

# Plan d'utilisation des sols Port de Montréal

## Land-use plan Port of Montreal



Fleuve Saint-Laurent

Secteur Contrecoeur  
Contrecoeur Area

Secteur de Montréal  
Montreal Area

RÉVISION  
2015  
REVISION

PORT  MONTRÉAL  
Canada 

*An English version of this document is available.*

Administration portuaire de Montréal  
Édifice du Port de Montréal  
2100, avenue Pierre-Dupuy, Aile 1  
Montréal (Québec) H3C 3R5

Téléphone : 514 283-7050  
Télécopieur : 514 283-0829  
Site Internet : [www.port-montreal.com](http://www.port-montreal.com)  
Courriel : [communications@port-montreal.com](mailto:communications@port-montreal.com)

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>TOUR D’HORIZON DU PORT DE MONTRÉAL</b> .....	<b>6</b>
2.1.	Encadrement légal de l’Administration portuaire de Montréal (APM) .....	6
2.2.	Mission et vision de l’Administration portuaire de Montréal .....	6
2.3.	Rôle de l’Administration portuaire de Montréal .....	6
2.4.	Port d’envergure internationale .....	7
2.5.	Impact économique du Port .....	10
<b>3.</b>	<b>PRINCIPES DIRECTEURS</b> .....	<b>11</b>
3.1.	Les terminaux maritimes .....	11
3.1.1.	Transport de marchandises .....	11
3.1.2.	Transport de passagers .....	12
3.2.	La communauté .....	12
3.3.	L’environnement .....	14
3.4.	Le financement .....	15
<b>4.</b>	<b>STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT</b> .....	<b>16</b>
4.1.	Besoin d’adaptation et de développement des infrastructures .....	16
4.2.	Orientations de développement par secteur de planification .....	17
4.2.1	Secteur du Havre .....	19
4.2.2	Secteur Centre-Sud (sections 25 à 33) .....	21
4.2.3	Secteur Hochelaga-Maisonneuve (sections 34 à 46) .....	22
4.2.4	Secteur Viau (sections 47 à 53) .....	23
4.2.5	Secteur du terminal céréalier (sections 54 à 56) .....	25
4.2.6	Secteur Mercier (sections 54 à 80) .....	26
4.2.7	Secteur du parc de la Promenade-Bellerive .....	27
4.2.8	Secteur Montréal-Est (sections 94 à 111) .....	28
4.2.9	Secteur de Longueuil .....	29
4.2.10	Secteur des Îles de Boucherville et des îlets Verts .....	30
4.2.11	Secteur de Contrecoeur .....	31

# 1. INTRODUCTION

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est une agence fédérale autonome créée en vertu de la Loi maritime du Canada. L'entreprise met tout en œuvre pour rendre le port de Montréal des plus concurrentiels et, dans le même élan, fournit une infrastructure hors pair aux transporteurs maritimes et terrestres, aux entrepreneurs en manutention, etc.

L'APM construit et entretient les installations qu'elle loue à des entreprises privées d'arrimage. Ce sont ces entreprises et les transporteurs maritimes, représentés par l'Association des employeurs maritimes, qui emploient les débardeurs ou les dockers chargés de transborder les marchandises dans le port. Quant à l'APM, elle exploite elle-même sa gare maritime et son réseau ferroviaire qui, 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 territoire sous la gestion de l'APM comprend des installations situées dans quatre secteurs : sur l'île de Montréal, dans la ville de Longueuil, sur une partie des îles de Boucherville, ainsi qu'à Contrecoeur. L'APM présente une mise à jour de son Plan d'utilisation des sols, dont la version antérieure datait de 2000, principalement pour le secteur Viau situé sur l'île de Montréal, aucune mise à jour n'étant requise quant aux autres secteurs. L'APM poursuit de plus ses études pour l'installation d'un terminal pour la manutention et l'entreposage de marchandises conteneurisées à Contrecoeur et le Plan d'utilisation des sols sera revu au fur et à mesure de l'évolution de ce projet.

Le présent document est conçu pour faire état des objectifs et des politiques qui guident l'aménagement physique des immeubles dont la gestion est confiée à l'APM ou que celle-ci occupe ou détient. Cette gestion doit tenir compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables, ainsi que des règlements de zonage qui concernent les terrains avoisinants, et ce, en conformité avec la Loi maritime du Canada. Cette loi prévoit le processus et les exigences encadrant la consultation et l'adoption du Plan d'utilisation des sols. Les lettres patentes de l'APM prévoient également les utilisations qu'elle peut approuver en ce qui a trait aux immeubles et aux eaux navigables.

En plus de l'actualisation des données générales relatives au Port de Montréal depuis 2000, des modifications au plan initial d'utilisation des sols sont proposées afin de faire face à la croissance constante du trafic mondial de conteneurs. Les modifications sont incluses dans le présent plan.

Le document se divise en trois sections :

- Tour d'horizon du Port de Montréal;
- Principes directeurs du Plan d'utilisation des sols;
- Stratégie de développement.

*La précédente version du Plan d'utilisation des sols présente une mise à jour des données de la version précédente datant de 2000. La principale modification concerne le développement du futur terminal Viau.*

## 2. TOUR D’HORIZON DU PORT DE MONTRÉAL

### 2.1. ENCADREMENT LÉGAL DE L’ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL (APM)

Le 1<sup>er</sup> mars 1999, en vertu de la Loi maritime du Canada, la Société du Port de Montréal a changé de nom et de statut et est devenue l’Administration portuaire de Montréal (APM). La Loi maritime du Canada crée un environnement destiné à promouvoir la vitalité des ports, dans le but de contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité économique du Canada.

### 2.2. MISSION ET VISION DE L’ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

En tant que port océanique nord-américain au cœur du continent, plaque tournante du commerce mondial, **la mission** de l’APM est de contribuer à la prospérité de ses clients et partenaires, ainsi qu’au développement économique du Grand Montréal, du Québec et du Canada, dans le respect de l’environnement.

**La vision** de l’APM est d’être un port performant et innovateur qui exerce un leadership mobilisateur et qui offre des services à valeur ajoutée compétitifs qui en font un partenaire de choix dans la chaîne logistique.

### 2.3. RÔLE DE L’ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

L’APM est plus que jamais consciente du rôle essentiel qu’elle a à jouer dans la chaîne de transport de marchandises pour assurer un service fiable et compétitif à tous les points de vue. Tout est mis en œuvre en partenariat pour assurer l’essor du Port de Montréal et pour ainsi préserver et développer les retombées économiques, les emplois et les revenus.

Pour cela, l’APM est responsable de la construction et de l’entretien des infrastructures du port sous sa gestion opérationnelle, et elle en assure également la sûreté et la sécurité. En outre, elle exploite elle-même la gare maritime et le réseau ferroviaire qui dessert presque tous ses postes à quai. Elle loue ses autres installations à des entreprises privées spécialisées dans la manutention de marchandises. Elle offre d’excellents services à sa clientèle de première ligne – transporteurs maritimes et entreprises en manutention – et elle multiplie les initiatives pour accroître et faire valoir les avantages du Port de Montréal et de ses partenaires de la chaîne logistique sur la concurrence.

## **2.4. PORT D'ENVERGURE INTERNATIONALE**

Les installations du Port de Montréal s'étendent sur 635 hectares sur l'île de Montréal et sur 467 hectares à Contrecoeur, situé à 40 km en aval de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le Port de Montréal est l'aboutissement du chenal maritime du Saint-Laurent où les navires océaniques sont déchargés et rechargés. Il possède les installations pour manutentionner divers types de fret.

