



Le Port de plaisance de Lachine : un actif patrimonial et économique à conserver et à bonifier

Mémoire déposé par
l'Association des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine
à la Commission des finances publiques de la Ville de Montréal

Budget 2021

25 novembre 2020

www.plaisancierslachine.com

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
SECTION 1	
NAVIGATION DE PLAISANCE, AU CŒUR DU PATRIMOINE ET DU DÉVELOPPEMENT DES BERGES	5
SECTION 2	
MARINA DE LACHINE: UN EXCELLENT INVESTISSEMENT FINANCIER	9
SECTION 3	
CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DU PORT DE PLAISANCE DE LACHINE	19
SECTION 4	
BERGES ET INFRASTRUCTURES: EN ÉTAT LAMENTABLE	31
SECTION 5	
UNE MARINA-PARC INCLUSIVE, INTÉGRANT LA VISION ENVIRONNEMENTALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	35
CONCLUSION	37
ANNEXES	41
ANNEXE 1 : INFORMATION FINANCIÈRE	
ANNEXE 2 : CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE : DÉTAILS ET HYPOTHÈSES	
ANNEXE 3 : COÛT DES MISES À NIVEAU DE LA MARINA : APPPL VS VILLE DE MONTRÉAL	

INTRODUCTION

Jamais les futurs historiens n'auront autant d'éléments pour justifier leurs récits de l'actualité « Lachine 2020 ». Des études, des tableaux, des enregistrements de réunions virtuelles et des textes d'opinions sous forme épistolaire via différentes plateformes informatiques ont suscité beaucoup d'intérêt créant un débat sous toutes les formes de la démocratie. L'indifférence avait peu de place. Ce qui prouve que les citoyens ont à cœur la destinée de leur environnement. Le dossier de la fermeture du Port de plaisance de Lachine, la plus grande marina du Québec, et qui plus est, la plus grande marina francophone d'Amérique VS un projet de réaménagement d'un futur parc riverain (2025), amène une réflexion afin que, collectivement, les demains de tous les citoyens profitent de cette richesse qu'une ville riveraine possède.

Les arguments de fermeture prématurée de la marina nous forcent à pousser une étude plus approfondie des enjeux réévaluant différents aspects qui nous semblent avoir été sous-estimés. Sans prétention, mais avec beaucoup de convictions, nous sommes d'avis que la gestion d'un parc riverain demande des attentions différentes qu'une gestion d'un "parc centre-ville". L'ajout d'une marina, un actif incontournable de qualité, fait de ce site un parc envié par les villes riveraines du Québec, en plus de faire la fierté de Montréal et de l'arrondissement Lachine.



Notre objectif est de vous inviter à collaborer dans une réflexion, avec nous, pour la compréhension d'une situation où le citoyen a droit de savoir : "ce qui était", "ce qui est" et "ce que pourrait être" un projet inclusif et rassembleur. Nous avons disséqué, avec des experts, chacun des cinq éléments que nous vous présentons. Nos recherches confirment la viabilité économique, sociale et touristique, soulignant aussi l'implication des volets culturels et sportifs. Il va sans dire que la rigueur de notre argumentation repose sur les prémisses environnementales d'aujourd'hui et de demain. La généalogie du canal de Lachine nous a inspirés et nous démontre le rôle important qu'il a joué dans ce que nous sommes; la fierté de notre patrimoine : « il n'y a pas de patrimoine sans histoires ! ».

Nous vous soumettons ce mémoire pour faciliter votre réflexion dans lequel vous trouverez les éléments porteurs de notre intervention. Nous vous remercions à l'avance de l'attention que vous accorderez à sa lecture et aux idées présentées, lesquelles s'articulent autour de cinq volets complémentaires. Après avoir brièvement survolé 1) l'histoire presque centenaire et le patrimoine du Port de plaisance, nous apportons un éclairage sur son 2) historique financier (1986-2020) et ses revenus annuels d'opération (1995-2020). Nous vous invitons ensuite, avec nous, à porter un second regard sur 3) la contribution économique du Port de plaisance pour le Québec, pour Montréal et pour l'arrondissement de Lachine. La réflexion se poursuit sur 4) la situation des berges et des infrastructures de la Marina : des éléments cruciaux qui méritent une attention accrue. Enfin, en guise d'ouverture sur l'avenir, nous vous présentons 5) une proposition d'intégration de la marina à la vision environnementale de la Ville de Montréal, soit un projet rassembleur et écologique qui pourrait être une icône de fierté pour tous les citoyens.

1. NAVIGATION DE PLAISANCE, AU CŒUR DU PATRIMOINE ET DU DÉVELOPPEMENT DES BERGES

On attribue la fondation de Lachine à René Robert Cavelier, Sieur de La Salle en 1687. Plutôt explorateur que colonisateur, Sieur de La Salle, sera davantage reconnu pour la découverte de nouvelles routes maritimes, depuis son port d'attache : Lachine. On lui reconnaît notamment, d'avoir navigué le Haut-Canada, les Grands Lacs, les États-Unis jusqu'au Golfe du Mexique. Ses déplacements confirmeront la situation géographique stratégique de Lachine. Il aura ainsi contribué de façon très importante aux commerces des fourrures et pavé la route pour que Lachine devienne une ville portuaire.

Le développement de la troisième paroisse de Montréal, est attribué à François Lenoir, dit Rolland. Il arrive à Lachine avec les premiers colons français au début de l'année 1669. La Ville sera rapidement fortifiée et nommée Fort Rolland, pour la sécurité économique, car on y établit un important poste de traite qui deviendra la pierre angulaire du commerce de la fourrure dans la Nouvelle-France.

La situation géographique exceptionnelle de Lachine propulsera son développement économique et celui de toute la région montréalaise. Situés dans le Sud-Ouest de l'île de Montréal, en amont du canal de Lachine, les rapides de Lachine freinent le développement maritime. Ainsi, rapidement après l'ouverture du canal de Lachine en 1821, sous le régime britannique, Lachine deviendra une artère majeure pour la navigation vers l'Ouest ou vers l'Est. L'engouement pour la nouvelle voie maritime entraîne rapidement la nécessité de faire deux agrandissements importants. Le premier agrandissement du canal entre 1843 et 1848 sera ce qu'on appelle un barrage à aile. Le barrage à aile permet de créer un premier bassin protégé pour la navigation.

Plus tard, la construction du deuxième barrage à aile, entre 1873 et 1885, agrandira considérablement le bassin de navigation. Entre-temps, avec l'arrivée du chemin de fer en 1847, Lachine deviendra le principal centre industriel du Canada au début du 20^e siècle et deviendra également le premier port de départ des voyageurs se dirigeant vers l'ouest, au cœur du Canada.

Pendant cette impressionnante période de croissance industrielle, des hommes et des familles s'installeront à Lachine pour travailler dans les industries lourdes implantées sur le bord de l'eau, le long du Canal de Lachine. Étonnamment, malgré son caractère industriel, Lachine deviendra aussi un endroit attrayant pour les montréalais cherchant à s'évader de la grande ville en pleine effervescence. En se déplaçant vers l'ouest à partir de la 34^e avenue, la route du bord de l'eau, appelée boulevard Saint-Joseph, est bordée de vastes maisons anciennes, qui à l'époque, servaient de maison de retraite à la campagne.

L'activité portuaire de Lachine et l'accès facile au lac Saint-Louis réveillent le besoin des citoyens et visiteurs en matière de loisirs nautiques. En 1863, le Lachine Racing Canoë Club s'installera sur la rive du lac Saint-Louis. Le club de canoë-kayak est encore en opération aujourd'hui.

La navigation de plaisance entrainera le besoin de développer des infrastructures formelles. Jusqu'en 1926, les plaisanciers de Lachine s'amarrèrent à des quais improvisés, installés individuellement le long des berges du premier Canal de Lachine, alors inutilisé. On l'appelle « le petit canal ». Il longe le boulevard Saint-Joseph,

entre la 6e et la 21e avenue. Il n'est plus accessible pour la navigation depuis plusieurs années. Cependant, ce « petit canal » est devenu très important comme outil de mémoire, un élément important du patrimoine de Lachine qui rappelle le rôle majeur de la Ville en matière de navigation commerciale et de plaisance.

C'est en 1927, que le premier club de navigation de plaisance, l'Iroquois Yacht Club, est mis en opération pour que ce sport nautique, qui fait de plus en plus d'adeptes, devienne davantage structuré. Le premier site du Club est implanté sur l'ancien site du quai du traversier, au bout de la 21^e avenue. Au fil du temps, le nombre de plaisanciers est grandissant. Jusqu'au début des années 1970, la plupart des bateaux de plaisance étaient maintenus au mouillage dans l'ancien bassin à bois ou dans le chenal nord du bassin de Lachine. La fermeture officielle du canal de Lachine en 1970, permettra au gouvernement fédéral de louer le premier barrage à aile afin d'y permettre l'exploitation d'un club nautique destiné à la navigation de plaisance.

C'est sur cette péninsule artificielle que l'Iroquois Yacht Club déménage ses opérations et peut enfin offrir plus de services aux plaisanciers dont l'entreposage hivernal. L'attrait de la communauté de plaisanciers pour les rives de Lachine et la navigation sur le lac Saint-Louis continue de s'accroître et s'inscrit dans une volonté politique de développer et de rendre accessible l'ensemble des rives du Sud-Ouest de l'Île de Montréal. Au début des années 1980, la Ville de Lachine entreprend alors un important agrandissement du site Iroquois Yacht Club. En 1987, le Port de plaisance devient le Yacht Club de Lachine. Cette nouvelle entité prend forme grâce au flair de feu Guy Descary, maire de Lachine (1973-1991) et de ses équipes administratives ainsi que celles qui lui ont succédé telles que Guy Dicaire (1992-1997), William R. McCulloch et Jean-Marc Héту (1997-2001), puis Claude Dauphin de 2001-2017.

Quand les opposants au Port de plaisance de Lachine clament « vouloir démocratiser » l'accès aux rives et récupérer leurs espaces riverains, il faut y voir une véritable imposture qui occulte un grand pan de l'histoire de Lachine. Voici les faits: c'est grâce au maire Guy Descary, écologiste avant l'heure, qui a dirigé la Ville de Lachine de 1973 à 1991, que les citoyens jouissent des berges le long du lac Saint-Louis et des nombreux parcs d'une grande valeur écologique qui s'y trouvent. Les administrations municipales subséquentes, jusqu'en 2015, ont poursuivi le travail d'accès aux berges entrepris par le maire Descary.



Ainsi, pendant 40 ans, ces administrations se sont patiemment appliquées à valoriser le bord de l'eau. Elles ont planifié et se sont dotées d'un programme visant à acquérir une trentaine d'immeubles et de terrains privés, situés au bord de l'eau, entre la 6e et 55e Avenue. L'approche adoptée a été d'obtenir l'adhésion des propriétaires par des ententes de gré à gré, petit à petit, et un à un, afin d'acquérir les propriétés sur la base de la valeur marchande. Cette approche conciliante est loin de celle de l'administration actuelle qui procède par « éviction » sauvage et inattendue afin de chasser plusieurs centaines de familles plaisanciers d'un lieu qui a marqué l'histoire navale. L'histoire de Lachine s'articule et se construit autour des bateaux et des quais qui ont façonné son paysage. Le Port de plaisance en fait partie intégrante et vouloir le détruire mettrait fin à une longue tradition.

Depuis longtemps, la cohabitation des sports nautiques motorisés et non motorisés prévaut largement sur les berges de Lachine et le lac Saint-Louis. En outre, les nombreux parcs longeant les berges permettent aux citoyens de pratiquer des activités sportives, sociales et culturelles douze mois par année. Les opposants au maintien du Port de plaisance usant de subterfuges veulent, soi-disant, démocratiser les berges. Ce sont les élus municipaux d'une autre époque qui ont réalisé, bien avant eux, la démocratisation des berges et ils l'ont fait avec honneur en considérant les citoyens avec respect.

Il est important de noter que durant la période de 1973 à ce jour, le Port de plaisance municipal de Lachine est très actif. Comme toutes les autres marinas autour du Grand Montréal, une longue liste d'attente pour un quai à Lachine démontre l'importance du nautisme au sein de la population et fait foi de la pénurie importante de quais estimée à quelque 2 250 places en date de 2018, juste pour la région de Montréal.¹ La Marina publique de Lachine en fait un lieu prisé et inclusif, permettant à tous les passionnés de navigation de pratiquer ce loisir, à l'opposé des traditions anglaises électorales souvent présentes dans les marinas privées à Montréal.

L'accès facile du Port de plaisance par plusieurs axes de transport routiers majeurs, les réseaux d'autobus et trains de banlieue sont un atout important pour accueillir et stimuler le tourisme nautique qui peut aisément accoster à Lachine pour découvrir la Métropole du Québec. Ainsi, le Port de plaisance de Lachine s'est acquis la réputation d'être la « Perle du bassin de Lachine » et deviendra, au fil des années :

- **La plus grande marina du Québec, avec 500 quais disponibles pour la population locale, régionale, et touristique.**
- **La plus grande marina francophone en Amérique du Nord.**

Situé sur le côté sud du parc René-Lévesque et longeant la pittoresque promenade historique du Père-Marquette sur le côté nord, le Port de plaisance de Lachine est le lieu d'amarrage pour la plaisance de bateaux motorisés et à voile depuis plus de 90 ans. On fêtera ses cent ans dans la présente décennie. Il fait la fierté des citoyens de Lachine et fait partie intégrante du paysage maritime de Lachine depuis des générations de

¹ Communauté métropolitaine de Montréal. *Plan d'action 2019-2013 du plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*, 30 pages

citoyens qui y habitent. Le Port de plaisance de Lachine est un rappel agréable et constant de toute l'histoire maritime qui a défini la Ville de Lachine depuis la Nouvelle-France.

L'attrait touristique du Port de plaisance de Lachine est important en raison de son emplacement stratégique. Situé à la rencontre du Fleuve St-Laurent, de la rivière des Outaouais, du lac des Deux-Montagnes, de la route des Grands-Lacs vers la province de l'Ontario, le Port de plaisance de Lachine est, depuis sa fondation, la porte d'entrée du réseau des canaux qui relie le cœur du continent à l'océan Atlantique. Lachine est également la porte d'entrée permettant aux plaisanciers de naviguer entre Montréal et les États-Unis via le Richelieu et le Lac Champlain. Route particulièrement prisée à partir de septembre, car elle permet de déboucher sur la mer des Caraïbes où plusieurs plaisanciers d'expérience fuient l'hiver canadien.

Depuis plusieurs années, le Port de plaisance de Lachine est un point de repère pour accueillir spécifiquement les plaisanciers touristiques qui entreprennent de parcourir la légendaire « Boucle Historique », c'est-à-dire la route parcourue par nos ancêtres, soit : Montréal vers Ottawa, traversée des écluses centenaires du Canal Rideau pour rejoindre Kingston, Ontario et retour vers Montréal via notre majestueux et incomparable Fleuve Saint-Laurent.

C'est pour toute son histoire maritime, racontée ici, et son immense contribution au développement social et économique de Lachine, de Montréal, du Québec et du Canada, depuis des siècles, que la Ville de Lachine, au fil de l'eau, est définie comme ville portuaire. La navigation de plaisance, motorisée et à voile, est gravée dans les gènes de la majorité des Lachinois et des Montréalais²³.

