



CONSULTATION PUBLIQUE PLAN DIRECTEUR BRIDGE- BONAVENTURE

Opinion écrite déposée par l'Administration
portuaire de Montréal

8 juin 2023





Table des matières

1.	Introduction.....	4
2.	Le Port d’aujourd’hui et de demain	4
	Acteur incontournable du développement économique	4
	Le Port et la Ville : des ambitions communes	5
	Vers une plus grande durabilité de nos actions.....	6
	Une collaboration renforcée avec la Ville.....	6
	Les relations avec les communautés bien établies.....	7
	Ouvrir et embellir les installations portuaires et les interfaces ville-port	8
	Vers la carboneutralité.....	10
3.	Le Port de Montréal bien ancré dans le secteur Bridge-Bonaventure.....	12
	Les installations portuaires dans le secteur Bridge-Bonaventure	12
	Siège social de l’Administration portuaire de Montréal	12
	Terminal Bickerdike.....	14
	Quai Mackay (Quai M)	15
	Voies ferrées	15
	La cohabitation.....	16
	Aménagement du réseau routier et du transport actif	18
	L’interface ville-port.....	19
4.	Recommandations.....	21
5.	Conclusions.....	21



Lexique des abréviations

AIVP : Association internationale ville-port

APM : Administration portuaire de Montréal

CIRRELT : Centre universitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport

FCM : Fédération canadienne des municipalités

GES : Gaz à effet de serre

GNL : Gaz naturel liquéfié

GTIFCC : Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques

SIC : Société immobilière du Canada



Opinion écrite de l'APM dans le cadre du plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure

8 juin 2023

1. Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) remercie l'Office de consultation publique de Montréal de lui donner l'occasion de faire part de ses commentaires sur le Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure et de souligner sa contribution pour ce secteur. D'ailleurs, l'APM était présente tout au long du processus en participant aux consultations de l'OCPM en 2019, à la Table de concertation et aux ateliers de concertation, démarches qui ont alimenté le plan directeur.

L'APM est une agence fédérale autonome qui exploite le port de Montréal, un moteur économique important pour la région métropolitaine, bien ancré dans le secteur Bridge-Bonaventure avec le terminal Bickerdike, le quai Mackay ainsi que son siège social du 2 100, avenue Pierre-Dupuy. Ces infrastructures définissent le caractère portuaire et font partie du patrimoine riche du territoire.

2. Le Port d'aujourd'hui et de demain

Acteur incontournable du développement économique

Il est indéniable de reconnaître le rôle primordial du Port de Montréal dans l'économie de la région métropolitaine, du Québec et du Canada, un maillon important de la chaîne d'approvisionnement. Le Port de Montréal accueille sur ses installations 2 000 camions par jour, 80 convois ferroviaires par semaine et 2 000 navires par année. Les entreprises et la population ont constaté son importance lors de la pandémie et des épisodes d'arrêt de travail des débardeurs causant des bouleversements dans la chaîne logistique et dans l'approvisionnement des entreprises et des citoyens.

Voici quelques chiffres démontrant la contribution du Port de Montréal à l'économie montréalaise, québécoise et canadienne :

- 2,6 milliards de dollars par an en retombées économiques;
- 250 millions de dollars en recettes fiscales pour les différents paliers de gouvernement;
- Plus de 19 000 emplois directs, indirects et induits;



- 36 millions de tonnes et 100 milliards de dollars de marchandises (vrac liquide, vrac solide et conteneurs) : aliments, produits médicaux, matériaux de construction, véhicules et accessoires, céréales, sel, sucre brut, engrais, etc.
- 110 millions de consommateurs desservis;
- Un écosystème de plus de 6 000 entreprises.

Nous soutenons la vision du secteur qui reconnaît sa vocation économique à laquelle le Port de Montréal contribue par la présence et le maintien de ses installations industrialo-portuaires et souhaite collaborer dans sa mise en place par différentes interventions, notamment l'amélioration de l'interface ville-port, le verdissement, la mise en place de mesures d'atténuation pour réduire les nuisances et de protection de l'environnement.

Il est bon de reprendre quelques passages de la vision de la Ville et de la reconnaissance des activités portuaires dans le secteur.

« ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. » (p.28)

« Les activités économiques présentes sont par ailleurs très diversifiées et réparties sur l'ensemble du secteur. On y trouve les activités agroalimentaires, manufacturières, portuaires et de logistique concentrées surtout aux abords de la pointe du Moulin et du quai Bickerdike. Situées au cœur d'un pôle multimodal intégré aux réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier, ces activités témoignent de l'intensité des fonctions industrielles exercées et représentent un atout à consolider pour la vitalité économique de Montréal. » (p.21)

