



# CONSULTATION PUBLIQUE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

**Opinion écrite**

Déposée par l'Administration portuaire de Montréal  
Dans le cadre de la consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal  
Sur le secteur Bridge-Bonaventure

26 septembre 2019

## Table des matières

1) Introduction .....	2
2) Le Port de Montréal, un acteur du développement économique .....	2
3) Secteur Bridge-Bonaventure : le Port de Montréal, partie intégrante de l’héritage industriel .....	3
4) Le Port ancré dans sa communauté .....	5
5) Bridge-Bonaventure : le Port de Montréal, partie intégrante du secteur .....	6
6) Conclusion .....	7

## 1) Introduction

Le secteur Bridge-Bonaventure fait l'objet d'une consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) ayant débuté en 2019. La consultation a été précédée par de nombreuses études et réflexions sur le secteur, notamment par le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal et par les Directions de l'aménagement urbain des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie. En parallèle de cette réflexion, la Société immobilière du Canada (SIC) est dans le processus d'appel de propositions concernant le redéveloppement de la Pointe-du-Moulin et du Silo 5, qui se situent dans la zone étudiée par l'OCPM.

Les études réalisées dans le secteur depuis plusieurs années ont souligné l'importance de son héritage industriel. Plusieurs enjeux ont également été soulignés, notamment en termes de verdissement, d'accessibilité et de mobilité dans ce secteur fortement sollicité par les automobilistes. De plus, le nombre important de partenaires impliqués dans la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure appelle à un exercice de collaboration et de concertation important afin d'assurer une cohérence. L'Administration portuaire de Montréal (APM), qui compte, entre autres, trois sites importants sur le territoire visé par la présente consultation de l'OCPM, souhaite ajouter sa voix à celle des partenaires et parties prenantes afin d'assurer le respect à la fois du caractère historique et des différentes vocations (économiques, mobilité, résidentielle, touristique...) du secteur. Selon le Port de Montréal, cet arrimage est primordial à un aménagement réussi du secteur tout en tenant compte de l'importance de ses installations et de la nature de ses opérations dans cette planification du secteur.

## 2) Le Port de Montréal, un acteur du développement économique

Le Port de Montréal manutentionne tous les types de marchandises : conteneurisées, non conteneurisées, vrac liquide et vrac solide. Plus particulièrement depuis plus de 50 ans, l'APM développe l'expertise du transbordement de conteneurs, un marché qui connaît une croissance soutenue année après année, et qui a des perspectives tout aussi prometteuses pour l'avenir. Le Port de Montréal est devenu un acteur incontournable du transport international des marchandises et est un vecteur clé de la chaîne d'approvisionnement régionale.

Le Port accueille sept des plus importantes lignes maritimes mondiales ainsi que plusieurs joueurs de l'industrie maritime et plusieurs grandes lignes ont décidé d'établir leur siège social à Montréal. Cette concentration d'acteurs du milieu maritime et portuaire est une preuve de l'expertise et de la performance du Port de Montréal, de ses installations et de ses différents partenaires.

Le Port est également un moteur économique important pour la région métropolitaine, pour le Québec et pour le Canada. Les activités liées au Port de Montréal génèrent annuellement 2,6 milliards de dollars dans l'économie canadienne et plus de 19 000 emplois directs, indirects et induits au pays. Il est le premier port dans l'est du Canada et voit circuler 2 000 navires par année, entre 60 et 80 trains par semaine et 2 500 camions par jour. Il est reconnu pour son modèle intermodal performant qui assure l'efficacité et la fluidité de la circulation des marchandises, notamment grâce à la proximité des marchés desservis. Il va sans dire que sa localisation stratégique est une partie intégrante de son succès.

Cette croissance constante amène d'ailleurs le Port à étendre ses activités dans la grande région de Montréal, notamment avec son projet d'établir un nouveau terminal de conteneurs à Contrecœur. Ce projet permettra au Port de Montréal de soutenir à long terme la croissance du marché du conteneur. Des investissements sont également réalisés à même ses actifs sur l'île de Montréal, notamment sur ses sites de la Cité-du-Havre (siège social de l'APM), du Terminal Bickerdike et du Quai Mackay (Quai M), qui sont tous trois situés sur le territoire étudié par la consultation publique portant sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

### 3) Secteur Bridge-Bonaventure : le Port de Montréal, partie intégrante de l'héritage industriel

Dans sa documentation, l'OCPM mentionne que le secteur est marqué par l'histoire industrielle de Montréal, soulignant au passage la volonté de protéger cet héritage et de le mettre en valeur. Le Port est intimement lié à l'histoire et au développement économique et industriel de la grande région de Montréal. Il faut remonter jusqu'en 1830 pour constater la construction des premiers quais sur le site du Port de Montréal, bien que les rives étaient déjà utilisées par des embarcations diverses. Déjà au début du 19<sup>e</sup> siècle, Montréal commençait à s'imposer comme ville portuaire avec l'avènement des bateaux à vapeur.