Voilà pourquoi la fermeture du Port de plaisance de Lachine va à l'encontre des valeurs mises de l'avant depuis plus de 100 ans; qu'elle indignes les citoyens et les plaisanciers; qu'elle polarise la population lachinoise; et qu'elle est inquiétante pour les commerçants qui participent au moteur de l'économie locale.

² Le lac Saint-Louis a été le lieu de rendez-vous d'un grand nombre de grands navigateurs, dont Gerry Roufs qui a fait l'école de voile sur ce plan d'eau. Gerry Roufs a malheureusement disparu en mer lors du Vendée Globe en 1997.

³ Consultation publique de 2015, pour la préparation des fêtes du 375^e de Montréal.

2. MARINA DE LACHINE : UN EXCELLENT INVESTISSEMENT FINANCIER

1986 à 2020 : Bilan des transactions financières liées aux infrastructures, aux loyers payés, et aux revenus d'exploitation.

Le 8 juillet 2020, sans préavis ni consultation préalable, la Ville de Montréal a annoncé la fermeture de la plus grande marina du Québec – une marina presque centenaire - pour la transformer en un parc riverain en 2025. La Ville de Montréal prétend qu'il s'agit d'une décision « pragmatique » liée à la saine utilisation des fonds publics. Le narratif de la Ville, que nous qualifions de propagandiste, repose en réalité sur un bricolage historique des transactions financières qui laissent croire que les plaisanciers pratiquent leur loisir sur le dos des contribuables. « Fin d'un club privé payé par les contribuables », affirmait Maja Vodanovic, en juillet 2020 sur sa Page Facebook. Mais qu'en est-il vraiment?

À partir des années 1986, la marina de Lachine a en effet connu différentes administrations : Yacht Club des Iroquois, Yacht Club de Lachine, Nauberges, arrondissement de Lachine, Ville de Montréal. Si différents modèles de gestion se sont succédé, entre autres depuis l'expansion de la marina en 1986, notre compilation historique des transactions démontre, contrairement aux prétentions de Projet Montréal et de l'Équipe Maja Vodanovic, que la Marina de Lachine fut, au fil du temps, un excellent investissement pour Lachine et Montréal. Ces infrastructures (immobilisations) auraient largement été payées par les plaisanciers, sans compter les surplus d'exploitation annuels récoltés par la Ville, d'année en année, ce qui en fait un équipement municipal d'exception du point de vue de sa rentabilité.

Notre exposé des transactions financières couvre les années 1986 à 2020 et s'appuie sur les contrats notariés et les résolutions du conseil les ayant précédées; il se décline en 4 grandes périodes correspondant aux administrations qui se sont succédé:

- 1) 1986 à 1995 : de l'Iroquois Yacht Club au Yacht Club de Lachine
- 2) 1996 à 2003 : la création de la Société de gestion NAUBERGES de Lachine
- 3) 2004 à 2014 : arrondissement de Lachine
- 4) 2015 à 2020 : ville de Montréal; et annonce de la fermeture de la Marina

1) 1986 à 1995 : de l'Iroquois Yacht Club au Yacht Club de Lachine.

C'est en 1986, à la suite de la fermeture de la marina de la Ronde, que la Ville de Lachine a financé les coûts pour l'agrandissement de l'Iroquois Yacht Club de Lachine (IYC), une vision d'expansion portée par le maire de l'époque, Guy Descary. En février 1987, le total des investissements requis atteint **993 375 \$**⁴. Ces investissements, selon l'entente, doivent être remboursés à la Ville de Lachine par l'IYC. S'ajoutent à ce remboursement, des frais de location du site, soit un loyer dû à la Ville de Lachine, au montant de 882 162 \$. Le total de l'engagement s'élève donc à 1 875 537 \$ à rembourser sur une période de 20 ans, à raison de

⁴ 1987-02-17 Bail – Lachine Yacht Club – Remboursement de dépense.

93 776 \$/année. Le prêt et le loyer avaient été consentis sans intérêt. Notons en outre que le 28 novembre 1988, la Couronne cède la jetée à la Ville de Lachine qui ajoute un actif à son bilan⁵.

Le 6 avril 1990⁶, une révision de l'entente initiale est effectuée afin d'inclure des frais d'intérêts. Le montant de 1 875 537 \$ du départ s'élève maintenant à 5 225 421 \$ payable sur 20 ans, rétroactifs à 1987. Les remboursements annuels ont donc doublé, voire triplé. Entre 1987 et 1990, en dépit de ces augmentations imprévues, et comme le tableau 1 le montre, le YCL aurait versé à la Ville de Lachine un total de **525 107 \$**.

Rappelons que les taux d'intérêt sont élevés à cette époque en raison de la récession qui sévit. Il devient alors difficile de rembourser ces loyers élevés non prévus lors des ententes initiales, d'où naît une nouvelle entente le 1^{er} novembre 1991⁷. Cette entente prévoit le versement à l'avance du loyer pour les années 1991 à 1995 au moyen d'un transfert d'actifs du YCL (ancien Iroquois Yacht Club) à la Ville de Lachine pour un montant de **678 842 \$**. L'entente prévoit que le YCL versera d'importants montants en espèce pour compléter le loyer, et les frais de quais seront remis directement à la Ville de Lachine en contrepartie d'une réduction du loyer. En plus du paiement au moyen d'actifs, c'est donc **174 188 \$** que le YCL aurait versé à la Ville de Lachine entre 1991 et mai 1995.

En mai 1995, malgré que la Ville de Lachine reconnaisse la saine gestion du YCL depuis 1986⁸ et que le YCL n'a pas manqué à ses obligations, les sommes – comportant des intérêts très élevés – sont devenues un fardeau important pour le YCL qui peine à les rembourser. Selon les termes du contrat, le total à rembourser devient donc exigible sur le champ et un protocole d'entente est alors signé entre la Ville de Lachine et le YCL le 10 mai 1995⁹. Le YCL consent à une dation en paiement et transfère l'universalité de ses actifs à la Ville de Lachine, soit les équipements, les infrastructures et l'encaisse. En contrepartie, la Ville de Lachine maintient les services de la marina, à l'exception du bar, du restaurant, du dépanneur, du stationnement et des activités sociales qui demeurent la responsabilité du YCL.

En somme, des loyers, avec intérêts, ont été versés à la Ville de Lachine entre 1987 et 1995. Il faut aussi considérer que le site, qui a été cédé à la Ville de Lachine en 1988 par le gouvernement fédéral, représente un actif auquel se sont ajoutés successivement les deux transferts d'actifs, l'un en 1991, et l'autre en 1995. Le remboursement cumulé par la Ville de Lachine depuis 1987 s'élève donc à 1 539 137 \$ pour un investissement de 993 375 \$. Comme nous pouvons le voir au tableau 1 ci-dessous, la Ville de Lachine a reçu **545 762 \$** pour cette période s'étalant de 1987 à 1995, soit plus de 60 000 \$/an, sans compter la valeur indéterminée de certains actifs remis à la Ville de Lachine et la valeur de la cession de la jetée remise à la Ville de Lachine par la Couronne.

⁵ 1988-11-28 Cession majesté la Reine.

⁶ 1990-04-06 Bail – Lachine Yacht Club – Révision du loyer.

⁷ 1991-11-01 Convention – Lachine Yacht Club de Lachine.

⁸ Précisons que le DG de la Ville de Lachine a toujours siégé sur le YCL depuis sa création.

⁹ 1995-05-10 Protocole d'entente.

- Peut-on alors parler d'une perte pour la Ville de Lachine?
- Peut-on affirmer que la plaisance s'est réalisée sur le dos des contribuables, même dans cette période tumultueuse? Non.

Tableau 1

1986 à 1995: Transactions entre la ville de Lachine (VL) et le Yacht Club de Lachine (YCL)		
Transactions	Montant	Notes
Expansion de la marina de Lachine		
Investissement de la ville en 1986	(560 000) \$	Réseau électrique, Quais d'amarrage, Brise-lame, Guérite, Pavillon de service
Investissement de la ville en 1987	(433 375) \$	Chemin, Plan & devis, Surveillance des travaux, Prêt pour opération 1986
		Canalisation d'aqueduc, Nivellement de voies, Abattage d'arbres
Sous-total des investissements	(993 375) \$	
Bail de février 1987		
YCL: versement de loyer pour 1987-88-89	281 331 \$	93,777\$/an, Bail sur 20 ans = 1,875,540\$ incluant l'investissement 1986.
Nouveau bail de 1990, appliqué rétroactivement à 1987		
YCL: versement différentiel de loyer pour 1989	59 999 \$	Loyer augmenté pour 1989 = 153 776\$ (93 777\$ + 59 999\$)
YCL: paiement de loyer pour 1990	183 777 \$	Loyer augmenté pour 1990
Sous-total des revenus	525 107 \$	
Convention du 1er novembre 1991		
YCL: loyers payés d'avance en actifs pour 1991-92-94-95	678 842 \$	
Loyer payés comptant pour 1991-92-93-94-95	174 188 \$	Cotisation additionnelle de 34,925\$/an
Protocole d'entente de mai 1995 - transfert d'actifs		
Transfert de l'encaisse	161 000 \$	Encaisse remise lors du transfert (Certificat de placement et comptes de banque)
Transfert des actifs	non déterminé*	*(+) actifs: bar et restaurant avec équipements, laveuses et sècheuses, dépanneur, comptes à recevoir, camions, bateaux de services, équipements de marina, permis d'essence, équipements de bureau
Sous-total des revenus	1 014 030 \$	
TOTAL POUR LA VILLE, SURPLUS	545 762 \$	(+) la valeur des actifs transférés à la VL en 1995 et la valeur de la jetée

2) 1996 à 2003 : Création de la Société de gestion NAUBERGES de Lachine.

Avec la fin du YCL, le Conseil municipal de Lachine décide de créer une société paramunicipale à but non lucratif, soit la Société de gestion NAUBERGES de Lachine (Nauberges)¹⁰, ayant pour mandat « d'exploiter le potentiel récréotouristique des berges du lac Saint-Louis et de son aire de juridiction qui comprend le chemin du musée, le boulevard Saint-Joseph de la 6^e Avenue à la 56^e Avenue, et tout le territoire situé au sud de ces rues », ce qui inclut notamment l'entretien au Club de voile, au Club de canoë-kayak, au Club d'aviron, au Port de plaisance, de la salle de spectacles, des pistes cyclables, des parcomètres, du parc René-Lévesque comprenant le parc des sculptures, etc.

¹⁰ 1995-09-25 Reso C-0465 Gestion des rives Const corporation. Note : il s'agit du même type d'OBNL créée à Longueuil, soit Sogerive qui existait jusqu'à 2020.

Cette nouvelle société de gestion voit le jour à la suite d'une réflexion entamée dans la foulée d'une vision partagée par plusieurs municipalités, organismes et paliers gouvernementaux quant au développement des rives, de la navigation de plaisance et de l'accès au plan d'eau.

Nauberges voit donc le jour, à l'époque des grandes acquisitions qui eurent lieu entre les années 1980 et 2000. Parmi ces acquisitions, nous comptons la Maison du brasseur, l'Entrepôt, la Vieille brasserie, laquelle devient par la suite le Centre culturel Guy-Descary. Cette période, à l'aube de l'ouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance, apporte par ailleurs d'importants investissements de diverses instances gouvernementales, notamment du fédéral, se chiffrant autour de 200 M\$, pour la réfection et la réouverture des écluses jusqu'à Montréal. S'ajoute aussi la création du Pôle des Rapides, un OBNL regroupant Lachine, LaSalle, Verdun et le Sud-Ouest de Montréal, visant le développement des berges, sans oublier la Société du développement du Canal pour promouvoir l'accès au plan d'eau.

Dès la création de Nauberges en 1996, des actifs alors évalués à **1 954 020\$** sont roulés (transférés) de la Ville de Lachine vers Nauberges qui en assure dorénavant la gestion. Ces actifs, à un taux d'intérêt de 8,25 % amortis sur 20 ans, devront être remboursés par Nauberges à la Ville de Lachine, à raison de 198 000 \$/an¹¹. Précisons que tous les élus du conseil de Ville de Lachine - ou de l'arrondissement suivant la fusion des villes après le 1^{er} janvier 2002 - siègent au conseil d'administration de cette nouvelle société paramunicipale¹². Entre 1996 et 2003, Nauberges aura versé **1 584 000\$** à la Ville de Lachine ou à l'arrondissement, comme le montre le tableau 2 ci-dessous, sans compter les excédents des revenus par rapport aux dépenses, revenus cumulés au compte de Nauberges, comme en 2001 pour un montant de 94 757 \$. Ces montants sont répertoriés au tableau 3 et totalisent 372 512\$ en 2003.

À partir de 2004, dans le cadre d'une décision administrative et stratégique (visant l'obtention de subventions pour rénover les infrastructures), comme nous le verrons plus amplement à la section suivante, les actifs de Nauberges seront remis à **l'arrondissement de Lachine qui se retrouvera alors avec des actifs payés et des revenus cumulés pour un total de 3 538 020\$** pour cette période (voir tableau 2), **sans compter le 372 512\$ dans sa paramunicipale Nauberges.**

➤ **En résumé, cette seconde phase de l'histoire se déroule très bien : la navigation de plaisance ne se réalise pas sur le dos des contribuables, bien au contraire.**

¹¹ 1995-12-22 Acte de dépôt – transf actifs – Lachine et Nauberges. Les actifs cédés :

Batobus :	68 664\$; Quai du Batobus :	50 000\$;
Parc de sculptures (René-Lévesque)	388 000\$; 125 parcomètres déjà installés :	100 000\$
Quais du Port de plaisance :	607 774\$; Installations électriques du Port de plaisance :	309 710\$
Matériel roulant du Port :	10 000\$; Matériel flottant du Port :	39 145\$
Mobilier et équipement :	140 246\$; Aires récréatives :	46 845\$
Poste à essence :	28 364\$; Barrières électriques :	18 262\$
Aménagement paysager :	113 355\$; Total du transfert d'actifs :	1 954 020\$

¹² Registraire des entreprises, Société de gestion Nauberges.

Tableau 2

1996-2003 : Société de gestion NAUBERGES		Actifs
Transactions	Montant	Notes
Transfert d'actifs de la VL vers Nauberges, déc. 1995	(1 954 020) \$	Ces actifs de la VL étaient libres de dette. Voir Acte de dépôt 1995
À rembourser par Nauberges à VL à partir 1996		Paiement d'actifs sur 20 ans: 198,000\$/an - tx 8,25%/an = 3 959 717\$
Remboursements entre 1996 et 2003 (8 ans)	1 584 000 \$	États financiers vérifiés par RCGT, exigence de la Ville de Mtl
Annulation du solde de la dette en 2004: 1 472 208\$	- \$	Le solde n'est plus exigible, car Nauberges remet les actifs à MTL
Transfert d'actifs de Nauberges vers VL, déc. 2003	1 954 020 \$	pour obtenir subventions MTL (33%) et CMM (66%) : 2,47M\$
Sous-total des revenus	1 584 000 \$	Ceci représente seulement versement pour les actifs et n'inclut pas les surplus d'opération aux États financiers - voir tableau 3
		mais comprend des intérêts de 1 096 000\$ versés à VL.
TOTAL POUR LA VILLE, SURPLUS	3 538 020 \$	<i>1 584 000\$ revenus + 1 954 020\$ d'actifs libres de dettes</i>

Tableau 3

1996-2003: Société de gestion NAUBERGES		Excédents
Année	Montant	Notes
1996	2 576 \$	dans le compte de Nauberges
1997	2 628 \$	dans le compte de Nauberges
1998	8 362 \$	dans le compte de Nauberges
1999	35 988 \$	dans le compte de Nauberges
2000	32 631 \$	dans le compte de Nauberges
2001	94 757 \$	dans le compte de Nauberges
2002	48 804 \$	dans le compte de Nauberges
2003	146 766 \$	dans le compte de Nauberges
TOTAL POUR NAUBERGES, SURPLUS	372 512 \$	Surplus net après remboursements d'intérêts versés à la Ville selon l'entente

3) 2004 à 2014 : Arrondissement de Lachine.