Le Port et la Ville : des ambitions communes

Au début de l'année 2023, l'APM a rendu public [son plan stratégique 2023-2027](#) issu d'un travail de collaboration entre les différentes équipes de l'APM et de la vaste démarche participative *Port 2030*. Durant ce processus de consultation, le grand public et les acteurs des milieux universitaire, industriel, institutionnel, communautaire et des affaires ainsi que des Premières Nations ont été consultés. Cette démarche constitue une première dans l'histoire du Port de Montréal. Le président-directeur général de l'APM, M. Martin Imbleau a expliqué ce plan en ces mots : « Le plan stratégique 2023-2027 de l'APM a été bâti et réalisé dans un esprit d'inclusion, d'ouverture et d'écoute. Nous ne sommes pas dans un processus de rupture par rapport à ce que nous avons



fait dans le passé, mais plutôt d'évolution en cherchant à bâtir l'avenir sur une base plus solide. Les grands axes prioritaires que nous avons identifiés nous permettront d'assurer notre rôle fondamental de service public et de relier durablement les collectivités. »

Nous retrouvons six axes prioritaires dans ce plan, dont la décarbonation, les relations avec les communautés, l'innovation et la mobilisation de son personnel, la gestion de ses actifs, la compétitivité et la réalisation du projet d'expansion à Contrecœur.

Il est important de souligner certaines des actions du plan stratégique en lien avec les relations avec les communautés et la décarbonation :

- Mobiliser les partenaires portuaires autour d'enjeux sociaux et environnementaux afin d'améliorer, entre autres, la cohabitation entre les différents usages;
- Ouvrir et embellir les installations portuaires et les interfaces ville-port;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'adaptation aux changements climatiques;
- Élaborer et mettre en œuvre une feuille de route en transition énergétique.

Nous trouvons certains thèmes du plan directeur de la Ville sur le secteur Bridge-Bonaventure abordés dans le plan stratégique de l'APM, dont la raison d'être consiste à relier durablement les collectivités.

Vers une plus grande durabilité de nos actions

Nous désirons poursuivre cette partie en vous transmettant plus particulièrement les initiatives de l'APM sur tout son territoire incluant le secteur Bridge-Bonaventure. Ces initiatives sont orientées vers les relations avec les communautés, l'environnement et la planification du territoire portuaire, puisque ce sont des sujets traités dans le plan directeur.

Le développement durable se retrouve au cœur des activités de l'APM avec plus de 150 initiatives réalisées au cours de 2022.

Une collaboration renforcée avec la Ville

Dans le but de solidifier la collaboration entre la Ville de Montréal et l'APM, un comité de liaison Ville-Port a été créé en 2022. Il y est question de l'interface ville-port, de la mise en valeur de la culture maritime, de la protection de la biodiversité, de la cohabitation avec les communautés voisines et de l'adaptation au changement climatique. De plus, la Ville et l'APM ont signé conjointement l'Agenda 2030 de l'Association internationale ville-port (AIVP), qui inclut 10 objectifs à l'horizon 2030 basés sur les 17 objectifs de développement durable de l'ONU. Cette feuille de route incite les acteurs des villes portuaires à mettre en place des solutions innovantes sur des enjeux comme l'adaptation aux changements climatiques, la transition énergétique, la



mobilité durable, la culture et l'identité portuaires, l'interface ville-port et la protection de la biodiversité.

Les relations avec les communautés bien établies

Les installations portuaires longent sur 26 km plusieurs quartiers de la ville de Montréal, la ville de Montréal-Est ainsi que 4 km à Contrecoeur sur la Rive-Sud.

Les relations avec les communautés sont bien ancrées au sein de l'APM, ayant l'ouverture et l'engagement comme valeurs et plusieurs actions en vue d'améliorer son impact social positif auprès des collectivités :

- En ce qui a trait à la valeur de l'engagement, nous assurons avec passion et détermination notre mission essentielle au service de l'avenir de la planète, **du bien-être des collectivités**, de la vitalité économique du pays et de la fluidité de la chaîne logistique.
- Pour ce qui est de l'ouverture, nous construisons nos relations sur la confiance, la transparence et la collaboration. En favorisant l'inclusion des talents diversifiés, **nous sommes réceptifs aux besoins des collectivités qui nous entourent** et des clients qui bénéficient de nos services.

Pour ce faire, nous avons mis en place plusieurs initiatives afin de maintenir un dialogue et une cohabitation harmonieuse avec la communauté avoisinante :

- Un système de gestion de plaintes qui nous a permis de mettre en place des mesures, en collaboration avec les opérateurs de terminaux, pour atténuer les nuisances des activités portuaires;
- Un comité de bon voisinage créé en 2015 composé de représentants d'organismes locaux, d'associations citoyennes et d'organisations établies sur le territoire du Port, de représentants du milieu municipal et de l'APM et ayant pour objectif d'offrir un forum de discussion et d'échange sur des sujets d'intérêts communs;
- Le soutien de près de 70 organismes, événements et projets communautaires par année par l'entremise de sa politique d'engagement envers les communautés;
- La tenue des consultations publiques, de rencontres et la distribution de lettres d'information afin de communiquer sur les projets, les travaux et les mesures mises en place concernant des enjeux de cohabitation;
- La participation à plusieurs comités de concertation de la Ville, dont la Table de concertation sur Bridge-Bonaventure;



- Des rencontres avec les opérateurs des terminaux pour le partage des bonnes pratiques et le bilan de la dernière année en matière de relations avec les communautés et d'environnement;
- L'exposition à bon port! au centre d'interprétation portuaire au Grand Quai du Port de Montréal qui a accueilli 20 000 visiteurs en 2022;
- La présence du conteneur Port en Ville dans le cadre de plusieurs événements estivaux avec des visites des installations portuaires;
- La diffusion d'information avec les infolettres *Carnet de bord*, *Port Info Express* et les médias sociaux afin de démystifier ses opérations et faire connaître les dernières nouvelles du milieu maritime.

