

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DES FAUBOURGS



Opinion écrite

Déposée par l'Administration portuaire de Montréal
Dans le cadre de la consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal
Pour le Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs

30 octobre 2020

Table des matières

1) Introduction	1
2) À propos du Port de Montréal	1
3) Histoire	2
4) Prolongement et surélévation de la rue de la Commune	2
5) Passerelle enjambant les voies ferrées à la hauteur de la rue de la Visitation	3
6) Reconstruction du tunnel Beaudry	5
7) Zones d'habitation	5
8) Amélioration de l'interface Ville-Port	6
9) Conclusion	7

1) Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) remercie l'Office de consultation publique de Montréal de lui donner l'opportunité de s'exprimer sur la démarche entreprise par l'arrondissement Ville-Marie et la Ville de Montréal dans le cadre de la planification urbaine du secteur des Faubourgs. L'APM fera part de ses commentaires sur le projet à travers cette opinion écrite.

Bien que la mise en valeur de ce secteur se traduira par de nombreuses retombées positives pour les parties prenantes y habitant ou le fréquentant, certains éléments du Programme particulier d'urbanisme (PPU) proposé attirent l'attention de l'APM. L'arrondissement Ville-Marie souligne que « l'accès au fleuve a été abondamment évoqué [lors des consultations précédentes], dans l'optique de créer un parcours riverain et de donner accès aux berges ». Ceci s'est d'ailleurs traduit dans le PPU par une vision en ce sens et l'articulation de projets spécifiques. Considérant que les opérations du port sont intimement liées au fleuve, il est important pour l'APM de communiquer sa perspective et sa position en lien avec d'éventuels développements à court, moyen et long termes.

Cette opinion est l'occasion de souligner et de rappeler des éléments clés à propos du Port de Montréal et de l'histoire de Montréal, ville portuaire, ainsi que les commentaires de l'APM en ce qui concerne le prolongement et la surélévation de la rue de la Commune, la construction d'une passerelle, la reconstruction du tunnel Beaudry et les zones d'habitation.

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, reliés aux deux réseaux ferroviaires pancanadiens. L'APM exploite aussi un terminal de croisières, le Grand Quai 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. Le Grand Montréal compte un écosystème de 6 300 entreprises de la logistique et du transport des marchandises en lien avec cette activité portuaire.

En 2019, le Port de Montréal a enregistré une nouvelle année record quant au volume total de marchandises manutentionnées pour la 6^e année consécutive. Au total, 40,6 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 2019, soit une augmentation de 4,3 % par rapport à l'an dernier. Un nouveau record a également été établi du côté des conteneurs, avec un total de 1,75 million de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) manutentionnés. En 2019, le secteur

des croisières a permis à Montréal de recevoir plus de 110 000 passagers et membres d'équipage. L'année 2020 a été marquée par plusieurs défis pour l'APM, que ce soit avec le blocus ferroviaire en début d'année, la pandémie de la COVID-19 ou la grève des débardeurs. Cela dit, l'ensemble de ces situations ont démontré l'importance des opérations du port dans la vitalité économique du Québec et du Canada et son rôle-clé dans l'approvisionnement en biens de la population.

3) Histoire

Montréal est une ville portuaire puisque son port lui a permis, de surcroît, de grandir et de prospérer 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

Après ce survol de son histoire, l'APM exposera dans les paragraphes qui suivent sa position sur le prolongement de la rue de la Commune, la passerelle enjambant les voies ferrées, la reconstruction du tunnel Beaudry, les zones d'habitation et l'amélioration de l'interface ville-port.

4) Prolongement et surélévation de la rue de la Commune

Dans le cadre de ce PPU, l'arrondissement Ville-Marie propose un prolongement et une surélévation de la rue de la Commune. Cette voie est parallèle aux rails de chemin de fer longeant le fleuve et menant aux installations portuaires. L'arrondissement avance que le prolongement

de la rue de la Commune permettra « de préserver les vues vers le fleuve et de créer un rempart sonore et physique contre les activités ferroviaires »¹.