- En 2004, des améliorations aux infrastructures sont souhaitées dont de nouveaux quais pour la grande Marina du Port de plaisance. Nauberges envisage également de remplacer le système d'électricité s'étalant de la guérite à tous les quais, ainsi que l'entrée d'eau accompagnant les quais. Dans le cadre des programmes de développement des infrastructures nautiques, la CMM subventionne 66 % de ces nouvelles infrastructures. L'autre 33 % devant être assumé par la Ville de Montréal dans le cadre d'une subvention, *pourvu que les actifs appartiennent à la Ville.*
- Or, les actifs appartenaient à la paramunicipale Nauberges à ce moment. **C'est donc dans le but unique d'obtenir cette subvention que Nauberges a transféré ses actifs à la Ville¹³.** À ce moment, selon le tableau d'amortissement de la dette de Nauberges, il restait 1 472 902\$ à rembourser, mais comme les actifs sont transférés, cette dette n'a plus lieu d'être aux livres comptables, puisqu'elle existait pour les actifs reçus en 1995 et est remboursée par ces mêmes actifs en 2004.

¹³ Entrevues avec des anciens élus, membres du CA de Nauberges, soit Bernard Blanchet, Yves J. Lemire, Jean-François Cloutier, et Claude Dauphin.

➤ **Le constat est simple : cette radiation n'est aucunement liée à des problèmes financiers, comme le prétend l'Équipe Maja Vodanovic!**

L'investissement prévu pour les infrastructures s'élève à ce moment à 2,47 M\$, dont 315 100 \$ assumés par la Ville de Montréal et 500 000 \$ provenant de l'encaisse de la paramunicipale Nauberge¹⁴ (33%), et 1 630 200 \$ (66%) assumés par la CMM, de par le fonds de la trame bleue et verte. Le maire Dauphin et les élus de l'époque se disent très fiers d'avoir pu obtenir cette subvention alors que de nombreuses municipalités y ont soumis leur projet. Précisons qu'il s'agit d'un investissement durable. En 2020, les quais acquis il y a 15 ans sont toujours utilisés et sont dans un état impeccable, sans compter qu'ils ont pris de la valeur au fil des années. Les installations électriques et les entrées d'eau sont également en bon état, et ne présentent aucune désuétude importante selon le gestionnaire.

En 2004, dès lors que les actifs des rives, du Parc René-Lévesque et de la marina appartiennent à la Ville, celle-ci confie un contrat de gestion de tous les actifs à Nauberges pour la somme de 280 000 \$/an. **Tous les revenus générés sont maintenant déposés directement dans un compte au bénéfice de la Ville (fonds consolidé), et non dans Nauberges¹⁵. Notons que le mandat de gestion de Nauberges demeure toujours le développement récréotouristique de l'ensemble du bord de l'eau à Lachine, et non seulement le Port de plaisance de Lachine.**

Madame Maja Vodanovic siège au CA de Nauberges comme conseillère municipale depuis 2013. Lorsqu'elle affirme que « la comptabilité n'était pas claire et déficiente »¹⁶, force est de constater qu'il s'agit d'une affirmation gratuite et sans fondement, puisque les états financiers étaient produits et vérifiés par une firme de comptables externe, soit RCGT et le vérificateur général de la Ville: cette vérification annuelle est exigée par la Ville de Montréal. Il faut aussi se rappeler que Maja Vodanovic a voté en faveur des résolutions pour octroyer le contrat du gestionnaire en 2014 et à nouveau en 2018.

Il faut par ailleurs préciser que depuis la fusion des villes, devenue officielle en 2002, l'entretien des infrastructures du Port de plaisance s'est avéré difficile à réaliser pour l'arrondissement de Lachine. Ce constat s'explique par le mince budget d'immobilisation¹⁷ (PTI) accordé à Lachine par la Ville centre de Montréal, soit 3,6 M\$ avec lequel l'arrondissement devait entretenir 36 bâtiments (ex : Maison du brasseur, la Vieille brasserie, l'Entrepôt, etc.), 95% des routes, les berges et les infrastructures du Port de plaisance. C'est dans cet esprit qu'après l'élection de 2013, le maire de l'arrondissement de Lachine, Claude Dauphin, a convaincu Montréal de prendre la charge du Port de plaisance qui, de toute manière, profite à l'ensemble des Montréalais¹⁸. Il est donc faux de prétendre que « comme les revenus de la marina demeurent insuffisants pour couvrir ses dépenses, Lachine revendique à Montréal un financement additionnel ». L'ex-maire Claude Dauphin ne peut pas utiliser les surplus d'exploitation de la marina pour rénover les infrastructures puisque

¹⁴ États financiers, Société de gestion Nauberges, 31 décembre 2003 : <https://bit.ly/3fDQsay>

¹⁵ 2004-01-01 Contrat gest actifs – Arr Lachine – Nauberges

¹⁶ Séances du conseil d'arrondissement – 5 octobre 2020 – période de questions sur le budget.

¹⁷ Il faut ici distinguer « budget d'opération » et « budget d'immobilisation ». Le budget d'opération sert à payer les opérations courantes autres que celles liées à l'entretien des équipements, infrastructures ou immeubles, lesquels doivent se faire à même le budget d'immobilisation. Ces budgets sont des catégories étanches.

¹⁸ Entretien personnel avec l'ex-maire Claude Dauphin, octobre 2020.

les budgets d’immobilisation et d’opération ne sont pas des vases communicants. L’ex-maire Dauphin n’avait tout simplement pas assez de budget d’immobilisation pour rénover aussi la marina.

Pour cette période, rappelons-nous que les revenus sont collectés directement par la Ville. Celle-ci assume les dépenses en payant Nauberges pour s’occuper notamment du Port de plaisance. Pour cette raison, les états financiers de Nauberges ne présentent pas de revenus pour cette période, autre que les montants reçus par la Ville pour couvrir les frais de gestion. En dépit de notre demande d’accès à l’information, la Ville ne nous a pas fourni le détail des revenus qu’elle a encaissés pendant cette période. Or, il nous est raisonnablement permis de croire que les états financiers nets entre 2004 et 2014 ont suivi la même tendance que pour les périodes de 1996 à 2003 et de 2015 à 2019 (comme nous nous apprêtons à le voir à la section suivante), puisque les activités nautiques et les opérations de gestion sont demeurées les mêmes. Les excédents présentés au tableau 4 pour 2004 à 2014 s’appuient sur la moyenne pour les années 1996-2003 et 2015-2019. Vous trouverez en annexe une synthèse des états financiers de Nauberges pour cette période.

- **En conclusion pour les années 2004 à 2014, la Ville de Montréal aurait reçu des excédents d’opération de 1,46M\$ pour cette période.**

Tableau 4

2004-2014: Société de gestion NAUBERGES		Excédents	
Année	Montant	Notes	
2004-2014	133 347 \$	moyenne basée sur 1996-2003 et 2015-2019. Détails en annexe.	
Pour 11 ans	11		
TOTAL POUR LA VILLE, SURPLUS	1 466 817 \$	Surplus net estimé	

4) 2015 à 2020 : Ville de Montréal; et l’annonce de la fermeture de la marina

À compter de 2015, l’entretien des infrastructures de la marina est assumé à même le budget d’immobilisation de la Ville centre¹⁹. L’entretien mineur, la gestion opérationnelle et contractuelle et les requêtes des citoyens demeurent la responsabilité de l’Arrondissement.

Mis à part les quais et l’électricité en 2004, aucun investissement important n’a été réalisé par la Ville pour entretenir l’infrastructure de la Marina. De même, le Parc René-Lévesque et les rives n’ont pas été davantage entretenus, car la Ville centre ne fournissait pas les sommes requises pour entretenir les installations. La Ville a d’ailleurs constaté cette négligence : elle confie un état des lieux à la firme Rousseau et Lefebvre, et ensuite à une seconde firme, comme indiqué dans la section 4 de ce mémoire portant sur les berges et les infrastructures. Une première étape a été réalisée en 2019-2020 avec le remplacement des quais des navettes (Batobus), quai de la rampe de mise à l’eau régulière et des brise-lames pour 1,17M\$²⁰. À noter : ces infrastructures ne sont pas toutes reliées au Port de plaisance.

¹⁹ Résolution CA15 19 0069 Prise en charge du Port de plaisance de Lachine, dans Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d’arrondissement – 16 mars 2015, p. 6.

²⁰ Appel d’offres public n° 18-6253.

Un contrat est octroyé pour un montant de 694 684,56\$²¹ pour la gestion du 1^{er} décembre 2014 au 31 novembre 2016. Un second contrat de gestion est octroyé pour la période du 1^e décembre 2018 au 31 novembre 2021 pour un montant de 2 198 148,62\$²². Ce montant couvrant trois années, doit être mis en perspective avec les revenus annuels de 1,2 M\$ générés par le Port de plaisance de Lachine. Les dépenses annuelles de 1,1 M\$ comptabilisées par l'arrondissement incluent en effet les frais du contrat de gestion.

Un surplus d'exploitation d'environ 100 000 \$/an est donc généré en moyenne pour les années 2015 à 2019, comme stipulé dans la visioconférence du 13 août de la Ville de Montréal. **Ce surplus d'exploitation est d'autant plus grand si nous tenons compte des ajustements suivants, soit les dépenses assumées par le Port de plaisance, sans en avoir les revenus :**

- Bateaux-bus reliant la 34e avenue au Parc René-Lévesque
- Entretien des quais des navettes fluviales, et autres quais sur les rives²³
- Locaux et quais offerts gratuitement au SPVM et à la Garde Côtière (dans la capitainerie)
- Entretien des locaux du SPVM et frais HQ, etc.
- Revenus non attribués pour la Marina du Club des pêcheurs

- En conclusion pour les années 2015 à 2019, la Ville de Montréal a reçu des excédents d'opération de 1,3M\$ pour cette période, lorsqu'on tient compte des ajustements susmentionnés.

Tableau 5

2015-2019: Port de plaisance de Lachine - Ville MTL		Excédents	
Année	Montant	Notes	
2015	199 445 \$		
2016	271 910 \$		
2017	255 675 \$		
2018	237 750 \$		
2019	396 250 \$		
TOTAL LA VILLE, SURPLUS		1 361 030 \$	Voir les états financiers en annexe pour les détails

- Des faillites répétitives ? Des faillites « techniques »? Des sauvetages financiers?
- Des cibles budgétaires non atteintes? Des déficits annuels récurrents?
- Une incapacité de payer des plaisanciers?
- Des employés municipaux dédiés à la marina?
- L'administration en place est-elle de bonne foi en attribuant tous ces maux aux plaisanciers et au Port de plaisance?

Si l'histoire des faillites est maintenant complètement démentie, quelques autres considérations ci-dessous méritent notre attention.

²¹ Résolution CA14 190332. Et BC 1193449 – 7 avril 2017 – Accorder un contrat de services professionnels à Les Consultants S.M. inc., Enviroservices inc. et Un Architecte inc. pour le renouvellement d'équipements de marina et le réaménagement du pôle d'accueil au Port de plaisance de Lachine et au parc René-Lévesque, pour une somme maximale de 811 687,86 \$, taxes incluses - Appel d'offres public 17-15592 (deux soumissionnaires) – Contrat no 16- 1712

²² CA18 190307.


²³ Résolution CA20 19 0009. Procès-verbal de la séance ordinaire du lundi 3 février 2020.

Lorsque Équipe Maja Vodanovic écrit, dans son texte du 30 septembre 2020 sur sa page Facebook, que depuis 2015, la marina n'a jamais atteint ses cibles budgétaires. Il importe de comprendre que le budget d'opération du Port de plaisance avait été négocié à la hausse d'environ 200 000 \$ par le maire Claude Dauphin afin que l'arrondissement ne manque jamais d'argent pour les opérations. Le « déficit budgétaire » dont parle aujourd'hui la mairesse Vodanovic ou le responsable des Grands parcs Robert Beaudry n'est pas un déficit d'opération, mais bien l'écart entre ce que le maire Dauphin avait négocié auprès de la Ville centre, à titre de budget d'exploitation, versus ce que génère la Marina selon la comptabilité de la ville. Il est donc complètement faux de prétendre que la marina est déficitaire en disant que « les cibles n'ont jamais été atteintes ».

En plus des profits enregistrés au fil des ans et des bienfaits de la diversité des loisirs découlant des activités récréotouristiques de l'ensemble des berges à Lachine, si la Ville centre voulait davantage de revenus annuels en provenance du Port de plaisance, elle aurait dû augmenter les frais de quais, au moins à partir de 2015.

De surcroît, il est faux de prétendre que les plaisanciers ne sont pas en mesure d'assumer le financement du Port de plaisance en brandissant comme argument, comme le fait l'Équipe Maja Vodanovic, un sondage de Léger & Léger réalisé en 2012 et qui concluait que 51 % des plaisanciers auraient quitté le Port de plaisance si les frais avaient augmenté de 800 \$. Ce sondage portait sur l'augmentation des frais pour avoir accès à un bar (« bar bill » de 800 \$/an comme au Royal St-Laurence Yacht Club de Dorval) et autres services que ne souhaitaient pas les plaisanciers. Or, le sondage récent de l'APPPL confirme que les plaisanciers sont prêts à contribuer davantage pour leur frais de quaiage et même pour les mises à niveau jugées essentielles pour le maintien des infrastructures. Notons au passage que les plaisanciers paient noblement leurs frais de quais annuels, ils ne profitent pas gratuitement des lieux. Ils paient aussi pour la piscine et l'électricité, en plus d'autres services.

Et encore, il est faux de prétendre que « l'Association des plaisanciers, malgré ses nombreuses représentations, n'a pas proposé de solution viable à cette impasse budgétaire ». L'APPPL a offert de majorer de 10 \$/pied en frais de location de quais. De plus, comme nous venons de le mentionner ci-haut, les plaisanciers sont prêts à contribuer aux mises à niveau essentielles, mais non au 16,5 M\$ allégués et dont ils ne peuvent consulter les détails, en dépit de leur demande d'accès à l'information pour obtenir l'étude ayant coûté 811 687 \$ aux contribuables en 2018 pour étudier le Port de plaisance et le Parc René-Lévesque.