Ces bonnes pratiques sont aussi mises en œuvre auprès des parties prenantes de la région de Contrecœur et des Premières Nations avec qui nous collaborons.

Ouvrir et embellir les installations portuaires et les interfaces ville-port

L'APM est consciente du souhait de la population de se rapprocher du fleuve et plusieurs initiatives en ce sens ont été réalisées par le passé :

- Cession au Vieux-Port des installations et terrains adossés au Vieux-Montréal (1978);
- Entente avec la Ville de Montréal permettant de compléter l'aménagement de la promenade Bellerive (années 1980);
- Entente avec la Ville de Montréal-Est pour l'aménagement du parc de l'Hôtel-de-Ville sur les terrains du port;
- Entente avec Transports Canada en 2010 visant la cession par l'APM de 29 parcelles de terrain totalisant 191 684 mètres carrés pour la réalisation du projet Nouveau Havre; 24 parcelles ont déjà été transmises aux termes de cette entente;
- Aménagement du Grand Quai du Port de Montréal, incluant la place des Commencements, un centre d'interprétation portuaire et une tour d'observation.



Photo 1- Vue du Grand Quai du Port de Montréal à partir de l'avenue Pierre-Dupuy

Les prochaines interventions de l'APM et de ses partenaires se regroupent sous les titres suivants:

- Embellissement des clôtures, murs antibruit et espaces résiduels qui composent l'interface;
- Mesures d'atténuation des impacts (sonores et visuels);
- Verdissement (plantation d'arbres, talus végétalisés, stationnements écoresponsables, entretien);
- Signalétique et optimisation des points d'accès;
- Aménagement de points d'observation ou de modules d'interprétation (sur le fleuve et/ou sur les activités portuaires);
- Installations artistiques, environnementales ou technologiques (éphémères ou permanentes).

L'interface ville-port est devenue une des actions du plan stratégique 2023-2027 de l'APM et des investissements importants sont prévus à cet effet.



Ainsi que l'APM l'a annoncé lors d'un événement de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, le 20 février 2023 : « Dans le sillage de récents projets d'amélioration de l'interface ville-port comme l'aménagement d'un talus paysager sur la rue Notre-Dame permettant de réduire les impacts visuels et sonores des activités portuaires et la plantation de 2000 arbres, le Port de Montréal souhaite investir plus de 10 millions de dollars au cours des cinq prochaines années dans des projets visant à améliorer la cohabitation des activités logistiques avec l'environnement urbain.¹ »

Vers la carboneutralité

L'APM travaille avec rigueur afin de diminuer son empreinte environnementale et de lutter contre les changements climatiques. Voici quelques faits saillants démontrant sa contribution :

- 3098 tonnes de GES (éq. CO₂) émises par les activités propres à l'APM en 2022 : une baisse de 33 % en valeur absolue et de 50 % en termes d'intensité par rapport à 2007;
- 42 installations permettent le branchement électrique des navires hivernants, utilisées 30 fois pour une réduction de près de 2000 tonnes de GES en 2022;
- 22 avitaillements au GNL, pour un total de 145 depuis 2017 et près de 19 000 tonnes de GES évitées;
- Adhésion au Pacte mondial des Nations Unies, à *One Ocean Summit* et à la coalition *Getting to zero*, une alliance de plus de 150 organisations visant à décarboner l'industrie maritime;
- Entente de collaboration avec le Port d'Anvers visant à soutenir la création d'un premier corridor maritime vert dans l'Atlantique Nord;
- Objectif atteint en 2022 de planter 2000 arbres en 5 ans en tant que membre du Comité des leaders de la forêt urbaine.

Ces efforts vont se poursuivre et l'APM s'engage dans la transition énergétique. Lors du Sommet Climat tenu au Grand Quai du Port de Montréal, le 20 mai 2023, M. Imbleau a annoncé les engagements suivants :

- 30 % des territoires qui sont sous la gestion de l'APM seront protégés, une référence directe à l'accord Kunming-Montréal conclu au terme de la COP 15 sur la biodiversité en décembre dernier.