Relié à plus de 140 pays sur tous les continents par les services de plusieurs lignes maritimes, le Port de Montréal est un chef de file des conteneurs entre l'Europe du Nord/Méditerranée et le Midwest américain. Situé à 1 600 km à l'intérieur des terres, il dessert un bassin de plus de 110 millions de Canadiens et d'Américains dans la région la plus industrialisée de tout le continent, qui comprend notamment le centre du Canada et le Midwest américain. Il est le port le plus important dans l'Est du Canada.

En 2014, le Port de Montréal a manutentionné plus de 30 millions de tonnes de fret : marchandises diverses conteneurisées et non conteneurisées, céréales, produits pétroliers et autres vracs solides et liquides. Cela représente une augmentation de 8,1 % par rapport à l'année précédente.

### **Conteneurs**

Le Port de Montréal est le plus grand port à conteneurs de l'est du Canada. Actuellement, un conteneur sur quatre, au Canada, transite par le Port de Montréal. Nos plus importants marchés de conteneurs sont l'Europe du Nord (44 %), la Méditerranée (20 %) et l'Asie (15 %).

En 2014, le Port de Montréal a manutentionné 12,6 millions de tonnes de marchandises conteneurisées, soit une augmentation de 5,7 % par rapport à 2013. Or, ce sont les marchandises conteneurisées qui génèrent le plus de retombées économiques et qui présentent les meilleures perspectives de croissance.

Le Port de Montréal compte cinq terminaux à conteneurs modernes, dont quatre opérationnels et un en construction. Ceux-ci couvrent une superficie de plus de 70 hectares. Ces terminaux sont équipés de grues-portiques de quai pouvant lever de 30 à 60 tonnes, de portiques de parc et d'autres équipements de manutention.

Plusieurs lignes maritimes, qui offrent des services réguliers de transport des marchandises conteneurisées, ont fait de Montréal leur principal port d'attache en Amérique.

## **Marchandises non conteneurisées**

Le Port de Montréal compte, par ailleurs, des zones de transit pour les marchandises diverses non conteneurisées allant du fer, de l'acier et des alliages aux produits forestiers et alimentaires, en passant par les équipements et les véhicules automobiles. Trois terminaux abritent des marchandises non conteneurisées.

## **Vrac**

Le Port de Montréal compte parmi les principaux centres de transbordement de vrac solide au Canada. Trois terminaux (deux installations sur l'île de Montréal et le terminal de Contrecoeur) servent à la manutention du vrac solide, notamment le minerai de fer, le sel, le gypse, le sucre brut, les fertilisants et autres marchandises. Certains des postes à quai sont dotés de rampes spéciales permettant le chargement et le déchargement de navires rouliers.

Le terminal céréalier, d'une capacité d'entreposage de 262 000 tonnes, est l'un des plus efficaces et des plus modernes sur le Saint-Laurent.

Finalement, le Port de Montréal manutentionne nombre de matières premières et de produits liquides transportés en vrac.

Ses terminaux pétroliers sont situés à l'extrémité aval du port et on y manutentionne de l'essence, du mazout, du naphte ainsi que d'autres produits pétroliers. Montréal occupe une position stratégique au cœur d'un vaste réseau de pipelines. Son port se présente comme le hub de l'est du Canada pour les produits raffinés.

Quelques postes à quai servent au transbordement d'autre vrac liquide, comme la mélasse et les huiles végétales.



## **Croisières**

Montréal constitue sans aucun doute l'une des principales attractions des croisières sur le majestueux fleuve Saint-Laurent et sur la côte Est nord-américaine. En 2014, le Port de Montréal a accueilli à sa gare maritime Iberville plus de 71 000 passagers et membres d'équipage de navires de croisière. Et ce nombre est en constante croissance.

## **Intermodalité**

Le Port de Montréal est une véritable plaque tournante intermodale intégrée. Navires, trains et camions convergent en un seul point, minimisant ainsi le temps de transit des marchandises. Les flux de marchandises importées et exportées y sont équilibrés.

Le réseau ferroviaire du Port de Montréal comprend près de 100 km de voies ferrées le long des quais et sur les terminaux. Il est relié aux réseaux des compagnies ferroviaires Canadien National (CN) et Canadien Pacifique (CP) qui s'étendent d'est en ouest du Canada et du nord au sud des États-Unis. Les convois de conteneurs sont préparés directement sur les terminaux, puis ils sont acheminés par les locomotives du Port de Montréal dans la zone d'échange ferroviaire où ils sont pris en charge par les locomotives du CN ou du CP.

En 2015, de 60 à 80 convois par semaine sont acheminés aux terminaux. Ils constituent un lien essentiel vers nos marchés.

Les installations du Port de Montréal sont situées à quelques minutes d'un réseau autoroutier qui rejoint les principaux centres de l'Amérique du Nord. Elles se trouvent à quelques heures de Toronto et des régions éloignées du centre du Canada, et à moins d'une heure de la Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York.

En 2015, jusqu'à 2 500 camions fréquentent le Port de Montréal quotidiennement. La majorité d'entre eux passe par un portail commun d'entrée doté d'un système de reconnaissance optique et vidéo permettant une identification rapide des conteneurs et des camions.

Bref, grâce à un système de transport intermodal qui en fait sa marque de commerce, le Port de Montréal est devenu la porte d'entrée par excellence de l'Amérique du Nord.

## **2.5. IMPACT ÉCONOMIQUE DU PORT**

La Loi maritime du Canada décrit ainsi le mandat des administrations portuaires canadiennes : promouvoir et favoriser la compétitivité des ports canadiens, et générer des bénéfices pour leurs économies régionales respectives. Le Port de Montréal contribue au bien-être de ses clients et partenaires et au développement économique du Grand Montréal, du Québec et du Canada. Ses infrastructures servent de moteur économique et profitent au Canada dans son ensemble.

En plus de verser des redevances au gouvernement canadien, une administration portuaire doit également effectuer des paiements en remplacement de l'impôt foncier (PERI) aux municipalités où sont situées ses installations.

Une étude réalisée en 2014 par DAA Stratégies démontre l'ampleur des retombées économiques liées aux activités du Port de Montréal. Les effets directs, indirects et induits des activités maritimes et portuaires liées aux marchandises se traduisent notamment par plus de 16 000 emplois. Toujours selon cette étude, l'ensemble des activités portuaires rapporte 2,1 milliards de dollars en retombées économiques annuelles pour l'ensemble du Canada, incluant les 1,6 milliard de dollars pour le Québec uniquement.

La manutention de conteneurs est le secteur d'activité qui génère les impacts économiques les plus importants (66 % des impacts comparativement à 42 % du trafic de marchandises) par rapport aux autres types de marchandises manutentionnées au Port de Montréal. Considérant qu'un emploi est généré par 130 conteneurs manutentionnés et que chaque conteneur manutentionné amène une contribution de 600 \$ au PIB québécois, nos perspectives de croissance démontrent que le Port de Montréal augmentera son rôle de moteur économique dans les années à venir.

### 3. PRINCIPES DIRECTEURS

Le plan stratégique triennal 2014-2016 prévoit une croissance des trafics manutentionnés au Port de Montréal. À l'issue de ce plan stratégique, l'APM prévoit une croissance soutenue, notamment dans les secteurs du conteneur, du vrac liquide et des croisières.

#### 3.1. LES TERMINAUX MARITIMES

##### 3.1.1. Transport de marchandises

Pour remplir sa mission, l'APM doit tout mettre en œuvre afin d'assurer l'essor de l'activité portuaire, étant donné son influence primordiale sur le développement commercial et industriel, et toute l'importance de ses retombées économiques.