Bien que l'APM ne s'oppose pas à ce projet, il apparaît important de souligner que des travaux tels que décrits, soit un remblai ainsi que l'élévation d'un mur de soutènement, nécessiteraient un dégagement à partir des rails d'au moins 28 pieds (8,53 m) pour ne pas nuire aux opérations de transport du Port et de ses partenaires. Pour l'instant, aucune précision quant aux travaux nécessaires entre les voies ferrées et l'esplanade de la Commune pour ce projet n'est apportée dans le PPU.

L'APM salue l'ouverture de l'arrondissement à développer ce projet en collaboration avec elle. Elle travaillera avec les représentants impliqués afin d'identifier des options permettant de concilier les objectifs de l'arrondissement et les défis opérationnels de l'APM.

5) Passerelle enjambant les voies ferrées à la hauteur de la rue de la Visitation

En amont de cette consultation et suivant le dépôt d'une opinion écrite en 2019 dans le cadre de la consultation publique sur le secteur des Faubourgs, l'APM a fait part de plusieurs commentaires en lien avec le projet de passerelle enjambant ses voies ferrées à la hauteur de la rue de la Visitation (p. 63). L'APM comprend la vision de l'administration municipale qui souhaite « désenclaver le secteur du port de plaisance et [...] créer une promenade unique plus près du fleuve [...] ». Par ailleurs, certains éléments doivent être pris en considération pour être en mesure de mener à bien ce projet ainsi que pour permettre le maintien des opérations du Port de Montréal. Les impacts potentiels de ce projet d'infrastructure et de son développement sont importants pour l'APM.

L'APM est d'avis que la passerelle devrait être couverte (fermée) pour des questions de sécurité. Cela permettrait aussi de l'isoler de la fumée provenant des trains en dessous, et s'assurer que les piétons ne soient pas incommodés lors de leur passage.

De façon à ne pas nuire aux opérateurs du port, il sera essentiel de prévoir un dégagement à partir des rails d'au moins 28 pieds (8,53 m), dépendamment de la largeur de la passerelle, afin de permettre aux équipements requis de circuler en dessous. De plus, il est important de noter que des infrastructures souterraines se retrouvent à l'endroit exact proposé.

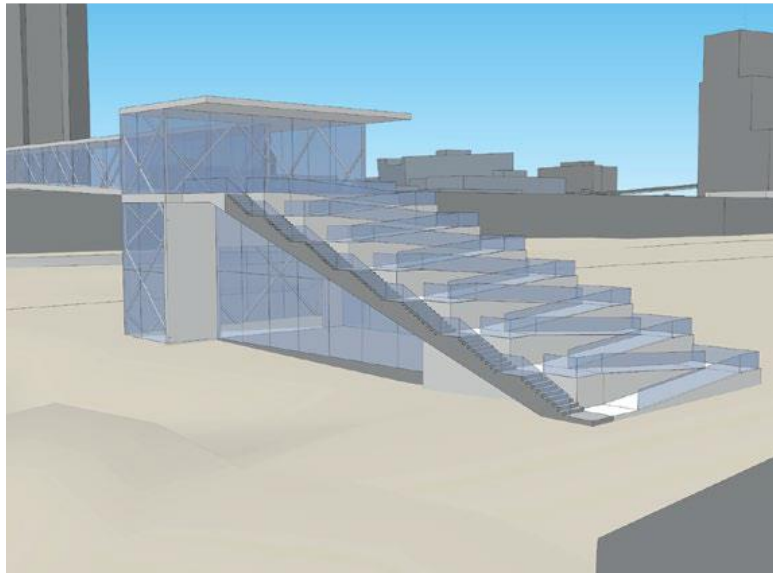
Selon les croquis sommaires présentés à la page 63 du document principal, il nous apparaît important que l'accès soit situé sur la section appartenant à la Société du Vieux-Port de Montréal puisqu'il est interdit aux personnes non autorisées de circuler sur les installations portuaires ainsi que le prescrit le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*². L'APM aimerait aussi avoir accès à des croquis plus précis dans le cadre de la planification de ce projet afin de procéder à une analyse fine de celui-ci et anticiper tout défi de réalisation potentiel. Pour l'instant, seules des modélisations sont disponibles (figure 1). Par ailleurs, l'atteinte de l'objectif de désenclavement