¹ Administration portuaire de Montréal (20 février 2023). *Le Port de Montréal souhaite investir pour l'avenir des infrastructures portuaires montréalaises* [Communiqué]. [Le Port de Montréal souhaite investir pour l'avenir des infrastructures portuaires montréalaises \(port-montreal.com\)](https://port-montreal.com)



- Un plan d'adaptation aux changements climatiques sera déployé, et les 11 recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC) seront également appliquées.
- La plantation de 3000 arbres en 5 ans dans le cadre du renouvellement de la participation du Port de Montréal au Comité des leaders de la forêt urbaine.
- *Les émissions de GES de portées 1, 2 et 3 dont l'APM a l'entière responsabilité, incluant notamment les opérations ferroviaires sur son réseau intermodal, la gestion de ses bâtiments et de sa flotte de véhicules ainsi que ses travaux d'infrastructure, seront réduites de 55 % d'ici 2030, pour atteindre la carboneutralité d'ici 2035.*
- Les émissions de GES de portée 3 dont l'APM n'a pas l'entière responsabilité, notamment celles générées par les entreprises logistiques situées sur le territoire portuaire, seront réduites de 40 % d'ici 2040, pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

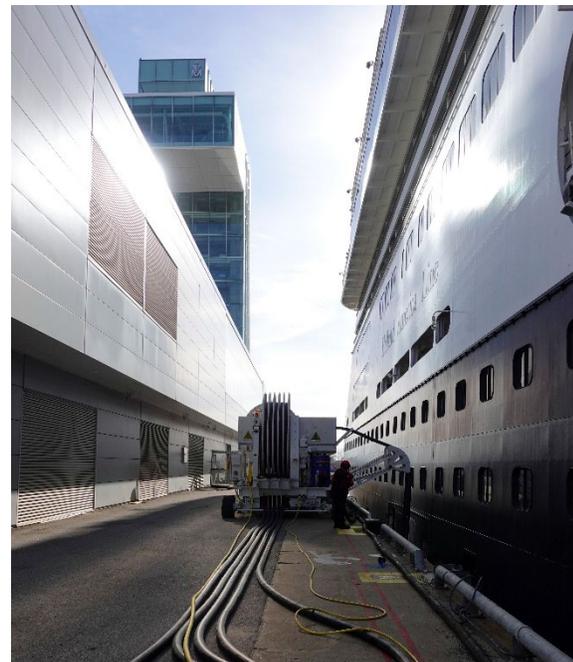


Photo 2 – Bateau de croisière utilisant les branchements électriques fournis à quai

Afin de réaliser ces deux derniers objectifs, l'APM mettra de l'avant ou intensifiera des mesures telles que l'électrification à quai, l'usage de carburants durables, ainsi que la réduction des émissions des camions et des trains portuaires, en collaboration avec ses partenaires.

Pour soutenir ses partenaires de l'industrie maritime dans la voie de la décarbonation, l'APM a publié en collaboration avec Claude Comtois, conseiller académique au Centre universitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) de l'Université de Montréal, [le livre blanc *Transition énergétique : défis et possibilités*](#).



3. Le Port de Montréal bien ancré dans le secteur Bridge-Bonaventure

Les installations portuaires dans le secteur Bridge-Bonaventure

Pour cette section, nous reprenons en partie le texte de l'opinion écrite déposée dans le cadre des consultations de l'OCPM de 2019², que nous avons remis à jour.

Le plan directeur mentionne que le secteur est marqué par l'histoire industrielle de Montréal et le caractère portuaire, 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^e 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 suivie, l'année suivante, de l'inauguration du premier terminal à conteneurs au pays. C'est donc depuis un peu plus de 55 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 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.

Une réfection du stationnement a eu lieu en 2019 incluant l'ajout de noues drainantes, des nouvelles plantations d'arbres et de végétaux ainsi que de l'éclairage DEL. Nous avons aussi réalisé des travaux de stabilisation des berges en 2022.

Nous prévoyons la mise en valeur du bâtiment par la réalisation d'une 2^e phase de notre plan directeur de l'aménagement extérieur. Voici quelques éléments envisagés :

- Un nouveau mobilier urbain intégrant les bancs existants;

² ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. « Consultation publique secteur Bridge-Bonaventure », 2019, [Opinion écrite]. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P103/8-21_administration_portuaire_de_montreal.pdf



- Une terrasse avec des conteneurs aménagés;
- Des sentiers piétonniers;
- Un parcours avec un équipement sportif;
- Des installations pour observer le fleuve;
- Une sculpture en hommage à Expo 67.

L'APM préserve déjà les œuvres sculpturales dans les trois entrées du bâtiment. Celles-ci étant inscrites dans sa collection d'œuvres privées, elles sont donc assujetties aux lois sur les immeubles et les biens réels fédéraux.



Photo 3 – Vue aérienne du siège social de l'Administration portuaire de Montréal dans le secteur Cité-du-Havre

Concernant la mise en valeur de l'œuvre lunatique du sculpteur Richard Turner, la restauration d'une partie du bassin se retrouve dans notre plan directeur d'aménagement extérieur, mais les tilleuls autour du bassin sont malades. Il est donc difficile de confirmer leur conservation.

Les travaux se sont déroulés et se dérouleront dans un souci de préservation de l'aspect architectural des lieux étant identifiés dans le plan directeur comme marqueur territorial d'intérêt du secteur Bridge-Bonaventure (p.52).



