



Ancré dans la ville de demain

Opinion écrite présentée à
l'Office de consultations publiques de Montréal
sur le Projet de ville
6 octobre 2022





Table des matières

Introduction	1
Commentaires sur le projet de ville	2
1. Mobilité : vers un cocktail transport décarboné des marchandises	2
2. Activités industrielles : l'aménagement de territoire responsable	3
3. Biodiversité : vers un meilleur équilibre	4
Le Port de Montréal en 2050	6
À propos de l'Administration portuaire de Montréal.....	7
Annexe : Initiatives du Port de Montréal en matière de relations avec les communautés.....	8



Introduction

Premier port sur la façade atlantique du Canada, seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Montréal est une infrastructure stratégique de premier plan dont les bénéfices se font sentir auprès des grandes entreprises, des PME, des 120 000 travailleurs du secteur du transport et de la logistique, mais surtout auprès des Montréalais. Ses quais reçoivent, entre autres :

- les équipements de pointe nécessaires aux soins de santé des hôpitaux et des centres de recherches du Québec et de l'Ontario ;
- l'approvisionnement logistique nécessaire aux missions de maintien de la paix des Forces armées canadiennes ;
- les matières premières des artisans locaux ;
- les denrées que les agriculteurs d'ici acheminent vers l'Europe et l'Asie ;
- les ingrédients que nos chefs utilisent pour faire de Montréal une métropole gastronomique ;
- les produits des commerces de quartier afin d'en assurer leur vitalité ;
- les chapiteaux et machines circassiennes en tout genre pour faire rayonner notre culture à travers le monde ;
- les simulateurs de vol, pièces et composantes aéronautiques qui permettent à la métropole de clamer haut et fort sa place parmi les grands centres aérospatiaux internationaux ;
- Et bien d'autres fruits du génie montréalais.

Si Montréal est une métropole culturelle, gastronomique, cosmopolite et créative, c'est sans doute parce que Montréal, la métropole portuaire, est aussi tout cela. Une ville portuaire... ce n'est donc pas une ville ordinaire !

Le Port de Montréal est lié à l'histoire de la métropole, la grande comme celle à l'échelle humaine-une porte d'entrée pour les vagues successives d'immigrants et de réfugiés qui composent la mosaïque culturelle et ethnique du Montréal d'aujourd'hui. Plaque tournante du commerce mondial au service des importateurs et des exportateurs du Québec, de l'Ontario et du Midwest, il est d'abord et avant tout le port des Montréalais. Ce port fait tout autant partie des quartiers voisins et son activité contribue également à la vivacité des milieux de vie. De près ou de loin, ces communautés font partie de la raison d'être de l'activité portuaire sur la bande riveraine du sud-est de l'île.

Le Port de Montréal est un repère dans la ville placé sous la responsabilité de l'Administration portuaire de Montréal (APM) et ce territoire qui représente près de 10 % des berges de l'île permet d'accéder aux quatre coins de la planète. 2 000 camions le fréquentent chaque jour, 80 convois ferroviaires le visitent chaque semaine et 2 000 navires en font un port de destination chaque année. C'est pourquoi l'agence fédérale autonome, fiduciaire de Transports Canada, tient à participer au dialogue entourant le projet de ville soumis à la discussion à travers *Réflexion 2050*.

Cette opinion écrite se veut le reflet des travaux en cours pour déterminer à la fois les orientations et les actions qui animeront le futur du Port de Montréal notamment à l'horizon de 2030, année du bicentenaire de sa fondation.



Commentaires sur le projet de ville

Dans cette opinion écrite, l'APM souhaite mettre en lumière trois éléments qui nous apparaissent essentiels au futur de la métropole. Ces éléments adressent tous des enjeux de nature métropolitaine qui vont au-delà des aspects de proximité du Projet de ville. Les enjeux locaux et métropolitains notamment sur le plan de la lutte contre les changements climatiques sont complexes et l'APM tient à souligner le travail en amont pour les concilier dans le plan d'urbanisme et de mobilité. Comment ainsi s'assurer que les décisions prises localement n'impacteront pas négativement l'ensemble du territoire notamment en matière de lutte contre l'étalement urbain ou de réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES) ? Comment s'assurer qu'un bénéfice local ne se fera pas au détriment de l'écosystème métropolitain ? Aussi, l'APM invite l'OCPM à tenir compte de la dimension métropolitaine dans les prochaines étapes. Le futur de la métropole entre autres, pour satisfaire les besoins des générations à venir, ne peut se limiter à l'addition de visions locales. Puisque le tout est plus que la somme des parties, l'APM souhaite rappeler le statut particulier de la métropole du Québec.