¹ ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE, « Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs », mars 2020, page 118.

² GOUVERNEMENT DU CANADA, « Règlement sur la sûreté du transport maritime », DORS/2004-144, art 322 et suivants, art 380. <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2004-144.pdf>

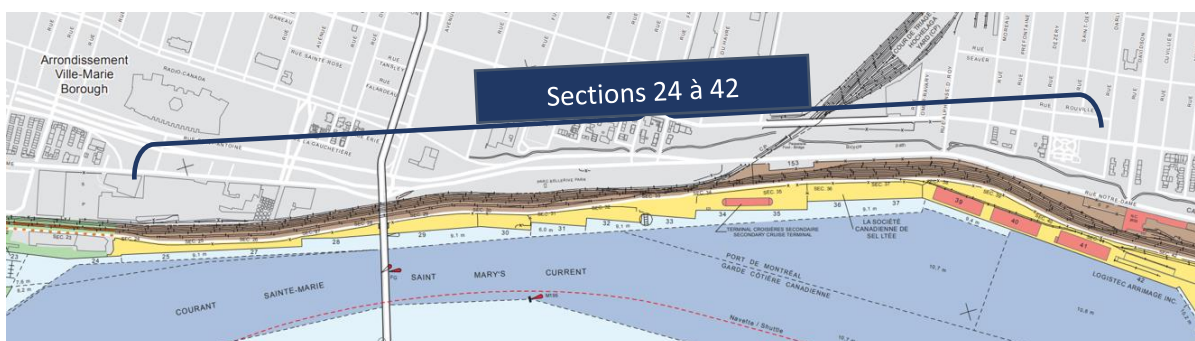
du port de plaisance et de la zone du Quai de l'horloge nécessite obligatoirement des autorisations provenant des complexes résidentiels privés (Sax sur le fleuve et Héritage du Vieux-Port) pour permettre la circulation devant ceux-ci. Sans ces autorisations, la passerelle mènera à un cul-de-sac et perdra beaucoup de valeur.

Figure 1 : Modélisation de la passerelle



Source : ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE, « Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs », mars 2020, page 63.

Lors de la séance de questions et réponses du 28 septembre, l'arrondissement a souligné l'importance de protéger les chemins de fer pour éviter qu'ils soient obstrués, et ce, compte tenu d'enjeux lors de projets précédents impliquant des rails de chemin de fer. Ainsi que nous l'avons souligné dans l'opinion écrite déposée dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM sur le secteur des Faubourgs en avril 2019 : « 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 de quelques façons que ce soit. » D'ailleurs, des travaux préparatoires en vue du projet d'optimisation de la capacité ferroviaire sont en cours. Ce projet vise les 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).



Nous souhaitons citer une réponse que nous avons transmise à l'arrondissement à la suite d'une question de la Commission et qui résume bien notre position : « La construction de la passerelle dans l'axe de la rue de la Visitation rejoint le terrain du Port situé entre deux activités distinctes. En effet, ce site est enclavé entre l'activité portuaire à l'est et un bail pour une voie de desserte en faveur du Vieux-Port à l'ouest. Cette parcelle de terrain pourrait faire l'objet d'une entente avec le Port de Montréal, sous réserve d'un accord avec le Vieux-Port et en tenant compte de tous les aspects relatifs à la sécurité, aux exigences réglementaires et des besoins opérationnels des activités du port. »

L'APM salue l'ouverture et la compréhension de l'arrondissement Ville-Marie quant aux défis d'un tel projet pour le Port et ses partenaires et souhaite poursuivre dans cet esprit de collaboration avec l'arrondissement.

