



STRATÉGIE CENTRE-VILLE ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE VILLE DE MONTRÉAL

Résumé

Mémoire déposé par l'Administration portuaire de Montréal
Dans le cadre de la consultation menée par l'Office de Consultation publique de Montréal
sur la Stratégie centre-ville proposée par l'arrondissement Ville-Marie de la Ville de Montréal

Martin, Michel
Octobre 2016

Table des matières

1) Introduction.....	Page 2
2) L'Administration portuaire de Montréal (APM)	
▪ Présentation du Port de Montréal	Page 2
▪ Rappel historique	Page 2
▪ Le Port en quelques chiffres	Page 3
▪ Activités de nos partenaires	Page 3
3) La proposition de Stratégie centre-ville :	
○ Observations préliminaires quant au texte du document de consultation	Page 4
○ Identification d'impacts et enjeux potentiels pour le Port de Montréal	Page 5
4) Recommandations et pistes de solutions	Page 8
5) Conclusion	Page 9

1) Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a pris connaissance du document de consultation publié en juin dernier et apprécie l'occasion qui lui est offerte de participer à la consultation en cours portant sur la *Stratégie centre-ville* proposée par l'arrondissement Ville-Marie de la Ville de Montréal. Nous remercions les commissaires en devoir et l'*Office de consultation publique de Montréal* pour cette opportunité.

2) L'Administration portuaire de Montréal (APM)

Présentation

L'APM est une agence fédérale autonome, créée en vertu de la Loi Maritime du Canada de 1999. Elle doit s'autofinancer et selon les objectifs de la Loi, elle a pour mandat de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada. À cet égard, l'APM construit et entretient des infrastructures qu'elle loue à des entreprises privées de manutention.

La région montréalaise a la chance de pouvoir bénéficier de la présence d'un port océanique nord-américain au cœur du continent, qui est une plaque tournante de commerce mondial. La **mission** du Port de Montréal est de contribuer à la prospérité de ses clients et partenaires, ainsi qu'au développement économique du Grand Montréal, du Québec et du Canada, et ce, dans le respect de l'environnement.

La **vision** de l'APM est de faire en sorte que le Port de Montréal soit 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. Ses **valeurs** fondamentales sont : l'**Engagement**, l'**Innovation** et la **Responsabilité**.

Rappel historique

D'entrée de jeu, il faut se rappeler que le Port est un élément fondateur de la ville de Montréal, bien présent même en amont de la fondation de Ville-Marie, le 17 mai 1642. Rappelons quelques dates importantes :

- 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*)
 - 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 futurs 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

Le Port en quelques chiffres

Nos actifs

L'APM c'est plus de 26 km de terrains et d'installations le long du Saint-Laurent sur l'Île de Montréal et 4 km le long du littoral de Contrecoeur. Tous les secteurs de l'économie de l'est du Canada sont desservis au moyen des infrastructures suivantes :

- 5 terminaux à conteneurs
- 6 terminaux de vrac liquide
- 3 terminaux de vrac solide
- 5 terminaux de marchandises non-conteneurisées
- 1 terminal céréalier
- 1 installation de conteneurisation du grain
- 1 terminal de croisières

L'APM c'est aussi un réseau privé de près de **100 km de voies ferrées**.

Nos activités

En **2015**, c'est plus de **32 millions de tonnes (MT)** de marchandises qui y furent manutentionnées (année record avec une augmentation de plus de 5 % vs 2014) dans les proportions suivantes :

- Conteneurs – 13,1 MT (ou 41 %)
- Vrac liquide – 9,9 MT (ou 31 %)
- Vrac solide – 8,7 MT (ou 28 %)

En 2016, ce fut par ailleurs 86 000 passagers et membres d'équipage de navires de croisière qui ont visité Montréal et ce segment de marché est appelé à augmenter au cours des prochaines années.

Le Port de Montréal c'est aussi :

- 41 milliards \$ en valeur de marchandises qui y transitent annuellement
- 2,1 milliards \$ de retombées économiques annuelles pour l'ensemble du Canada, dont 1,6 au Québec
- 16 000 emplois directs et indirects pour l'ensemble du Canada, dont 7 000 qui sont directement liés aux activités maritimes et portuaires du Québec
- Un emploi généré pour chaque 130 conteneurs manutentionnés
- Des recettes fiscales de plus de 250 millions \$ pour les différents paliers de gouvernement

Activités de nos partenaires des divers secteurs du transport associés aux opérations portuaires

- Jusqu'à 2 500 camions par jour chargent ou déchargent des marchandises au Port de Montréal
- Entre 60 et 80 trains circulent chaque semaine sur le territoire du Port de Montréal
- Plus de 2 000 navires, toutes catégories confondues, accostent annuellement au Port de Montréal

3) La proposition de Stratégie centre-ville

Observations préliminaires quant au texte du document de consultation

Suite à une lecture détaillée du document de consultation, nous avons identifié des passages qui nous interpellent directement. Les extraits du texte concernés abordent des thèmes relatifs au changement de vocation et au réaménagement du territoire, en faisant explicitement référence à des secteurs névralgiques à la pérennité des activités du Port de Montréal.