L'APM doit fournir des installations et des services portuaires propres à satisfaire les besoins de sa clientèle (expéditeurs, lignes maritimes, opérateurs de terminaux et transporteurs terrestres) et stimuler l'activité sur les quais tout en respectant l'environnement.

Les installations comptent parmi les avantages clés d'un port par rapport à ses concurrents. Cet avantage névralgique mais fragile doit être préservé et même accru pour assurer l'avenir du Port de Montréal et, surtout, pour rendre Montréal et sa région, le Québec et tout le Canada plus attrayants sur les marchés.

L'APM veut que ses installations surpassent en qualité et en efficacité celles qu'on trouve dans les ports concurrents.

*L'APM maintient et développe des installations et des services portuaires ainsi qu'un système intermodal aptes à préserver les avantages concurrentiels du Port de Montréal à l'échelle de l'Amérique du Nord.*

### **3.1.2. Transport de passagers**

En 2014, le Port de Montréal a accueilli plus de 71 000 passagers et membres d'équipage de navires de croisière à sa gare maritime Iberville. C'est un port d'embarquement et de débarquement. Ses visiteurs séjournent dans la métropole et contribuent ainsi à la bonne santé économique de son industrie touristique. Un passager y dépense en moyenne de 375 \$ à 400 \$ (2002). Les retombées annuelles sont évaluées à 14 millions de dollars.

Du point de vue de l'industrie des croisières, Montréal est très bien située, au carrefour des grands réseaux de transport maritime, aérien et terrestre. Depuis 2011, l'industrie des croisières est en plein essor, à Montréal.

*L'APM contribue au développement de l'industrie touristique en maintenant des installations d'accueil de passagers et en assurant la promotion du circuit Saint-Laurent/Maritimes/côte Est américaine.*

## **3.2. LA COMMUNAUTÉ**

Au cours des dernières années, de nombreux acteurs montréalais ont fait pression pour que l'accès au fleuve soit facilité et que l'interface ville-port soit améliorée. Sensible à ces requêtes, l'APM a intensifié ses efforts, depuis 2012, en confiant à sa division d'affaires publiques l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de relations avec les communautés qui avoisinent le territoire portuaire. L'amélioration de la cohabitation avec les communautés limitrophes est au cœur de cette démarche.

### **Protocole de communication**

La stratégie élaborée a permis de mettre en place un protocole de communication qui établit des paramètres d'information et de consultation des parties prenantes dans le cadre de projets ou d'opérations particulières menées sur le territoire portuaire. Le déploiement des actions de communication varie selon l'importance des projets. Un projet de grande envergure bénéficiera d'une série d'initiatives permettant de le présenter et de recueillir les commentaires et préoccupations des parties prenantes :

- Des rencontres avec les élus et députés locaux, ainsi que certains acteurs des milieux communautaires, économiques et environnementaux du secteur.

- Des lettres d'information distribuées aux résidents qui vivent à proximité du secteur où se déroule le projet, afin de les informer du projet et des différentes phases de travaux prévues.
- Des activités grand public sous forme de « portes ouvertes ».

### **Comité de bon voisinage**

L'APM a mis sur pied un Comité de bon voisinage qui s'inscrit directement dans la stratégie de relations avec les communautés avoisinantes. Formé de citoyens, de représentants d'organismes locaux et d'organisations établies sur le territoire du port, de représentants du milieu municipal et de l'APM, ce comité vise les objectifs suivants :

- Favoriser un rapprochement et des relations durables entre le Port de Montréal et ses communautés de proximité.
- Établir un dialogue et faciliter le partage d'informations au sujet des activités qui se déroulent sur le territoire du port.
- Offrir un forum de discussion et d'échange sur des sujets d'intérêt commun.
- Développer un mode collaboratif de résolution des enjeux de voisinage.
- Créer un mécanisme de liaison qui regroupe les principales parties prenantes en amont de la mise en œuvre d'éventuels projets et ainsi faciliter leur intégration dans les communautés avoisinantes.

### **Gestion des demandes et des plaintes**

Depuis 2005, l'APM dispose d'une procédure de gestion des demandes et des plaintes de nature environnementale. Révisée en 2014, cette procédure vise à définir le processus permettant à l'APM de recevoir, de documenter et de traiter les demandes pertinentes, incluant les plaintes, qui proviennent des *parties intéressées*<sup>1</sup> et qui se rapportent à l'environnement, et de leur fournir les réponses adéquates.

---

<sup>1</sup> On entend par *partie intéressée* tout individu ou groupe, interne ou externe, estimant être affecté ou concerné par les impacts environnementaux associés aux activités et opérations qui se déroulent sur le territoire de l'APM ou par sa performance environnementale.

## **Politique d'investissement communautaire**

L'APM s'est également dotée, en 2014, d'une nouvelle Politique d'investissement communautaire, qui soutient trois secteurs : le développement socio-économique, l'éducation reliée aux carrières maritimes et l'environnement. Une attention particulière est accordée aux quartiers limitrophes des opérations portuaires.

### **3.3. L'ENVIRONNEMENT**

Dès 2001, une année après la publication de son premier plan d'utilisation des sols, l'APM a adopté une politique environnementale qui repose sur la conformité environnementale de ses opérations, la protection de l'environnement, la gestion environnementale et la communication de l'engagement en matière d'environnement. En 2003, le Port de Montréal a été l'un des premiers ports nord-américains à se doter d'un système de gestion environnementale (SGE) basé sur le standard international ISO 14001.

En 2005, l'APM a instauré, avec des partenaires, les premières réunions sur le thème des enjeux environnementaux. Ces travaux donneront lieu, en 2007, à la création de l'Alliance verte, une organisation dont la crédibilité est reconnue à l'échelle internationale pour avoir bâti un programme environnemental taillé sur mesure pour l'industrie maritime.

Année après année, l'APM montre une performance environnementale parmi les plus exemplaires des ports nord-américains membres de l'Alliance verte.

En 2009, l'APM devient membre de la Fondation Green Award, une initiative internationale qui accorde des rabais aux navires qui ont obtenu la certification Green Award en respectant des critères très stricts, notamment sur les plans de la sécurité, de l'état des navires et de la performance environnementale.

Depuis les années 1990, l'APM a inséré des clauses environnementales dans ses baux à l'intention de ses locataires/opérateurs, notamment l'obligation de réaliser une étude environnementale de site phases I et II dès l'entrée en vigueur du bail afin d'établir l'état initial du site. À la fin de son bail, le locataire doit refaire une étude environnementale de site phases I et II pour s'assurer que l'état du site ne s'est pas détérioré, auquel cas il devra procéder, à ses frais, à une restauration des lieux. Le bail prévoit également que le locataire doit effectuer une vérification de conformité environnementale (VCE) aux trois ou cinq ans selon l'activité, et qu'il doit présenter annuellement à l'APM un plan de correction des non-conformités, le cas échéant. L'APM se soumet également à ces exigences de VCE pour ses propres activités.

Le développement durable est au cœur des valeurs de l'APM depuis de nombreuses années. En 2010, elle s'est dotée d'une politique qui reflète sa volonté d'intégrer les volets économique, environnemental et social dans ses démarches d'entreprise.

*L'APM favorise une gestion et un développement portuaires respectueux de l'environnement. Tous les projets d'aménagement réalisés sur le territoire de l'APM sont assujettis au cadre légal canadien de l'évaluation environnementale.*

### **3.4. LE FINANCEMENT**

L'APM est financièrement autonome, comme stipulé par la Loi maritime du Canada. Au cours des 10 dernières années, elle a généré au total des bénéfices nets de 43 millions de dollars. Par ailleurs, au cours de la même période, les fonds autogénérés de l'APM se sont élevés à 224 millions de dollars.