Terminal Bickerdike

Exploité depuis plus de 50 ans par la compagnie Arrimage Empire fondée à Montréal en 1931 et devenue une division de QSL en 2021, Bickerdike est un terminal à conteneurs et marchandises non conteneurisées. Ce sont 600 000 tonnes de marchandises qui y transigent 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. 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 ont eu lieu de 2019 à 2021. Ils s'inscrivaient dans un projet de consolidation des actifs portuaires qui visait à optimiser le réseau intermodal, mettre à niveau certains quais et réaménager le terminal Bickerdike.

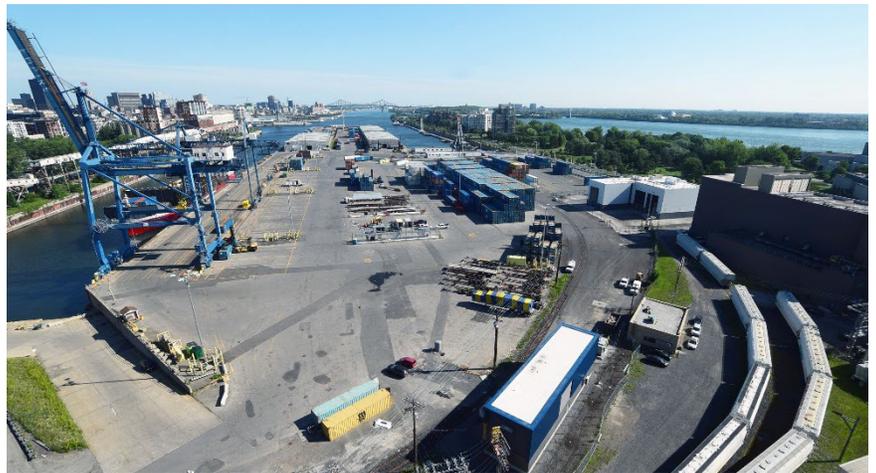


Photo 4 – Terminal Bickerdike, situé en bordure de l'autoroute Bonaventure

Dans le cadre de ce projet, les initiatives suivantes ont été réalisées :

- Réutilisation des déblais dans la préparation d'une base stabilisée et solidifiée destinée à la structure de chaussée de la nouvelle zone d'entreposage de conteneurs;
- Construction des infrastructures souterraines en vue des installations électriques à quai et l'alimentation électrique de conteneurs chauffés et réfrigérés (remplaçant l'utilisation de génératrices au diesel);
- Mise en place de tours d'éclairage de 20 mètres (au lieu de 30 mètres) avec luminaires DEL et déflecteurs pour atténuer la pollution visuelle;
- Installation d'un bassin de rétention et de trois séparateurs hydrodynamiques pour la gestion des eaux pluviales;
- Aménagement d'un îlot paysager à l'entrée du stationnement de l'avenue Pierre-Dupuy;
- Plantation de nouveaux arbres entre le portail d'entrée et la piste cyclable.

De plus, l'APM a subventionné des mesures de performance énergétique pour le bâtiment d'Empire sur le terminal, comme l'électrification de tout le bâtiment (augmentation de son entrée électrique éliminant l'utilisation du gaz naturel), un toit blanc et vert, l'isolation au-delà des normes du code national du bâtiment ainsi que l'ajout de détecteurs de présence et d'équipement à faible débit d'eau pour en réduire la consommation.



Des travaux d'aménagement d'un talus végétalisé sont en cours à proximité du terminal sur le terrain de Canada Maltage.



Photo 5 – Nouveau talus végétalisé en cours d'aménagement aux abords de l'entreprise Canada Maltage

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, soit celle de permettre la réparation et l'inspection des navires grâce à son quai abaissé et aux eaux calmes. L'APM possède des équipements sur place, dont le remorqueur Turbulent, le navire Maisonneuve et une barge de travail. La grue VMS Hercule de la Voie maritime du Saint-Laurent est accostée à ce quai. On y retrouve un poste d'alimentation électrique pour les navires qui passent l'hiver au port.

Voies ferrées

Les voies ferrées gérées par l'APM dans le secteur Bridge-Bonaventure commencent sur la rue Riverside (entrée derrière les Forges de Montréal). Plus particulièrement, concernant la gestion des voies ferrées dans ce secteur :

- Le Port de Montréal loue un droit de passage au CN;
- L'horaire de passages de trains est déterminé par le CN, selon les besoins des clients et autres exigences;
- La Société du Vieux-Port de Montréal gère la sécurité (les passages à niveau);



- Une fois sur le territoire portuaire les trains du CN sont pris en charge par le Port.

La cohabitation

Le Port de Montréal est un port urbain dont son territoire longe 26 km du pont Victoria à Pointe-aux-Trembles.

L'APM accorde une réelle importance aux relations avec les communautés ainsi que le démontre le plan stratégique 2023 à 2027. De plus, deux personnes y travaillent à temps plein et ont, entre autres, le mandat d'améliorer la cohabitation entre les installations portuaires et la communauté avoisinante. Ce travail est réalisé avec la collaboration des membres des autres équipes, plus particulièrement l'environnement, la planification du territoire portuaire, les opérations maritimes et ferroviaires ainsi que la gestion des infrastructures.