6) Reconstruction du tunnel Beaudry

Si l'arrondissement envisage de reconstruire le tunnel sous les voies de chemin de fer du Port afin qu'il débouche à l'extrémité sud, les éventuels travaux ne doivent pas entraver d'une quelconque façon les voies ferrées pendant la planification, la construction et l'exploitation d'un tel ouvrage souterrain. Il faudrait analyser la réglementation des chemins de fer de classe 1 pour comprendre les contraintes de ce projet. Comme le tunnel aboutirait sur des propriétés privées (Héritage du Vieux-Port et Sax sur le fleuve) il faudrait qu'un tel projet reçoive l'aval des propriétaires privés et de l'APM avant d'aller plus loin.

L'APM recommande de la consulter dès l'étape de planification de tout projet le long du territoire portuaire afin de ne pas entraver ses installations et plus particulièrement les voies ferrées dans ce secteur.

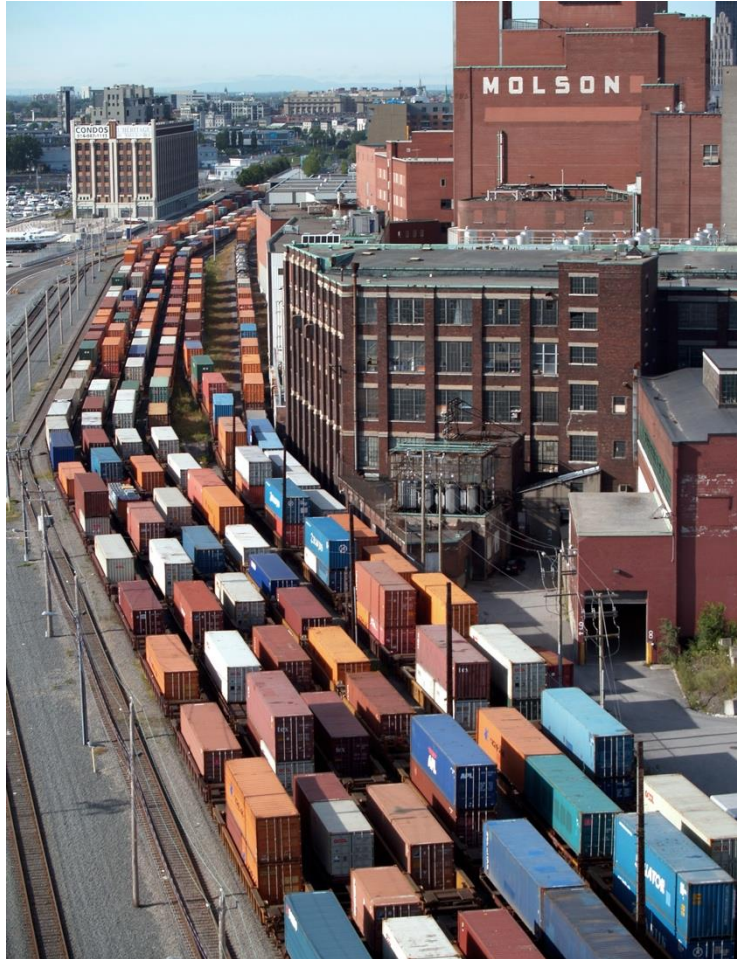
De plus, il est important de souligner que le CP doit être consulté dans le cadre de ces différents projets puisque le terrain et la voie ferrée situés au nord dans ce secteur n'appartiennent pas à l'APM, mais bien au CP.

