



CONSULTATION PUBLIQUE SECTEUR DES FAUBOURGS VILLE-MARIE

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 des Faubourgs

4 avril 2019

Table des matières

1) Introduction	2
2) À propos du Port de Montréal	2
3) Histoire.....	3
4) Importance des voies ferrées	3
5) Ouverture et vue sur le fleuve	
• Accès aux quais	4
• Un port au cœur de la communauté	5
• Développement immobilier près des installations portuaires	7
6) Conclusion	8

1) Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) remercie l'Office de consultation publique de Montréal et ses commissaires de lui donner l'occasion de lui transmettre ses commentaires concernant le secteur des Faubourgs.

L'APM se sent interpellée par cette consultation qui vise à recueillir les propositions des différents intervenants afin que l'arrondissement Ville-Marie prépare un projet de Programme particulier d'urbanisme dans le secteur des Faubourgs. En effet, dans le cadre de cette consultation et dans la documentation déposée, il est question de l'amélioration des liens avec le fleuve. Plus précisément, il est écrit à la page 5 du document *Mise en situation* :

« Une opportunité unique de repenser le rapport au fleuve s'offre à la ville avec le départ de Molson, en même temps que se clôt un chapitre entier de l'histoire industrielle du centre-ville. La construction de la nouvelle Maison Radio-Canada permet de repenser le rapport entre Centre-Sud et le fleuve, de même qu'avec le Vieux-Montréal. »

Dans cette opinion écrite, l'APM fera un survol des moments importants de l'histoire du Port de Montréal, expliquera l'importance des voies ferrées dans le secteur, les raisons limitant l'accès aux quais, les actions prises et à venir afin de permettre à la population de se rapprocher du fleuve et ses préoccupations quant au développement immobilier près de ses installations.

2) À propos du Port de Montréal

L'APM est une agence fédérale autonome créée en vertu de la *Loi maritime du Canada* et qui administre le port de Montréal. Le Port de Montréal est le 2^e plus important port au Canada et un centre de transbordement diversifié qui traite tous les types de marchandises : conteneurisées et non conteneurisées, vrac liquide et vrac solide. Seul port à conteneurs au Québec, il est un port de destination desservi par les plus grandes lignes maritimes au monde. Il est également une plaque tournante intermodale, dont l'offre de service est unique en Amérique du Nord, qui possède son propre réseau de chemin de fer directement sur les quais, relié aux deux réseaux ferroviaires pancanadiens. L'APM exploite aussi un terminal de croisières et un centre d'interprétation portuaire.

L'APM intègre les volets économique, social et environnemental dans ses démarches d'entreprise. Cet engagement est encadré dans une politique de développement durable, dont les principes directeurs visent l'implication, la coopération et la transparence. L'activité portuaire soutient 19 000 emplois et génère des retombées économiques de l'ordre de 2,6 milliards de dollars par année.

En 2018, le Port de Montréal a enregistré une nouvelle année record quant au volume total de marchandises manutentionnées pour la 5^e année consécutive. Au total, 39 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 2018, soit une augmentation de 2,5 % par rapport à l'an dernier. Le secteur des croisières a également été marqué par un record en 2018 : Montréal a reçu près de 127 000 passagers et membres d'équipage, soit une augmentation de 11 % par rapport à l'année précédente.

3) Histoire

Montréal est une ville portuaire puisque son port est indissociable de la ville par son importance sur le volet économique et sa contribution à la création de celle-ci.

En effet, il faut se rappeler que le Port de Montréal est un élément fondateur de la ville de Montréal et qu'il était présent, et ce, même avant la fondation de Ville-Marie, le 17 mai 1642. Soulignons quelques dates importantes de son histoire :

