Vieux-Port deviendra prioritaire, tout comme sera venu le temps de trouver une vocation au silo 5.

Somme toute, le dossier chemine malgré l'obstacle majeur rencontré, comme le rapporte Isabelle Hudon: «Nous sommes une priorité parmi tant d'autres, car il y a tant à faire à Montréal. Il est évident qu'on doit toujours, toujours être en situation de demande face aux trois ordres de gouvernement, ce qui ne nous rend pas nécessairement la vie difficile, mais ce qui confère beaucoup de lenteur au projet. Il importe de faire preuve d'acharnement, et ça, j'en possède.»

Sous un autre aspect, la récession n'a pas bouleversé l'essentiel du plan en cours: «On a conclu qu'on allait de l'avant avec le projet Bonaventure, mais avec un échéancier plus long.»

Collaborateur du Devoir

Notre engagement pour l'avenir

Rapport sur le développement durable 2008

Pour connaître nos principales réalisations dans le domaine du développement durable, consultez notre site.

www.hydroquebec.com/developpementdurable

QUÉBEC EN AVANT

MONTREAL

Un port à la capacité triplée pour 2020

Des retombées économiques souhaitées s'élevant à 3,4 milliards par année!

Le port de Montréal a connu une année exceptionnelle en 2008, particulièrement sur le plan du marché des conteneurs, bien que le ralentissement économique se soit pointé au cours des trois derniers mois. En 2009, il s'en tire mieux que ses concurrents malgré la récession. L'Administration portuaire de Montréal (APM) envisage de tripler ses activités d'ici 2020.

RÉGINALD HARVEY

«L'année dernière, on était pleine capacité et on devait donc trouver les moyens d'augmenter cette dernière pour répondre à la croissance mondiale, parce que, si nous sommes incapables d'y arriver, les lignes maritimes vont se détourner de nos installations et nous allons nous retrouver en décroissance», lance Jean-Paul Lejeune, directeur des communications de l'Administration portuaire de Montréal (APM). En 2008, le transit de marchandises s'est élevé à plus de 27 millions de tonnes (croissance de 3,9 %), ce qui représente un record de tous les temps.

Dans de telles circonstances, la direction du port a élaboré son plan stratégique, Vision 2020, dans le but d'augmenter largement son potentiel. La situation actuelle requiert la prudence, parce que le premier trimestre de 2009 montre un fléchissement d'un peu moins de 10 %, comme M. Lejeune le laisse savoir: «A la suite de la crise économique, nous avons connu une certaine décroissance, de telle sorte que nous allons revoir tous les projets d'investissement à la lumière de l'évolution des marchés, que nous ne connaissons pas encore. Tout de même, les récessions les plus fortes que nous avons vécues dans le passé n'ont représenté qu'un tout petit arrêt dans la croissance.» Il y

aura vraisemblablement des ajustements qui seront apportés, mais il n'en demeure pas moins que les données déjà avancées fournissent une idée juste de l'ampleur du projet qui sera réalisé.

Des milliards de dollars en jeu

Le plan prévoit, sur un horizon de plus ou moins dix ans, un investissement de 2,5 milliards de dollars dans le but de tripler la capacité du port en matière de conteneurs, d'améliorer ses installations pour en faire une destination de croisière intéressante et de développer des nouveaux marchés.

En 2008, un total de 1,47 million de conteneurs (croissance de 7,4 %) ont transité par le port, et ce chiffre pourrait s'élever à 3,6 millions d'ici 2020; en fait, environ 13,3 millions de tonnes de conteneurs ont été manutentionnées durant cette année. Vision 2020, qui s'échelonne sur quatre phases, est susceptible d'entraîner des retombées économiques de 3,4 milliards de dollars par année; la création de 23 000 emplois est prévue et le projet fournira du travail à 41 400 personnes au total. En mettant de l'avant cette stratégie de développement d'envergure, l'APM entend relever trois défis, soit ceux de la concurrence, qui s'intensifie, des besoins des clients, qui



Le Vieux-Port de Montréal

croissent constamment, et de l'augmentation de la capacité, qui est inévitable selon la tendance des marchés.

Les quatre axes de développement prévus sont les suivants:

■ Optimiser les infrastructures existantes pour assurer les besoins de capacité à court terme. Objectif: capacité de 2 millions EVP (unité de mesure des conteneurs).

■ Réaménager certains terrains actuels en terminaux pour conteneurs d'ici 2013. Objectif: capacité de 2,5 millions EVP.

■ Construire un nouveau ter-

minal à Montréal ou à Contrecoeur. Objectif: capacité de 3,5 millions EVP.

■ Bâtir une deuxième extension importante d'ici 2020. Objectif: capacité de 4,5 millions EVP.

Les plus et les moins

En fait, le port de Montréal possède trois atouts qui lui valent une place enviable sur les marchés et qui justifient la stratégie de développement adoptée: «Premièrement, il est situé géographiquement à 1600 kilomètres à l'intérieur des terres, à proximité du marché du Mid-

west et du centre du Canada; ce Midwest figure comme le moteur industriel de l'Amérique du Nord, ce qui est un facteur de première importance. Le deuxième avantage vient du fait qu'on a les temps de transit les plus courts entre l'Europe et la Méditerranée, d'une part, le Midwest et le Canada central, d'autre part. Enfin, on tire profit de notre plate-forme intermodale, qui est très performante et qui est associée aux deux principales compagnies ferroviaires que sont le Canadien National et le Canadien Pacifique; on est un des rares ports dont environ 50 % du

trafic par conteneurs part directement sur des trains, ce qui est moins coûteux et plus rapide que l'utilisation de camions.»

Le directeur mentionne deux facteurs qui compliquent les activités du port: «D'abord, on en est arrivé à la limite de nos capacités, mais notre plan Vision 2020 prévoit tripler celles-ci, ce qui nous place sur la bonne voie pour régler cette difficulté. Le deuxième irritant, c'est que le port n'est pas situé en pleine mer; on fonctionne sur le bord d'un fleuve et on est limité à cause de la profondeur de l'eau. Ce problème tend à être réglé de plusieurs façons, dont la principale relève de la largeur des bateaux: ils contiennent maintenant plus de conteneurs mais exigent un moindre tirant d'eau parce qu'ils sont plus larges.» La navigation électronique installée l'an dernier contribue elle aussi à réduire la taille du problème: «Le trafic des bateaux qui sont plus volumineux est facilité par l'apport de cette technologie. On a même réussi à départs de 40 % le nombre des accorats durant la nuit en hiver, ce qui est énorme.»

De retour sur le plan Vision 2020, Jean-Paul Lejeune ajoute cette précision: «On va examiner tous les investissements pour prendre les meilleures décisions, dans le but de répondre aux besoins du marché à temps. Pour l'instant, on ne sait pas trop comment celui-ci va évoluer et on va tout simplement revoir toutes les études de faisabilité, les plans maîtres, etc., en fonction de l'évolution de ce dernier. On a un peu de temps pour le faire parce que, durant cette période de décroissance, on n'est plus à pleine capacité; disons que c'est le bon côté des choses.» Quant à l'échéancier, il subira lui aussi les modifications nécessaires.

Collaborateur du Devoir

L'administration Tremblay lance Montréal technopole

Les sciences de la vie animent plus d'un quartier de la ville

Dès son arrivée à la Maison-Blanche, Barack Obama s'est montré proactif et s'est attaqué de front à la crise économique en proposant un plan de relance vigoureux. C'est dans le même esprit que Montréal souhaite stimuler l'économie en misant sur de grands projets comme moteurs de développement. Par la réalisation de Montréal technopole, les élus comptent faire du savoir, de l'innovation et de la créativité les principales assises de la nouvelle identité économique de la métropole.