Au cours des dernières années, l'APM a remarqué une augmentation de projets immobiliers à proximité des installations portuaires. L'arrivée de nouveaux voisins avec ces développements immobiliers et le fait que les citoyens travaillent de plus en plus à la maison ont eu pour effet de rendre la cohabitation parfois plus difficile entre les opérations portuaires et la communauté avoisinante.

Comme il en est fait mention dans le plan directeur, « les activités portuaires peuvent engendrer des nuisances, d'où l'importance de tenir compte de la présence du port lorsqu'il est question d'autoriser des projets immobiliers à proximité de ses installations. De par leur nature, ces activités génèrent des nuisances importantes et des enjeux de sécurité civile à considérer (poussière, bruit, vibration, transport de matières dangereuses, etc.) » (p. 21)

Voici un extrait de notre opinion écrite de 2019³ sur Bridge-Bonaventure qui explique bien la situation relativement à nos opérations dans le secteur :

« 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 ceci :

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-

³ ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. « Consultation publique secteur Bridge-Bonaventure », 2019, [Opinion écrite]. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P103/8-21_administration_portuaire_de_montreal.pdf



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 3,8 km et ceux de vrac à 450 m. Il faut parfois pour 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](#)⁴ 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 aussi question de cette cohabitation dans notre opinion écrite déposée le 6 octobre 2022 dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM sur le Projet de ville⁵ :

« L'APM invite l'OCPM à considérer l'importance de l'activité découlant du tissu industriel de Montréal et l'invite à mettre de l'avant les bonnes pratiques de cohabitation, notamment celles émanant des lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Le déplacement des activités économiques vers l'extérieur de l'île éloigne les travailleurs, augmente le nombre de kilomètres parcourus, alimente l'étalement urbain et l'émission de gaz à effets de serre. Outre le fait de diminuer la qualité de vie de ces travailleurs, de causer des pressions sur la main-d'œuvre ou d'encourager la congestion routière, il importe de préserver des conditions pour maintenir des pôles d'activités économiques et industrielles sur l'île. »

⁴ 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

⁵ ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTREAL. « Ancré dans la ville de demain », 6 octobre 2022.

[Opinion écrite]. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P117/8-83_Administration%20Portuaire%20de%20Montre%CC%81al_2.pdf



Des projets immobiliers avec au moins 7 600 habitations sont envisagés à la Cité-du-Havre et à la Pointe-du-Moulin. Nous sommes d'avis que tout ajout d'habitations doit se faire avec un souci d'intégration harmonieuse par l'adoption de mesures et la mise en place d'aménagements qui permettent une cohabitation harmonieuse entre les différents usages. Les échanges à la Table de concertation entre les différents représentants ont permis de bien exprimer cette position, dont la Ville a tenu compte dans le plan directeur :

« Dans le secteur Bridge-Bonaventure, les activités portuaires, de logistique et agroalimentaires, ainsi que le transport ferroviaire et autoroutier sont des sources de nuisances pour leur voisinage. Certaines peuvent également entraîner des enjeux de sécurité publique (transport de matières dangereuses, utilisation de produits toxiques, etc.). Ces nuisances et enjeux de sécurité sont des facteurs déterminants dans le choix des fonctions autorisées dans le secteur, afin d'assurer une bonne cohabitation des usages. Il est essentiel d'en tenir compte au moment de l'établissement d'usages sensibles, en particulier pour l'habitation, et de prévoir des zones tampons et des mesures d'atténuation des nuisances, le cas échéant, afin d'offrir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain. » (p.23)

« Assurer la pérennité des activités portuaires et agroalimentaires tout en prévoyant des mesures d'atténuation des nuisances et des risques en lien avec leurs opérations. » (p.40)

« Consolider l'habitation au cœur de la Cité-du-Havre en continuité avec les bâtiments résidentiels existants tout en prenant en compte les activités portuaires situées à proximité afin d'atténuer leurs nuisances. » (p.90)

Toutefois, nous espérons que les promoteurs immobiliers considéreront davantage la réalité industrielle du secteur et de la cohabitation parfois difficile entre les usages.

De plus, nous constatons que dans l'image représentant l'hypothèse d'aménagement à la page 37, plusieurs immeubles d'habitation longeant l'avenue Pierre-Dupuy sont très près de nos installations (terminal Bickerdike et quai M). Cela dit, la Ville n'exigera pas pour la Cité-du-Havre, contrairement au sous-secteur de la Pointe-du-Moulin, la réalisation d'une étude afin de confirmer les niveaux sonores et de vibration à l'intérieur d'un logement. (p.101)

Aménagement du réseau routier et du transport actif

Malgré nos préoccupations soulevées à maintes reprises, la piste cyclable dans l'axe du Chemin des Moulin/rue Riverside semble maintenue à cet endroit alors qu'il y a des enjeux de sécurité importants aux entrées du terminal Bickerdike et de Canada Maltage. La piste devrait sortir à l'ouest de l'autoroute 10 à l'extrémité de l'avenue Pierre-Dupuy et se rendre directement sur la rue Mill sans revenir sur la rue Riverside.