- Régime français et avant : Les nations amérindiennes (site d'Hochelaga) et les explorateurs français utilisent successivement les berges montréalaises à des fins d'activités commerciales et de traite
- 1830 - Création de la première Commission du Havre (gérée par le Montreal Board of Trade) et construction des premiers quais et travaux initiaux de dragage
- 1936 - Création du Conseil des ports nationaux du Canada
- 1967 - Arrivée au port du 1^{er} conteneur et à l'occasion de l'exposition universelle, aménagement de la gare Iberville à la jetée Alexandra pour l'accueil des croisiéristes
- 1968 - Construction du premier terminal à conteneurs
- 1977 - Le Port manutentionne son millionième conteneur
- 1978 - Cession au Vieux-Port des installations et terrains les plus anciens adossés au Vieux-Montréal
- 1983 - Création de la Société du Port de Montréal, relevant du ministère des Transports du Canada
- 1988 à 1992 - Constitution d'une réserve foncière à Contrecoeur en vue de projets de croissance
- 1999 - En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada*, la Société du Port de Montréal devient l'Administration portuaire de Montréal, lui conférant son statut actuel

4) Importance des voies ferrées

Le document de l'arrondissement reconnaît l'importance des voies ferrées du port. Aux pages 16 et 18, il est écrit :

« La présence du Port de Montréal et des voies ferrées est indissociable du rapport au fleuve dans le secteur. (...) Inventer un rapport durable au fleuve tenant compte de la présence du Port de Montréal et des voies ferrées. »

Le réseau ferroviaire du Port de Montréal, avec plus de 100 kilomètres de voies ferrées, permet aux chemins de fer transcontinentaux d'avoir accès à presque tous les postes à quai. Le Port de Montréal reçoit 60 à 80 trains par semaine et 45 % des marchandises qui passent par le port sont transportées par trains.

Son réseau ferroviaire est d'une importance primordiale pour le Port de Montréal et ne peut pas être entravé pour les raisons suivantes :

- La « zone d'échange » ferroviaire située sous le pont Jacques-Cartier constitue la « colonne vertébrale » et la porte d'entrée du réseau ferroviaire du Port. Sans ce secteur, le Port de Montréal se verrait coupé du reste du continent, et par conséquent, perdrait en bonne partie son avantage concurrentiel, voire sa pertinence.
- L'APM a l'obligation, en vertu de son mandat, d'assurer la pérennité des installations sous sa garde. De plus, elle doit prioriser la sécurité aux abords de ses installations et de sa voie ferrée.
- Le Port de Montréal 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.

5) Ouverture et vue sur le fleuve

Accès aux quais

Compte tenu de ses opérations, de la sécurité, des ententes et des lois qui régissent ses installations, le Port de Montréal ne peut pas autoriser à la population l'accès à ses quais.

Plus particulièrement, le Port de Montréal est soumis à la législation fédérale limitant l'accès aux installations portuaires. Seules les personnes autorisées y ont accès. En effet, selon une déclaration de conformité couvrant tout le territoire de l'APM, le Port de Montréal est une installation maritime et est soumis à la loi et ses règlements, dont le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*¹.

¹ *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, DORS/2004-144, art 322 et suivants, art 380 et suivants, <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2004-144.pdf>

Un port au cœur de la communauté

Notre rapport avec la communauté est aujourd'hui réellement au cœur de nos opérations. Nos activités se déroulent au cœur de la ville et d'une grande communauté dont on doit se soucier. Il est très important que le Port assume une responsabilité sociale envers la communauté dans laquelle nous vivons, en remplissant son rôle de citoyen corporatif responsable.

Nous sommes un port en milieu urbain entouré de voisins. Notre territoire s'étend sur 26 km, longe 4 arrondissements à Montréal ainsi que la ville de Montréal-Est et 4 km de berges à Contrecoeur.

Nous considérons nos voisins comme des parties prenantes de nos opérations au même titre que nos partenaires d'affaires. Le rôle économique que nous assumons, va de pair avec notre volonté d'agir de façon responsable et durable, et de cohabiter harmonieusement avec la communauté avoisinante.

Ces liens sont d'autant plus importants à notre époque, dans un contexte où les citoyens souhaitent regagner l'accès au fleuve et aux berges, un accès qui était autrefois possible par l'absence de mesures sécuritaires rendues nécessaires à l'ère moderne.

Le Port de Montréal ne s'oppose pas d'emblée au principe de redonner l'accès à l'eau aux Montréalais et Montréalaises. Cependant, le défi est de taille pour une organisation comme la nôtre. Il faut trouver un juste équilibre qui permet au port de se développer et d'opérer dans un environnement sécurisé et sécuritaire.