À la section « Mot du maire » (**note 1**), on parle de l'ouverture maintenant possible du centre-ville sur le fleuve, longtemps souhaitée par la population, par la mise en valeur d'une vingtaine de kilomètres de rives. Cette ouverture serait dorénavant envisageable, y lit-on, en vertu d'un courant de « mutations du système mondial de production et l'évolution technologique... » permettant de « recycler les vastes zones industrielles, ferroviaires et portuaires... ». On parle ainsi plus loin dans le texte de « grands secteurs à requalifier », ce qui inclurait « ... les terrains sous-utilisés du Port de Montréal... » de même que « ... au sud-ouest, le secteur Bridge-Wellington, la Cité du Havre et la Pointe-du-Moulin... » (**note 3**).

Nous désirons, bien respectueusement, indiquer à la Commission qu'il peut être hasardeux de comparer des réalités de villes portuaires situées dans des pays ou continents différents. L'APM est particulièrement interpellée par de tels énoncés ; en effet, l'exemple de zones soi-disant vétustes ou improductives ne convient pas à sa réalité. Cette vision énoncée au document aux trois extraits suivants est à notre sens en opposition avec la réalité de l'APM : « À l'est du Vieux-Port, un nouveau secteur riverain ouvre les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie sur le fleuve, tandis qu'à l'ouest, le prolongement du centre-ville atteint les rives du Saint-Laurent, entre la Cité du Havre et le pont Champlain » (**note 4**), « Aujourd'hui, il s'agit de poursuivre cette transformation, en dotant la totalité du centre-ville d'un front fluvial accessible. » (**note 5**) et « La Stratégie projette donc la planification du réaménagement et du développement des secteurs riverains situés de part et d'autre du Vieux-Port » (**note 6**).

Un exemple permet d'illustrer l'écart entre la perception des auteurs et l'évolution des activités portuaires de l'APM, encore une fois, en référant à des situations prévalant ailleurs dans le monde : « Ainsi, la transition technologique vers la conteneurisation a entraîné l'obsolescence de plusieurs infrastructures et la relocalisation des activités portuaires à l'extérieur des centres urbains. » (**note 8**). Nous concédons que cette réalité ait eu des impacts semblables chez nous, incluant notamment les fermetures successives des élévateurs à grain 1, 2, 3 et 5 et plus tard, la démolition des élévateurs 1 et 2, qui ont été suivi par la rétrocession de ces terrains à la Société du Vieux-Port pour créer le site récréotouristique que l'on connaît aujourd'hui. Par ailleurs, la revitalisation de l'élévateur n° 3 par la compagnie CanEst en 2014 pour en faire un site dédié à la conteneurisation et l'ensachage de grains témoigne, sans contredit, du besoin d'espace à proximité du Port pour offrir des services à valeur ajoutée.

Observations préliminaires quant au texte du document de consultation (suite)

De nos jours, il s'avère que tous les terrains sous la juridiction de l'APM sont utilisés ou loués. Le besoin d'espaces additionnels pour supporter la croissance soutenue du trafic des marchandises demeure un défi de taille qui, depuis des décennies et jusqu'à ce jour, oblige le Port à se réinventer inlassablement dans chaque mètre carré qu'il occupe. C'est dans cette même optique qu'en novembre de cette année sera inauguré le 4^e terminal international à conteneurs situé entre la rue Viau et le boulevard Pie-IX. Il s'agit du dernier terminal à conteneurs que le Port pourra déployer dans les espaces qu'il occupe sur l'île de Montréal. C'est précisément là un constat d'accroissement du trafic maritime, et donc, de l'activité du Port, et non son déclin comme le reconnaît l'extrait du document de consultation stipulant ce qui suit : « De même, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port sont séparés par une voie ferrée **de plus en plus utilisée** par des trains de marchandises. » (**note 2**).