ÉMILIE CORRIVEAU

Reconnu comme l'une des villes les plus effervescentes en Amérique du Nord en matière de haute technologie, Montréal regroupe un très grand nombre d'entreprises de pointe. Sur l'ensemble de son territoire, on compte 542 entreprises et organismes dans le domaine des sciences de la vie, répartis dans plusieurs secteurs de la métropole.

Montréal compte aussi onze établissements universitaires, dont quatre grandes universités et sept écoles affiliées, se classant ainsi depuis 2006 au premier rang des villes universitaires en Amérique du Nord, selon le nombre d'étudiants universitaires par habitant.

Grâce à ses entreprises, à ses établissements publics et parapublics ainsi qu'à ses organismes de recherche, la région de Montréal figure parmi les dix plus importantes métropoles nord-américaines dans le secteur biopharmaceutique. De plus, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) emploie près de 90 % des travailleurs actifs dans le domaine des sciences de la vie au Québec.

Dans un tel contexte, la capacité de rallier les acteurs stratégiques et de concevoir des liens entre eux est devenue un enjeu de développement considérable.



Le futur CHUM au centre-ville de Montréal

Miser sur les sciences de la vie

Tablant sur les sciences de la vie pour stimuler le dynamisme économique du grand Montréal, les élus ont mis en branle Montréal technopole, un projet constitué selon le principe des grappes industrielles et au cœur duquel les CHU occupent une place prédominante.

«Dans le contexte économique actuel, on peut dire que Montréal et le Québec s'en tirent bien. Si on se compare à l'Ontario, par exemple, où l'économie s'appuie largement sur l'automobile, on constate qu'une des raisons pour lesquelles ça se passe bien ici, c'est que notre économie est diversifiée. L'un des secteurs les plus importants à Montréal, c'est celui des sciences de la vie. Notre grande ambition, c'est de faire de Montréal une métropole créative d'envergure mondiale, une référence internationale en matière de savoir, et c'est pour cette raison qu'on a décidé d'investir dans le développement des sciences de la vie», commente M. Luis Miranda, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal et responsable du développement économique.

Différents pôles d'activité

Bien que les entreprises œuvrant dans le domaine des sciences de la vie soient réparties un peu partout dans le grand Montréal, certains axes regroupent une plus forte concentration de ces établissements. Ainsi, articulé sur sept pôles et corridors différents dont les CHU sont les points d'ancrage, le projet Montréal technopole se développe sur une large portion du territoire de la région métropolitaine.

«Ce qui est intéressant avec ce projet-là, c'est qu'il n'est pas concentré dans un seul secteur. Il se déploie à travers l'île et touche même nos partenaires de Laval. Il y a d'abord le pôle du Centre, où on trouve le fameux CHUM, puis, autour de ça, il y a les pôles de l'Est, de Côte-des-Neiges, de Saint-Laurent, du Campus McDonald, de Laval et le corridor de l'Ouest», relève M. Miranda.

Le pivot: le pôle du Centre

Les hôpitaux de recherche affiliés aux universités sont au cœur du réseau hospitalier québécois. Deux des trois CHU montréalais sont actuellement situés dans le pôle Centre du projet Montréal technopole et contribuent de façon importante à la recherche médicale.

Regroupant le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), le Quartier de la santé, le Centre universitaire de santé de Montréal (CUSM, sites Glen et de la Montagne) et le Complexe des sciences de la vie de l'Université McGill, le pôle du Centre est l'agglomération où la plupart des interventions les plus sophistiquées ont lieu et où on trouve les infrastructures les plus développées. Ainsi, le pôle du Centre se présente naturellement comme le pivot de Montréal technopole.

Les pôles environnants

Malgré l'importante concentration des CHU au sein du pivot central, les pôles environnants ont plusieurs expertises à offrir et se démarquent par des spécialités diversifiées et complé-

mentaires. Certains pôles s'appuient davantage sur les laboratoires de recherche précommerciale ou commerciale, habituellement de grande taille et relativement autonomes. C'est le cas notamment du corridor de l'Ouest, ainsi que des pôles du Campus McDonald et de l'InRS-Institut Armand-Frappier.

D'autres, comme le pôle de l'Est, reposent davantage sur la recherche publique et clinique. Par exemple, c'est dans cet axe qu'on retrouve le Technopôle Angus, un parc d'entreprises en plein essor qui se veut l'un des moteurs de la génomique à Montréal. Le pôle IRB-Saint-Laurent, lui, se déploie autour de l'Institut de recherche en biotechnologie et se veut un important acteur dans le domaine biomédical, alors que le pôle de Côte-des-Neiges se concentre surtout sur les technologies de la santé, avec le CHU Sainte-Justine.

Des échéanciers

Montréal technopole étant un projet de très grande envergure, son développement sera réalisé en plusieurs phases et suivra différents échéanciers selon l'évolution des divers pôles. À ce jour, les appels de propositions ont été lancés pour les CHU et, si tout se passe comme prévu, les partenariats public-privé devraient être adoptés en 2010 pour le CHUM et le CUSM.

«C'est certain que, avec la crise économique, on est plus prudent du côté des délais», confie M. Miranda. Mais, actuellement, on est vraiment en mode de développement. On a décidé de continuer à faire avancer Montréal sur le plan international et on n'est pas assis à attendre que ça avance!»

Collaboratrice du Devoir

■ Pour avoir plus de détails sur Montréal technopole ou obtenir des renseignements sur les sept pôles et les budgets associés aux différents projets: www.montreal2025.com.

ÉPAULEZ
nos cours d'eau!

Tous les profits tirés de la vente de ces t-shirts sont versés au Fonds Naya pour revitaliser les cours d'eau du Québec.



fondsnaya.org



QUÉBEC EN AVANT

LAURENTIDES

Une nouvelle usine dès l'hiver

Bombardier consolide à Mirabel le pôle aéronautique de la grande région montréalaise

En ajoutant 3200 nouveaux emplois d'ici trois ans, Bombardier Aéronautique renforcera d'autant le pôle aéronautique que constitue déjà la grande région de Montréal. Dès cet automne, ce géant de l'aéronautique mettra en chantier à Mirabel l'usine où se fera l'assemblage final de la CSeries, sa nouvelle gamme de transporteurs intercontinentaux de 100 à 149 passagers.

CLAUDE LAFLEUR

«C'est un programme qui propulse la grande région de Montréal vingt ans en avant», lance Marc Duchesne, porte-parole de Bombardier Aéronautique. La CSeries sera le plus grand avion de passagers jamais construit au Canada. Il s'agit d'un avion long-courrier superéconomique qui se destine au marché des appareils de 100 à 149 places.

Bombardier Aéronautique prévoit que, au cours des vingt prochaines années, les compagnies aériennes auront besoin de se procurer 6300 appareils de ce type, ce qui représente un marché de 250 milliards de dollars dont l'avionneur espère bien saisir 50%. «Depuis 1989, Bombardier a lancé 25 nouveaux modèles d'avion», souligne M. Duchesne. Or, historiquement, nous accaparon 50% de nos marchés. On a donc de bonnes raisons d'envisager de produire 50% des 6300 appareils requis. Ajoutant qu'il s'agit néanmoins d'un très grand défi», il souligne que l'entreprise a développé tout au long de son existence l'expertise «d'analyse des marchés et des tendances qui nous permet d'offrir le produit qui, justement, répond aux besoins futurs de nos clients».

Pourquoi Mirabel?