 Vidéo-reportage, Radio-Canada, Josée Côté/Maja Vodanovic – Fermeture de la Marina de Lachine, 14 septembre 2020. <https://bit.ly/33jqaVZ>

Les élus Robert Beaudry et Maja Vodanovic brandissent de plus que des employés à temps complet sont dédiés à la gestion de la marina. C'est une affirmation pour le moins surprenante alors que la gestion complète a été confiée à un gestionnaire d'expérience. Quoiqu'il en soit, plusieurs questions se posent :

- N'est-ce pas le propre d'une ville de fournir des services à ses citoyens et d'en répartir la facture?
- La Ville calcule-t-elle de manière séparée le temps des employés pour la gestion de chaque infrastructure, service ou parc de la ville? Pour chaque Club nautique?

- Prévoit-elle de manière isolée les fonds de réserve pour l'entretien de chaque infrastructure, service ou parc de la Ville?
- Pourquoi agir différemment comme elle le fait, avec le Port de plaisance?
- Quelle est la contribution annuelle de l'arrondissement pour les écoles de voiles, de canots, de kayaks, d'aviron?
- Qui assume les immobilisations, les installations annuelles, les réparations, le remplacement ?
- Combien d'usagers de Lachine ? Combien d'usagers en dehors de Lachine profitent des installations des autres clubs ? Quel est le ratio d'investissement par usager ?

Conclusion

Il est faux de prétendre que la marina a fait faillite ou a eu besoin de sauvetage financier à plusieurs reprises. Et surtout, la marina n'est pas aux frais des contribuables. La lecture des archives juridiques obtenues par voie d'accès à l'information, combinée avec les entrevues auprès des élus qui ont œuvré au développement du Port de plaisance, nous offrent une autre version que celle véhiculée *ad nauseam* depuis juillet dernier.

En dépit de circonstances économiques défavorables à certaines époques, la Marina de Lachine (Port de plaisance) a toujours honoré ses engagements financiers, dans une proportion plus que respectable et la Ville de Montréal, par l'intermédiaire de sa paramunicipale ou non, a bénéficié des revenus de loyers, des intérêts, des surplus d'exploitation et d'un actif évalué aujourd'hui à plusieurs millions de dollars.

En définitive, aujourd'hui, les citoyens de Lachine et de Montréal peuvent être fiers d'un actif important. Ainsi, les citoyens doivent se réjouir d'avoir tout près de chez eux une marina qui fait le bonheur des amateurs de nautisme et l'envie de plusieurs.

3. CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DU PORT DE PLAISANCE DE LACHINE

Résumé

Bien que le Port de plaisance de Lachine soit présent dans l'arrondissement de Lachine depuis plusieurs décennies, aucune étude n'a été réalisée sur son apport économique. Pourtant, durant cinq mois, cette marina accueille 452 familles de plaisanciers totalisant environ 1 500 personnes qui y passent une grande partie de la saison estivale et automnale. À ceci s'ajoutent quelque 10 000 visiteurs en transit qui y séjournent pour quelques jours et côtoient l'environnement immédiat de l'arrondissement.

Le projet de réaffecter le site du Port de plaisance de Lachine en un parc nautique, excluant les plaisanciers et annoncé en surprise, le 8 juillet 2020 par la Ville de Montréal, a donc porté un coup brutal à la saison de plaisance ainsi qu'à l'avenir du nautisme de la Grande région de Montréal. D'autant plus que la Ville de Montréal a mis en doute l'apport économique du Port de plaisance de Lachine, sans pourtant disposer d'étude économique.

L'Association des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine (« APPPL »), une organisation créée d'urgence à la suite de l'annonce inattendue de la Ville de Montréal, souhaitait, pour sa part, mieux connaître les plaisanciers du Port de plaisance de Lachine et leur apport à l'économie. Elle a donc réalisé un sondage interne auprès des propriétaires de bateaux de la marina, en juillet-août 2020. Quoique ce sondage n'ait pas été réalisé par une firme spécialisée en la matière, les données obtenues permettent d'arriver à un estimé réaliste et valable de la contribution économique du nautisme de plaisance liée à la présence du Port de plaisance de Lachine.

Cet exercice s'est ainsi révélé très pertinent. Non seulement le Port de plaisance de Lachine s'inscrit dans la continuité de l'histoire maritime de Lachine, il offre aussi une contribution économique non négligeable pour le Québec, le Grand Montréal et l'arrondissement de Lachine. C'est finalement ce que confirme l'enquête et les estimés réalisés par l'APPPL.

La contribution économique directe provenant du Port de plaisance de Lachine se chiffre à :

- **Près de 10 M\$ par année pour le Québec.**
- **5,5 M\$ pour Montréal.**
- **3,1 M\$ pour l'arrondissement de Lachine.**

À cette contribution directe à l'économie, il faut ajouter la contribution indirecte, sachant que la marina de Lachine est un pôle d'attraction urbain. Par exemple, des citoyens et des entreprises choisissent de s'installer à proximité de la marina pour profiter des attraits de ce lieu unique pour Montréal et tout le Québec.

Contexte

Contexte

Le 8 juillet 2020, en pleine pandémie de la Covid-19, la Ville de Montréal annonçait sa décision de mettre fin aux opérations de la plus grande marina du Québec, soit le Port de plaisance de Lachine (la « Marina »), sans consultation des plaisanciers, des citoyens et des autres parties prenantes, incluant Transport Canada. Les plaisanciers ont été avisés du projet de fermeture par courriel le 8 juillet 2020, soit au même moment que l'annonce publique par le biais des médias.

La Ville a justifié sa décision en invoquant que la Marina avait fait faillite à plusieurs reprises et qu'elle est déficitaire — ce qui est faux. Non seulement la Marina n'a-t-elle pas fait faillite, mais elle réalise des surplus d'exploitation moyens de 160 000\$/an²⁴. Parmi les autres motifs, la mairie de l'arrondissement de Lachine a déclaré, lors d'une entrevue média, que la contribution économique du Port de plaisance de Lachine « c'est pas grand-chose, tsé »²⁵ et que les retombées du concept annoncé de parc riverain seraient supérieures à celles de la Marina²⁶. Or, la Ville de Montréal n'a réalisé aucune étude d'impacts économiques du concept de parc riverain et ne dispose d'aucune étude économique de la marina.

Dans quelle mesure la Ville de Montréal, une institution qui dans sa gestion doit s'appuyer sur des principes de gouvernance irréprochables et gérer de façon cohérente et transparente, peut-elle avancer une telle affirmation alors qu'elle ne dispose d'aucune étude ? De surcroît, elle s'apprête à effacer de son bilan un actif important pour la communauté et à consentir une somme de 25 M\$ dans un contexte de restriction budgétaire. Souhaitant participer aux discussions en ayant en main des données réalistes sur la contribution économique de la marina, l'APPPL a donc mené une enquête interne auprès des plaisanciers.

Ce document rend compte des résultats de cette enquête et donne certaines précisions sur le calcul de cette contribution économique. Les données sur lesquelles les estimations sont faites s'appuient majoritairement sur les résultats d'un sondage interne réalisé par l'APPPL auprès des propriétaires de bateaux de la Marina de Lachine en juillet-août 2020. Le sondage visait deux objectifs : mieux connaître les plaisanciers et leur apport à l'économie.

Dans un premier temps, la méthodologie du sondage est présentée. Dans un second temps, les résultats de l'enquête font succinctement état du profil socio-démographique type du plaisancier. Ensuite, le document traite de la contribution économique du Port de plaisance de Lachine, en trois régions principales. D'abord,

²⁴ Documents reçus par voie d'accès à l'information, et Webinaire de la Ville de Montréal, 13 août 2020 (100 000 \$/an de surplus d'exploitation annuel moyen pour 2015 à 2019). À ce 100 000 \$, il faut ajouter 60 000 \$/an de revenus. Ce 60 000 \$ correspond aux frais d'opération des bateaux-bus publics qui n'ont rien à voir avec les dépenses de la Marina, mais qui figurent, à tort, dans les dépenses, comme d'autres dépenses d'ailleurs (entretien des quais du bateau-bus, du traversier Navark, des quais le long de la rive sur le boul. Saint-Joseph dont les quais des divers clubs nautiques – voile, aviron, canoë-kayak, Marina des pêcheurs Anglers), alors que les revenus de ces clubs ne figurent pas au bilan de la marina. De même, la rénovation de la capitainerie est présentée comme une dépense en immobilisation attribuable au Port de plaisance de Lachine, alors que ce bâtiment est occupé par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et des bureaux administratifs pour près de 75 % de sa superficie habitable. Source : Contrat du gestionnaire de la marina, document obtenu par voie d'accès à l'information.

²⁵ Entrevue, Maja Vodanovic, 16 août 2020, TVA nouvelles : <https://www.tvanouvelles.ca/2020/08/16/fermeture-du-port-de-plaisance-de-lachine-les-plaisanciers-refusent-de-lever-lancree>

²⁶ Rencontre avec l'APPPL, 4 août 2020, et webinaire de la Ville de Montréal, 13 août 2020.

les données portent sur le Québec, considérant que la disparition du Port de plaisance de Lachine, en contexte de pénurie de places à quai, pourrait entraîner un déplacement d'une grande partie ou de l'ensemble de ces dépenses. Dans cette éventualité, l'apport des plaisanciers, de leurs invités et des touristes transitant par le Port de plaisance de Lachine bénéficierait à nos voisins, soit en Ontario plutôt qu'au Québec. L'impact est également examiné sur la Ville de Montréal. Et enfin, il est question de la contribution économique de proximité pour l'arrondissement de Lachine.

Après l'analyse des résultats globaux, ce rapport conclut que la contribution économique directe provenant du Port de plaisance de Lachine se chiffre à :

- **Près de 10 M \$ par année pour le Québec.**
- **5,5 M \$ pour Montréal.**
- **3,1 M \$ pour l'arrondissement de Lachine.**

« Aucune raison valable, sur le plan économique, ne justifie la fermeture de la plus grande marina du Québec au profit d'un parc riverain sans marina.

En effet, le parc et la marina peuvent cohabiter en harmonie, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement, puisque la cohabitation du nautisme motorisé et non-motorisé s'y vit paisiblement depuis près de 100 ans déjà à Lachine. »

Méthodologie

L'enquête interne a été menée à l'aide d'un sondage anonyme en ligne sur la plateforme SurveyMonkey et adressé aux plaisanciers de la Marina entre le 30 juillet et le 11 août 2020. Pour être éligibles à répondre à ce sondage, les répondants devaient être des plaisanciers propriétaires d'un bateau de plaisance, à moteur ou à voile, amarré à la Marina de Lachine (à l'exclusion des plaisanciers de la Marina des pêcheurs Anglers). Les participants ont été sollicités par courriel. Les invitations à répondre au sondage ont été envoyées à une liste de 383 destinataires locataires d'un quai en 2020. Le sondage nécessitait un code d'accès. Un contrôle sur les adresses IP a été mis en place pour s'assurer d'une seule participation au sondage. Et un seul répondant par bateau était éligible à participer. Pour s'assurer que le sondage reste anonyme, toutes les questions qui permettaient d'identifier le répondant, par exemple : le nom et le numéro de quai, n'ont pas été posées.

232 propriétaires ($n=232$) de bateau ont répondu au sondage, soit 192 répondants de la grande marina et 40 de la petite. Le taux de réponse de 60 % est excellent considérant que le sondage fut réalisé pendant les vacances estivales et sur un bref échéancier de seulement 13 jours. Pour analyser les résultats, les données brutes ont été transférées dans des tableaux Excel afin de réaliser des analyses statistiques descriptives. Les manipulations des données comportent la combinaison de ces données, l'utilisation de la moyenne, de la médiane, et l'application de certaines hypothèses, auxquelles se sont également ajoutés des estimés pour quelques données manquantes. D'autres données ont été fournies à la suite d'un entretien avec le gestionnaire de la marina. Les résultats ont été généralisés à l'ensemble de la population des 452 plaisanciers de la marina de Lachine lorsque celle-ci est à pleine capacité.

Parmi les limites de l'enquête, on peut souligner, comme pour tous les sondages, la subjectivité des répondants, ainsi qu'un possible biais de désirabilité. Il est bien connu que les sondages fournissent une

approximation de la réalité versus les données objectives mesurées. Lorsqu'une donnée objective était disponible, elle a donc été privilégiée. C'est notamment le cas pour la catégorie « énergie » où le total de litres de carburant vendu à la marina en 2018²⁷ a été considéré. Nous reconnaissons aussi que ce sondage a été conçu au meilleur des connaissances des bénévoles de l'APPPL. À posteriori, il est important de noter que peu d'études se sont penchées sur la situation des plaisanciers²⁸, et encore moins uniquement sur celle des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine. L'APPPL est toutefois d'avis que les résultats du sondage et les estimations utilisées fournissent un portrait réaliste du plaisancier type et de la contribution économique du Port de plaisance de Lachine.

Présentation des résultats

Profil socio-démographique des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine

Le plaisancier type à la marina de Lachine y est locataire depuis 9 ans. Il réside à Montréal (58 %) ou dans le Grand Montréal (91 %). Il est natif de Montréal (64 %), actif sur le marché du travail (85 %), et travaille à Montréal (77 %). 36 % des plaisanciers possèdent une entreprise, et pour 83 % de ces entrepreneurs, leur entreprise est sise à Montréal. Nous pouvons donc conclure que le plaisancier type a un lien fort avec Montréal, soit parce qu'il y est né, qu'il y réside, qu'il y travaille ou qu'il y possède une entreprise. De surcroît, notons que ce plaisancier choisit d'y passer son été, ici à Montréal, plutôt que de s'éloigner pour ses loisirs. Ils sont d'ailleurs nombreux les plaisanciers qui résident à temps partiel à la marina (46 %), en plus de ceux qui y élisent domicile pour l'été (23 %). Dans tous les cas, un plaisancier y passe en moyenne 50 % de l'été, soit environ 80 jours par saison. Il profite des lieux avec ses enfants et petits-enfants, grands-parents, amis et famille élargie. La fréquentation de la marina peut facilement atteindre 1 500 à 3 000 personnes les weekends d'été.

Le propriétaire de bateau à la marina de Lachine a en moyenne 55 ans, possède un diplôme universitaire (42 %), et un revenu familial médian avant impôt de 125 000 \$/an. Le niveau de scolarité du plaisancier type à la marina de Lachine est donc élevé si nous le comparons à la moyenne québécoise où 29 % de la population, selon le recensement de 2016, détenait un diplôme universitaire²⁹. Ce degré de scolarité, combiné à l'âge moyen des propriétaires de bateau, peut expliquer le niveau de revenu familial médian des plaisanciers, puisque le revenu tend à augmenter avec l'âge, en particulier pour les détenteurs d'un diplôme universitaire. Selon le recensement 2016, le revenu médian des diplômés universitaires s'élevait respectivement à près de 80 000 \$/an pour les hommes, et 60 000 \$ pour les femmes. Ces revenus médians grimpent avec l'âge chez les hommes pour atteindre 97 000 \$/an pour les 55 ans et plus. Et même s'il baisse légèrement à 53 200 \$

²⁷ Conversation avec le gestionnaire de la Marina

²⁸ Parmi ces études, notons : RCGT (2018), Étude de marché sur le tourisme nautique dans les voies d'entrée navigables du Saint-Laurent. Récupéré du site <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/etudes-statistiques/ED-etude-marche-tourisme-nautique-voies-navigables.pdf?1594395340>. Ainsi que celle de la Chaire de tourisme ÉSG-UQAM (2016). Étude économique régionale des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent : volet nautisme et croisières-excursions, Récupérée du site :

https://chairedetourisme.uqam.ca/upload/files/Nautisme_et_croisieres_Rapport_final_2016.pdf

²⁹ <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/bulletins/sociodemo-vol24-no7.pdf>

pour les femmes du même groupe d'âge, ces données indiquent qu'un couple de 55 ans possédant respectivement un diplôme universitaire avait un revenu familial annuel médian de 150 000 \$ en 2016.³⁰

Le plaisancier type possède un bateau à essence de 18 ans d'âge (étendue 1-66) ayant une longueur moyenne de 31 pieds (médiane 31 pieds; étendue 15-53), et dont la valeur est de 87 000 \$ en moyenne (médiane 60 000 \$). Il navigue en moyenne 46 heures par année.