Les auteurs font toutefois preuve de pragmatisme en admettant que : « Dans un premier temps, les études techniques nécessaires à l'évaluation du potentiel de développement seront réalisées. », tout en indiquant cependant que : « Dans un deuxième temps, le secteur des berges, comprenant l'entrée du pont Jacques-Cartier, et le secteur Bridge-Wellington feront l'objet de deux exercices de planification détaillée, conduisant à l'adoption de programmes particuliers d'urbanisme.» (**note 7**). Ils ajoutent par ailleurs à cet égard : « En parallèle de ce processus, une concertation avec les gouvernements, le Port de Montréal, le Canadien National et le Canadien Pacifique, sera menée, afin de convenir des modalités d'une entente de collaboration pour le redéveloppement des berges.» (**note 9**). Soyons clairs : l'APM, bien qu'elle désire faire preuve d'ouverture et de collaboration, a l'obligation, en vertu de son mandat, d'assurer la pérennité des installations sous sa garde. C'est la priorité qui dictera toute discussion future dans ce dossier, au même titre que les considérations de sécurité aux abords de sa voie ferrée.

Références au document de consultation :

Note 1 – Section « Mot du maire » - Page 5

Note 2 – Chapitre 1 « Portrait du centre-ville » - Page 27

Note 3 – Chapitre 2 « Un territoire au fort potentiel de développement » - Page 36

Note 4 – Chapitre 3 « Perspective : le centre-ville en 2030 » - Page 40

Notes 5, 6, 7, 8 et 9 – Chapitre 4 « Grands chantiers et orientations stratégiques » – chantier 2 - Page 46

Identification d'impacts et enjeux potentiels pour le Port de Montréal

D'entrée de jeu, il est important de remettre en perspective la réalité du Port de Montréal en regard de certaines hypothèses et énoncés cités à la page précédente et formulés dans le document de consultation. Contrairement à ce que certains peuvent le croire, le Port de Montréal est en croissance continue, comme en témoignent les résultats publiés année après année (se référer au site web : <http://www.port-montreal.com/>, ainsi qu'aux rapports annuels de l'APM). 2015 fut notamment une année record pour le trafic maritime, avec plus de 32 millions de tonnes de marchandises traitées, une croissance de 5,2 % par rapport à l'année précédente et une hausse de plus de 28 % sur une décennie.

Nous concentrerons nos observations sur les deux éléments suivants, susceptibles de générer des impacts potentiels majeurs sur les activités de l'APM :

1- La zone portuaire située de part et d'autre du pont Jacques-Cartier :

Un secteur qui, à première vue, peut sembler moins actif. Il n'en est cependant rien. En effet, située à cet endroit précis, la « zone d'échange » ferroviaire constitue la « colonne vertébrale » et la porte d'entrée du réseau ferroviaire du Port. Par analogie, on pourrait la comparer aux pistes d'atterrissage dans un aéroport : les avions y transitent tous, sans exception, même s'ils n'y demeurent pas longtemps. C'est là en effet que se déroulent les manœuvres d'assemblage et de morcellement des convois ferroviaires, lien quotidien essentiel entre les opérations du CN, du CP et celles de l'équipe de l'APM. 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. Rappelons que le Port de Montréal est le 2^e en importance au Canada, après Vancouver, mais le plus important dans tout l'est du pays.

2- Le secteur Bridge-Wellington, de la Cité du Havre et de la Pointe-du-Moulin :

Un autre secteur visé dans le document de consultation est celui situé à l'extrémité ouest des opérations portuaires. En plus d'être le corridor de passage des convois du CN (qui représentent aujourd'hui près de 60 % du trafic ferroviaire au Port), l'APM opère à cet endroit le terminal de la jetée Bikerdike où plus de 50 % de tous les biens et denrées alimentant Terre-Neuve-et-Labrador transitent, faisant de cette jetée une véritable « ligne de vie » pour la province, ainsi que pour les Îles-de-la-Madeleine et déclarée il y a quelques années service essentiel.

Ces deux exemples suffisent à faire comprendre l'extrême sensibilité d'envisager tout bouleversement des opérations portuaires et ferroviaires dans ces secteurs. Il est bien dit au document que des études techniques seront nécessaires afin de déterminer le réel potentiel, mais aussi les coûts et les impacts éventuels sur les activités portuaires, et l'économie de la grande région de Montréal. Car c'est de cela qu'il s'agit : Montréal, avec sa zone portuaire, est une plaque tournante pour la logistique du transport des marchandises ; elle joue un rôle crucial pour l'ensemble de l'économie du Québec et ne peut en aucun temps subir d'interruption, ni même de perturbation importante de ses opérations, sans que toute l'économie de la province ne s'en ressente gravement. Dans cette optique, certaines conclusions s'imposent déjà d'elles-mêmes.

Identification d'impacts et enjeux potentiels pour le Port de Montréal (suite)

Il faut savoir que la concurrence du Port de Montréal n'est pas locale ou régionale - elle est continentale.