Bombardier a choisi de s'installer à Mirabel, de préférence

à tout autre endroit dans le monde, avant tout parce qu'on y trouve la main-d'œuvre qualifiée, indique le porte-parole. «Bien sûr, Mirabel possède l'espace nécessaire pour y construire nos nouvelles usines, ainsi que les installations idéales avec une piste d'atterrissage», dit-il. Surtout, c'est déjà un pôle aéronautique majeur et donc l'endroit idéal pour recruter le personnel compétent dont on aura besoin.

Déjà, c'est à Mirabel que Bombardier procède à l'assemblage final de ses CRJ 700, 900 et 1000, ses transporteurs de 70, 90 et 100 places. «En face de cette usine, nous nous préparons à effectuer la première pelletée de terre pour la nouvelle usine dans laquelle se fera l'assemblage final de la CSeries.»

Soulignons que la venue de cette nouvelle gamme d'avions ne signifie pas pour autant que Bombardier abandonnera ultérieurement ses plus petits appareils. «Comme nos avions Challenger et CRJ continuent d'être très en demande, on ne va pas remplacer des produits qui vont bien par un nouveau», rapporte Marc Dufresne. Nous ajoutons plutôt une nouvelle gamme à nos produits.

La construction de l'usine débutera avant le gel de l'hiver, précise-t-il. «Nous sommes en train de choisir les différentes entreprises qui travailleront avec nous pour le design du bâtiment et pour sa construction.» Celle-ci

prendra environ un an. Il faudra ensuite équiper l'usine et vérifier que toutes ses installations seront fonctionnelles avant d'amorcer l'assemblage des premiers CSeries, dans deux ans environ.

C'est le temps de retourner à l'école

Les diverses composantes du nouvel appareil seront fabriquées un peu partout. Ainsi, les ailes seront assemblées dans les usines irlandaises de Bombardier. Le cockpit et le fuselage arrière seront fabriqués dans ses usines montréalaises de Saint-Laurent. Les moteurs seront assemblés par Pratt & Whitney dans les installations en construction à Mirabel (voir l'autre article, en page G 6). Enfin, la carlingue, les systèmes avioniques et l'équipement de bord proviendront d'une multitude de fournisseurs répartis à travers le monde. Le tout sera acheminé par bateau, par train et par camion jusqu'à l'usine de Mirabel.

«L'assemblage final de la CSeries générera environ 1300 emplois, avance Marc Duchesne. La fabrication des postes de pilotage et des fuselages arrière générera environ 1150 emplois dans nos usines de Saint-Laurent. L'administration et le soutien technique créeront environ 750 emplois.» C'est dire que le projet CSeries représente, pour la région de Montréal uniquement, 3200 emplois directs durant les vingt années que devrait durer le programme.

Comme les divers métiers d'assembleur nécessitent généralement deux années de formation et que Bombardier en recrutera 2500 à partir de 2011, ceux et celles qui rêvent d'une telle carrière ont tout juste le



SOURCE BOMBARDIER

L'assemblage final de la CSeries générera environ 1300 emplois à la nouvelle usine de Mirabel.

temps de se former dans l'une ou l'autre de nos écoles en technique aéronautique. «C'est le temps, pour un jeune ou pour quelqu'un qui est en réorientation de carrière, de cogner aux portes des écoles et de s'y inscrire puisque, dans deux ans, nous commencerons à engager ces gens-là», lance Marc Duchesne.

Il souligne en outre que la récession actuelle n'affecte en rien la planification du programme CSeries. «Nous considérons qu'une fois que la récession sera terminée, dit-il, les gens se remettront à voyager et les lignes aériennes auront

alors besoin de s'équiper de nouveaux appareils — des appareils plus économiques, moins énergivores et plus confortables pour leurs passagers. Voilà exactement ce que nous proposerons avec la CSeries!»

Bombardier Aéronautique n'a par conséquent nullement ralenti — pas même «d'une seconde», nous dit son porte-parole — la cadence de préparation de la CSeries. «Tout va à la normale et nous sommes à jour dans notre calendrier de production, dit-il. La récession ne nous affecte pas du tout.»

L'entrée en service du pre-

mier appareil CSeries est prévue en 2013. Par conséquent, la fabrication des premiers prototypes, les essais en vol, les qualifications, etc., auront lieu en 2011 et 2012, souligne-t-il. C'est alors que Bombardier recrutera les milliers d'employés nécessaires pour la fabrication des avions de ligne. «C'est donc dire que l'assemblage des appareils de la CSeries créera véritablement des milliers de nouveaux emplois ici, dans la grande région de Montréal», de dire Marc Duchesne.

Collaborateur du Devoir

Les jeux sont faits à Mont-Tremblant

«Le casino sera un atout à long terme pour la région»

C'est le 24 juin prochain que le Casino Mont-Tremblant, quatrième casino québécois, ouvrira ses portes au grand public. Quatre étages de jeux et une façon de diversifier l'offre touristique de ce coin des Laurentides.

CATHERINE LALONDE

Encore quelques semaines avant que le nouveau casino ne soit fin prêt. Le chantier, ouvert en 2007, a respecté ses délais et son budget de 61 millions de dollars. Alors que le projet initial prévoyait la construction par Intrawest d'un hôtel et d'un centre de congrès adjacents, la situation économique a changé les plans. Loto-Québec est allée de l'avant. Résultat: le Casino Mont-Tremblant, élevé sur cinq étages. Quatre niveaux de jeux, dont un réservé aux hautes mises. Les joueurs pourront profiter de 400 machines à sous et de 25 tables de jeu avec croupier, dont cinq tables de poker Texas Hold'em et une table de minicraps pour huit joueurs. Deux salons privés sont aussi disponibles.

«On a voulu que le casino réponde aux attentes particulières de la clientèle de Mont-Tremblant», explique Marie-Claude Rivet, directrice adjointe des relations de presse à Loto-Québec. Ce n'est pas un casino de luxe, mais il sera fréquenté par des vacanciers, des gens qui sont là pour se détendre et se reposer et qui ne se promènent pas avec leur complet trois-pièces en valise. On saura par exemple accueillir les gens qui arrivent avec des bottes de ski.» Un système de gondoles aériennes, un téléphérique reliant le Versant sud et le Versant soleil, a été prévu pour faciliter l'accès au casino.

Dans un cadre naturel

L'architecture, signée Menkès Shoener Dagenais LeTourneux, mise sur l'intégration du bâtiment dans le milieu naturel. Mme Rivet continue sa description: «Le design fait penser à



SOURCE CASINO MONT-TREMBLANT

Le nouveau Casino Mont-Tremblant est pratiquement prêt pour son ouverture, le 24 juin prochain.

certains hôtels Canadian Pacific. Nous avons utilisé des matériaux chauds et naturels comme la pierre et l'ardoise. Le mobilier est de cuir et de suède. L'entrée est particulièrement spectaculaire, avec un foyer immense aux parois en eau. Tout est fait pour rappeler la nature et construit dans les paramètres écologiques du système Leadership in Energy and Environmental Design (LEED).»

Dès son ouverture, le Casino Mont-Tremblant pourra recevoir 1600 visiteurs. Près de 225 nouveaux emplois sont ainsi créés. La particularité de Tremblant, par rapport aux casinos de Montréal, de Charlevoix et de Lac-Leamy, est l'attention portée aux hautes mises. Un

étage leur est consacré, et le pourcentage de plancher qui leur est dédié est plus élevé que dans les autres casinos.

Enjeux

Les projections de revenus ont changé entre l'ouverture du chantier en 2007 et l'inauguration prochaine, crise économique oblige. «Le fait qu'il n'y a pas l'hôtel ni le centre de congrès peut avoir un impact sur les prévisions du casino», admet Mme Rivet. On ne s'attend pas à un succès instantané, mais on est convaincu que le casino sera un atout à long terme pour la région.»