Il faut aussi maintenir et déployer notre rôle de moteur économique régional, tout en intégrant nos activités le mieux possible, en phase avec les préoccupations de la Ville et des citoyens.

L'APM est bien consciente du souhait de la population et de la Ville de se rapprocher du fleuve ainsi qu'il est mentionné dans le document de consultation concernant la proposition soulignée à la page 19 :

« Pour répondre à l'objectif de reconnecter les quartiers Centre-Sud et Vieux-Montréal, il est proposé de prolonger le plus grand nombre de rues possible depuis le boulevard René-Lévesque jusqu'au fleuve et de prolonger vers l'est la rue de la Commune, afin de compléter l'ouverture sur le fleuve. »

L'APM analyse des propositions soumises par des groupes de citoyens et de l'arrondissement Ville-Marie comme des structures surélevées donnant une vue sur le fleuve et une passerelle à la hauteur de la rue Visitation. Elle travaille actuellement avec différents intervenants sur divers projets qui offriront une ouverture vers le fleuve. Par ailleurs, voici les projets qui ont été réalisés et qui sont en cours à ce sujet:

Réalisés :

- 1978 - Cession au Vieux-Port des installations et terrains les plus anciens adossés au Vieux-Montréal
- Dans les années '80, entente avec la Ville de Montréal permettant de compléter l'aménagement de la promenade Bellerive

- 2018 – Ouverture publique du Grand Quai du Port de Montréal. Ce nouvel espace représente un véritable legs à la communauté d'un site situé au bord de l'eau. Autrefois réservé exclusivement à l'accueil des navires, le site est désormais ouvert gratuitement au public et accessible toute l'année, répondant au souhait maintes fois formulé par les Montréalais de se rapprocher du fleuve. L'espace gazonné de la place des Commencements, au bout du quai, est abaissé pour permettre au public d'être le plus près possible de l'eau et créer un sentiment de proximité incomparable. Le toit vert offre également un point de vue privilégié sur le fleuve. De plus, un centre d'interprétation portuaire présentant des grandes étapes de l'évolution de la riche histoire portuaire de Montréal est ouvert à la population depuis 2017.

En cours :

- Points d'observation et plantation d'arbres : l'APM souhaite aménager des endroits pour démystifier ses opérations portuaires et donner une vue sur ses installations et si possible, sur le fleuve.
- Plage à la Promenade Bellerive : le Port de Montréal offre son appui à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans ce projet.
- Comité pour l'amélioration de l'interface ville/port

L'APM vient d'amorcer une démarche visant à améliorer l'interface entre le territoire du Port et la ville en suscitant des collaborations avec différents acteurs afin de mettre de l'avant des projets en ce sens. L'amélioration de l'interface ville/port touche plusieurs volets, dont la mise en valeur des ouvertures vers le fleuve. Faisant suite à de récentes discussions avec le comité de bon voisinage du Port, le quartier Mercier-Est a été identifié comme premier secteur pour commencer cette démarche. L'objectif étant que d'autres secteurs de la ville soient également améliorés dans les années à venir.

- Passerelle : discussions en cours avec l'arrondissement Ville-Marie

À ce sujet, l'APM est étonnée que le croquis proposé par l'arrondissement concernant une passerelle enjambant les voies ferrées à la hauteur de la rue Visitation soit rendu public alors que l'APM n'a pas formulé ses commentaires. Quelques commentaires s'imposent et plusieurs questions demeurent, dont les suivantes :

- La sortie de la passerelle ne peut se trouver sur le quai portuaire puisqu'il est interdit aux personnes non autorisées de circuler sur nos installations.
- Des infrastructures souterraines se trouvent à cet endroit pouvant constituer des obstacles à sa construction.
- Des discussions avec les partenaires ferroviaires concernés devront être envisagées.
- Qui s'occupera de la construction, de l'entretien, de la sécurité et du déneigement de la passerelle et en assumera les coûts? Est-ce bien la Ville?
- Est-ce que l'arrondissement a eu des discussions avec la Société du Vieux-Port de Montréal, les immeubles en copropriété Héritage et SAX sur le fleuve?