Le Port de Montréal se doit d'assurer un niveau de performance lui permettant de rivaliser avec les ports de la Côte Est américaine notamment ceux de : New-York / New Jersey, Norfolk en Virginie, Baltimore au Maryland, Philadelphie en Pennsylvanie ou Savannah en Georgie. Ces derniers bénéficient, ces dernières années, d'importants programmes d'aide financière gouvernementale (dépassant la dizaine de milliards de dollars américains) pour moderniser leurs installations et accroître leur capacité. Il est donc impératif que le Port de Montréal demeure en phase avec cet environnement en constante évolution afin de maintenir sa place auprès de ces concurrents directs.

L'efficacité et un temps de transit minimisé sont des atouts dont peut s'enorgueillir le Port de Montréal. 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. Voilà pourquoi 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 de notre port à l'international, ce dont nos compétiteurs américains ne manqueraient pas de tirer avantage.

Advenant que des études émergent dans les deux secteurs que nous avons identifiés, elles devront impérativement être menées en toute transparence et en totale collaboration avec l'APM, du moment qu'il soit envisagé de les mener en secteurs limitrophes à notre zone « d'échange » ferroviaire et à la jetée Bikerdike. Le cas échéant, l'APM offrira sa collaboration à ceux qui seront mandatés par les autorités municipales afin de procéder aux analyses et études préalables. L'APM tient toutefois à souligner qu'elle continuera de défendre la nécessité de préserver les fonctions des secteurs en question, névralgiques au maintien et à la croissance des activités des industries, commerces et des populations avoisinantes, dans un souci d'équilibre avec les autres usages se déroulant à proximité.

Comment pourrait-on toutefois réellement envisager des projets externes à la logistique portuaire pouvant cohabiter avec les terrains de l'APM, sachant que ceux-ci sont déjà occupés à 100 % et que le Port, étant en pleine croissance, doit user d'imagination pour constamment optimiser l'utilisation de ce territoire?

4) Recommandations et pistes de solutions

Une approche progressive

Les aspirations des citoyens à des conditions de vie meilleures sont légitimes et nous interpellent. 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.

Si la consultation et la concertation entre les acteurs du milieu sont devenues la norme, il est nécessaire que les autorités exercent les arbitrages requis afin de maintenir les acquis et les conditions opérationnelles nécessaires pour les acteurs économiques clés, dont le Port de Montréal et de ses nombreux partenaires. Ceci est fondamental pour ne pas nuire aux activités commerciales et économiques de la région métropolitaine toute entière, à commencer par la ville de Montréal et ses quartiers centraux.

Pour paraphraser M. le Maire Coderre dans son introduction à la page 5 du document de consultation : ... Une stratégie visant la dynamisation du centre-ville doit se réaliser de façon «...à ne pas nuire aux activités du Port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques. »

Nous n'aurions d'ailleurs pu mieux dire !

Des gestes concrets, mais plus modestes peuvent être posés, en collaboration / concertation entre les acteurs économiques et l'administration municipale. L'APM a de son côté entrepris depuis plusieurs années déjà, des actions en ce sens; à titre d'exemple :

Réalisés :

- Cession au Vieux-Port en 1978 des installations et des 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

En cours de réalisation :

- Ouverture spectaculaire d'un nouvel espace public sur le fleuve dès 2017 avec l'inauguration de la jetée Alexandra et de sa gare maritime complètement restaurées
- Exposition temporaire relatant l'histoire du Port, sur le site de la gare maritime, en 2017

Projetés :

- Aménagement d'un centre d'interprétation des activités portuaires
- Projet d'implantation graduelle de points d'observation, le long du territoire du Port, en partenariat avec la Ville de Montréal.

5) Conclusion

Au cours des dernières décennies, l'Administration portuaire de Montréal (APM) est passée maître dans l'art de se réinventer, en accroissant constamment sa capacité de traitement de marchandises, par l'optimisation de l'usage de ses terrains « patrimoniaux ». Cet esprit d'innovation et de créativité dont l'organisation sait faire montre peut également être mis à contribution dans l'établissement de nouvelles pistes de cohabitation avec les collectivités avoisinantes. Le processus peut ainsi mener à l'identification et la mise en place d'améliorations concrètes aux milieux de vie, s'intégrant toutefois à des infrastructures à vocation économique.

L'accès grandement bonifié au fleuve qui sera rendu possible dès 2017 dans le cadre du projet de réhabilitation de la jetée Alexandra est un bel exemple : il intègre le souhait maintes fois émis par la population à des accès accrus aux berges, tout en étant compatibles avec la poursuite d'activités commerciales aux importantes retombées économiques.

Toutefois, de telles avancées doivent être réalisées dans un souci constant du maintien de l'équilibre entre les divers types d'activités qui coexistent à Montréal depuis de nombreuses décennies et qui assurent la vitalité sociale et la prospérité économique de la ville centre et de sa région.

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 mémoire contribueront à alimenter la réflexion de la Commission. Nous demeurons disponibles afin de bonifier l'information et répondre à toute question.