Un point de vue qu'EmJEU, coalition pour une gestion éthique et responsable des jeux de hasard et d'argent, ne partage pas. Même si Loto-Québec veille à ce que l'offre de jeu n'augmente pas au Québec: les machines à sous du nouveau casino ont été démenagées du casino de Lac-Leamy.

Le porte-parole d'EmJEU, Alain Dubois, explique ses réticences: «À l'origine, le Casino Mont-Tremblant voulait attirer les riches touristes dans un complexe récréotouristique. Mais le complexe est remis aux calendes grecques, à cause de la crise financière. Reste le casino, avec 400 machines à sous pour quelque 20 tables de jeu. C'est une très grosse proportion de machines électroniques, que les riches touristes en général ne fréquentent pas. Pour nous, malgré son discours, Loto-Québec vise une clientèle régulière. La saison touristique dure six mois, trois mois d'été et trois mois d'hiver, et nous craignons le reste du temps que, comme à Charlevoix, ce soit la population locale qui soit mise à contribution pour remplir le casino. On aurait aimé que, avant d'aller de l'avant, Loto-Québec prenne des mesures de précaution, qu'elle travaille avec la santé publique.»

«On n'est pas contre la légalisation des casinos, mais les impératifs financiers présentement sont toujours plus importants que la santé publique. Et un casino peut être un produit dangereux.»

Loto-Québec nie, de son côté, chercher les riches touristes, mais affirme viser la clientèle de la région, composée, selon la dernière étude d'Intrawest, de 65% de visiteurs de l'extérieur du Québec. «Ce n'est pas parce qu'ils sont étrangers qu'ils sont riches!», rétorque Mme Rivet. Elle rappelle au passage que Loto-Québec est la seule loterie active, sur 140 au niveau international, qui a mérité la plus haute certification de la World Lottery Association pour ses actions en jeu responsable.

Collaboratrice du Devoir

La seule stratégie gagnante au casino, c'est de jouer pour le plaisir.

18 ans +

Pour que le jeu demeure un jeu misesurtoi.caCASINO
MONT-TREMBLANT

QUÉBEC EN AVANT

De Mirabel voleront les nouveaux moteurs de Pratt & Whitney

« Nous développons en ce moment des technologies révolutionnaires »

C'est à Mirabel que Pratt & Whitney Canada a choisi de regrouper ses activités de mise au point et d'essais en vol de sa nouvelle gamme de moteurs d'avion dite « PurePower ». À cette fin, elle construit son nouveau Centre aéronautique de pointe. Le transfert de ces activités, réalisées auparavant à Plattsburgh et à Saint-Hubert, entraînera la création d'au moins 75 emplois hautement qualifiés et représente un investissement de 90 millions de dollars. C'est aussi dans les installations de Mirabel que seront ultérieurement fabriqués les moteurs qui équiperont les avions de la C Series de Bombardier.

CLAUDE LAFLEUR

Pratt & Whitney Canada, dont le siège social se trouve à Longueuil, investira 575 millions au cours des cinq prochaines années afin de faire du Québec la plaque tournante mondiale de ses activités intégrées (mise au point, essais en vol et fabrication de moteurs d'avion). Cet investissement devrait générer 565 emplois.

Le motoriste a choisi d'installer son Centre aéronautique à Mirabel parce qu'il s'agit d'un aéroport international tout cargo, capable d'accueillir les très gros porteurs de type Boeing 747.

Situé en milieu non urbain, l'aéroport est en outre ouvert en permanence. « Mirabel nous donne accès à des infrastructures efficaces de calibre mondial qui conviennent à nos besoins grandissants en matière d'essais en vol pour les années à venir, tout en étant près d'une masse critique d'importantes entreprises aérospatiales », résumait récemment Benoît Brosseau, vice-président principal du Centre de P&WC.

« Notre Centre aéronautique de Mirabel fera en sorte que nous aurons les capacités nécessaires pour répondre à la forte demande que nous anticipons pour nos nouveaux moteurs », précise Maria Mandato, conseillère principale aux communications chez Pratt & Whitney Canada. L'entreprise a récemment remporté plusieurs contrats de motorisation de nouveaux appareils, dont celui pour la C Series que Bombardier Aéronautique espère vendre par milliers au cours des vingt prochaines années (voir l'article en page G 5).

Les installations de Mirabel serviront entre autres à l'assemblage et aux essais de la nouvelle génération de moteurs PW1524G destinés à la C Series. À cette fin, le Centre aéronautique, dont l'ouverture est prévue à l'automne, est construit à deux pas de l'usine de Bombardier où seront assemblés les nouveaux avions. « La décision de Bombardier d'assembler les appareils de la C Series à Mirabel a été un facteur déterminant dans la décision d'effectuer aussi à Mirabel l'assemblage final des moteurs PW1524G », confirme Mme Mandato.

À la fine pointe des technologies... de l'environnement...

Non seulement les installations de Pratt & Whitney de Mirabel seront à la fine pointe des technologies aéronautiques, mais elles recourront aux pratiques écologiques les plus évoluées, tant durant leur construction que pour leurs activités.

Ainsi, le Centre aéronautique sera construit selon les normes écologiques dites Leadership in Energy and Environment Design (LEED), c'est-à-dire avec des matériaux à faibles émissions, tout en étant doté de toitures à haute réflectivité (toit vert). Il sera en outre équipé d'un système de surveillance de la ventilation et d'apport de l'air extérieur ainsi que d'un système d'éclairage à faible consommation d'énergie, et il utilisera des technologies novatrices pour le traitement de ses eaux usées.

Enfin, on y emploiera de la façon la plus rationnelle possible diverses ressources, notamment par le recours à



PRATT & WHITNEY

Non seulement les installations de Pratt & Whitney de Mirabel seront à la fine pointe des technologies aéronautiques, mais elles recourront aux pratiques écologiques les plus évoluées, tant durant leur construction que pour leurs activités.

l'éclairage naturel dans les ateliers ainsi qu'à des murs acoustiques de chaux. « C'est pour vous dire qu'on aura un centre construit et exploité de façon optimale, ce qui nous permettra d'accroître notre compétitivité », de dire Mme Mandato.

Le Québec, plaque tournante

Doté des équipements et des techniques de fabrication de pointe, le centre permettra de parfaire les méthodes d'assemblage et d'effectuer les essais des moteurs. Il comprendra à cette fin deux aires de service pour les Boeing B747SP de Pratt & Whitney qui servent aux essais en vol des moteurs.

« Les travaux de construction du centre sont en cours et progressent très bien », indique Maria Mandato, de sorte que nos activités d'essais en vol seront fonctionnelles à 100 % à l'été 2010.

En particulier, Pratt & Whit-

ney y développera sa nouvelle gamme de moteurs PurePower PW800 destinés à « redéfinir les normes de performance et d'économie par l'application des plus récentes technologies de matériaux, d'aérodynamique et de conception mises au point par P&WC », indique-t-on.

« Cette famille de moteurs est conçue pour les avions d'affaires et pour les long-courriers à cabine spacieuse, précise la porte-parole. Nous développons en ce moment des technologies révolutionnaires afin de réduire considérablement la consommation en carburant de nos moteurs, les rejets dans l'environnement et le bruit. » Le motoriste vise même à ce que ses moteurs dépassent de beaucoup les normes fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, notamment en ce qui concerne les niveaux de bruit.