La contribution économique du Port de plaisance de Lachine

Informations préliminaires

Pour estimer la contribution économique du Port de plaisance de Lachine, l'APPPL a regroupé les données en 12 grandes catégories permettant de bien refléter cette contribution en ordre décroissant, soit 1) le tourisme nautique, 2) les frais d'entreposage et de transport, 3) les frais de subsistance (restaurants, SAQ, épicerie, etc.), 4) l'entretien et la réparation des bateaux, 5) l'achat de bateaux, 6) le financement des bateaux, 7) les frais de quaiage des plaisanciers à Lachine, 8) les assurances, 9) l'énergie, 10) les équipements et accessoires, 11) la taxe de vente du Québec (TVQ), 12) la taxe sur les produits et services (TPS). Pour faciliter la compréhension de la part de chacune des catégories de dépenses, les taxes furent isolées. Ainsi, les totaux respectifs des catégories 1 à 10 excluent à chaque fois les taxes.

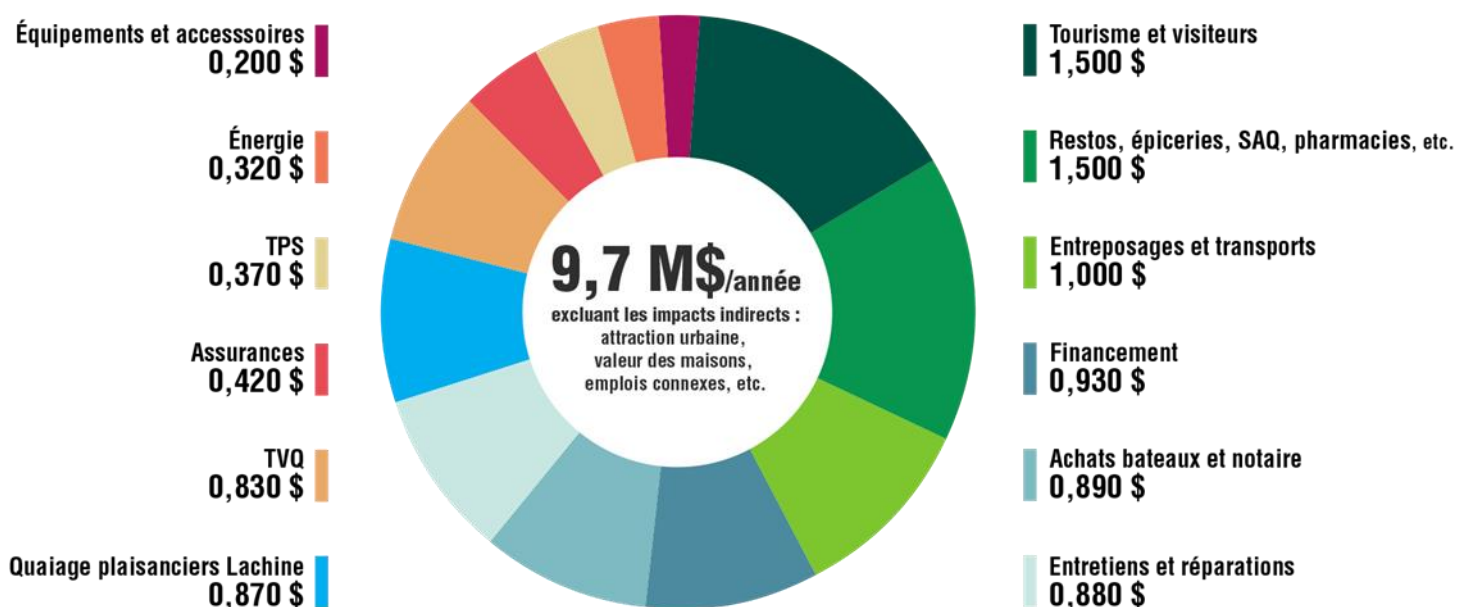
À l'échelle du Québec, les 12 catégories s'y retrouvent, mais comme mentionné en introduction, la contribution économique indirecte liée à la présence du Port de plaisance de Lachine n'est pas calculée dans les totaux présentés. Il importe de préciser qu'à l'échelle de la Ville de Montréal, des catégories ont dû être exclues, c'est le cas notamment des achats de bateaux neufs puisque les concessionnaires sont situés à l'extérieur de Montréal. Si certaines catégories ont été complètement exclues, d'autres catégories ont vu leur part de contribution réduite pour refléter la réalité géographique. À l'échelle plus locale pour Lachine, le même raisonnement a été utilisé afin d'estimer le plus réalistement possible la contribution économique de proximité. Pour consulter les hypothèses ayant permis d'arriver à la conclusion, il faut se référer au tableau synthèse à l'annexe 1.

³⁰ <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/bulletins/sociodemo-vol23-no1.pdf>

Contribution économique du Port de plaisance de Lachine à l'échelle du Québec – 9,7 M\$

À l'échelle du Québec, la contribution économique du Port de plaisance de Lachine s'estime à près de 10 M\$ et se décline comme suit en 12 catégories.

FIGURE 1.1 : CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE – PROVINCE DE QUÉBEC
(en millions \$)



1) Le tourisme nautique lié au Port de plaisance de Lachine

La part du tourisme nautique liée au Port de plaisance de Lachine constitue de loin la plus grande contribution économique. À l'échelle du Québec, elle représente à elle seule 1,504 M\$. Cette catégorie regroupe toutes les dépenses réalisées par les plaisanciers du Port de plaisance de Lachine au Québec, en dehors de leur port d'attache. Ainsi, lorsque les plaisanciers de Lachine s'amarrent dans d'autres marinas du Québec comme visiteurs, ils dépensent pour les frais d'éclusement lors de leur déplacement, ou encore pour assister à des spectacles ou simplement pour leur subsistance (restaurants, épiceries, SAQ, pharmacies); leurs dépenses sont rassemblées dans cette catégorie appelée « tourisme nautique ». À l'inverse, les montants dépensés par les invités venus rendre visite aux plaisanciers de Lachine sont également comptabilisés, sans oublier les dépenses en subsistance et les nuitées louées à Lachine par les plaisanciers venus d'ailleurs au Québec par la voie maritime. Les données présentées dans cette catégorie sont tirées du sondage. Les hypothèses ayant servi au calcul de cette contribution sont détaillées en annexe.

2) Les frais d'entreposage hivernal et de transport

Les frais moyens liés à l'entreposage des bateaux, à leur protection hivernale, à leur sortie et leur mise à l'eau, ainsi qu'à leur transport jusqu'à leur lieu d'entreposage ont été regroupés dans cette catégorie totalisant 1,003 M\$. Les données présentées dans cette catégorie s'appuient sur l'expérience des plaisanciers qui ont estimé les frais annuels moyens à 2 218 \$ par bateau.

3) Les frais de subsistance et de consommation diverse

Dans cette catégorie totalisant 1,502 M\$, nous retrouvons les consommations des plaisanciers dans les épiceries et restaurants locaux, comme le IGA, Métro, la SAQ, les mets livrés, les pharmacies, les services d'esthétique et autres. Les familles de plaisanciers d'une embarcation visitent en moyenne 53 fois les commerces dans une saison de 5 mois, pour une moyenne de 70 \$ de dépenses par visite pour un total de 3 324 \$. À noter, les plaisanciers qui passent l'été à la marina et vivent dans leur bateau y consomment davantage que ceux qui y viennent occasionnellement.

4) Le financement des bateaux

La contribution économique liée au financement des bateaux s'appuie sur la valeur moyenne des bateaux à la Marina de Lachine (87 000 \$) et sur l'hypothèse que 60 % des bateaux (271) seraient financés sur 10 ans à 7 % d'intérêt, 3 422 \$/an en capital et intérêt, totalisant une contribution de 928 000 \$.

5) L'achat de bateaux

Pour cette catégorie, nous faisons l'hypothèse que parmi les plaisanciers de la Marina de Lachine, sur un renouvellement de 25 bateaux par année, 10 d'entre eux se procurent un bateau neuf dans la saison (sans considérer les achats de bateaux d'occasion). Basé sur la valeur moyenne des embarcations à la Marina (87 000 \$), il s'agit de 870 000 \$ de contribution économique. Bien que la très grande majorité de ces bateaux sont financés (voir catégorie financement), il n'en demeure pas moins que l'achat de ceux-ci injecte 870 000 \$ chez les concessionnaires de bateaux, sans compter les cartes de navigation (10 cartes à 174 \$), ainsi que les frais de notaire (15 embarcations à 1 000 \$) pour un grand total de 890 000 \$.

6) L'entretien et la réparation des bateaux

Dans cette catégorie totalisant 885 000 \$, nous retrouvons le lavage des coques, le nettoyage des bateaux, le polissage, la mécanique au remisage, au démarrage, la réparation des problèmes mécaniques, les anodes, les remplacements ou réparations des micas et du fibre de verre, le remplacement périodique des batteries, les frais d'inspection des bateaux, la peinture antisalissure. Basé sur l'expérience des plaisanciers, le total estimé est de 1 957 \$ par année, soit un montant qui se rapproche du 1 870 \$ indiqué dans l'étude réalisée en 2016 par Ouranos³¹ pour les bateaux de 30 pieds et plus. L'étude Ouranos ne précise pas de manière exhaustive ce qui est inclus dans les catégories entretien et réparation.

³¹ https://www.ouranos.ca/publication-scientifique/ACA_GLSL_nautisme_VF.pdf (p. 52)

7) Les frais de quaiage des plaisanciers de Lachine

Le Port de plaisance de Lachine dispose d'un total de 502 quais. Or, tous les quais ne sont pas disponibles pour les bateaux des plaisanciers. Nous pouvons distinguer 3 catégories de quais, soit 1) les quais à usage particulier, 2) les quais de la grande marina, lesquels comprennent de grands quais et des quais standards, et 3) les quais de la petite marina. Parmi les quais à usage particulier, 6 quais sont pour la police nautique et la garde-côtière, 10 pour le service public de navettes, 14 pour les motomarines, et 20 pour les visiteurs, laissant 452 quais disponibles en location saisonnière pour les bateaux. Il est important de préciser que les quais des saisonniers sont également loués à des touristes en l'absence des plaisanciers réguliers partis en escapade.

Dans la grande marina permettant d'accueillir les bateaux de 23 pieds et plus, il y a 372 quais. Parmi ceux-ci, 40 grands quais sont réservés pour les bateaux de 42 pieds et plus. Ce sont les quais 1 à 40. Ces derniers étaient loués à raison de 61 \$/pied en 2020. 332 autres quais accueillent les bateaux de 23 à 41 pieds. Ce sont les quais standards portant les no 41 à 372. Ces quais se louaient à raison de 59 \$/pied en 2020. La petite marina accueille quant à elle des bateaux de 22 pieds et moins. Ce sont 80 quais portant les no 373 à 452 et se louant à raison de 850 \$/bateau. Chaque propriétaire de bateau assume, en plus des frais de quaiage, des frais fixes de 118 \$ pour la piscine, l'environnement et la carte d'accès au site.

Selon les données recueillies par le sondage, les frais de quaiage moyens – avec piscine et carte d'accès – payés par les plaisanciers du Port de plaisance de Lachine s'élevaient à 1 927 \$ par année. Comme il y a 452 places à quai pour plaisanciers, la contribution économique en frais de quaiage s'estime à 871 000 \$/année. Il est important de noter que pour les années 2015 à 2019, les revenus moyens de la marina de Lachine, toutes catégories confondues (quais, frais fixes, vente d'essence, nuitées des touristes, etc.) s'élevaient à 1,2 M\$ par année³².

8) Les assurances

Les frais payés par les plaisanciers en termes d'assurances pour leur embarcation représentent environ 910 \$ par bateau, basés sur la valeur moyenne des bateaux à la Marina de Lachine (87 000 \$), pour un sous-total de 411 000 \$. Les frais d'assurance pour les quelque 25 motomarines s'estiment pour leur part à 410 \$, pour un total de 10 000 \$. Ainsi, la contribution économique au niveau des assurances s'estime à 421 000 \$.

9) L'énergie

Selon le sondage, 87 % des bateaux à la Marina de Lachine (393) seraient à essence, alors que 13 % utiliseraient du diesel (59 bateaux). Puisque nous disposons d'une donnée exacte en consommation d'essence au Port de plaisance de Lachine, soit le nombre de litres vendus, nous nous en sommes tenus à cette information pour estimer la contribution économique du Port de plaisance sur le plan de l'essence, soit 308 000 litres. La consommation des bateaux diesels a été calquée sur celle des bateaux à essence. Proportionnellement, c'est 46 239 L que consommeraient les bateaux diesels. Pour calculer la contribution économique totale en énergie, nous avons utilisé le prix moyen de l'essence SUPER (1,55 \$/L) et le prix moyen

³² Présentation de la Ville de Montréal, 13 août 2020.

du diesel (1,33 \$/L) pendant la saison de navigation, soit de la mi-mai à la mi-octobre 2019³³. Toutes catégories confondues, on considère que les bateaux consomment en moyenne 783 L pour un total de 1 192 \$ taxes incluses, dans une saison. Après extraction des taxes sur l'essence (32 % de TVQ et 9 % de TPS), cette catégorie s'estime donc à 320 000 \$.

10) Les équipements et accessoires

Les plaisanciers consomment aussi un certain nombre d'accessoires et d'équipements au cours d'une saison de navigation. Il peut s'agir d'équipement de sécurité comme des vestes de sauvetage, des pneumatiques et autres équipements de loisirs (planche à pagaie, kayak, matelas, etc.), du propane, etc. Cette consommation est estimée à 435 \$ par année par bateau, pour un total de 197 000 \$.

11) La taxe de vente du Québec (TVQ)

Comme précisé antérieurement, pour toutes les catégories de dépenses taxables, la TVQ a été isolée et rassemblée dans une catégorie à part, permettant ainsi de ne l'appliquer qu'à la province du Québec, et non aux régions de Montréal et de Lachine. Considérant la TVQ sur les biens de consommation, l'essence et le diesel, le total est de 830 000 \$.