À la suite d'améliorations constantes du port, les premières locomotives arrivent sur les quais en 1871, puis les premiers silos à céréales et hangars permanents au début des années 1900. L'année 1967 marque la manutention du tout premier conteneur au port de Montréal suivi, l'année suivante, de l'inauguration du premier terminal à conteneurs au pays. C'est donc depuis un peu plus de 50 ans que le Port exerce ses activités de manutention de conteneurs sur ce territoire. Aujourd'hui, nous retrouvons, entre autres, trois sites du Port de Montréal qui sont situés dans le secteur visé par la consultation.

#### **Siège social de l'Administration portuaire de Montréal**

L'ancien pavillon de l'administration et de la presse d'Expo 67, dont l'APM gère l'immeuble depuis 1968, accueille notamment le siège social de l'Administration portuaire de Montréal. Le site a été le lieu d'importantes rénovations de 2014 à 2017 et un partenariat avec la Société de verdissement du Montréal métropolitain (Soverdi) a permis une plantation d'arbres en novembre 2017.

#### **Terminal Bickerdike**

Exploité depuis 50 ans par la compagnie Arrimage Empire, Bickerdike est un terminal à conteneurs et marchandises non conteneurisées transigeant 600 000 tonnes de marchandises par année, notamment des métaux, des voitures et des pièces lourdes. Ce terminal représente une liaison essentielle pour Terre-Neuve, Labrador et les Îles-de-la-Madeleine. Il accueille aussi le navire passager CTMA qui offre des croisières aux Îles-de-la-Madeleine, une fois par semaine, pendant l'été. Des travaux visant, entre autres, à augmenter la capacité électrique, à réaménager les surfaces d'entreposage des conteneurs et l'accès des camions pour accroître la fluidité s'étaleront de septembre 2019 à l'été 2021. Ces travaux s'inscrivent dans un projet de consolidation des actifs portuaires qui vise à optimiser le réseau intermodal, améliorer les travaux de vrac, mettre à niveau certains quais et réaménager le terminal Bickerdike.

## **Quai Mackay (Quai M)**

Situé le long de l'avenue Pierre-Dupuy, le Quai M accueille plusieurs types de bateaux : des petits navires, des navires de croisières et des navires-hivernants. Ce quai a une vocation très importante qui est celle de permettre la réparation et l'inspection des navires grâce à son quai abaissé et les eaux calmes. L'APM possède d'ailleurs des équipements sur place, dont le navire Maisonneuve et une barge de travail. La grue VMS Hercule de la Voie maritime du Saint-Laurent est accostée à ce quai. En 2016, l'APM a aménagé quatre postes d'alimentation électrique, dont un au quai M pour les navires qui passent l'hiver au port. En 2017, l'APM a installé un autre poste d'alimentation électrique à son terminal de croisières au Grand Quai du Port de Montréal. Les branchements électriques des navires-hivernants et de croisières permettent une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 2 800 tonnes par année.

## **Piste cyclable**

La piste cyclable sur l'avenue Pierre-Dupuy et chemin des Moulins est fortement achalandée et nous croyons que cette tendance se maintiendra. Cette piste reliant le canal Lachine et l'avenue Pierre-Dupuy a été aménagée par la Ville au milieu des années 90. Nous sommes conscients que la cohabitation dans ce secteur entre les camions circulant sur le terminal et les cyclistes peut représenter un défi. Nous sommes en discussion avec la Ville afin qu'elle sécurise cet endroit et qu'elle la réaménage ou la déplace éventuellement.