1. Mobilité : vers un cocktail transport décarboné des marchandises

Les plus récentes données québécoises sur les GES sont préoccupantes. Le Québec affiche une diminution de ses émissions de 2,7 % par rapport à 1990. Montréal affiche quant à elle une diminution de 28 % pour la même période. Ce succès exigera néanmoins un effort considérable pour atteindre la cible de -55 % que s'est fixée la Ville dans son Plan climat 2020-2030. Ainsi, au-delà des cibles et des ambitions, les données sont inéluctables : la lutte contre les changements climatiques appelle, entre autres, à une mobilisation du secteur des transports afin de renverser la vapeur et atteindre les réductions nécessaires.

Avec plus de 36,5 millions de tonnes de GES, le secteur des transports est responsable de 43,3 % des émissions de GES. Si le transport par véhicules personnels constitue une portion importante, le transport des marchandises obtient la part du lion. **D'ici 2050, ce secteur devra relever des défis majeurs s'il veut y arriver et cela sera impossible sauf si le Projet de ville reconnaît à la fois l'importance et la nécessité d'accompagner ce secteur dans la mise en œuvre de solutions.**

Le transport maritime représente 1,3 % des émissions québécoises. C'est le mode le plus efficace qui s'insère dans une chaîne logistique où chaque maillon compte. Le Projet de ville ne peut ignorer ce secteur d'activité. On peut penser à des incitatifs financiers pour électrifier les parcs de véhicules, l'utilisation de nouveaux carburants sobres en carbone produits localement, le développement de solutions innovantes pour accroître la fluidité du camionnage ou encore d'infrastructures adaptées à la réalité du transport lourd (camionnage et rail) de nouvelle génération.

Le concept du « cocktail transport » s'est imposé pour concevoir une mobilité plus durable. Après le progrès du transport collectif et des moyens de transport actif, il est maintenant temps de considérer un « cocktail transport » des marchandises. Montréal ne peut vivre en autarcie et la pandémie a démontré l'importance des chaînes d'approvisionnement tant pour la relance économique que pour la qualité de vie des Montréalais. Même en favorisant des circuits courts, le transport des marchandises international ; intra et interprovincial est là pour rester.

L'APM invite l'OCPM à reconnaître, à même le Projet de ville, l'importance du transport de marchandises et à favoriser le développement de corridors sobres en carbone à même le réseau artériel. La présence d'un réseau stratégique de bornes de recharge destinées aux camions lourds, la distribution de carburants verts pour répondre aux besoins des industries ne pouvant pas être électrifiées et l'adoption de nouvelles technologies pour favoriser la fluidité du transport de marchandises nous apparaissent essentielles. À l'inverse de la mobilité des personnes et des livraisons de proximité ou « dernier kilomètre », le transport lourd international, intra et interprovincial, est d'abord et avant tout une affaire de demande plutôt que de transfert intermodal. En plus de l'amélioration de la qualité de l'air et d'une réduction des coûts, chaque gain de fluidité s'accompagne d'une réduction de GES. À preuve, les activités du Port de Montréal génèrent aujourd'hui 22 % moins de GES par tonne manutentionnée qu'en 2010, année de référence.

Au-delà de l'activité portuaire, il faut en faire davantage. Chaque jour, le Port de Montréal reçoit près de 2 000 camions lourds. Ils desservent le Québec, l'Ontario, le nord-est des États-Unis, et le Grand Montréal. Ce type de transport lourd pourrait non seulement profiter d'une électrification ou d'une électrification indirecte pour réduire l'empreinte GES et améliorer la qualité, mais aussi d'un aménagement du territoire qui éviterait des déplacements inutiles et permettra d'optimiser des déplacements requis, allégeant à la fois les parcours des camionneurs mais aussi le réseau artériel traversant les quartiers.

L'APM invite l'OCPM à tenir compte du lien étroit qui unit le commerce international, intra et interprovincial, l'économie et la qualité de vie montréalaise. Le potentiel de décarbonation de l'ensemble de l'activité économique, qu'il s'agisse du dernier ou du premier kilomètre, est un élément sous-estimé. Des échanges internationaux jusqu'à la distribution vers ou par les commerces locaux, tout cela ne forme qu'une seule chaîne qui vaut la peine d'en tenir compte.

2. Activités industrielles : l'aménagement de territoire responsable

Une implantation industrielle insuffisamment coordonnée contribue à accroître les émissions de GES, mais nuit également au climat social. Les efforts constants de l'APM et de ses locataires font en sorte qu'un dialogue continu s'opère avec les voisins immédiats des installations et les organismes locaux. Le Port et ses équipes accordent donc une grande importance à une saine cohabitation. Ils constatent également que les nombreux changements qui animeront le développement futur de la métropole d'ici 2050 augmenteront la pression urbaine.