12) La taxe sur les produits et services (TPS)

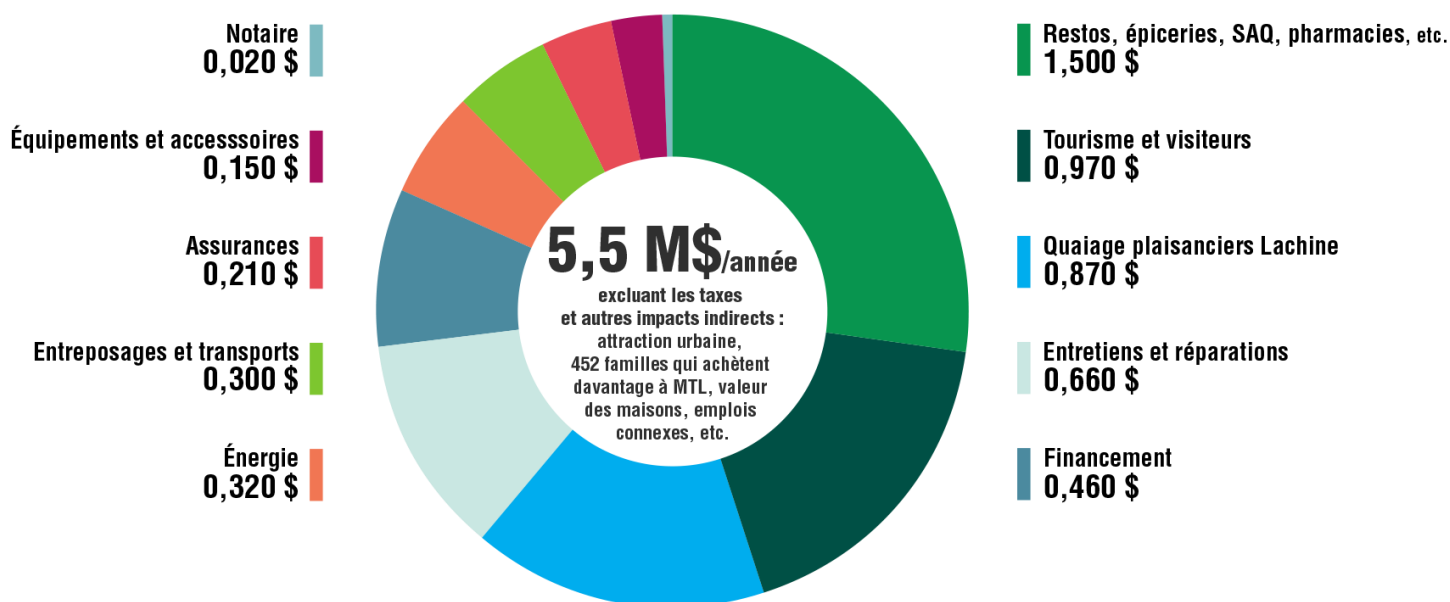
Quant à la TPS, celle-ci a également été isolée pour les biens de consommation, l'essence et le diesel. Elle totalise 370 000 \$.

³³ Pour calculer le coût sur SUPER pendant la période de navigation : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/archives/super/super_moyen2019.pdf ; pour calculer le coût moyen du diesel pour la même période : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/archives/diesel/diesel_moyen2019.pdf

Contribution économique pour Montréal – 5,5 M\$

Pour évaluer la contribution économique relative à la Ville de Montréal plutôt qu'à l'échelle du Québec, il a été estimé qu'une part des dépenses pouvait être attribuable à celle-ci, soit 30 % des frais d'entreposage et de transport; 50 % des frais d'assurance et de financement; 75% des frais d'équipements et d'accessoires, et des frais de réparations et d'entretiens; ainsi que 100 % des frais de notaire pour 15 bateaux à 1 000 \$. Les frais relatifs au permis de navigation (compétence), ainsi que tous les frais d'achat de bateaux ont été retranchés, puisque les concessionnaires de bateaux sont situés à l'extérieur de Montréal. Tous les frais liés au tourisme en dehors de Montréal ont également été retranchés. Des hypothèses ont également été appliquées pour refléter cette réalité. À l'exception des catégories susmentionnées, toutes les autres dépenses sont effectuées à 100 % à Montréal pour une contribution économique totale estimée à 5,5 M\$.

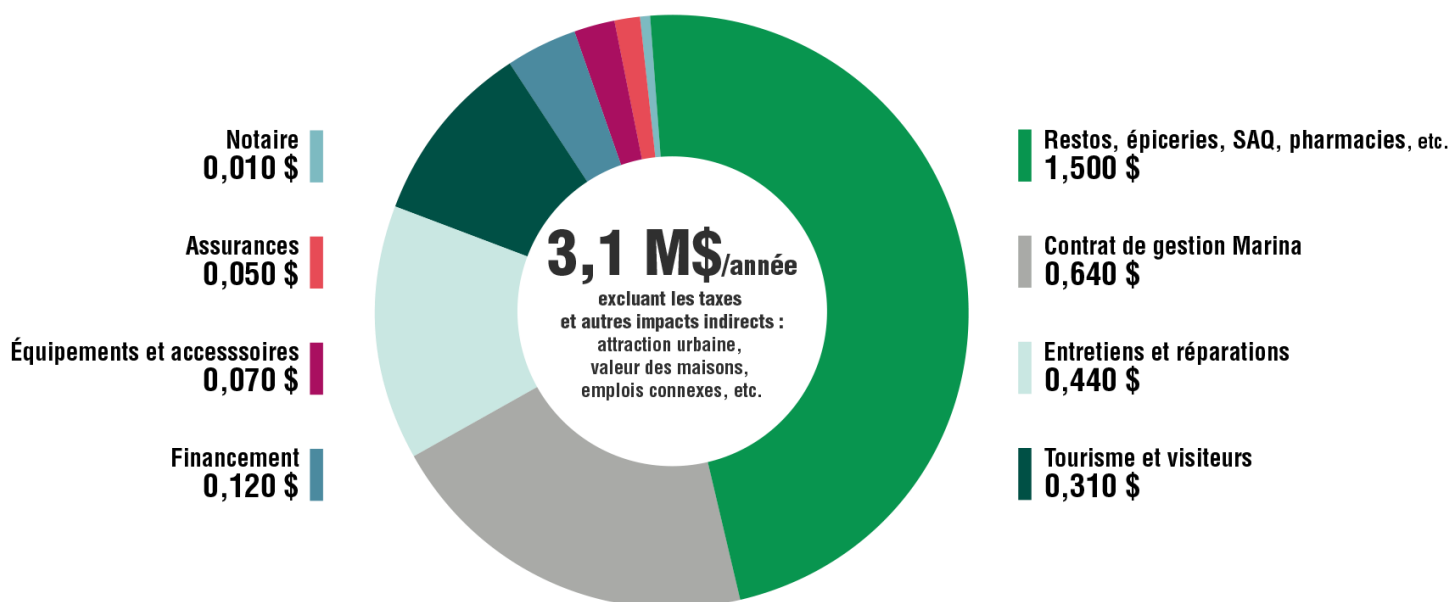
FIGURE 1.2 : **CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE – MONTRÉAL**
(en millions \$)



Contribution économique de proximité pour Lachine – 3,1 M\$

Pour calculer la contribution économique de proximité pour Lachine, d'autres hypothèses ont été appliquées. Tous les frais de quaiage (visiteurs et plaisanciers de Lachine) ont été retirés; puisque la Marina appartient à la Ville de Montréal. Ainsi, c'est Montréal qui perçoit ces revenus. Cependant, la somme versée pour couvrir le contrat de gestion de la Marina a été incluse pour 637 000 \$. Ce contrat sert à payer les employés et autres dépenses pour la gestion quotidienne. De même, les frais d'énergie, d'entreposage et de transport, ainsi que les permis de navigation ont été retranchés. Certaines catégories de dépenses ont été réduites à 13 % pour les frais d'assurance et de financement; 35 % pour les frais d'équipement et d'accessoires, ainsi que des frais de notaire; et 50 % des frais de réparation des bateaux ont été conservés dans l'arrondissement de Lachine. Toutes les dépenses relatives aux plaisanciers et aux visiteurs en matière de consommation dans les commerces de Lachine (restaurants, épicerie, pharmacies, SAQ) ont été considérées. L'achat local pour les restaurants, épicerie, SAQ, pharmacies, etc. représente donc la majorité des dépenses pour l'arrondissement, s'élevant à 2,452 M\$. La contribution économique de proximité pour Lachine totalise ainsi à 3,1 M\$.

FIGURE 1.3 : CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE – LACHINE
(en millions \$)



Conclusion - Contribution économique

L'initiative de l'APPPL de mener une enquête interne auprès des plaisanciers de la Marina a permis de dégager des données éclairantes concernant leur contribution économique. L'analyse des résultats – habitudes de consommation et dépenses liées au nautisme – permet d'établir cette contribution économique à :

- **Près de 10 M\$ pour le Québec**
- **5,5 M\$ pour Montréal**
- **3,1 M\$ pour l'arrondissement de Lachine**

Il est clair que la décision de la Ville de Montréal de fermer le Port de plaisance de Lachine, qui repose sur un ensemble d'informations « bricolées » et souvent erronées, priverait notamment l'arrondissement de Lachine et Montréal d'un apport économique non négligeable, en plus d'effacer de son bilan une infrastructure évaluée à plusieurs millions de dollars.

Du point de vue socio-économique, l'Alliance de l'industrie nautique du Québec³⁴ a fait valoir, récemment, que la navigation de plaisance constitue un loisir 100 % local. Il est en effet possible de se procurer une embarcation fabriquée au Québec auprès d'un détaillant québécois et de jeter l'ancre dans les plus beaux coins de la province. L'arrondissement de Lachine et son Port de plaisance en font partie. D'ailleurs, selon l'Association maritime du Québec³⁵, une grande part des retombées touristiques du Québec proviennent de l'exploitation de ses plans d'eau. Les revenus annuels du tourisme nautique s'élèvent à près de 1,5 G\$, soit 20 % des revenus touristiques du Québec (6,74 G\$).

Il serait donc justifié et cohérent que la Ville de Montréal réexamine son projet de réaffecter le Port de plaisance en parc riverain, au coût de 25 M\$, qui exclut les plaisanciers. Au contraire, la Ville de Montréal devrait plutôt s'atteler à mettre à niveau et à moderniser la plus grande marina du Québec, située dans un des plus beaux arrondissements, riche de son histoire et à proximité de plusieurs grands parcs à importante valeur écologique, le long des berges du lac Saint-Louis.

Le Port de plaisance de Lachine pourrait donc voir sa contribution économique significativement augmentée. Mais il y a plus encore, outre son potentiel socio-économique extraordinaire, il profiterait non seulement aux plaisanciers de plus en plus avides de loisirs nautiques, mais également à toute la communauté.



Vidéo-témoignage d'un commerçant local sur l'importance de l'apport économique du Port de plaisance de Lachine : <https://vimeo.com/483722529/2e65b0c785>

³⁴ Communiqué de presse de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec, le 3 juin 2020. Déconfinement de l'industrie touristique : Le tourisme nautique doit faire partie de l'équation.

³⁵ Communiqué de l'Association maritime du Québec, Le nautisme : un joueur économique fort ayant un impact financier important sur la prospérité du Québec.

4. BERGES ET INFRASTRUCTURES: EN ÉTAT LAMENTABLE

Le site du Port de plaisance est névralgique dans l'histoire de Lachine, comme il est mentionné dans la section de l'historique. Certes, au début des années 1900, l'aspect environnemental était complètement absent dans les modèles de développement de la société. Donc, sur les berges du lac Saint-Louis, on retrouvait des petits chalets, des barges qui servaient au transport des pièces d'acier de la Dominion Bridge³⁶, des turbines provenant de la Général Électrique³⁷ et des pièces de la Jenkins Valves.

Le canal Sud servait à la navigation pour les activités économiques alors que Lachine était le berceau de l'industrialisation. Un pont tournant et des voies ferrées étaient présents pour le déplacement et la manipulation des pièces construites dans les usines à proximité. La majeure partie des activités ont cessé à la fin des années 1960 et 1970; avec le temps, les barges et les vieux chalets ont façonné le paysage. Pendant cette période, l'Iroquois Yacht Club, situé sur la berge du côté Nord, construisait des petits bateaux depuis 1927, année de la création de la première Marina.

Durant les années 1960, l'Iroquois Yacht Club a déplacé sa marina sur la presqu'île où est situé actuellement le Port plaisance de Lachine. Depuis le milieu des années 1970, une grande transformation se fait sentir, tel qu'en témoigne le volet historique du mémoire.

Il est clair que, depuis près de 100 ans, le nautisme fait partie du paysage lachinois, avec les clubs de loisirs de canoë-kayak, d'aviron, de voile et de pêche, en autres. Entre 1978 et 1985, la berge actuelle et celle du parc René-Lévesque ont subi un électrochoc dans le cadre de leur transformation et de leur agrandissement réalisés sans préoccupations environnementales. Ainsi, les agrandissements sont composés, à 100 %, en remblais avec des débris de roches, d'asphalte, de bois, de fer et de la terre d'excavation provenant des travaux de construction de la 2^e série des tunnels du métro de Montréal.

Tenant compte de l'état actuel du Port de plaisance de Lachine et de l'annonce de la Ville de Montréal visant à réaffecter le site de la marina, nous portons les constats suivants à votre attention, sur le volet environnemental :

- Absence d'un rapport environnemental et de consultation publique.
- Incompréhension de l'utilisation du milieu hydrique à d'autres fins qu'une marina avec le bail existant.
- Canaux de navigation prescrits dans la loi et la réglementation de Transports Canada, de chaque côté de la baie, prescrite sur des baux existants.
- Manque d'entretien de la Marina de la Ville de Montréal depuis la fusion en 2002.
- La première et la seconde étude du site, respectivement lancées en 2015³⁸ et en 2018 et totalisaient 896 504 \$. Il n'y avait aucune intention de fermer la Marina : les rapports sont clairs à cet effet. Le dernier rapport confirmait les travaux suivants : en 2019-2020, la réfection de la descente de bateau #34, la nouvelle installation de deux brise-lames et les nouvelles rampes pour le bateau-bus et la navette fluviale Narvak Lachine-Chateauguay.

³⁶ Histoire de la Dominion Bridge.


³⁷ Histoire de la Générale Électrique

³⁸ Résolution BC 1059103 – 15 juillet 2015 - Accorder un contrat de services professionnels à la firme Zins Beauchesne et associés ltée (Rousseau et Lefebvre) pour l'étude de l'évaluation du potentiel de développement du Port de plaisance de Lachine - Contrat no 15-1478 - 84 817,06 \$, taxes incluses. <https://bit.ly/3I5JwUL>

- Révision de l'estimé des Grands parcs réalisée par des professionnels bénévoles de l'APPPL³⁹ et autres corps de métier, démontrant que le dossier est loin d'être ficelé concernant le volet de l'environnement.
- Une première vision d'un projet de marina-parc en cohabitation a été déposée par l'APPPL; celle-ci n'a reçu aucune attention de la Ville de Montréal.