## **Partenaires de la chaîne logistique**

Soulignons aussi que nous retrouvons des partenaires de la chaîne logistique présents dans ce secteur. Leur présence à proximité du port est essentielle pour limiter ainsi leurs déplacements et diminuer de façon significative leur empreinte environnementale. En effet, selon la grappe logistique montréalaise CargoM, on retrouve près de 6 300 entreprises en lien avec le transport et la logistique dans la région métropolitaine de Montréal engendrant des retombées économiques de 4,3 milliards de dollars chaque année<sup>1</sup>. Le Port agit comme un aimant en soi, en attirant des entreprises de la chaîne logistique et se voit comme un port performant et innovateur exerçant un leadership mobilisateur et offrant des services à valeur ajoutée compétitifs qui en font un partenaire de choix dans la chaîne logistique.

Pour l'APM, la consultation sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure est une opportunité de sensibiliser les élus, partenaires et parties prenantes sur l'importance des installations du Port de Montréal dans le secteur. Le Port est un acteur économique incontournable à l'échelle régionale, nationale et internationale et un citoyen corporatif ancré dans sa communauté.

---

<sup>1</sup>« Industrie du transport et de la logistique : Puissant vecteur de notre économie », *La Presse*. 26 novembre 2014  
<http://lapresse.cargo-montreal.ca/fr/>

#### 4) Le Port ancré dans sa communauté

Sur l'île de Montréal, le territoire portuaire s'étend sur 26 km du pont Victoria à Pointe-aux-Trembles. Étant conscient qu'il réalise ses activités dans un milieu fortement densifié et parfois même à proximité de quartiers résidentiels et de grands axes routiers de la région, l'APM s'est dotée, en 2012, d'une stratégie afin d'améliorer ses relations avec les communautés de proximité. Depuis, l'APM a réalisé une série d'activités et déployé différents mécanismes pour améliorer ses communications avec ses communautés.

À cet effet, l'APM a mis sur pied, en 2015, un comité de bon voisinage regroupant les principaux partenaires, intervenants et parties prenantes du milieu, dont une représentante du secteur de la Cité-du-Havre. L'objectif est d'offrir un forum de discussions et d'échanges sur des sujets d'intérêt commun, de développer un mode collaboratif de résolution d'enjeux et favoriser la mise sur pied de solutions innovantes. Au même titre, en 2018, l'APM a amorcé une démarche afin d'améliorer l'interface entre le Port et la Ville dans le secteur Mercier-Est en créant un groupe de travail. Cet espace de discussions avec les parties prenantes du secteur permet d'aborder certains enjeux spécifiques à l'interface et ainsi favorise de bonnes relations entre le Port et ses voisins. Dans cet esprit de cohabitation harmonieuse, l'APM informe et consulte ses voisins dans le cadre de ses projets et les rencontre afin de régler des enjeux de nuisance, comme ce fut le cas avec les résidents de la Cité-du-Havre. De plus, un système de gestion de plaintes est en place à l'APM où les résidents peuvent contacter le centre de contrôle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et un suivi est effectué par l'équipe des communications auprès des plaignants.

Aussi, afin de rapprocher la population des activités portuaires, plusieurs activités, comme des visites de sites ou des croisières en bordure du Port, ont déjà été organisées pour les populations riveraines et la population montréalaise. Durant l'été 2019, un conteneur aux couleurs du Port s'est déplacé dans plusieurs événements des secteurs Hochelaga-Maisonneuve et Mercier afin de faire découvrir ses installations aux citoyens.

Toujours dans un objectif d'ouvrir le port à la population, l'APM a comme projet de construire des points d'observation qui permettront d'observer et de démystifier les activités portuaires. Un premier projet est prévu sur le site de la Cité-du-Havre, le long de l'avenue Pierre-Dupuy et une tour d'observation est également prévue pour 2021 au Grand Quai du Port de Montréal.

De plus, l'APM réalise plusieurs projets d'aménagements. Que ce soient des projets d'amélioration de l'interface entre la Ville et ses installations ou encore des projets de verdissement, l'APM a à cœur de s'intégrer dans sa communauté. Pensons notamment au projet du Grand Quai, l'un des projets porteurs, dont l'ouverture seulement, le 3 juin 2018, a attiré 13 000 curieux.

Finalement, l'APM est membre du Comité de leaders en verdissement de Montréal et s'est engagée en 2018 à planter 2 000 arbres sur 5 ans dans le but d'améliorer la qualité de vie de ses employés et du voisinage, mais également de réaliser un geste concret pour l'environnement.