Ces fonds autogénérés ont permis à l'APM d'investir 299 millions de dollars (avant contributions) dans l'amélioration et l'agrandissement de ses installations au cours des 10 dernières années, et 163 millions de dollars (avant contributions), au cours des 5 dernières années.

## **4. STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT**

Le Port de Montréal est le plus important port à conteneurs dans l'est du Canada, et le 5<sup>e</sup> sur la côte Est nord-américaine. Port international de premier plan, ses opérations sont diversifiées et reliées à plus de 140 pays partout dans le monde. Il est situé sur la route la plus courte entre l'Europe du Nord/Méditerranée et le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Cette route donne accès à un marché de 110 millions de consommateurs, atteignables en moins de deux jours, en train ou en camion, à partir du Port de Montréal.

La hausse du fret provenant des économies non traditionnelles, notamment des marchés asiatiques, est une tendance qui s'est installée depuis quelques années au Port de Montréal, ce qui explique en partie l'augmentation de ses trafics. Pour assurer l'expansion de ses marchés, le Port de Montréal peut compter notamment sur ses représentants installés en Europe, aux États-Unis et en Asie.

### **4.1. BESOIN D'ADAPTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**

Le trafic de conteneurs du Port de Montréal croît de façon continue. Ce dernier doit donc accroître sa capacité en optimisant les infrastructures existantes, en réaménageant certains terrains en terminaux à conteneurs et en construisant de nouveaux terminaux.

Les prévisions de trafic dans les différents secteurs d'activité du port reposent sur plusieurs facteurs : en grande partie sur la croissance attendue des échanges internationaux; sur la capacité des intervenants à maintenir la compétitivité de la place portuaire montréalaise dans certains marchés et de l'accroître dans d'autres; sur les engagements récents du secteur privé; sur les accords économiques multilatéraux du Canada; et, enfin, sur la volonté de l'APM de faire tout en son pouvoir pour offrir à sa clientèle des installations et des services qui répondent aux besoins actuels et futurs.

Le défi de la gestion des aires portuaires sur l'île découle de l'exiguïté des espaces actuels d'exploitation, de leurs possibilités limitées d'expansion et des enjeux de cohabitation qui s'exercent sur elles. Or, comme prescrit au mandat des administrations portuaires, l'APM doit satisfaire les attentes des armateurs et des opérateurs de terminaux en matière d'efficacité et de constance du rendement dans les différentes opérations de manutention et de transbordement des marchandises.



Afin de répondre à ses besoins actuels et futurs, l'APM doit donc rénover et améliorer ses installations, et en construire de nouvelles.

*La stratégie de développement du Port de Montréal consiste d'abord à optimiser l'exploitation des terminaux existants en réaménageant les espaces utilisés pour l'exploitation du port, puis, dans un deuxième temps, à construire de nouveaux terminaux pour répondre à la demande accrue. Dans une première phase, l'APM aménagera un terminal à conteneurs dans le secteur Viau, pour une entrée en service à la fin de 2016. La deuxième phase prévoit la construction d'un second terminal à Contrecœur, pour une entrée en service au début de la prochaine décennie.*

#### **4.2. ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT PAR SECTEUR DE PLANIFICATION**

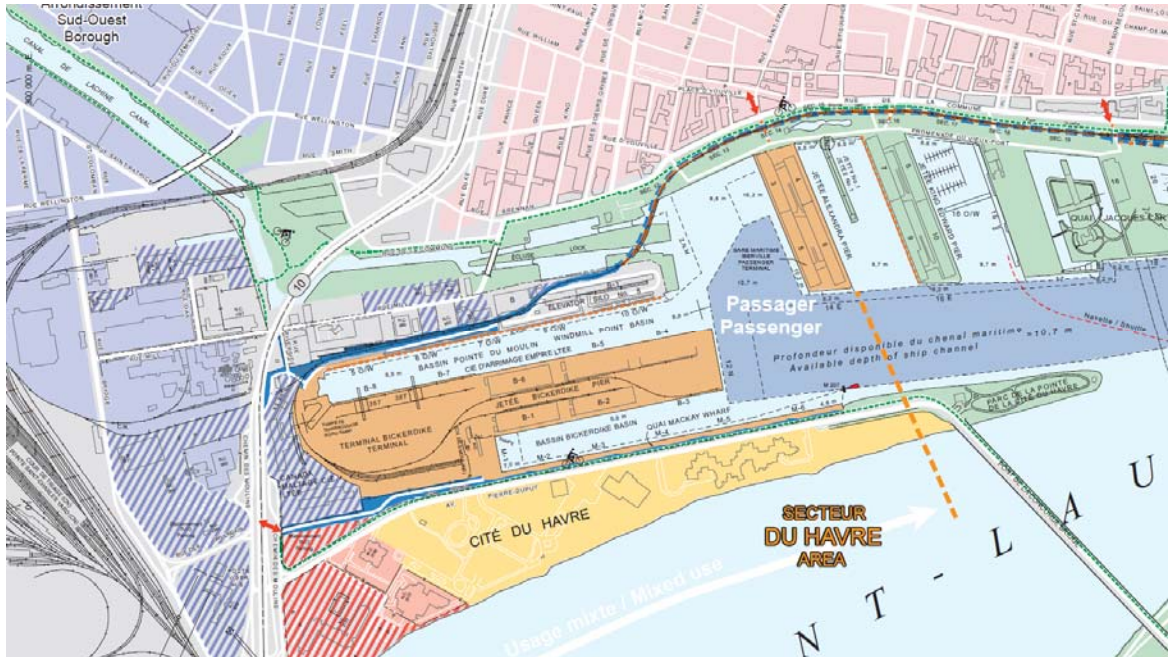
Le Port de Montréal compte des installations notamment sur l'île de Montréal et à Contrecœur, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Pour une compréhension globale du Port de Montréal, il suffit de retenir que le territoire placé sous l'autorité de l'APM se divise en 10 grands secteurs (consulter le plan annexé en pochette) :

1. **Le secteur du Havre**, comprenant le terminal polyvalent de Bickerdike, destiné à l'accueil de passagers, la manutention et l'entreposage de marchandises diverses conteneurisées et non-conteneurisées surdimensionnées, les quais M qui servent notamment aux opérations maritimes de l'APM et de ses locataires, le siège social de l'APM, la gare maritime Iberville, la jetée Alexandra, et des terrains sur les rues Mill et Bridge. Plusieurs terrains des rues Mill et Bridge ont été ou seront transférés à la Société Immobilière du Canada (SIC) à la terminaison des baux des locataires actuels.
2. **Le secteur Centre-Sud** (sections 25 à 33), où se trouvent la cour d'échange de wagons entre le CN et le CP, le réseau ferroviaire du port, ainsi que des quais servant à l'hivernation et la réparation de navires.
3. **Le secteur Hochelaga-Maisonneuve** (sections 34 à 46) destiné à la manutention et à l'entreposage du vrac solide et de marchandises diverses non conteneurisées et conteneurisées, ainsi qu'aux activités de maintenance de l'APM