Maria Mandato souligne en outre que l'ouverture du Centre aéronautique de Mira-

bel ne compromet en rien les autres installations de Pratt & Whitney. « Nos usines demeureront opérationnelles, dit-elle, puisqu'à Longueuil nous fabriquons toujours la gamme complète de nos moteurs. Le Centre aéronautique de Mirabel nous

permettra de parfaire nos connaissances, il ne remplacera en aucun cas nos autres installations. Il signifie, véritablement, le renforcement de nos activités ici au Québec. »

Collaborateur du Devoir

Pour s'informer

Les chambres de commerce locales suivent de près l'avancée des divers projets. On s'y renseigne donc.

■ Montréal
Chambre de commerce du Montréal métropolitain
www.ccmq.ca
(514) 871-4000

■ Montérégie
Chambre de commerce et de l'industrie de la Rive-Sud
www.ccris.qc.ca
(450) 463-2121

■ Laval
Chambre de commerce et de l'industrie de Laval
www.cclaval.qc.ca
(450) 682-5255

■ Laurentides
Chambre de commerce de Mont-Tremblant
www.ccdemonttreblant.com
(819) 425-8441

Chambre de commerce et de l'industrie de Mirabel
www.ccmirabel.com
(450) 433-1944

LAURENTIDES

Lac Mirabel subit les contrecoups de la crise économique

Déjà 80 millions ont été investis pour réaliser la plus importante destination

Lac Mirabel, dont les coûts sont évalués à plus de 450 millions de dollars au départ, vise la mise en place de la plus importante destination de commerce de détail écologique au Canada. Ce complexe de magasinage intérieur et de divertissement, qui prendra forme sur un terrain d'une superficie de 14 millions de pieds carrés (330 hectares), tarde à voir le jour pour cause de financement. Le point sur la situation et la description d'un vaste ensemble commercial et récréatif.

RÉGINALD HARVEY

En avril 2009, Sheldon Gordon, directeur américain du futur complexe, a annoncé son ouverture pour le printemps de 2010. Entre-temps, les soubresauts de l'économie ont sonné la fin des activités sur des espaces réservés au déploiement d'un imposant chantier. Louis Prud'homme, directeur général de la Ville de Mirabel, se penche sur ce dossier: « Le projet est suspendu temporairement. Il n'y a rien qui est en construction sur le plan des bâtiments. Pour notre part, on poursuit notre planification tout autour du site, parce que celui-ci n'est pas abandonné. »

Il explique pourquoi: « Les promoteurs ont quand même investi jusqu'à maintenant 80 millions de dollars dans ce projet; ils ont déboursé 40 millions de dollars pour l'achat du terrain et ils ont aussi fait "tasser" une ligne hydro-électrique de 735 kilowatts qui passait en plein centre de celui-ci, pour la déplacer plus au nord. Il y a donc des dépenses majeures qui ont été consenties. » Entre-temps, la Ville prépare les structures d'accueil de cet espace: « Le site est mis en valeur et, dans ce but, on est en chantier depuis l'été dernier pour construire un échangeur face à cet endroit-là, afin d'avoir une sortie au kilomètre 28 de l'autoroute des Laurentides, di-

rectement en face du projet. » En fonction d'un protocole d'entente, Mirabel est le maître d'œuvre de ces travaux réalisés conjointement avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Blainville.

Il se prononce sur la date de reprise de la construction du centre commercial et récréatif: « Ça peut être cet automne ou le printemps prochain. Les promoteurs recherchent du financement et, dans le contexte de la crise économique pendant laquelle les banques se sont montrées pas mal plus froides, celui qui leur était largement assuré a été retiré. » Il dépeint l'état actuel du projet: « Il n'y a encore rien du côté des fondations ou de quoi que ce soit d'autre. Le terrain a été préparé, déboisé et nivelé; la ligne électrique a également été déplacée à l'été de 2008. »

Un jour, peut-être... Lac Mirabel

Les sceptiques demeurent sur leurs gardes au sujet de l'avenir réservé à ce projet ambitieux,

qui accuse déjà un retard d'un an et demi avant même les déboires causés par les remous économiques. Gordon Group, de Greenwich (Connecticut), promoteur de ce centre commercial récréatif, continue pour sa part d'assurer que ce dernier sera construit. Gordon Group Holding a notamment réalisé le centre commercial The Forum Shop at Caesar's, dans l'hôtel où se produisait Céline Dion (le Caesar's Palace). Pour l'instant, voyons comment le projet se présente sur papier.

Le complexe Lac Mirabel sera situé dans le corridor Montréal-Laurentides, à 42 kilomètres du centre-ville de la métropole, là où circulent quotidiennement, à proximité du site, 120 000 véhicules par jour. Celui-ci est placé sur la route de Mont-Tremblant, qui connaît actuellement une autre phase de développement et qui accueille annuellement quatre millions de visiteurs.

Dans le cadre de ce projet, des boutiques de classe internationa-

le, des hôtels de luxe, des installations pour le ski de fond, la pêche et le patinage, un parc aquatique, un spa d'inspiration européenne, un cinéma et un centre multisports adjacent seront érigés sur un terrain de 14 millions de pieds carrés.

La construction de cet ensemble entraînera l'embauche de 3500 travailleurs et la création de quelque 6000 à 8000 emplois pour son exploitation. Un investissement initial de 475 millions de dollars est prévu pour aménager un espace commercial sur les premiers 1,8 million de pieds carrés de terrain. Environ 2,6 millions de pieds carrés seront réservés à des activités de magasinage et de loisir et à la construction d'un complexe de divertissement multisports. La prévision d'a-chalandage annuel sur l'ensemble des espaces est établie à 20 millions de personnes.

Il est prévu que le centre sera bâti en plusieurs étapes par de nombreux entrepreneurs; celui-

ci prendra graduellement forme sur une période de sept ans et l'investissement total pourrait atteindre 1,2 milliard de dollars au terme de cette période.

Un centre commercial cabriolet

Lac Mirabel poursuit des objectifs écologiques. C'est ainsi que le site sera parsemé de lacs et de rivières et que les milieux humides seront préservés; environ 65 des 330 hectares de terrain seront dotés d'un réseau de canaux pour arriver à cette fin. La géothermie sera utilisée pour maintenir la température des lieux à des niveaux confortables. Toutefois, les artères commerciales ne seront pas climatisées ou chauffées; il fera froid l'hiver et chaud l'été, au gré des saisons québécoises et des caprices du temps.

Les promoteurs se proposent d'implanter des stratégies écologiques durant les différentes étapes de la construction du centre. De la sorte, ils veulent encourager les futurs locataires d'espaces à adopter des comportements « verts » quand le temps sera venu d'exploiter leurs commerces et leurs lieux récréatifs.

Voilà. Il reste maintenant à savoir quand les différentes idées couchées sur papier se matérialiseront sur le terrain, dans des conditions économiques plus favorables.

Collaborateur du Devoir

MSDL MENKÈS SHOONER DAGENAI LETOURNEUX
Architectes

1134 Ste-Catherine O. bureau 1100, Montréal 514.866.7291 msdl@msdl.ca www.msdl.ca

QUÉBEC EN AVANT

Fédération des chambres du commerce du Québec

Pour en finir avec l'immobilisme

«Sans projet au Québec, on va perdre du terrain»

Pour stimuler le développement économique de chacune des régions de la province, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) lance son nouveau portail Québec en avant, un répertoire des grands projets dont la valeur est, selon la FCCQ, essentielle à la relance économique du Québec.