Nous remarquons que certaines reconfigurations vont alourdir la circulation, nuisant à la fluidité recherchée dans le secteur. D'ailleurs, nous comptons participer au comité de suivi de la Ville de

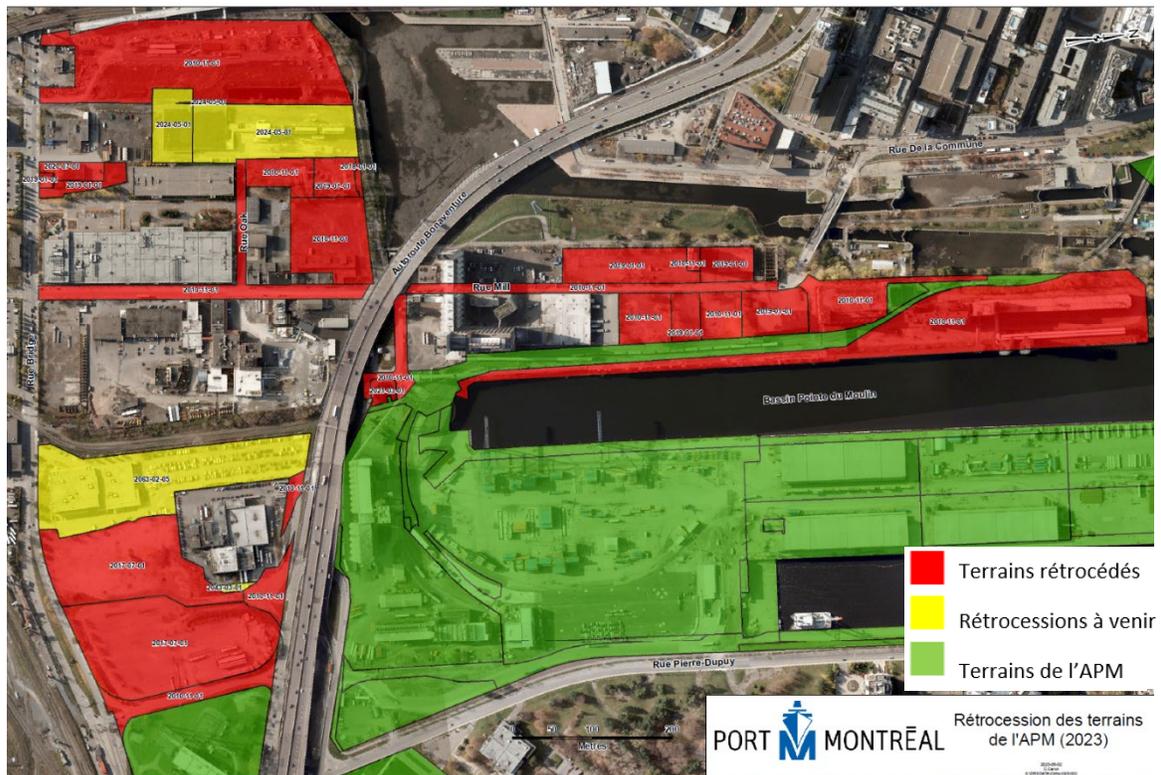


Montréal sur le réaménagement des rues Bridge, des Irlandais et Riverside ainsi que du chemin des Moulins afin de faire valoir nos commentaires à cet égard.

L'interface ville-port

Rétrocession de terrains et les silos P&H Milling

Ainsi que l'illustre cette carte, une entente est intervenue avec Transports Canada en 2010 visant la rétrocession par l'APM de 29 parcelles de terrain totalisant 191 684 mètres carrés pour la réalisation du projet Nouveau Havre dans le secteur Bridge-Bonaventure. Au total, 24 parcelles de terrain ont déjà été cédées à ce jour aux termes de cette entente. Le redéveloppement de ces terrains est confié à la Société immobilière du Canada (SIC).



Nous retrouvons comme locataire des trois lots de terrain à céder en 2024, l'entreprise P&H Milling (380, rue Oak), dont les silos sont identifiés dans le plan directeur comme marqueurs territoriaux d'intérêt du secteur Bridge-Bonaventure. P&H Milling doit remettre en état le site et procéder au démantèlement des bâtiments selon le bail. Il a été convenu de ne pas démanteler les silos et de les conserver. Par la suite, le redéveloppement du site sera confié à la SIC.



Projet d'aménagement de la bande verte longeant l'avenue Pierre-Dupuy

Il est question à quelques reprises dans le plan directeur de notre projet d'aménagement de la bande verte longeant l'avenue Pierre-Dupuy. Il s'agit du premier projet d'interface ville-port réalisé dans le cadre de notre plan stratégique 2023-2027.

En plus d'incarner concrètement notre volonté d'accroître la connexion entre le port et la ville, le projet répond :

- À l'engagement de l'APM pour la plantation d'arbres en tant que membre du Comité de leaders de la forêt urbaine;
- Aux préoccupations citoyennes sur la cohabitation sécuritaire des cyclistes et des piétons le long de l'avenue Pierre-Dupuy;
- Aux recommandations de l'OCPM de 2019 touchant l'aménagement et le verdissement pour le secteur :
 - Mise en place « d'un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires »;
 - Favoriser « un verdissement massif partout où c'est possible ».