Présentes sur le territoire montréalais depuis 1830, les activités portuaires sont là pour rester. Le développement portuaire dans la vallée du Saint-Laurent, notamment à Contrecoeur, servira principalement à répondre à la demande future des marchandises, notamment des entreprises montréalaises qui commercent avec le monde, en complémentarité avec ses installations portuaires. Il importe donc de favoriser un aménagement du territoire comprenant le réseau artériel et les développements futurs à proximité du port, qui incorporera les bonnes pratiques.

La perturbation des chaînes d'approvisionnement continue d'être un enjeu majeur pour les entreprises du Grand Montréal qui recherchent des solutions comme la création de bâtiments collectifs pouvant accueillir des réserves stratégiques et des entrepôts adaptés aux nouvelles stratégies d'affaires. Plusieurs agglomérations urbaines nord-américaines ont optimisé leurs activités économiques en développant des infrastructures connexes (p. ex. des centres de transbordement intelligent), misant ainsi sur le pouvoir d'attraction d'un port comme infrastructure stratégique pour renforcer leur économie locale. On retrouve ce concept de « *Port Oriented Development* » (POD) à Savannah, ville des États-Unis qui a connu une croissance

importante par la mise en place d'un hub logistique minimisant les déplacements inutiles. Un hub contribue également à l'amélioration de la compétitivité des entreprises locales qui profitent d'une mutualisation des infrastructures logistiques et évitent ainsi des déplacements dans les quartiers résidentiels. Il facilite également l'adoption de solutions de transport à la fois intelligent et plus écoénergétique.

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 ferroviaires¹. 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.

3. Biodiversité : vers un meilleur équilibre

Si le Projet de ville fait la part belle au verdissement des quartiers par le biais de parcs, la biodiversité pourrait être favorisée par une réglementation et un modèle de fiscalité qui encourage les propriétaires qui verdissent leurs installations. À l'heure actuelle, toute activité de verdissement est pénalisée par l'augmentation de la valeur foncière entraînant une taxation plus importante et nuit à l'objectif premier.

Il est possible de verdir et de planter des arbres, mais cela demande un effort important. En tant que leader en verdissement, l'APM constate que les terrains pour procéder à des plantations d'arbres sont malheureusement trop rares. L'APM encourage l'OCPM à considérer le concept de corridor écologique dans une perspective d'intégration dans l'interface ville-port. En plus de soutenir la biodiversité, ces initiatives sont des leviers importants pour améliorer la qualité de l'air et leur implantation constitue, à notre avis, une alternative pragmatique pour améliorer la gestion des eaux pluviales.

Par exemple, la création de la Réserve nationale de faune des îles de Boucherville par l'APM et d'Environnement et changement climatique Canada est une collaboration ambitieuse et réaliste permettant de réaliser des projets de recherche sur la biodiversité et la préservation des écosystèmes. Les grands parcs de Montréal devraient offrir le même mécanisme.

L'APM salue la démarche menée par l'Office de consultation publique (OCPM) à l'invitation de la Ville de Montréal. Les nombreux efforts pour alimenter cette réflexion et documenter le futur de la métropole du Québec permettront d'alimenter la discussion en cours et les travaux menés pour permettre à l'APM de poursuivre sa mission.

¹ https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf

Nos recommandations rejoignent et renforcent celles inscrites dans le [mémoire collectif](#) du [Partenariat Climat Montréal](#), co-signé par l'Administration portuaire de Montréal et les autres membres du [Comité directeur](#) du Partenariat, et qui mettent en exergue le caractère crucial du PUM 2050 dans l'atteinte des cibles climatiques fixées par la Ville dans son Plan climat 2020-2030. Ce qui nous attend collectivement est plus qu'un simple changement du statu quo. Les transformations urbaines qui doivent s'opérer dans les prochaines années peuvent sembler titanesques, mais elles sont nécessaires et ne doivent pas être perçues comme désagréables ou contraignantes. Au contraire, elles constituent une opportunité inédite de créer une ville à échelle humaine, plus verte, inclusive et qui favorise l'entraide.



Le Port de Montréal en 2050

Dès sa création en 1830, le Port de Montréal s'est mis au service de celles et ceux qui comptent sur l'activité portuaire pour atteindre leurs objectifs d'affaires, mais aussi sociaux et environnementaux. En 2050, alors que le Port de Montréal aura franchi le cap des 200 ans et que Montréal aura, à son tour, plus de 400 ans, l'APM souhaite que la métropole ait profité de son statut de ville portuaire pour contribuer aux 17 Objectifs de développement durable des Nations Unies en particulier par l'Agenda 2030 de l'Association internationale ville-port. Tant l'APM que la Ville de Montréal se sont donné cette même feuille de route.