4. **Le secteur Viau** (sections 47 à 53), où se concentraient des marchandises diverses non conteneurisées ainsi que du vrac solide. Avec la construction du terminal Viau, cette zone sera dorénavant consacrée aux marchandises diverses conteneurisées.
5. **Le secteur du terminal céréalier ou silo n°4** (sections 54 à 56) destiné à la manutention des produits céréaliers de toutes sortes.
6. **Le secteur Mercier** (sections 54 à 80), le plus vaste secteur de manutention portuaire, dévolu essentiellement aux marchandises diverses conteneurisées.
7. **Le secteur du parc de la Promenade-Bellerive**, où deux terrains de l'APM sont aménagés en espaces verts, afin de consolider le territoire du parc de la Promenade Bellerive.
8. **Le secteur Montréal-Est** (sections 94 à 111), affecté principalement aux vracs liquides et solides.
9. **Le secteur de Longueuil**, à proximité de la station de métro et de la route 132, où l'APM possède un terrain d'une superficie de 4,6 hectares utilisé à des fins résidentielles.
10. **Le secteur des Îles de Boucherville et des îlets Verts**, qui constitue un milieu naturel dont l'APM administre les titres de propriété.
11. **Le secteur de Contrecœur**, où se concentrent présentement des activités de vrac solide et où l'APM prévoit développer un espace pour la manutention et l'entreposage de marchandises conteneurisées. Le Plan d'utilisation des sols sera révisé au fur et à mesure de l'évolution de ce projet de développement.

## 4.2.1 Secteur du Havre



Le secteur du Havre est l'un des plus anciens du Port de Montréal. Il est relié par chemin de fer aux autres secteurs du port, un lien essentiel qui assure l'accès ferroviaire du CN au réseau du port.

Au cœur du secteur, le terminal et la jetée Bickerdike demeurent une importante aire de manutention et d'entreposage, notamment pour le cabotage et le transport maritime sur courte distance. Ce secteur est destiné à la manutention et à l'entreposage de marchandises diverses conteneurisées et non-conteneurisées surdimensionnées ainsi qu'à l'accueil de passagers. Le terminal est aussi muni de rampes spéciales destinées à la manutention de cargaisons spécialisées, comme des automobiles.

Le secteur est également le lieu de diverses activités industrielles, et il abrite le siège social de l'APM. Quant aux quais M, ils servent aux opérations maritimes de l'APM et de ses locataires.

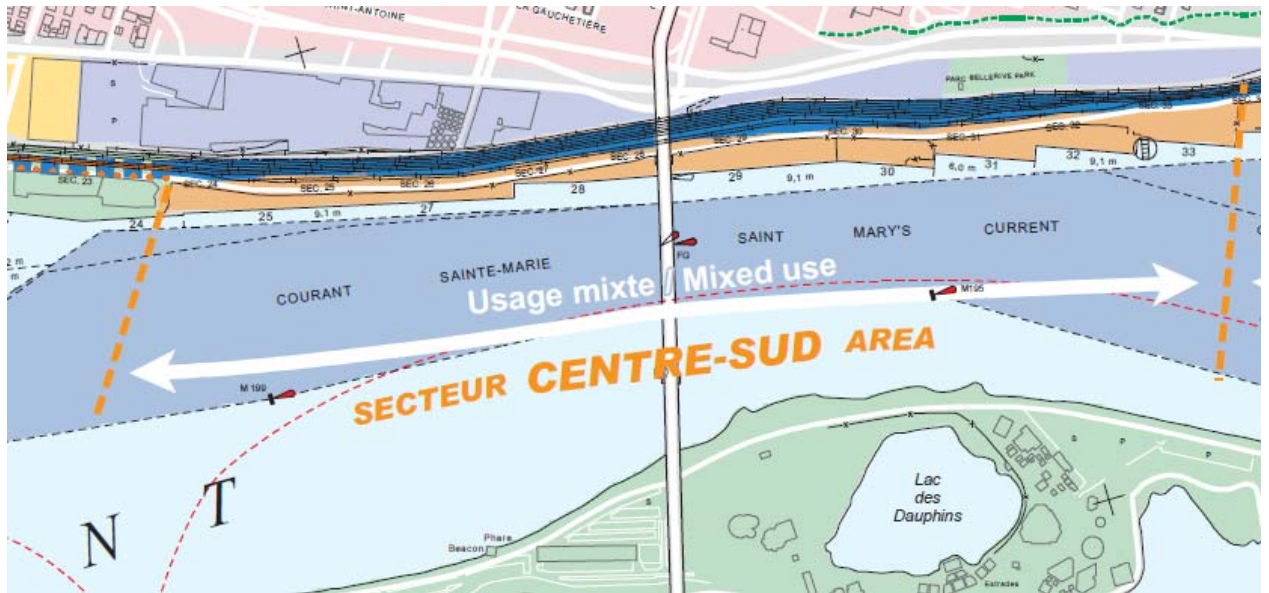
Le secteur comprend aussi des terrains sur les rues Mills et Bridge. Plusieurs de ces terrains ont été ou seront transférés à la Société Immobilière du Canada (SIC) à la terminaison des baux des locataires actuels.

Les navires de croisière qu'on peut y observer représentent un atout pour affirmer l'identité maritime montréalaise au pied du centre-ville. Le Port de Montréal développe actuellement un projet de restauration en profondeur de la jetée Alexandra et de la gare maritime Iberville.

Ce projet a été présenté à de multiples intervenants socio-économiques, ainsi qu'à la population montréalaise lors d'un événement « portes-ouvertes », qui a permis de répondre aux questions des citoyens et de recueillir leurs commentaires.

***Consciente de ses responsabilités en matière d'intégration de ses activités au développement urbain, l'APM prévoit restaurer la gare maritime Iberville et développer la jetée Alexandra dans un contexte de complexe multifonctionnel qui constituera un attrait supplémentaire pour les passagers des bateaux de croisière et un outil de marketing majeur pour le développement des activités de la gare maritime. Ce projet de restauration contribuera à mieux intégrer la gare et la jetée dans le tissu urbain du Vieux-Montréal, et à créer un accès au fleuve pour les Montréalais.***

#### 4.2.2 Secteur Centre-Sud (sections 25 à 33)



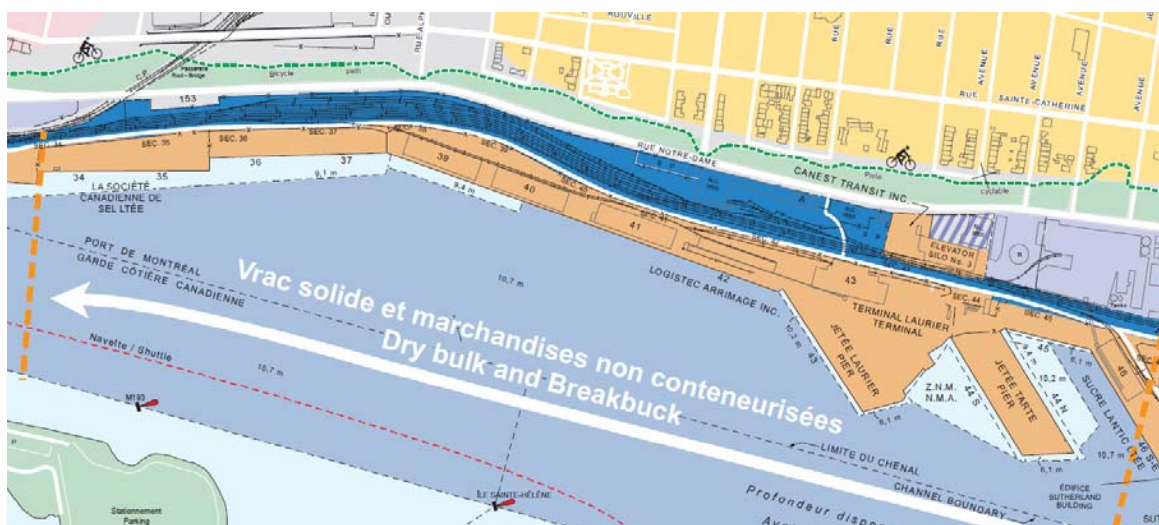
Ce secteur comprend des quais utilisés à des fins d'hivernation ou de réparation pour les navires, ainsi que la cours d'échange de wagons entre le CN et le CP, et le réseau ferroviaire du Port.