Nous souhaitons continuer le dialogue avec l'arrondissement, mais plusieurs conditions devront être respectées avant que nous puissions évaluer la possibilité d'autoriser une

telle construction. Plusieurs aspects doivent être analysés auprès de nos différentes équipes telles que sûreté, opérations, immobilier et juridique.

Développement immobilier près des installations portuaires

Avec le départ de Molson et de Radio-Canada, des projets immobiliers verront le jour, comme c'est actuellement le cas dans le Vieux-Montréal. Ces développements soulèvent chez l'APM une certaine inquiétude quant à une cohabitation harmonieuse avec ses voisins. En effet, les futurs résidents devront être conscients qu'ils habitent près d'un voisin industriel avec des opérations possibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et des voies ferrées à proximité.

À l'occasion des travaux peuvent avoir lieu sur ce lien ferroviaire étant soumis à des inspections, réparations et entretiens réguliers afin d'en assurer le bon ordre. À cet effet, des travaux d'optimisation de la capacité ferroviaire débiteront en 2020 dans les secteurs aux sections 24 à 42 avec l'ajout de deux voies ferrées totalisant et augmentant le réseau actuel de 6 km (2 voies de 3 km).

Il est très important d'être au fait que les opérations liées à ces installations engendrent des impacts divers incluant du bruit, des vibrations et de la lumière. Bien que des efforts continus pour mitiger ces impacts soient déployés, les futurs investisseurs ou résidents doivent être bien informés de cette réalité avec laquelle ils devront composer.

L'implantation d'un éventuel complexe résidentiel, commercial ou hôtelier, à proximité des opérations portuaires et ferroviaires, impliquant notamment le croisement de servitudes perpétuelles réelles, aériennes, souterraines, de bruit, d'odeurs et autres, pourrait poser des défis de cohabitation pour de futurs usagers/propriétaires.

Nous réitérons notre préoccupation concernant une densification de trames résidentielle et commerciale à proximité d'un important corridor ferroviaire actif. À cet égard, des normes ont été établies que l'on retrouve dans les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*², préparées par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, lignes directrices que la Ville de Montréal fut la première municipalité à endosser.

² 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

6) Conclusion

Ainsi que nous l'avons mentionné dans notre mémoire déposé en octobre 2016 dans le cadre de la consultation sur la stratégie centre-ville, l'APM se sent interpellée par les souhaits et les attentes des citoyens quant à leur rapport avec le fleuve.

Nous sommes bien au fait qu'un accès bonifié aux berges du majestueux fleuve Saint-Laurent fait partie des demandes répétées de la population montréalaise à ses autorités dirigeantes. L'APM, pour sa part, s'est résolument engagée dans un dialogue ouvert et constructif à cet égard avec ses parties prenantes. Depuis plusieurs années maintenant, l'APM maintient des liens étroits avec celles-ci, notamment par le biais de son comité de bon voisinage, ainsi que dans le cadre des processus d'information et de consultation encadrant la réalisation de ses projets majeurs.

De plus, comme nous l'avons exprimé précédemment, des projets ont été réalisés ou sont en cours afin de répondre aux attentes de la population. Cependant, il faut être conscient que tous les terrains sous la juridiction de l'APM sont utilisés ou loués, d'où l'importance d'entamer ou de poursuivre des discussions avec les différentes parties prenantes voisines, dont la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie.

Nous remercions à l'avance les responsables à l'arrondissement Ville-Marie et à la Ville de Montréal, de même que leurs partenaires impliqués de bien vouloir tenir compte des éléments exposés dans le présent mémoire lors de leur réflexion et des prochaines étapes de la démarche. L'APM s'engage de son côté à demeurer disponible afin de fournir les informations nécessaires et valider certains éléments qui lui sont pertinents, dans le cadre de ce processus.

Nous espérons enfin que les informations et perspectives de l'APM figurant au présent document contribueront à alimenter la réflexion de la Commission. Nous demeurons disponibles afin de bonifier l'information et répondre à toute question.