La Ville de Montréal n'a pas agi en bon père de famille en négligeant le Port de Plaisance de Lachine

La Ville de Montréal brosse un portrait biaisé de l'ensemble de la situation du Port de plaisance de Lachine, et ce, sur le plan des finances et des infrastructures. Elle avance des coûts de 16,5 M\$ pour maintenir la Marina en se basant, en partie, sur une étude préparée par Rousseau et Lefebvre remontant à 2015 et dont l'objectif était de créer un pôle nautique signature d'envergure. De plus, aucune étude n'a été transmise à l'APPPL afin de détailler cette estimation. Seul un tableau résumant les grandes activités est disponible. À titre d'exemple, le coût de 16,5 M\$ semble comprendre la reconstruction complète de l'ensemble des bâtiments sur le site, soit le pavillon d'accueil (914 000 \$), la Capitainerie (1 416 000 \$) et l'Amirauté (590 000 \$), ainsi que la reconstruction du réseau électrique qui se chiffre quant à lui à 2 666 000 \$. Il est important de rappeler que le réseau électrique date de 2005 et qu'il est en très bon état. Comme le montre le tableau en annexe, cette estimation est nettement exagérée, selon l'APPPL qui estime les travaux à 5,3 M\$⁴⁰. De plus, avec une demande de la Ville, la rénovation des infrastructures pourrait possiblement bénéficier à nouveau du programme de subvention offert par la CMM dans le cadre de la Trame verte et bleue qui finance les travaux à 66 % lorsque la Ville les finance à 33 %.

 Vidéo-témoignage d'un plaisancier ingénieur civil, à propos de l'évaluation des coûts de mise à niveau de la Marina : <https://bit.ly/362z63S>

L'érosion et la stabilisation des berges

Au fil des années, l'ensemble des berges de Lachine s'est dégradé, au vu et au su de tous. La presqu'île du Port de plaisance de Lachine n'y fait pas exception et la Ville de Montréal en a négligé l'entretien. Des interventions très localisées et de petite envergure auraient pu limiter l'érosion des berges. Toutefois, la Ville a choisi de ne pas intervenir. Les problématiques d'érosion du remblai de la presqu'île sont dues à des pentes abruptes, de part et d'autre du chemin d'accès, à une mauvaise qualité du remblai et à un manque d'entretien.

La Ville a choisi d'investir dans des quais et des brise-lames de luxe, plutôt que dans l'essentiel, soit ses fondations, c'est-à-dire le terrain et l'aménagement des berges. Une stabilisation hybride (enrochement avec

³⁹ Résolution CA14 190332. Et BC 1193449 – 7 avril 2017 – Accorder un contrat de services professionnels à Les Consultants S.M. inc., Enviroservices inc. et Un Architecte inc. pour le renouvellement d'équipements de marina et le réaménagement du pôle d'accueil au Port de plaisance de Lachine et au parc René-Lévesque, pour une somme maximale de 811 687,86 \$, taxes incluses - Appel d'offres public 17-15592 (deux soumissionnaires) – Contrat no 16-1712. Pour consulter le rapport : <https://bit.ly/2KuMllp>

⁴⁰ Estimé infrastructures Port de plaisance de Lachine versus Ville de Montréal, APPPL, août 2020 : <https://bit.ly/37a7AR5>

végétation) afin de minimiser l’empiètement dans l’eau est la seule solution durable et économiquement viable, tel qu’indiqué dans les rapports de la Ville (2018). Or, la Ville ne cesse de répéter que seule la végétalisation des berges peut en assurer sa résilience, ce qui est faux.

La création d’un milieu humide n’est pas réaliste

L’ensemble du site du Port de plaisance de Lachine est un ouvrage construit par l’homme. Il s’agit d’un remblai s’avançant dans le lac Saint-Louis, formant une presqu’île artificielle; cet ouvrage remonte à la construction du Canal de Lachine dans les années 1800. Ce remblai de la presqu’île a été modifié et agrandi dans les années 1970, avec l’ajout de matériaux hétérogènes et de qualité inégale provenant de différents projets d’excavation de la région de Montréal. À plusieurs endroits, on peut observer des blocs de béton, des morceaux de trottoirs, de la brique, du pavage, des gros cailloux. Ce remblai, une fois dénudé, n’offre pas une bonne résistance à l’érosion. De plus, dans le passé, le chemin de service était en terre et a été arrosé de bitume et d’huile; ceci était de coutume à l’époque pour réduire la poussière. Par conséquent, le sol en place est possiblement contaminé. L’esquisse proposée par la Ville de Montréal, illustre la création d’un milieu humide dans une zone de remblai de mauvaise qualité, possiblement contaminée. Ainsi, toute excavation nécessitera une gestion des sols. Il serait certainement préférable de réduire tout remaniement des sols en place. En plus du milieu humide excavé, à même la presqu’île, l’esquisse propose de nombreuses zones de plantations aquatiques dans le canal Sud, ainsi que des passerelles reliant le parc René-Lévesque, bloquant ainsi la navigation dans ce canal. Faut-il rappeler qu’il s’agit d’une voie navigable de juridiction fédérale? Aucun de ces aménagements n’a fait l’objet d’étude de faisabilité.

La Ville de Montréal n’a pas fait ses devoirs

La Ville de Montréal bouscule et outrepassé toutes les étapes du cheminement d’un projet de parc de cette nature, comme le souligne Michel Max Raynaud, résidant de Lachine et professeur à l’École d’urbanisme et d’architecture du paysage à l’Université de Montréal et ancien directeur de l’Observatoire Ivanohé Chambridge du développement urbain et immobilier⁴¹. Elle se presse de chasser les locataires du site, sans même avoir réalisé une étude de faisabilité. Aucune étude environnementale n’a été réalisée, pas plus qu’une caractérisation des sols en place. Avant de prendre une décision draconienne comme la fermeture de la Marina, la Ville de Montréal se doit d’amener le projet de parc riverain à un niveau plus détaillé, qui dépasse une simple esquisse. Advenant que le parc riverain ne soit pas réalisable, il sera très difficile de rétablir les lieux. La Ville de Montréal improvise et risque de décevoir l’ensemble des citoyens avec des promesses faites à l’aveugle, sans avoir réalisé une recherche même rudimentaire, mais basée sur une esquisse.

⁴¹ LaPresse+, Le Port de plaisance de Lachine, une fermeture qui fait des vagues, 14 septembre 2020 : <https://www.lapresse.ca/actualites/2020-09-14/port-de-plaisance-de-lachine-une-fermeture-qui-fait-des-vagues.php>

Heureux mélange : la cohabitation est possible et souhaitable avec une marina écologique

Une première vision de cohabitation a été déposée par l'APPPL, mais à ce jour, celle-ci ne reçoit aucune attention de la Ville de Montréal. Il est intéressant de noter qu'un modèle de cohabitation était présenté dans l'étude de Rousseau et Lefebvre de 2015. Il s'agissait d'ouvrir le site tout en maintenant une marina. Une situation gagnante-gagnante. Il va de soi qu'une cohabitation est possible. Plusieurs pistes de solutions sont envisageables afin d'offrir un site où tous et chacun y trouve son compte. Les idées d'aménagement proposées par Rousseau et Lefebvre, et d'autres, méritent d'être considérées :

- Réaménager certains espaces (tennis, piscine, stationnement) afin d'intégrer d'autres installations pour une offre diversifiée, notamment pour le nautisme non-motorisé.
- Favoriser des pavages avec des végétaux pour les aires de stationnements.
- Réduire le nombre de voitures sur le site.
- Prévoir des passerelles pour la marche et la détente, etc.

Bref, une vision d'ouverture et d'inclusion favorise la mixité, la diversité et l'égalité.



5. UNE MARINA-PARC INCLUSIVE, INTÉGRANT LA VISION ENVIRONNEMENTALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Si le Canal de Lachine s'est inscrit dans l'histoire maritime du Québec en propulsant les activités fluviales et portuaires du Grand Montréal et de l'arrondissement, les berges du lac Saint-Louis, quant à elles, font partie intégrante de l'âme de la Ville que nous habitons. La plus grande marina du Québec fait corps dans ce paysage; elle demeure un joyau pour Lachine, Montréal et le Québec.

C'est pourquoi, depuis l'annonce surprise du 8 juillet dernier, l'Association travaille en mode solution afin de la préserver de sa disparition. Elle a proposé de bonifier le projet de parc riverain pour en faire une marina-parc inclusive, en intégrant la vision environnementale de la Ville, avec l'aide des architectes Lemay Michaud. L'APPPL propose notamment ce qui suit :

Accès et mise à niveau

- Création d'espaces bonifiant une cohabitation harmonieuse du nautisme motorisé et non-motorisé (aires de services, quais dédiés, etc.).
- Accès du site aux citoyens et évaluation de la possibilité d'activités communes avec les plaisanciers.
- Mise à niveau des installations de la marina requérant les travaux urgents; les plaisanciers apporteraient une contribution financière augmentée, notamment par le biais des frais de quaiage et autres.
- Réévaluation préalable des travaux afin d'en vérifier la portée et le coût (5,3 M\$ selon l'APPPL versus 16,5 M\$ selon la Ville de Montréal).

Principes de développement durable

- Mise à niveau des installations de la marina requérant les travaux urgents.
- Utilisation des eaux de pluie pour irrigation de l'aménagement paysager et pour l'usage domestique.
- Pavage perméable pour réduction des îlots de chaleur.
- Création de bassins biologiques pour traitement eaux usées.
- Plantation de plantes indigènes et résistantes.
- Revitalisation des milieux aquatiques existants.
- Installation de bornes de charge pour bateaux électriques.
- Obtention de la certification internationale Blue Flag

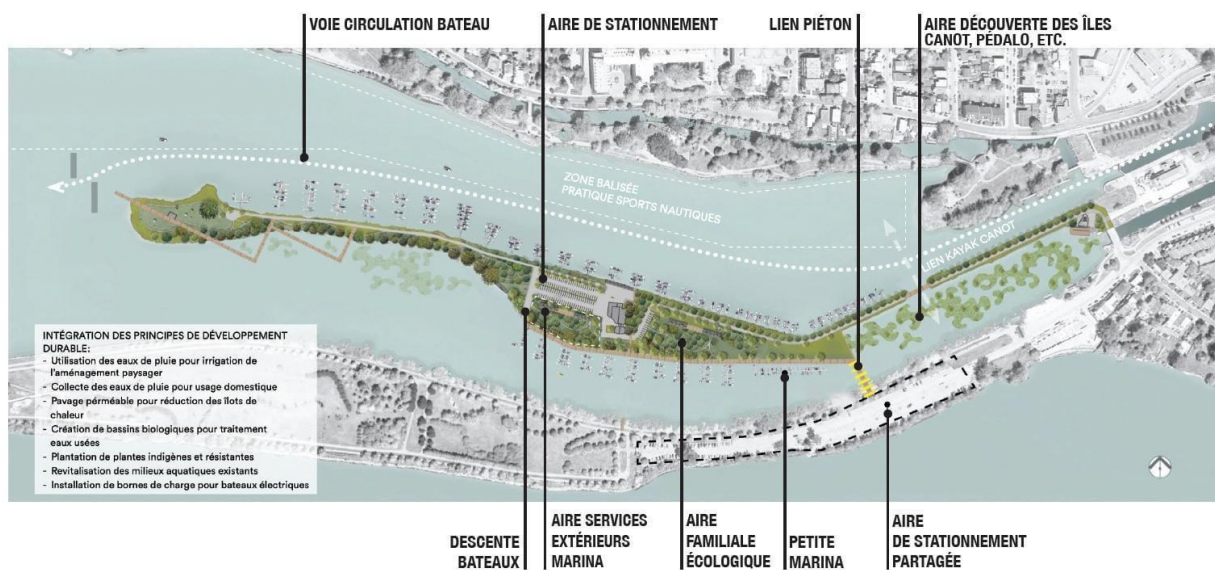
« Le drapeau bleu emblématique est l'une des récompenses volontaires les plus reconnues au monde pour les plages, les marinas et les opérateurs de tourisme nautique durable. Afin de se qualifier pour le drapeau bleu, une série de critères rigoureux en matière d'environnement, d'éducation, de sécurité et d'accessibilité doit être respectée et maintenue.

Au cœur des idéaux du programme Pavillon Bleu est l'objectif de connecter le public à son environnement et de l'encourager à en apprendre davantage sur son environnement. À ce titre, des activités d'éducation à l'environnement doivent être proposées et promues en plus d'un affichage permanent d'informations pertinentes sur le site en matière de biodiversité, d'écosystèmes et de phénomènes environnementaux. » www.blueflag.global

Cette proposition constitue une piste de solution à bonifier, de concert avec la Ville de Montréal, ainsi que par le biais d'un processus transparent de consultations citoyennes où de véritables échanges prévaudront.

Pour prendre connaissance des détails de cette proposition de marina-parc inclusive, veuillez consulter [ce document](#).

Un projet inclusif



CONCLUSION

L'histoire du nautisme lachinois et de son Port de plaisance, presque centenaire, est résolument riche. Ce mémoire en fait le tour complet : histoire, patrimoine, environnement, finances, opérations et économie. En près d'un siècle, ce Port de plaisance a traversé les époques et évolué avec le temps. Montréal étant une île et l'arrondissement de Lachine ayant le privilège de sa situation géographique, prédominée par le lac Saint-Louis sur le majestueux fleuve Saint-Laurent, ce Port de plaisance et ses environs demeurent bien présents dans la vie des citoyens qui l'ont adopté, plaisanciers ou pas.

Que la Ville de Montréal veuille, aujourd'hui, fermer ce Port de plaisance pour un éventuel parc riverain, amène son lot d'interrogations légitimes, particulièrement lorsque nous constatons le processus bâclé et anti-démocratique de la Ville qui a entraîné une ambiance délétère dans la communauté. Elle se voit aujourd'hui divisée. À la lumière des contenus de ce mémoire, qui révèlent une compréhension globale de cette infrastructure, il est clair que la décision de la Ville de Montréal de fermer le Port de plaisance de Lachine, repose sur un ensemble d'informations erronées et bricolées. Le cas échéant, en plus de l'impact sur les citoyens, l'arrondissement de Lachine – Montréal et le Québec – se verrait privé d'un apport économique annuel non négligeable et effacerait un actif intéressant de son bilan.

Concrètement, ce mémoire apporte un éclairage nécessaire, voire obligatoire, afin de donner le véritable portrait des bénéfices tangibles du Port de plaisance de Lachine, grâce aux nombreuses recherches de l'APPPL, aux consultations auprès d'experts, au concours d'anciens élus de l'arrondissement de Lachine et de citoyens engagés. Ainsi, le Port de plaisance de Lachine :

- **Représente un actif de plusieurs millions de dollars**
- **Génère des surplus moyens d'exploitation de 130 000 \$/an, 1995-2019.**
- **Contribue annuellement à l'économie, à la hauteur de :**
 - **Près de 10 M\$ au Québec**
 - **5,5 M\$ pour le Grand Montréal**
 - **3,1 M\$ pour l'arrondissement de Lachine**

D'ailleurs, l'Alliance de l'industrie nautique du Québec⁴² a récemment fait valoir que la navigation de plaisance constitue un loisir 100 % local. Il est en effet possible de se procurer une embarcation fabriquée au Québec auprès d'un détaillant québécois et de jeter l'ancre dans les plus beaux coins de la province. L'arrondissement de Lachine et son Port de plaisance en font partie.

De plus, selon l'Association maritime du Québec⁴³, une grande part des retombées touristiques du Québec proviennent de l'exploitation de ses plans d'eau. Les revenus annuels du tourisme nautique s'élèvent à près de 1,5 G\$, soit 20 % des revenus touristiques du Québec (6,74 G\$). Quant à l'industrie nautique au Québec,

⁴² Communiqué de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec : Le nautisme : un joueur économique fort ayant un impact financier important sur la prospérité du Québec.