JESSICA NADEAU

Ce ne sont pas les grands projets qui manquent au Québec, qu'on pense au complexe hydroélectrique de La Romaine sur la Côte-Nord, au pont de la 25 à Laval, à la mine Malartic en Abitibi, au Quartier des spectacles à Montréal ou au port méthanier de Gros-Cacouna près de Québec, pour ne nommer que ceux-là. Ces projets ne font pas toujours l'unanimité lors des consultations publiques, que ce soit pour des raisons de nature écologique ou sociale. Mais où est la place de la valeur économique du projet dans le débat public? Il y a là une lacune importante, estime la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), qui tente d'y remédier par le biais de son nouveau portail Internet: Québec en avant.

«Lorsque nous avons conçu l'idée du portail, c'était à la suite d'avortements de projets qui avaient eu un certain appui au début et dont nous étions au nombre des défenseurs, explique Françoise Bertrand, présidente de la FCCQ. Après l'échec de ces projets, nous nous sommes rendu compte que nous n'avions peut-être pas été assez vigilants pour revenir à la charge régulièrement sur le plan des communications et qu'il fallait donc se donner une lecture des projets pour le Québec.»

Ces projets, c'étaient ceux de la centrale du Suroît, qui a été

abandonné par suite d'une forte opposition des groupes écologistes, et du déménagement du Casino de Montréal, lui aussi vaincu par la contestation des groupes sociaux.

«Dans les deux cas, nous avons fait une analyse sur la possibilité économique ratée et regardé le traitement dans les médias, pour nous rendre compte que l'information concernant les possibilités économiques était très peu mise en valeur, alors qu'une place beaucoup plus importante avait été accordée aux opposants à ces projets.»

Son intention n'est pas de dire qu'il y a trop d'opposition, loin de là. Françoise Bertrand estime que l'opposition, tout comme les consultations publiques, est nécessaire dans une démocratie et qu'elle contribue généralement à l'amélioration des projets. Mais la FCCQ, qui a pour mission de stimuler le développement économique de toutes les régions du Québec, soutient que l'argument économique doit aussi être entendu.

Elle avait donc demandé au gouvernement de créer une agence d'analyse économique qui pourrait, au même titre que la Direction de la santé publique ou que le bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), participer de façon impartiale aux débats en mettant de l'avant les possibilités économiques de ces projets. Cela n'a pas été fait, au grand regret de la

FCCQ, qui a donc choisi de faire valoir ses arguments à travers un portail Internet.

«Désorganisation démocratique»

Les sources de ralentissements et de «paralyse» des projets sont nombreuses: il y a, d'une part, les groupes d'opposition qui, souvent, réussissent à faire avorter les projets et, d'autre part, ce que Françoise Bertrand appelle la «désorganisation démocratique», ou le manque de concertation et de coordination entre les différents ministères concernés par un dossier, principalement au fédéral.

«Nous comprenons qu'il faille des étapes de consultation qui servent à améliorer les projets, nous disons par ailleurs que, lorsque les projets ont été approuvés par les instances, il faut aller de l'avant et, pour cela, il ne faut pas que tout à coup s'installent des tracaseries bureaucratiques [...]. Nous, on veut des projets qui avancent, pas des projets qui restent dans les cartons ou dont on parle pendant des siècles. On veut des projets qui se matérialisent.»

Ainsi, pour être en mesure d'éviter cet «immobilisme», le portail permet de suivre de façon régulière l'évolution de chacun de ces grands projets, de voir les échéanciers et d'être en mesure, dans le cas d'un ralentissement ou d'une interruption quelconque d'en identifier les raisons et la source afin de mobiliser le réseau et de veiller au dénouement des impasses.

Pour l'instant, le portail Québec en avant compte une trentaine de projets répartis sur l'ensemble de la province. Mais il s'agit d'un site en constante évo-

lution, et on devrait en compter une cinquantaine d'ici l'an prochain. Ces grands projets sont choisis sur la base du potentiel économique, tant pour la région que pour l'ensemble de la province, par une équipe de la fédération qui en fait la cueillette auprès de ses 161 membres.

Crise économique

Selon la présidente de la FCCQ, la réalisation de ces projets est d'autant plus importante aujourd'hui, en temps de crise économique. «Pour nous, la crise économique vient accélérer l'importance de ces projets. Ne serait-ce qu'au plan des infrastructures, où il y a souvent de grands retards. Pendant que des emplois sont perdus dans certains secteurs d'activité économique, si les grands projets peuvent accueillir des employés qui étaient au chômage, il me semble

évident qu'on ne peut pas retarder ces projets indûment.»

Heureusement, le Québec se sort passablement bien de la crise, selon les derniers indicateurs économiques publiés par la Fédération des chambres de commerce du Québec, en raison notamment des investissements dans les infrastructures, de l'innovation, de la diversification de l'économie dans plusieurs régions du Québec et du commerce extérieur. «Le Québec, par ses gens d'affaires, par la collaboration du gouvernement et des institutions financières qui sont robustes, a pu commencer le virage nécessaire pour s'adapter à de nouvelles conditions économiques. C'est pourquoi nous estimons que le Québec est assez bien positionné pour faire face à la relance économique.»

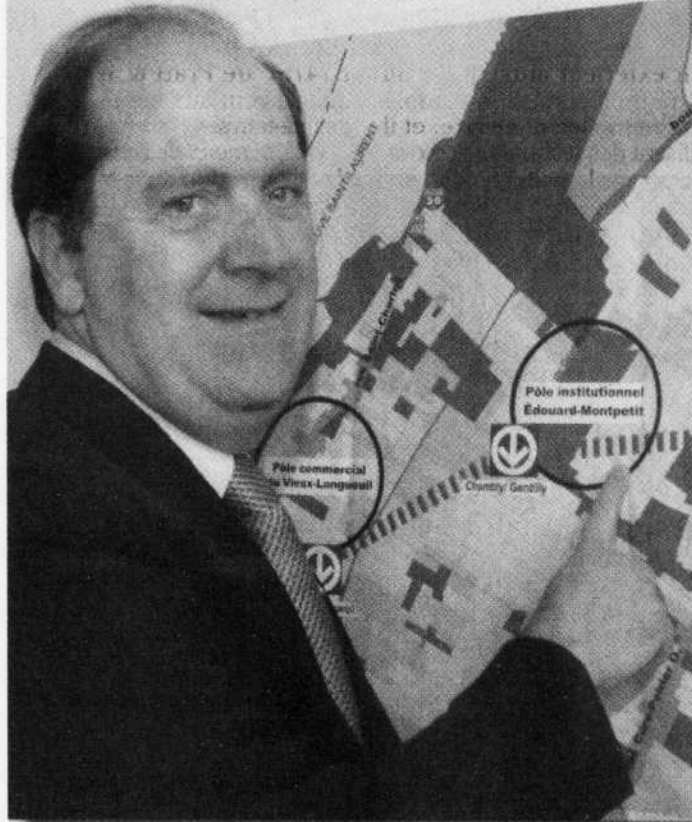
Mais, pour cela, il faut continuer d'investir dans les grands

projets qui ont des retombées économiques positives dans les régions, qui créent de l'emploi et de la richesse. C'est pourquoi il est plus important que jamais, pour la FCCQ, de s'assurer que les projets d'envergure soient développés et qu'ils se réalisent sans tarder.

«C'est une façon de dire que la Fédération des chambres du commerce du Québec prend fait et cause pour les projets économiques au Québec et, à ce titre, s'assure que les projets qui ont été acceptés et ceux qui sont en processus d'acceptation reçoivent toute l'attention nécessaire pour qu'ils aillent de l'avant. Parce que, sans projet au Québec, on va perdre du terrain, et on n'a pas les moyens de perdre du terrain, surtout au lendemain d'une récession.»