7) Zones d'habitation

L'APM souhaite aussi faire part de son inquiétude en lien avec la densification des zones d'habitation, laquelle pourrait engendrer des difficultés pour maintenir une cohabitation harmonieuse entre les résidents du secteur visé par la construction résidentielle et l'APM. Le Port de Montréal est un moteur économique important et bien que l'APM soit enclin à déployer de nombreux efforts pour limiter les impacts sur le voisinage, il demeure que ses opérations sont de nature industrielle avec des opérations qui se déroulent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et des voies ferrées à proximité.

L'APM a toujours eu à cœur la cohabitation avec les communautés et n'hésite pas à aller plus loin dans ses efforts de mitigation lors de travaux. Cela dit, il est important que les promoteurs et les résidents soient en pleine connaissance du niveau d'activités engendrées par les opérations du

port. À cet égard, l'APM souhaite rappeler que des normes ont été établies à travers le document *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*³, 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.



L'APM recommande que la Ville de Montréal veille à l'application des *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* lors des développements de nouveaux projets immobiliers près de ses voies ferrées.

8) Amélioration de l'interface Ville-Port

L'APM est bien au fait des demandes des citoyens et d'organismes du secteur quant à la volonté d'améliorer l'interface Ville-Port. Étant à l'écoute de la communauté qui l'entoure, l'APM a créé en 2018 un groupe de travail sur l'interface ville-port pour débiter une démarche dans Mercier-Est et prévoit réaliser une étude l'an prochain pour identifier des interventions possibles en vue

³ 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

d'améliorer cette interface. Elle souhaite attendre la réalisation de cette étude avant de se pencher sur de nouveaux projets à ce sujet. Toutefois, certains projets en lien avec cette interface sont en cours ou en voie de réalisation le long du territoire portuaire comme les aménagements d'un talus dans le secteur Viau ainsi que d'un belvédère et d'un chemin piétonnier longeant l'avenue Pierre-Dupuy dans le secteur Bridge-Bonaventure.

9) Conclusion

Pour conclure, l'APM observe le souhait grandissant de l'arrondissement Ville-Marie, de la Ville de Montréal et des citoyens de rendre accessibles les berges du fleuve Saint-Laurent à la population. D'ailleurs, c'est dans cette même perspective que le projet du Grand Quai, un legs pour le 375^e anniversaire de la Ville de Montréal, a été développé par l'APM. Quant à sa tour d'observation qui est présentement en construction, elle devrait être ouverte au public à la fin de 2021.

L'APM souligne son ouverture à discuter de ce type de projet pour répondre aux multiples attentes de la population. Le Port de Montréal est un acteur d'importance pour l'économie de la ville, de la province et du Canada et il est résolument lié à l'histoire et au développement urbain de Montréal. La relation de proximité de ses installations avec la population l'amène aussi à être très proactif pour maintenir une cohabitation harmonieuse tout en s'acquittant de ses obligations.

De manière générale, l'APM soutient les projets présentés dans le cadre du PPU des Faubourgs. Elle émet toutefois certaines réserves tant que les projets présentés ne seront pas précisés techniquement ni opérationnellement et suggère quelques pistes de bonification pour certains des éléments proposés, et ce, toujours dans un esprit de tenir compte des contraintes opérationnelles, d'assurer la sécurité des parties prenantes et de favoriser une bonne cohabitation. L'APM remercie l'ensemble des personnes et des organisations impliquées dans ce processus de consultation pour développer le secteur des Faubourgs. En espérant que la perspective et les informations mises de l'avant par l'APM dans cette opinion écrite contribueront à guider l'arrondissement Ville-Marie, la Ville de Montréal et l'Office de consultation publique de Montréal dans leur réflexion.

À cet effet, l'APM et ses représentants demeurent disponibles afin de bonifier l'information et répondre à toute question dans un esprit de collaboration étroite avec toutes les parties impliquées dans le processus de consultation du PPU des Faubourgs.