⁴³ Alliance nautique du Québec, communiqué interne.

elle représente 915 M\$ en contribution au PIB, quelque 12 960 emplois et 475 M\$ en salaire et rémunération⁴⁴.

En plus du volet économique, le Port de plaisance de Lachine suscite la fierté des citoyens et l'intérêt des plaisanciers partout dans le Grand Montréal, notamment en raison de sa situation géographique en plein centre urbain, son environnement historique et naturel de qualité, l'accès au lac Saint-Louis et au réseau de canaux reliant Montréal et les Grands Lacs. De plus, ses 500 places à quai classent le Port de plaisance de Lachine au premier rang des marinas du Québec en termes d'importance. Cette situation lui confère un prestige certain, malgré le fait que la Ville de Montréal n'a pas entretenu adéquatement ni actualisé l'infrastructure au fil des années, comparativement aux marinas environnantes.

L'étude réalisée en 2018 par le Groupe SM⁴⁵ met en lumière les lacunes observées, tant sur le plan des infrastructures, des berges que de l'esthétisme des lieux et des espaces de socialisation, tout comme celle de Rousseau et Lefebvre⁴⁶ datant de 2015. Ces études ne visaient pas à condamner la Marina à sa fermeture, mais plutôt à la bonifier afin de lui redonner du lustre en raison de son fort potentiel. Les surplus générés⁴⁷, année après année, contrairement aux dires de la Ville qui véhicule que la marina est constamment déficitaire, auraient pu être affectés à un fonds de réserve pour mettre à niveau des équipements et autres installations afin qu'il rayonne davantage, tant au bénéfice de la communauté locale, du Grand Montréal que du Québec. La Ville de Montréal a malheureusement failli à sa tâche en négligeant le Port de plaisance de Lachine, jouté sur un des plus beaux sites historiques nationaux, soit le canal de Lachine. Pourquoi n'a-t-il pas bénéficié des mêmes soins que les autres infrastructures au service des citoyens, entretenues et développées comme il se doit; qu'il s'agisse du Golf municipal situé dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, des nombreux musées, salles de spectacles et centres culturels, bibliothèques, lieux naturels et scientifiques, arénas, pistes cyclables, etc.

Le Port de plaisance de Lachine mériterait une meilleure attention de la part de la Ville de Montréal. Presque centenaire, il est imbriqué historiquement dans le paysage des Lachinois et des Montréalais et ne commande sûrement pas que l'on s'en débarrasse tel un objet dont l'obsolescence est programmée. S'il a vécu presque 100 ans, son âge vénérable attire encore beaucoup de respect et d'attachement de la part des citoyens. Malgré ses lacunes d'entretien, le Port de plaisance possède une valeur intrinsèque qui dicte plutôt de le repenser en le magnifiant, comme proposé dans les études de 2015 et 2018 mentionnées plus haut. Il mérite d'en faire un projet nautique citoyen, rassembleur, inclusif et résilient, contrairement à l'approche de la Ville de Montréal qui divise les citoyens.

C'est dans cet esprit que l'APPPL s'est penchée sur une proposition novatrice de projet de marina-parc, intégrant notamment la vision environnementale de la Ville de Montréal. Cette proposition a été développée

⁴⁴ Nautisme Québec, lettre d'appui au Port de plaisance de Lachine : <https://bit.ly/3fwinnW>

⁴⁵ Port de plaisance de Lachine et Parc René-Lévesque, Rapport final, Analyse des caractéristiques du Port de Plaisance de Lachine, Groupe SM, Février 2018. Rapport obtenu par une demande d'accès à l'information. <https://bit.ly/2KuMllp>

⁴⁶ Rapport Rousseau et Lefebvre : <https://bit.ly/315JwUL>

⁴⁷ Réf. : Section du mémoire intitulée La marina de Lachine : un excellent investissement pour Montréal.

par la firme Lemay Michaud Architectes Design⁴⁸, de concert avec l'APPPL, et repose sur les principes de développement durable, en y intégrant la certification Blue Flag (www.blueflag.com). Cette proposition constitue une piste de solution à bonifier, de concert avec la Ville de Montréal, ainsi que par le biais d'un processus transparent permettant des échanges réels lors de véritables consultations citoyennes.

L'histoire du pays, du Québec et de l'île de Montréal s'articule naturellement autour de la navigation et des bateaux qui ont façonné le paysage depuis quelques siècles. À l'image des navires marchands, le Port de plaisance demeure, comme à l'époque, une porte d'entrée unique et accessible pour les plaisanciers. Il génère une activité touristique importante et ce, depuis plusieurs années, contribuant ainsi à l'économie. L'APPPL et de nombreux citoyens sont convaincus qu'un Port de plaisance mis à niveau et modernisé pourrait donc voir sa contribution économique considérablement augmentée.

L'arrondissement de Lachine possède de nombreux parcs, dont les plus imposants longent les berges – 90 % accessibles sur 7 km – et permettent aux citoyens de pratiquer des activités sportives, sociales et culturelles douze mois par année. Depuis des décennies, la cohabitation du nautisme motorisé et non motorisé prévaut largement sur les berges de Lachine et le lac Saint-Louis.



Montréal est une île, et comme les nombreux parcs existants et futurs, ses plans d'eau mériteraient d'être davantage exploités. Ils sont complémentaires et, à ce titre, ils pourraient offrir des services dignes d'une île aux plaisanciers et à toute la communauté, de plus en plus avides de loisirs nautiques à proximité. C'est le rôle que pourrait continuer de jouer un Port de plaisance magnifié; ce serait un geste visionnaire qui ouvrirait, plus encore, la porte sur les eaux navigables entourant Montréal.

⁴⁸ Le Port de plaisance de Lachine, Proposition d'intégration de la marina à la vision environnementale de la Ville de Montréal, Architectes Design Lemay Michaud, août 2020. <https://bit.ly/37c9Bw6>



ANNEXES

ANNEXE 1

États financiers (non vérifié) Port de Plaisance de Lachine – 1995-2014 et 2015-2019

Avis aux lecteurs

- **Les états financiers présentés sont conformes aux normes de compilation;**
- Les renseignements nécessaires pour la compilation des états financiers de 2015 à 2019 ont été rapportés à même le système financier de la Ville de Montréal;
- Les renseignements nécessaires pour la compilation des états financiers de 2004 à 2014, ne comportent que les dépenses accordées à l'arrondissement par la Ville Centre pour couvrir les frais afin d'assumer les opérations courantes et l'entretien quotidien du Port de plaisance. Toutes les autres opérations financières, étant sous la responsabilité de la Ville Centre ont donc été comptabilisées dans les rapports financiers de la Ville de Montréal.
- Depuis la fusion de la Ville de Lachine à Montréal en 2002, c'est le bureau du Vérificateur Général de la Ville centre qui produit annuellement les états financiers. Par contre, pour 2002 & 2003 les actifs du Port de plaisance appartenaient encore à Nauberges, donc on retrouve l'ensemble des opérations financières aux états financiers de Nauberges.
- Il nous est raisonnablement permis de croire que les États financiers **nets** entre 2004 et 2014, ont suivi la même tendance que pour les périodes de 1996 à 2003 et de 2015 à 2019, puisque les activités nautiques et les opérations de gestion sont demeurées les mêmes.
- Chaque page des états financiers portera bien en évidence une mention indiquant qu'il s'agit d'états non vérifiés;
- Une mission de compilation ne vise pas à prévenir ou à détecter les erreurs et les fraudes;
- Les états financiers risquent de ne pas convenir à un usage général;
- L'avis au lecteur sera ajouté ou annexé aux états financiers.
- Les services de compilation ne visent pas et, par conséquent, n'aboutissent pas à l'expression d'une assurance à l'égard des états financiers, et ne sauraient non plus satisfaire aux obligations légales en matière de vérification;
- Les lecteurs non informés risquent d'être induits en erreur s'ils ne sont pas conscients des lacunes que pourraient comporter les états financiers et du caractère très limité de l'information fournie.

Daniel Racicot, B. Sc. Compt. (HEC)

États des résultats (Non vérifié)								
Port de plaisance de Lachine								
Pour les exercices de 1995 à 2014								
Années	Revenus	Sal. Ch. soc	Ass.	Promo.	H. Prof	Frais fin.	Tot. Dép.	Revenu net
2014	298154	290396	3275			4483	298154	- \$
2013	257264	251429	3564			2271	257264	- \$
2012	250734	244938	3564			2232	250734	- \$
2011	250308	241575	3564			5169	250308	- \$
2010	252825	247661	3153			2011	252825	- \$
2009	268543	260733	2741		3343	1726	268543	- \$
2008	249645	244035	2741			2869	249645	- \$
2007	230186	227044	2893			249	230186	- \$
2006	224226	221026	3046			154	224226	- \$
2005	234982	231784	1523	1497		178	234982	- \$
2004	231944	231944					231944	- \$
2003	1095420	948654					948654	146 766,00 \$
2002	1060670	1011866					1011866	48 804,00 \$
2001	1010226	915469					915469	94 757,00 \$
2000	964481	931850					931850	32 631,00 \$
1999	1023175	987187					987187	35 988,00 \$
1998	981169	972807					972807	8 362,00 \$
1997	928051	925423					925423	2 628,00 \$
1996	812965	810389					810389	2 576,00 \$
Totaux	2748811	2692565	30064	1497	3343	21342	5497622	- \$

Daniel Racicot, B, Sc, Compt, (HEC)

ANNEXE 2



Port de Plaisance de Lachine

Estimé de la contribution économique annuelle - SOMMAIRE

Association des Plaisanciers du Port de plaisance de Lachine

		Contribution économique en \$ millions		
		Lachine	Montréal	prov. Québec
Total	catégories	3.100 \$	5.500 \$	9.700 \$
	Tourisme et visiteurs	0.310 \$	0.970 \$	1.500 \$
	Resto, épicerie, SAQ, pharmacies	1.500 \$	1.500 \$	1.500 \$
	Entreposages et transports	- \$	0.300 \$	1.000 \$
	Financement	0.120 \$	0.460 \$	0.930 \$
	Achats bateaux et notaire	0.010 \$	0.020 \$	0.890 \$
	Entretiens et réparations	0.440 \$	0.660 \$	0.880 \$
	Quaiage plaisanciers Lachine	- \$	0.870 \$	0.870 \$
	Assurances	0.050 \$	0.210 \$	0.420 \$
	Énergie	- \$	0.320 \$	0.320 \$
	Équipements et accessoires	0.070 \$	0.150 \$	0.200 \$
	Contrat de gestion Marina	0.640 \$	- \$	- \$
	TVQ	- \$	- \$	0.830 \$
	TPS	- \$	- \$	0.370 \$



Port de plaisance de Lachine

Estimé de la contribution économique annuelle - détails et hypothèses

Association des Plaisanciers du Port de plaisance de Lachine

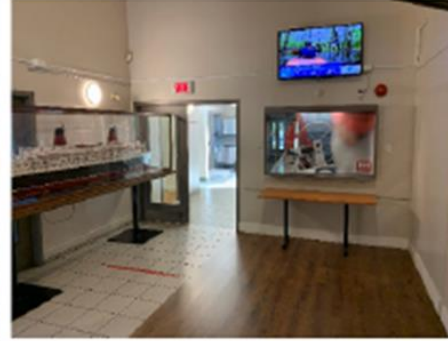
Catégorie	nb unité	\$ / moy unité	\$ / unité sans taxes	Contributions économiques en \$ millions			
				Lachine	Montréal	prov. Québec	Hypothèses
Dépenses en millions							
Total annuel				3.100 \$	5.500 \$	9.700 \$	
Plaisanciers de Lachine : Dépenses normales							
Plaisance							
QUAI	452 bateaux	x 2.215 \$	1.927 \$	0%	0,871 \$	100%	0,871 \$
CONTR	1 contrat	x 732,716 \$	637,316 \$	100%	0,637 \$	100%	0,637 \$
ENER	452 bateaux	x 1,192 \$	715 \$	100%	0,323 \$	100%	0,323 \$
ASS	452 bateaux	x 1,000 \$	910 \$	100%	0,411 \$	100%	0,411 \$
ASS	25 motomarines	x 450 \$	410 \$	100%	0,010 \$	100%	0,010 \$
EQUIP	452 familles	x 500 \$	435 \$	100%	0,137 \$	100%	0,137 \$
ENTR	452 bateaux	x 2,550 \$	2,218 \$	100%	1,003 \$	100%	1,003 \$
RENT	452 bateaux	x 2,250 \$	1,957 \$	100%	0,885 \$	100%	0,885 \$
RESTO	452 familles	x 3,710 \$	3,324 \$	100%	1,502 \$	100%	1,502 \$
INDUS	10 bateaux	x 100,028 \$	87,000 \$	100%	0,870 \$	100%	0,870 \$
ACHAT	271 bateaux	x 3,422 \$	3,432 \$	100%	0,928 \$	100%	0,928 \$
FINAN	10 apprentis	x 200 \$	174 \$	100%	0,002 \$	100%	0,002 \$
PERM	15 bateaux	x 1,150 \$	1,000 \$	100%	0,015 \$	100%	0,015 \$
NOTA							
Tourisme (plaisanciers Lachine et visiteurs à Lachine)							
Nuitées à quai							
TOU	1,500 nuitées	x 78 \$	67 \$	0%	0,101 \$	100%	0,101 \$
TOU	372 bateaux	x 600 \$	522 \$	70%	0,194 \$	100%	0,194 \$
TOU	372 bateaux	x 600 \$	522 \$	0%	0,194 \$	100%	0,194 \$
TOU	4,700 stationnements	x 5,0 \$	4,0 \$	100%	0,019 \$	100%	0,019 \$
Écluses							
TOU	350 bateaux	x 300 \$	300 \$	0%	0,105 \$	100%	0,105 \$
Resto, épiceries, S.A.Q., pharmacies, etc.							
TOU	372 familles	x 700 \$	609 \$	100%	0,227 \$	100%	0,227 \$
TOU	372 familles	x 700 \$	609 \$	100%	0,227 \$	100%	0,227 \$
TOU	1,500 nuitées	x 70 \$	61 \$	100%	0,092 \$	100%	0,092 \$
TOU	13,000 visites	x 20 \$	17 \$	100%	0,221 \$	100%	0,221 \$
Sorties à Montréal							
TOU	181 familles	x 800 \$	696 \$	100%	0,126 \$	100%	0,126 \$
Taxes							
FAIS	7 269 \$ millions	x 9,98%			1,200 \$		1,200 \$
FAIS	0,323 \$ millions	x 31,50%			0,102 \$		0,102 \$
FAIS	6,848 \$ millions	x 5,00%			0,342 \$		0,342 \$
FAIS	0,323 \$ millions	x 8,50%			0,027 \$		0,027 \$

Bâtiment la capitainerie

75' X 75' , 2 étages

Coûts de travaux selon la Ville de Mtl

1,416,000 \$



Bâtiment l'amirauté

30' X 30' , 1 étage, dalle sur sol

Coûts de travaux selon la ville de Mtl

590,000 \$



Bâtiment d'accueil (guérite)

40' X 30' , 1 étage, dalle sur sol

Coûts de travaux selon la ville de Mtl

914,000 \$



Installation électrique existante à chaque jetée

coûts de travaux selon la ville de Mtl

2,118,000 \$



Problématique électrique
localisée



www.plaisancierslachine.com