Collaboratrice du Devoir

Le prolongement du métro jusqu'à la zone aéroportuaire de Longueuil, « LA » priorité !

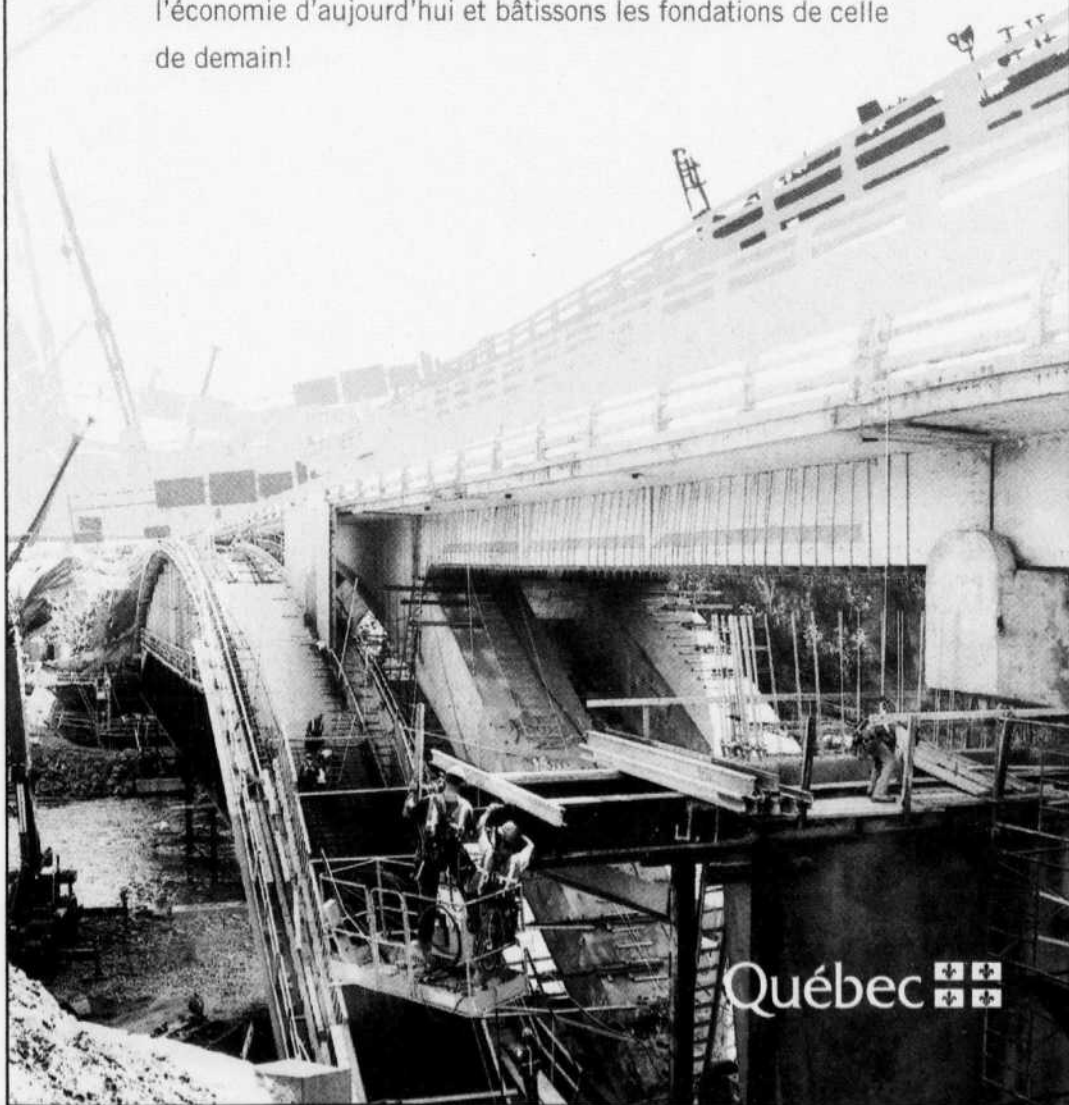


Le vice-président du comité exécutif de Longueuil et responsable du transport, Jacques Goyette, a présenté le projet de prolongement de la ligne du métro à Longueuil.

Le projet est lancé ! La Ville de Longueuil a déposé son projet de prolongement du métro à la ministre des Transports, Julie Boulet.

Les investissements routiers CRÉENT DE LA CROISSANCE ET DES EMPLOIS

En injectant plus de 3,7 milliards de dollars dans le réseau routier en 2009-2010, le gouvernement s'engage à poursuivre un projet générateur de richesse collective. En valorisant ainsi notre patrimoine routier, nous créons de l'emploi pour près de 50 000 personnes qui s'activeront sur 1 715 chantiers à la grandeur du Québec. Voilà comment nous faisons rouler l'économie d'aujourd'hui et bâtissons les fondations de celle de demain!



Québec

- Prolonger la ligne jaune du métro d'au moins six nouvelles stations et de plus de 8 kilomètres.
- Desservir d'importantes zones de développement (collège Édouard-Montpetit, Centre hospitalier Pierre-Boucher) jusqu'à la zone centrale aéroportuaire de Longueuil, un enjeu de développement stratégique.
- Offrir de nouveaux services aux villes situées à l'Est, dont Boucherville.
- Réduire la circulation sur les ponts de la Rive-Sud.
- Désengorger la zone actuelle du métro.
- Offrir des services bonifiés de transports collectifs pour satisfaire les besoins des 7 millions d'usagers qui transitent chaque année par la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke.
- Agir en matière de développement durable.

L'amélioration du transport collectif à Longueuil, une nécessité pour la Rive-Sud et sa région !

longueuil.ca

longueuil

QUÉBEC EN AVANT

MONTÉRÉGIE

Un train léger bloqué en gare

Depuis dix ans, le projet de train léger sur rail (SLR) entre Montréal et la Rive-Sud, sur l'estacade du pont Champlain, va et vient dans l'actualité au gré du vent politique.

AMÉLIE DAoust-BOISVERT

Après que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a achevé des études au coût de 12 millions de dollars, voilà que le remplacement possible du pont Champlain vient remettre le projet près... de la case départ. Les 25 000 passagers potentiels visés par l'AMT devront attendre.

Le ministère des Transports du Québec et la Société des ponts fédéraux limitée (SPFL) se partagent les coûts d'une nouvelle étude qui envisage même le remplacement du pont Champlain. Tous les scénarios de transport en commun seront évalués, dit André Girard, vice-président aux communications de la SPFL, qui doute que l'option de l'estacade soit retenue. «Un milliard pour prolonger l'estacade au-dessus de la Voie maritime, c'est aussi cher qu'un nouveau pont», explique-t-il. Il croit encore au SLR, «la voie de l'avenir», mais il faudra que les usagers patientent encore. L'étude, lancée en appel d'offres mardi dernier, devrait être terminée dans un an et sera suivie des études d'impact écologique du scénario retenu, puis de la construction... Un horizon de dix ans, au bas mot.

Au ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, on attend la nouvelle étude pour se prononcer. Au ministère des Transports du Québec (MTQ), on explique être tributaire des précisions concernant le pont Champlain (propriété fédérale) avant de décider quoi que ce soit au sujet d'un train entre Montréal et la Rive-Sud. Le SLR fait partie des options envisagées, dit Mario Saint-Pierre, le porte-parole du ministère, «mais je ne peux pas dire que c'est une priorité, il faut évaluer l'ensemble des options».