Au cours des dernières années, de grands travaux de réaménagement des voies ferrées ont permis de consolider la fonction d'échange ferroviaire au cœur du secteur Centre-Sud.

Ces améliorations ont permis de réduire le temps de manœuvre et d'échange des wagons sur les terminaux, de sorte qu'on puisse acheminer les marchandises contenues dans ces wagons plus rapidement à destination du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain. Pour répondre à des besoins surtout reliés à la croissance du trafic conteneurisé, les opérations et les installations doivent être maintenues et améliorées.

***Consciente de sa responsabilité en matière d'environnement et de vie sociale, l'APM a mis en service des locomotives de nouvelle génération et d'autres moyens de manutention moins énergivores et qui génèrent moins de gaz à effet de serre.***

#### 4.2.3 Secteur Hochelaga-Maisonneuve (sections 34 à 46)

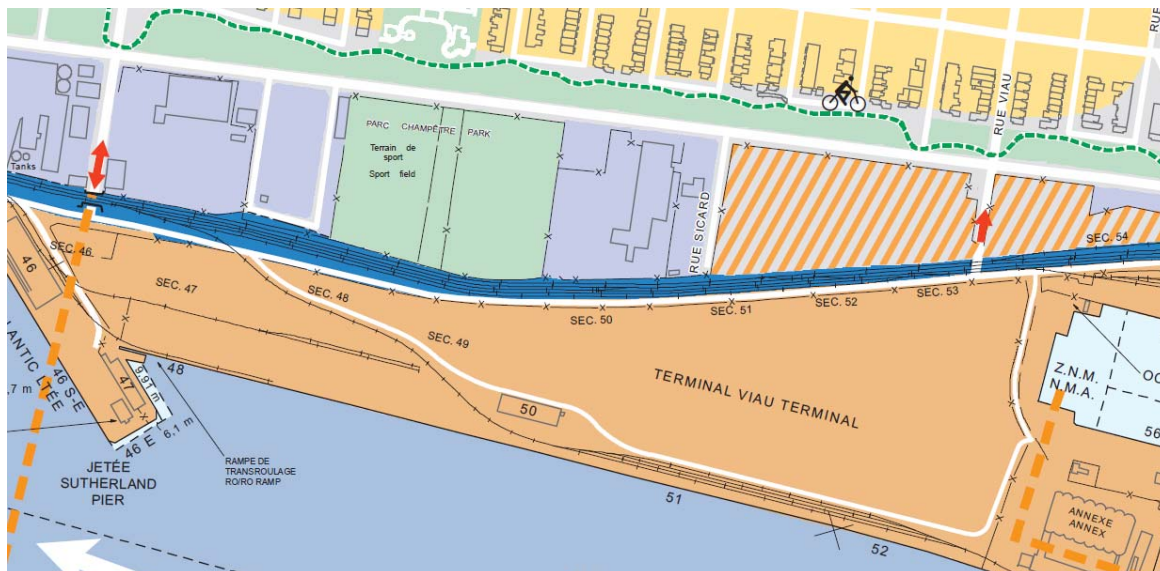


Le secteur Hochelaga-Maisonneuve est destiné à la manutention et à l'entreposage du vrac solide et de marchandises diverses non conteneurisées, à la conteneurisation du grain et à des services à valeur ajoutée, ainsi qu'aux opérations de maintenance de l'APM.

Il s'étend de la rue du Havre au boulevard Pie IX.

***Le secteur Hochelaga-Maisonneuve conserve sa vocation d'entreposage de vrac solide et de marchandises diverses non conteneurisées.***

#### 4.2.4 Secteur Viau (sections 47 à 53)



Le secteur Viau, qui s'étend du boulevard Pie IX à la rue Viau, accueillait des marchandises diverses non conteneurisées et du vrac solide. Le secteur au sud du réseau principal de voies ferrées sera réaménagé avec la construction du terminal Viau et sera dorénavant réservé aux marchandises diverses conteneurisées. La section au nord des voies conservera un usage mixte pour marchandises diverses non conteneurisées ou conteneurisées et du vrac solide.

La mise en place du terminal Viau s'effectuera en deux étapes. Pour la première phase, les travaux s'étaleront jusqu'à la fin de 2016. En fonction de la croissance, l'APM envisagera, pour la deuxième phase des travaux, la mise en place d'un second poste à quai et l'aménagement d'une zone complémentaire d'accueil des conteneurs.

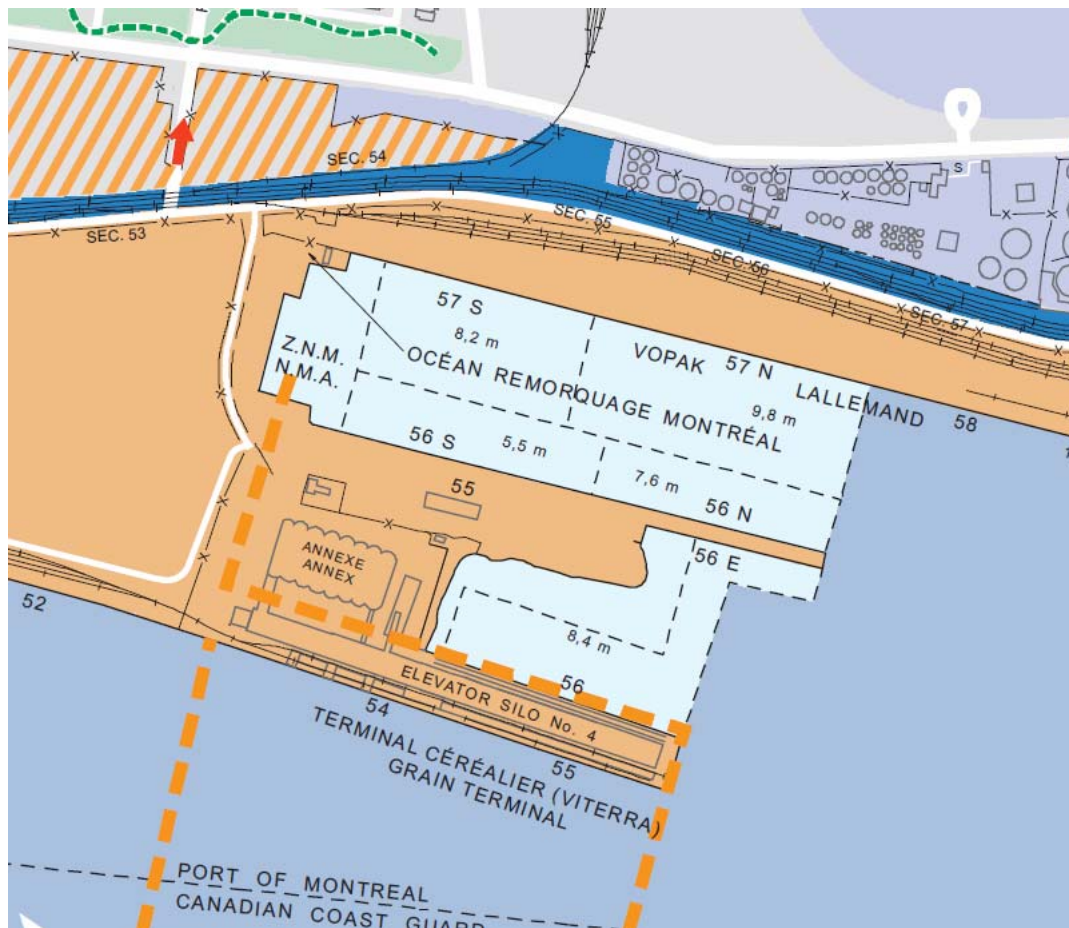
Les principales modifications à apporter au site incluent la démolition de certains bâtiments, la consolidation des sols, l'aménagement du terminal ainsi que la mise en place des grues-portiques et des équipements requis pour la manutention de conteneurs.