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

Créer un sentier piétonnier de 450 mètres avec vue et panneaux d'interprétation des installations portuaires et le secteur, soit principalement le terminal Bickerdike et le Vieux-Port (Grand Quai);

Offrir aux Montréalais et aux visiteurs de passage une balustrade et des points d'observation avec un mobilier urbain;

Bonifier la plantation d'arbres en s'harmonisant aux essences privilégiées par la Ville de Montréal.

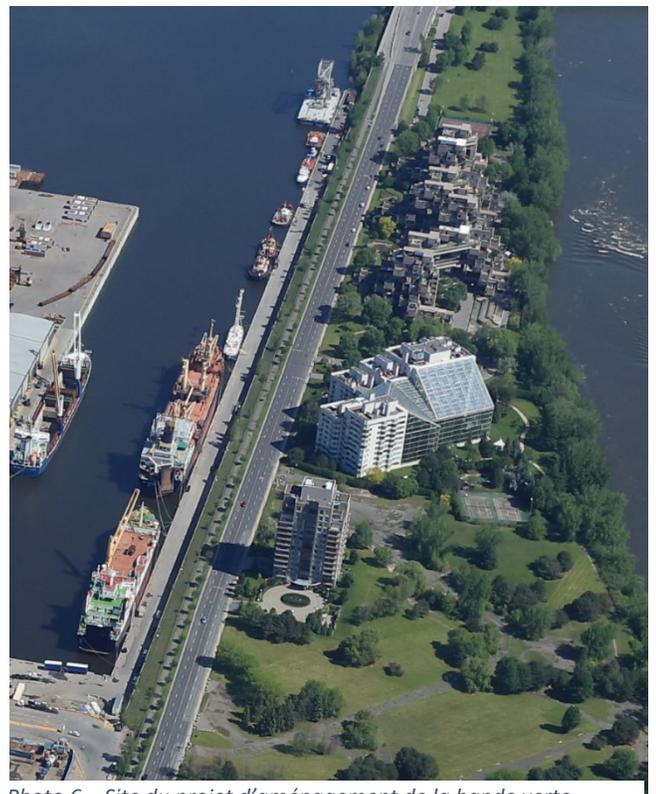


Photo 6 – Site du projet d'aménagement de la bande verte longeant l'avenue Pierre-Dupuy



Ces travaux auront lieu à l'automne 2023.

Pour ce qui est de la promenade riveraine proposée par la Ville et se retrouvant à l'arrière de notre siège social, l'APM collaborera avec la Ville concernant les terrains sous sa juridiction.

4. Recommandations

Ainsi que nous l'avons exprimé dans cette opinion écrite, nous recommandons plus particulièrement que :

- La **piste cyclable dans l'axe du chemin des Moulin/rue Riverside soit déplacée** à l'ouest de l'autoroute 10 à l'extrémité de l'avenue Pierre-Dupuy pour se rendre directement sur la rue Mill sans revenir sur la rue Riverside.
- Un **comité sur l'interface ville-port** soit formé avec les représentants de l'APM, des arrondissements concernés et de la Ville afin de collaborer et s'arrimer entre nos projets respectifs.
- Des exigences soient établies auprès des promoteurs immobiliers dans tous les sous-secteurs de Bridge-Bonaventure, dont la Cité-du-Havre, en tenant compte, entre autres, des **lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires** afin de maintenir une cohabitation harmonieuse entre les différents usages.

5. Conclusions

La ville de Montréal s'est développée grâce à son port, qui demeure un acteur économique important pour la grande région métropolitaine. En 2022, nous avons connu une reprise de la saison des croisières et un retour à la croissance dans tous nos secteurs, conteneurs, vrac liquide et vrac solide, soit une augmentation de 5,8 % pour l'ensemble de nos volumes avec 36 millions de tonnes de marchandises manutentionnées. Comme nous atteindrons prochainement notre pleine capacité de manutention de conteneurs sur l'île de Montréal, notre projet d'expansion d'un terminal à conteneurs à Contrecœur s'avère essentiel pour assurer la résilience des chaînes logistiques au pays et ainsi servir les consommateurs.

L'APM souhaite poursuivre sa contribution à la mise en valeur des secteurs de la ville, dont Bridge-Bonaventure, à travers ses différentes actions en lien avec la transition énergétique, l'interface



ville-port et la cohabitation avec la communauté avoisinante ainsi que le démontre son plan stratégique. Nous l'avons bien souligné également lors des différentes opinions écrites déposées à l'OCPM, dont celle plus récente sur le Projet de ville.

En terminant, l'APM aimerait saluer la collaboration avec la Ville de Montréal, qui s'est accentuée au cours des dernières années, plus particulièrement avec la formation du comité de liaison Ville-Port et la signature de l'Agenda 2030 de l'AIVP. Cette collaboration ne peut qu'être bénéfique pour l'avenir de Montréal et de son port.