## 5) Bridge-Bonaventure : le Port de Montréal, partie intégrante du secteur

Ainsi qu'il est mentionné précédemment, l'APM compte trois sites importants sur le territoire étudié par l'OCPM dans le cadre de cette consultation. La collaboration fait partie intégrante de la culture de l'APM qui est, quotidiennement, en lien avec ses parties prenantes, voisins et partenaires du milieu.

L'APM désire sensibiliser l'Office au fait que les opérations liées aux installations du port engendrent des impacts divers incluant du bruit, des vibrations et de la lumière. Malgré les efforts continus déployés par l'APM pour atténuer les impacts de ses activités sur la population avoisinante, il est important de se rappeler que le Port de Montréal est en exploitation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et que les opérations actuelles seront maintenues dans l'avenir. Il est donc primordial que dans la réflexion entourant la planification du secteur Bridge-Bonaventure, toutes les parties prenantes interpellées soient bien informées de cette réalité avec laquelle ils devront composer.

Nous pensons également à la présence de voies ferrées à proximité des installations du Port qui traversent le secteur Bridge-Bonaventure. Des trains intermodaux et de vrac, qui circulent quotidiennement dans ce secteur, peuvent atteindre 14 000 pieds (4,3 km) de longueur, bien que la moyenne des convois intermodaux se situe actuellement à 3 km et ceux de vrac à 450 m. Il faut parfois à ces convois jusqu'à 20 minutes pour traverser le secteur. À cet égard, des *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*<sup>2</sup> ont été émises par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada et il est très important pour l'APM que celles-ci soient prises en compte et respectées dans le développement de la vision et de l'aménagement du secteur. Ainsi que nous l'avons mentionné dans le cadre de plusieurs consultations publiques, l'APM se doit d'assurer un niveau de performance lui permettant de rivaliser avec les ports de la côte est américaine. Le « modèle Montréal », reconnu à travers le continent, repose sur la fluidité des transferts intermodaux, et en particulier, sur la proximité entre ses quais et son réseau ferroviaire propre. Pour ces raisons, le réseau ferroviaire existant de l'APM doit impérativement être maintenu. Tout projet ayant le potentiel d'entraver, même partiellement, l'efficacité de ce réseau représenterait une menace aux opérations et à la réputation du Port de Montréal à l'international, ce dont nos compétiteurs américains ne manqueraient pas de tirer avantage.

Il est donc essentiel de réfléchir aux usages et fonctions futures du secteur afin de s'assurer que le développement de Bridge-Bonaventure se fera en cohérence avec les fonctions actuelles du secteur. Pour l'APM, la cohabitation est un élément très important, comme le démontrent les nombreux efforts mis en place au fil des ans. L'APM souhaite réitérer son désir de collaborer avec les intervenants et parties prenantes du milieu afin de favoriser une cohabitation harmonieuse.

À titre d'exemple, mentionnons le redéveloppement de la Pointe-du-Moulin et du Silo 5, initié par la SIC en février 2019. L'APM a transmis une lettre à la SIC dans le cadre du processus d'appel de propositions, indiquant qu'il est favorable au redéveloppement de ce secteur exceptionnel et qu'il sera fier de collaborer à cette démarche. Dans une démarche de collaboration, mais également d'éducation, il est important pour l'APM d'informer les acteurs du milieu d'éléments primordiaux à la poursuite fluide de

---

<sup>2</sup> FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS, ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA, « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires », mai 2013.  
[https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013\\_05\\_27\\_Guidelines\\_NewDevelopment\\_F.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf)

ses activités, notamment l'horaire, le type d'activités et d'opérations portuaires réalisées dans le secteur, les manœuvres ferroviaires et les servitudes.

## 6) Conclusion

En conclusion, le Port de Montréal est très heureux de voir qu'une vision et une planification sont en cours de réalisation dans le secteur Bridge-Bonaventure. Le Port y compte trois sites majeurs où se déroulent des opérations essentielles à son activité économique et tient à faire réitérer l'importance de prendre en compte la nature de ses activités dans la planification du secteur. En effet, le Port pouvant être en activité à toute heure, 365 jours par année, il est important que le développement réalisé autour de ses sites prenne en considération cette activité économique et les défis de cohabitation qui peuvent résulter des opérations portuaires.

L'APM se fera un plaisir de collaborer avec les commissaires et de fournir plus d'information au besoin. Elle offre également sa collaboration dans le cadre de la mise en place de la vision pour le secteur Bridge-Bonaventure, étant donné sa connaissance pointue du secteur, de ses atouts et enjeux.