Des études pour évaluer les effets environnementaux de ce projet ont été réalisées. De plus, le projet a fait l'objet d'une démarche d'information et de consultation auprès des parties prenantes dès 2013 : des rencontres avec les élus et députés locaux, ainsi que certains acteurs des milieux communautaires, économiques et environnementaux du secteur; deux lettres d'information distribuées aux résidents qui vivent à proximité du secteur Viau afin de les informer du projet et des différentes phases de travaux prévus; des activités grand public sous forme de « portes ouvertes ».

***L'APM procède à la conversion du secteur Viau en terminal à conteneurs pour augmenter la capacité de manutention de conteneurs. À terme, cette capacité atteindra 600 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) pour une capacité totale de plus de 2,1 millions d'EVP, sur les terrains du port situés sur l'île de Montréal.***



#### 4.2.5 Secteur du terminal céréalier (sections 54 à 56)



En 2011, l'APM a signé une entente à long terme concernant l'exploitation du terminal céréalier d'une capacité d'entreposage de 260 000 tonnes. Cette entente, conclue avec une entreprise spécialisée dans le commerce de céréales, permet de consolider et d'accroître le trafic de grains au Port de Montréal. Ce faisant, le terminal céréalier améliore sa position concurrentielle tout en assurant un service de qualité aux producteurs de céréales du Québec.

***L'APM a transféré l'exploitation du terminal céréalier en 2011 en faveur d'une entreprise d'envergure internationale spécialisée dans le commerce de céréales.***

#### 4.2.6 Secteur Mercier (sections 54 à 80)



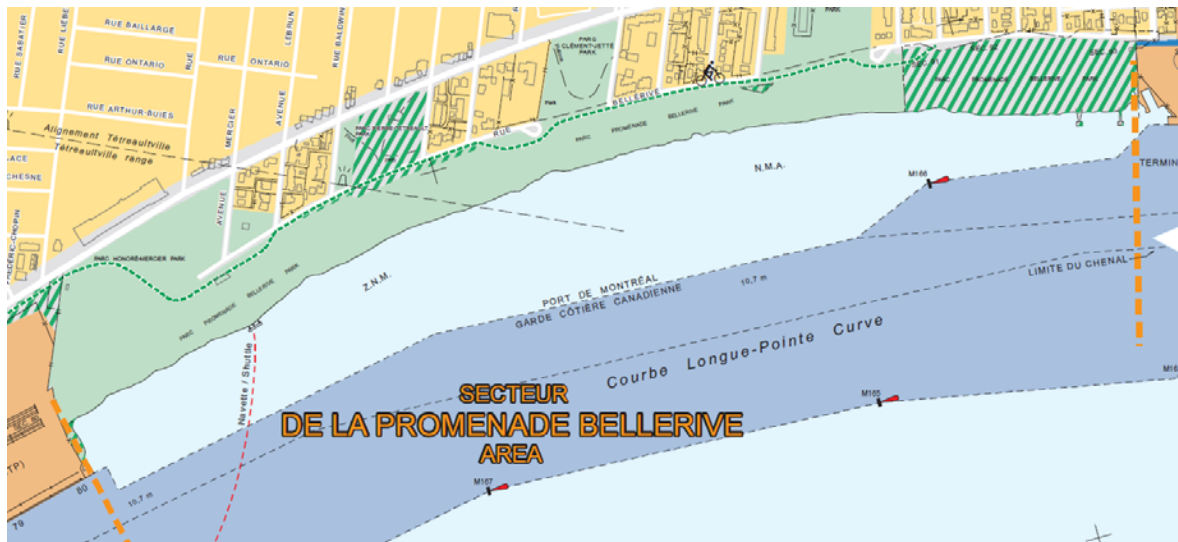
Le secteur Mercier est actuellement celui où est concentrée la manutention des marchandises diverses conteneurisées, une orientation maintenue pour les années à venir. Ce secteur abrite aussi des installations sommaires de transbordement de vrac liquide qui desservent des entreprises situées à l'extérieur du site portuaire.

Le défi continu des installations portuaires pour le trafic des marchandises diverses conteneurisées se caractérise par trois grandes contraintes : l'exiguïté des surfaces d'exploitation; l'absence d'espace disponible en leur périphérie; l'usure de certaines infrastructures.

Ainsi, la stratégie de développement du Port de Montréal prévoit l'amélioration et l'optimisation des terminaux du secteur, de même que le développement de technologies de pointe en manutention et logistique susceptibles d'en augmenter la capacité, la productivité et l'efficacité. En mars 2011, l'APM mettait en opération, à la section 75, un portail d'entrée pour camions. Ce portail est composé d'un bâtiment de reconnaissance optique et vidéo permettant l'identification rapide des conteneurs et des camions, ainsi que de nombreuses voies d'accès avec système d'identification biométrique des camionneurs. L'entrée en service du portail a permis d'améliorer la fluidité du trafic sur le territoire du port et les réseaux routiers avoisinants, d'assurer un contrôle optimal des accès, de diminuer les temps d'attente et, par conséquent, de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

***L'APM maintiendra dans le secteur la vocation dominante actuelle de manutention de marchandises diverses conteneurisées.***

#### 4.2.7 Secteur du parc de la Promenade-Bellerive



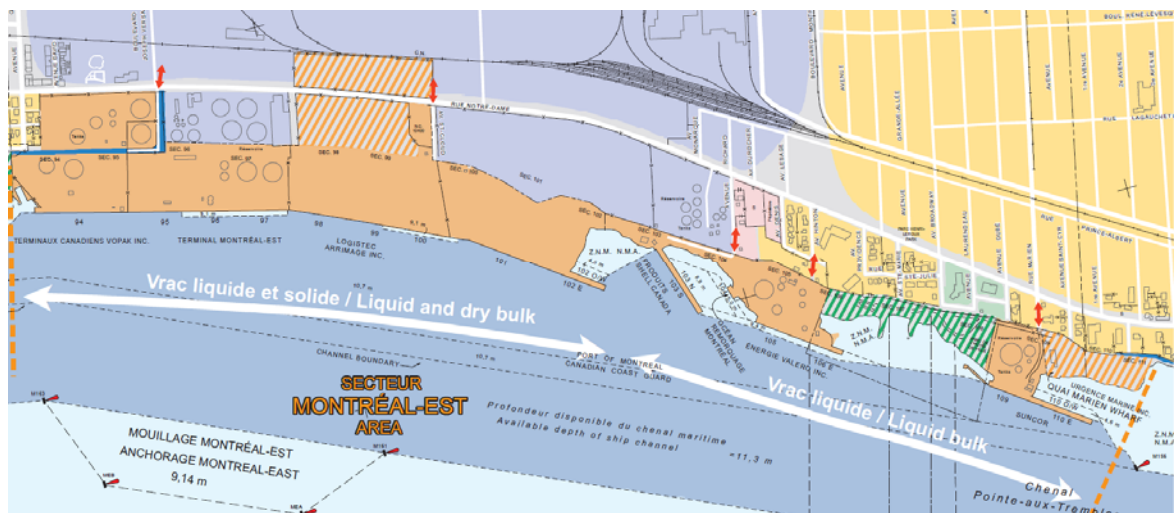
Avec le Vieux-Port, le parc de la Promenade-Bellerive est l'un des deux grands espaces publics aménagés au cœur du Port de Montréal pour permettre à la population de profiter de « fenêtres sur le fleuve ».

