

LE PORT DE MONTRÉAL EN BREF



Acteur économique impliqué dans la communauté

- | **2,6 milliards \$** par an en retombées économiques
- | **19 000 emplois** directs, indirects et induits
- | Politique d'**investissement communautaire**
- | Politique de **développement durable**
- | Comité de **bon voisinage**
- | Événement annuel **Port en ville**
- | Grand Quai et son centre d'**interprétation portuaire**
- | Contribution au **plan de verdissement** de Montréal

Des projets porteurs et durables pour Montréal



Grand Quai

De nouvelles places publiques uniques à Montréal, incluant l'un des plus grands toits verts de la métropole. Objectif : rapprochement avec le fleuve.



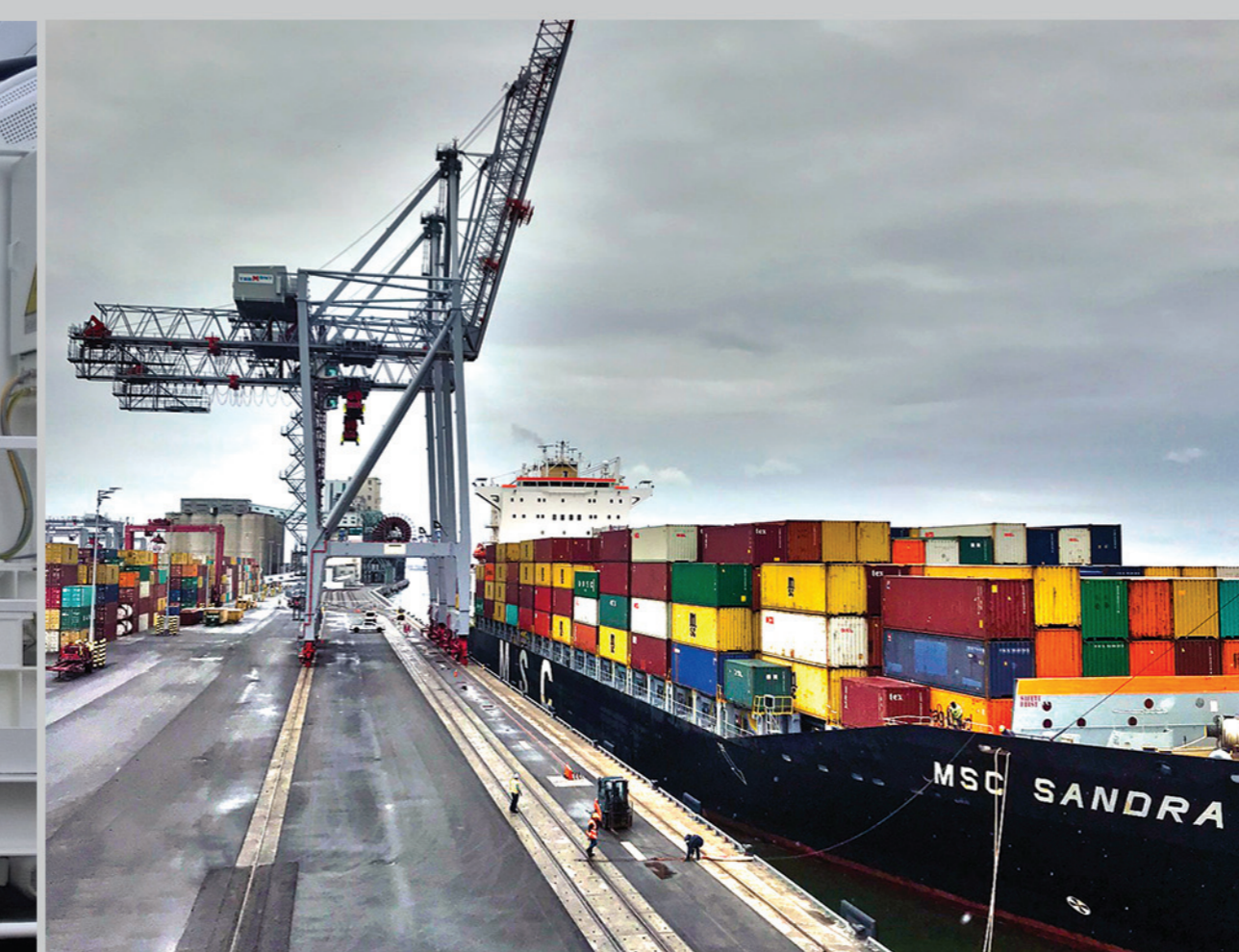
PORTail web du camionnage

Permet aux camionneurs de mieux prévoir leurs déplacements. Objectif : fluidité et réduction des GES.