Un virage nécessaire

«Ca pourrait prendre 20 ans!», s'impatiente David Hanna, professeur d'urbanisme à l'UQAM. D'après lui, les politiciens souffrent de la «pensée unique», celle qu'une seule ligne de train suffit entre les deux rives. «Il faut faire le

virage du développement durable pour vrai, ça prend plus qu'une ligne symbolique», dit-il, d'autant plus si elle n'existe... que dans des études. Il propose d'implanter le SLR ou un tramway sur le pont Victoria. «C'est moins dispendieux, plus facile à réaliser et, en plus, il y en avait un avant!», explique-t-il. «Il n'y a qu'à poser des rails», simplifie l'urbaniste.

«Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple?», renchérit Pierre Brisset, un architecte qui s'intéresse au SLR depuis le début. Il explique que «la structure du pont Victoria est conçue pour recevoir un tramway. Cela a de meilleures chances de réussite rapide que d'attendre de reconstruire le pont Champlain dans 20 ans.»

À la
Conférence
des élus
de
Longueuil,
on
s'impatiente
un peu

Est-ce que les décisions de la SPFL rendent caduques les études réalisées pour le compte de l'AMT au fil des ans? «Non», répond son porte-parole, Pier-Luc Paquette, même s'il concède qu'en ce moment «le projet n'avance pas». «Les deux ministères ont nos études en main depuis deux ans, confirme-t-il. Nous allons être entendus par le comité directeur chargé d'évaluer les différents scénarios et y souligner l'importance d'un corridor dédié au SLR.»

À la Conférence des élus de Longueuil, on s'impatiente un peu. «C'est un peu notre tour», dit Michel Bienvenu, directeur général de la Conférence, qui constate que le prolongement du métro semble être plus à la mode ces jours-ci. «Pour moi, le SLR et le métro, ce ne sont pas deux dossiers opposés, ça touche deux clientèles différentes. Plusieurs études privilégient le SLR, et nous sommes encore la seule place en Amérique du Nord où des autobus traversent à contre-sens, une solution qui devait être temporaire», dit-il.

«Il faut gagner du temps», renchérit Jean-Robert Lessard, président du comité de transport de la Chambre de commerce et de l'industrie de la Rive-Sud. «Attendre un nouveau pont dans dix ans avec, peut-être, un SLR, ça ne règle pas les problèmes de congestion actuels.» L'idée d'un SLR sur le pont Victoria le séduit aussi. Il suffit d'avoir déjà traversé à l'heure de pointe ou tenté de se garer au métro Longueuil en semaine pour comprendre ce qu'il veut dire.

Collaboratrice du Devoir

Six nouvelles stations de métro demandées par Longueuil

La ligne jaune (ligne 4) du métro, qui relie Montréal à la Rive-Sud, pourrait gagner six nouvelles stations. C'est du moins le projet que caresse la Ville de Longueuil, qui voudrait prolonger le tunnel d'environ neuf kilomètres, jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert, d'ici dix ans.

MARIE-ÈVE MAHEU

En mai dernier, la Ville a présenté à Julie Boulet, ministre des Transports, la première phase de son projet, qui proposait un prolongement sur 5,3 kilomètres jusqu'au «pôle Jacques-Cartier-Roland-Therrien». L'accueil favorable de Québec a convaincu la municipalité de pousser plus loin l'audace.

Elle ne parle maintenant plus de quatre, mais bien de six stations supplémentaires. Un projet d'un peu plus d'un milliard et demi de dollars. «Cela aurait dû être fait depuis plusieurs années», soutient Jacques Goyette, vice-président du comité exécutif et responsable du dossier des transports à la Ville de Longueuil. Depuis 1967, aucune nouvelle infrastructure ne relie Montréal à la Rive-Sud. Les dernières choses qui ont été faites sont le métro de Longueuil et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Depuis, la population a beaucoup augmenté et les besoins aussi.

Selon M. Goyette, le prolongement de la ligne jaune permettrait de désengorger le pont Jacques-Cartier et le métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke, la quatrième station pour l'achalandage du réseau, avec 7,2 millions de déplacements en 2007.

L'ouverture prochaine du campus de l'Université de Sherbrooke, directement relié au métro, accroît l'urgence d'agir, pense-t-il. «On parle de milliers

d'étudiants qui vont venir dans le secteur. Si on peut favoriser le transport à l'extérieur de cette seule station de métro, ce sera un gros plus.»

Les six stations

Selon les plans de la Ville, une première station aurait pignon sur rue dans le Vieux-

L'ouverture prochaine du campus de l'Université de Sherbrooke, directement relié au métro, accroît l'urgence d'agir

Longueuil, près de la rue Saint-Charles. Il s'agit du secteur plus touristique de la ville, avec ses restaurants, bars et boutiques. La suivante, nommée Chambly-Gentilly, desservirait le collège Édouard-Montpetit et le quartier résidentiel avoisinant. La ligne devrait ensuite longer le boulevard Roland-Therrien, jusqu'à la prochaine station: Jacques-Cartier-De Mortagne, qui desservirait le secteur du centre hospitalier Pierre-Boucher et faciliterait l'accès au métro pour les résidents de Boucherville. La cinquième station serait construite à l'angle des boulevards Roberval et Roland-Therrien. Finalement, le terminus serait installé sur le chemin de la Savanne, qui ceinture l'aéroport de Saint-Hubert.

«Il y a deux développements résidentiels importants qui s'amorcent dans ce secteur, fait valoir Jacques Goyette. Aussi,

tout est en place pour la construction d'un parc industriel. La Ville a acheté une dizaine de millions de pieds carrés de terrains à proximité de l'aéroport. Les entreprises commencent à venir s'y installer.»

En outre, grâce à des investissements privés de 20 millions de dollars, l'aéroport aura bientôt son aérogare pour les voyageurs, rappelle celui qui est aussi candidat à la mairie. Une demande de subvention a aussi été adressée au gouvernement fédéral, avec pour objectif ultime d'offrir des services aux clients de la région, comme des vols d'affaires à destination de Toronto, par exemple.

Et puisque le chemin de la Savanne permet un accès facile à l'autoroute 30 et à l'autoroute 20, cette dernière station permettrait aussi de desservir plusieurs villes des environs, comme Sainte-Julie, Varennes, Verchères et Saint-Bruno.

La Ville de Longueuil ne fait pas cavalier seul pour la promotion de son projet. On a appris récemment que les maires de Laval, de Montréal et de Longueuil travaillent à l'élaboration d'une entente pour demander en commun au gouvernement d'ajouter une vingtaine de kilomètres de tunnels au réseau dans les trois villes. Et ce, d'ici 10 ans. «On a intérêt à s'entendre pour donner de la crédibilité au projet, pour faire en sorte qu'il soit cohérent et pour faire bouger les choses plus rapidement», dit ainsi Jacques Goyette.

Collaboratrice du Devoir

L'INGÉNIOSITÉ
DONNE DES AILES
AUX IDÉES.

L'ingéniosité naît de la rencontre entre l'imagination et le possible. C'est dans nos traditions de mettre le cap sur l'avenir lorsqu'il s'agit de relever les défis de l'industrie aéronautique. C'est ce qui fait de Bombardier un chef de file mondial en matière de réflexion stratégique, d'expertise technique et de solutions ingénieuses. Nous avons une volonté de toute épreuve et démontrons notre résilience. TOUT EST DANS NOTRE FAÇON DE PENSER.

BOMBARDIER

aero.bombardier.com



Les avions CSeries en sont à la phase de conception et sont susceptibles d'évoluer avec les stratégies de la gamme, la mise en valeur de la marque, la capacité et les performances au cours du processus de conception et de construction. L'avion ainsi que cette configuration peuvent différer de cette image.