Les objectifs de l'Agenda 2030 sont tout autant des cibles que des sources d'inspirations, car une ville portuaire est un ensemble urbain complexe et riche. Du Grand Quai du Port de Montréal, terminal de croisière, jusqu'aux installations de vrac liquide dans la partie est de l'île, en passant par la résilience des chaînes d'approvisionnement, le monde portuaire ne cesse de se réinventer afin de relever les défis de demain. Qu'il s'agisse de valorisation du patrimoine, d'ouverture ou d'embellissement, de transition énergétique par le biais de carburants verts, de technologies innovantes pour l'optimisation du transport de marchandises ou de promotion de la biodiversité, le Montréal de 2050 peut ainsi s'appuyer le statut portuaire de la métropole.

Si on se fie à la demande croissante des populations desservies à même nos installations, le Port de Montréal sera, en 2050 et de nouveau, en phase de croissance. Les installations du port de Montréal à Contrecoeur seront utilisées en complémentarité avec celles de Montréal qui demeureront et évolueront pour offrir davantage de percées visuelles vers le fleuve et d'installations urbaines et vertes le long de l'interface entre la communauté et son port. Les cibles de réduction des GES établies par le Global Compact et l'Organisation maritime internationale feront de cette industrie un levier important pour décarboner l'économie tout en préservant le statut international de la métropole. L'étroite relation qui unit déjà l'industrie des technologies, avec la filière de l'électrification et celle de l'intelligence artificielle, aura tôt fait d'affirmer, une fois de plus, le caractère innovateur du Port de Montréal.

Le tissu économique de Montréal évolue et à son image, le Port permet aux initiatives les plus créatives de s'exporter sur la planète. Qu'il s'agisse de nouvelles technologies, de nouvelles signatures culturelles ou de nouveaux modèles d'affaires en économie circulaire, les échanges à l'échelle nord-américaine et internationale qui transitent par le Port permettent au savoir montréalais de s'exporter en utilisant une plateforme intermodale décarbonée. En 2050, l'APM souhaite que cet élément soit autant la signature du port que celle de son écosystème.



À propos de l'Administration portuaire de Montréal

Exploité par l'Administration portuaire de Montréal (APM), 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. C'est aussi une plaque tournante intermodale, dont l'offre de service est unique en Amérique du Nord avec 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 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.

Annexe : Initiatives du Port de Montréal en matière de villes et communautés durables

Participation aux consultations de l'OCPM et de la Ville de Montréal

1. Secteur des Faubourgs <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/projets/augmentation-de-la-capacite-ferroviaire>
2. Secteur L'Assomption-Sud-Longue-Pointe <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/projets/lien-routier>
3. Secteur Bridge Bonaventure <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/projets/reamenagement-du-terminal-bickerdike>
4. Secteur industriel de la Pointe-de-l'île <https://www.realisonsmtl.ca/sipi>

Interface Ville-Port

1. Cession au Vieux-Port des installations et terrains adossés au Vieux-Montréal (1978)
2. Entente avec la Ville de Montréal permettant de compléter l'aménagement de la promenade Bellerive (années 1980)
3. Entente avec la Ville de Montréal-Est pour l'aménagement du parc de l'Hôtel-de-Ville sur les terrains du port
4. Aménagement d'un talus servant d'écran acoustique et visuel dans le secteur Viau (2021-2022)
5. Projet du pont d'étagement qui permettra le retrait des camions lourds du réseau routier local intégrant des dimensions architecturales et artistiques ainsi qu'un aménagement paysager <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/projets/lien-routier>

Développement durable et de décarbonation

Une centaine d'actions en développement durable réalisées chaque année

1. Électrification des quais
2. Avitaillement des navires au gaz naturel liquéfié
3. Gestion des flux de camions au moyen de l'application mobile PORTail du camionnage
4. Inventaire des GES et des contaminants atmosphériques à la grandeur du territoire portuaire
5. Campagne de plantation de 2 000 arbres en 5 ans

Nos engagements

1. Partenariat Climat Montréal <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/partenariat-climat>
2. Adhésion à la coalition Getting to Zero <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/getting-to-zero>
3. Engagement envers le Pacte mondial des Nations Unies <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/communiqués-de-presse/pacte-nations-unies>
4. Entente de collaboration pour la création d'un corridor maritime vert <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/communiqués-de-presse/entente-anvers>

PORT  MONTRÉAL

Administration portuaire de Montréal
2100, avenue Pierre-Dupuy, aile 1
Montréal (Québec) H3C 3R5

Canada 