Alimentation électrique à quai

Pour les navires de croisières et hivernants. Objectif : réduction de 2 800 tonnes de GES par an.



Terminal Viau

Mis en service à la fin 2016. À terme : 2 500 emplois et 340 M\$ en retombées économiques. Objectif : répondre à la demande des entreprises.

Port diversifié... au coeur de votre quotidien



39

millions de tonnes



Produits alimentaires, grains et céréales, matériaux de construction, véhicules et accessoires, produits forestiers, produits métallurgiques, minerais, produits textiles, etc.



Céréales, minerais de fer, sel, sucre brut, engrais, gypse, etc.



Produits pétroliers



130 000

passagers et membres d'équipage chaque année

AMÉLIORER LES ACCÈS ROUTIERS AU PORT DE MONTRÉAL



Une circulation d'est en ouest, sur des voies en partie dédiées, pour désengorger le secteur.

Pourquoi ?

- 1 | Améliorer la fluidité du mouvement des marchandises.
- 2 | Réduire la circulation des camions dans le réseau routier local.
- 3 | Améliorer la qualité de l'air.

Comment ?

- | Prolongement du boul. de l'Assomption.
- | Création d'un lien routier entre le territoire du port et ce prolongement.
- | Accès directs entre le port et l'autoroute 25 (faits).
- | Résultat : une boucle de circulation permettant aux camions d'accéder et quitter le port efficacement et de façon sécuritaire.

Historique de l'amélioration des accès routiers au Port de Montréal

2013

Protocole d'entente entre l'Administration portuaire de Montréal (APM), la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'amélioration des accès au port.

2015

Annnonce par le gouvernement du Canada d'un projet d'optimisation de la capacité portuaire, incluant un lien routier entre le port et le projet de prolongement du boul. de l'Assomption.

2016

Mise en service du terminal Viau qui, à terme, permettra la manutention de 600 000 conteneurs EVP.

Mise en service de l'application web PORTail du camionnage.

2016 et 2017

Mise en place par le MTQ de bretelles d'accès directs entre le port et l'autoroute 25.

2017

Réaménagement par l'APM d'une partie de l'entrée de Boucherville pour améliorer l'entrée et la sortie des camions sur le territoire du port, à la hauteur de l'autoroute 25.

2018

Annnonce par le gouvernement du Canada d'un appui à la Ville de Montréal à hauteur de 45 M\$ pour le prolongement du boulevard de l'Assomption.

DESCRIPTION DU PROJET

Un viaduc routier à l'est du viaduc ferroviaire

- | Meilleure intégration au scénario de prolongement du boul. de l'Assomption prévu par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec.
- | Permet d'enjamber le réseau ferroviaire du port et la rue Notre-Dame sans entraves pour une meilleure fluidité.
- | Permet la fermeture de l'accès Viau pour une circulation des camions directement vers le réseau routier supérieur, et ainsi une réduction de la circulation dans le réseau local.
- | Limite les interventions au niveau des infrastructures de la ville et des utilités publiques (collecteur, aqueduc, égout, réseau électrique, etc.).
- | Travaux ne nécessitant pas de fermeture de la rue Notre-Dame, contrairement à plusieurs autres scénarios.
- | Géométrie qui favorise une limitation de la vitesse des camions sur le nouveau lien routier.
- | Concept permettant l'intégration de plusieurs options de mesures d'atténuation pour le bruit.
- | Dégagement du côté du port qui permet l'optimisation du flot de circulation sur la route du port.

7 scénarios ont été évalués par l'APM

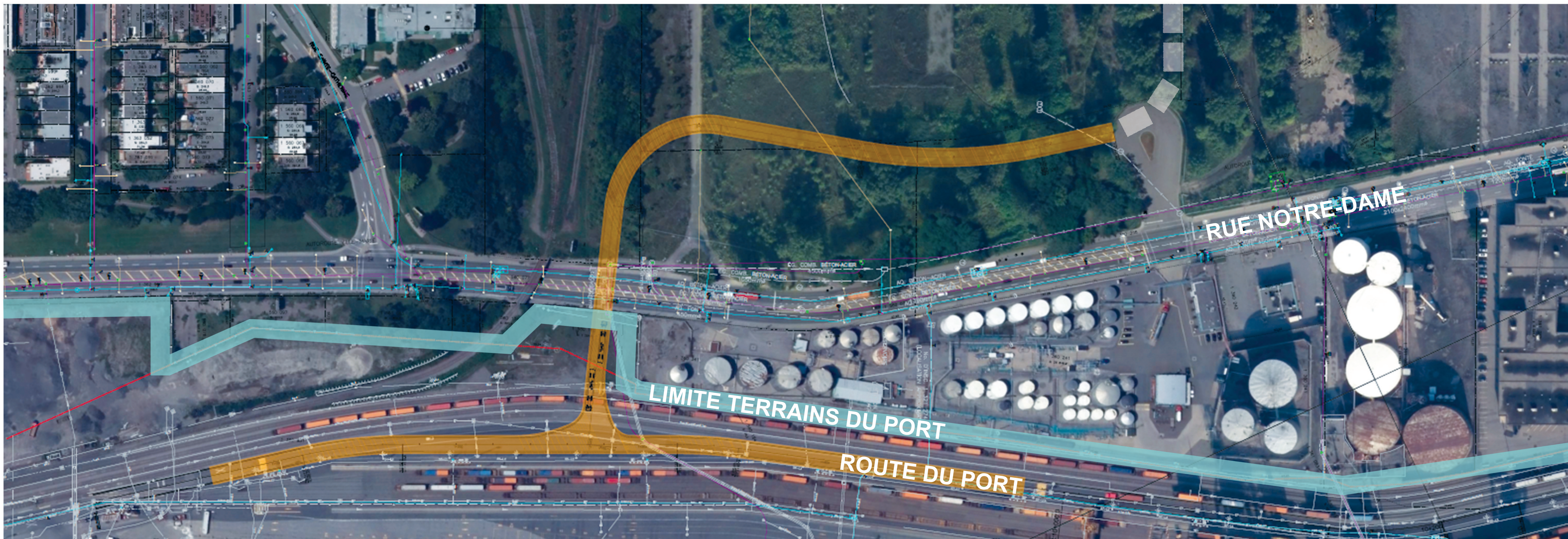
SECTEUR DICKSON

- 1 | Structure aérienne à partir du port vers la rue Dickson (pente de 4 %)
- 2 | Structure aérienne à partir du port vers la rue Dickson (pente de 6 %)
- 3 | Tunnel entre le port et le secteur Dickson (pente de 6 %)
- 4 | Carrefour giratoire aérien rue Notre-Dame
- 5 | Carrefour giratoire au sol

AXE ROUTIER À L'EST DU VIADUC FERROVIAIRE

- 6 | Tunnel sous les voies ferrées et Notre-Dame
- 7 | **Viaduc au-dessus des voies ferrées et Notre-Dame**

Seule l'option 7 répond aux critères favorables à l'implantation du lien routier



ÉTUDES ET ÉCHÉANCIER



Évaluation des effets environnementaux, composantes à l'étude :

- | Évaluation des gaz à effet de serre (GES)
- | Qualité de l'air/poussières et contaminants
- | Impact visuel/éclairage
- | Milieu sonore
- | Circulation
- | Inventaires milieu humide
- | Inventaires faunique et floristique
- | Qualité des sols
- | Qualité des eaux souterraines
- | Évaluation des risques technologiques
- | Évaluation des effets cumulatifs
- | Programmes de suivi et de surveillance

À la suite de cette évaluation, les mesures d'atténuation identifiées seront présentées aux citoyens et mises en place pour assurer une gestion responsable des impacts.

Commentaires et questions : projets@port-montreal.com