L'APM est un acteur de la mise en valeur de ce grand lieu de quiétude et d'animation riveraine, ayant consenti à ce que deux parcelles de terrain de plus de sept hectares soient aménagées et intégrées au parc, pour ainsi contribuer à la consolidation de cet espace vert d'importance majeure. Ces deux parcelles de terrain sont louées à la Ville de Montréal.

La parc de la Promenade-Bellerive est utilisé intensément par la population, été comme hiver, notamment comme point d'accès au fleuve. L'accès au fleuve est apprécié par des marcheurs, cyclistes, coureurs et des pêcheurs. Durant la saison estivale, un service de navette fluviale permet d'accéder aux 25 km de pistes cyclables du parc national des Îles de Boucherville.

***L'APM respecte l'objectif de mise en valeur du parc de la Promenade-Bellerive.***

#### 4.2.8 Secteur Montréal-Est (sections 94 à 111)

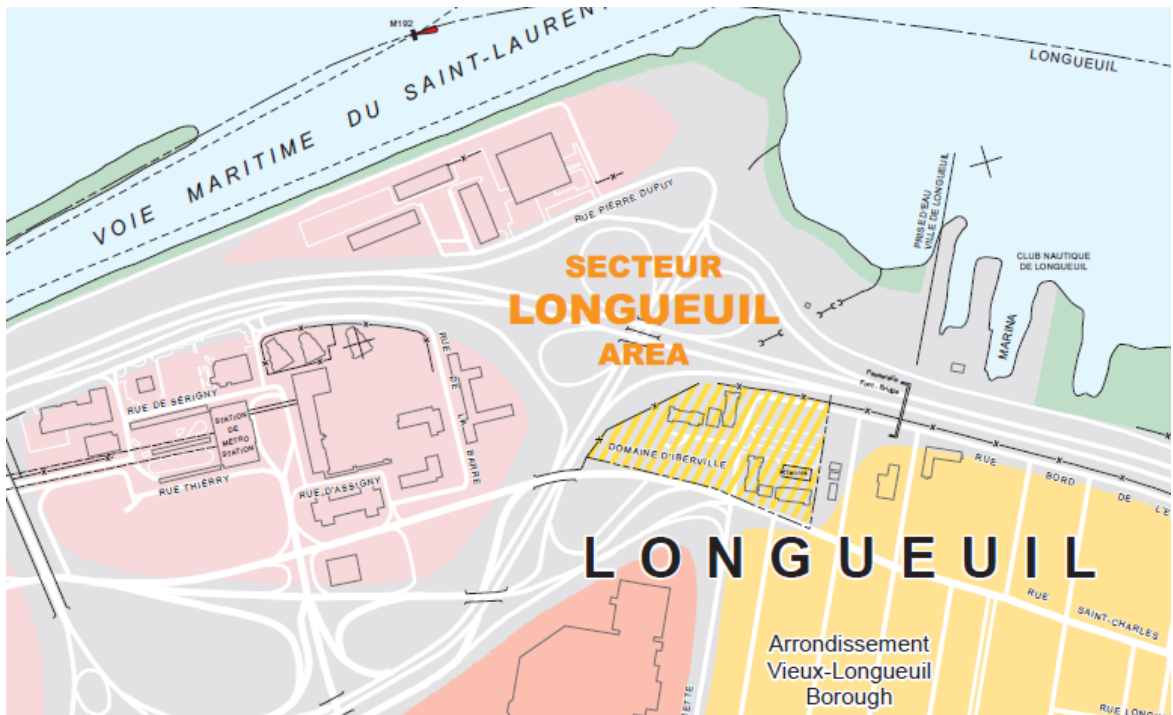


Le secteur Montréal-Est est celui où se concentre la manutention du vrac liquide et une partie du vrac solide, sur l'île de Montréal. Dans sa zone est, ce secteur inclut aussi le site du parc René-Labrosse.

En ce qui concerne le vrac liquide, la stratégie de développement de l'APM vise à conserver l'intégrité des ouvrages, à garantir la sécurité des lieux et à adapter les installations aux besoins des opérateurs et des transporteurs. L'APM fera également en sorte de soutenir le réaménagement de la zone industrielle qui avoisine le port, comme elle le fait pour les activités industrielles adjacentes à toutes les portions de son territoire.

***L'APM maintiendra dans le secteur Montréal-Est la vocation dominante actuelle de manutention de vrac liquide et de vrac solide.***

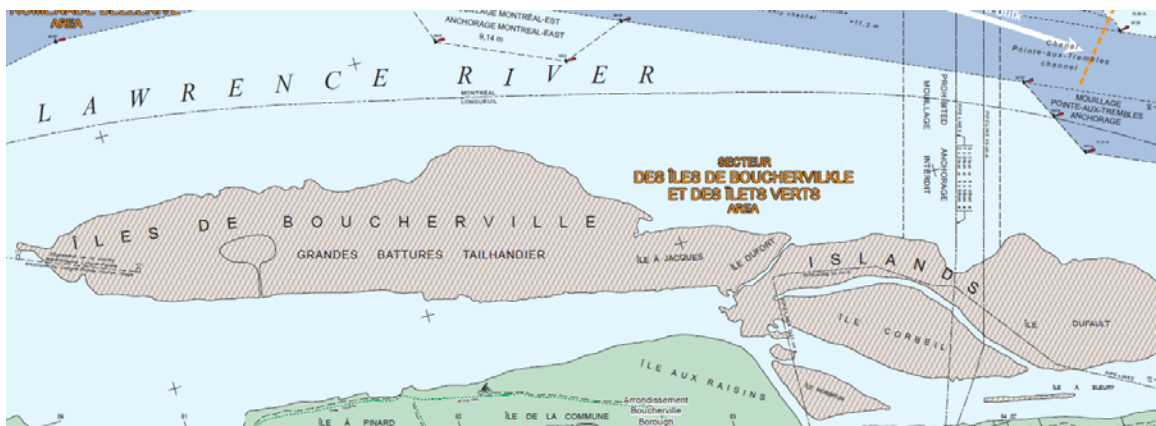
#### 4.2.9 Secteur de Longueuil



L'APM possède un terrain d'une superficie de 4,6 hectares dans le secteur de Longueuil. Ce terrain est le résiduel d'une propriété de 60 hectares, qui était sous la juridiction de l'APM entre 1939 et 1963. La majeure partie de cette propriété fût à une certaine époque rétrocedée en vue de l'agrandissement de la route 132, de la construction du métro de Longueuil et d'une station d'épuration des eaux. Depuis 1966, ce terrain est utilisé à des fins résidentielles par la société Boardwalk, en vertu d'un contrat d'emphytéose entre cette dernière et l'APM.

***L'APM maintiendra dans le secteur de Longueuil la vocation résidentielle de son terrain d'une superficie de 4,6 hectares.***

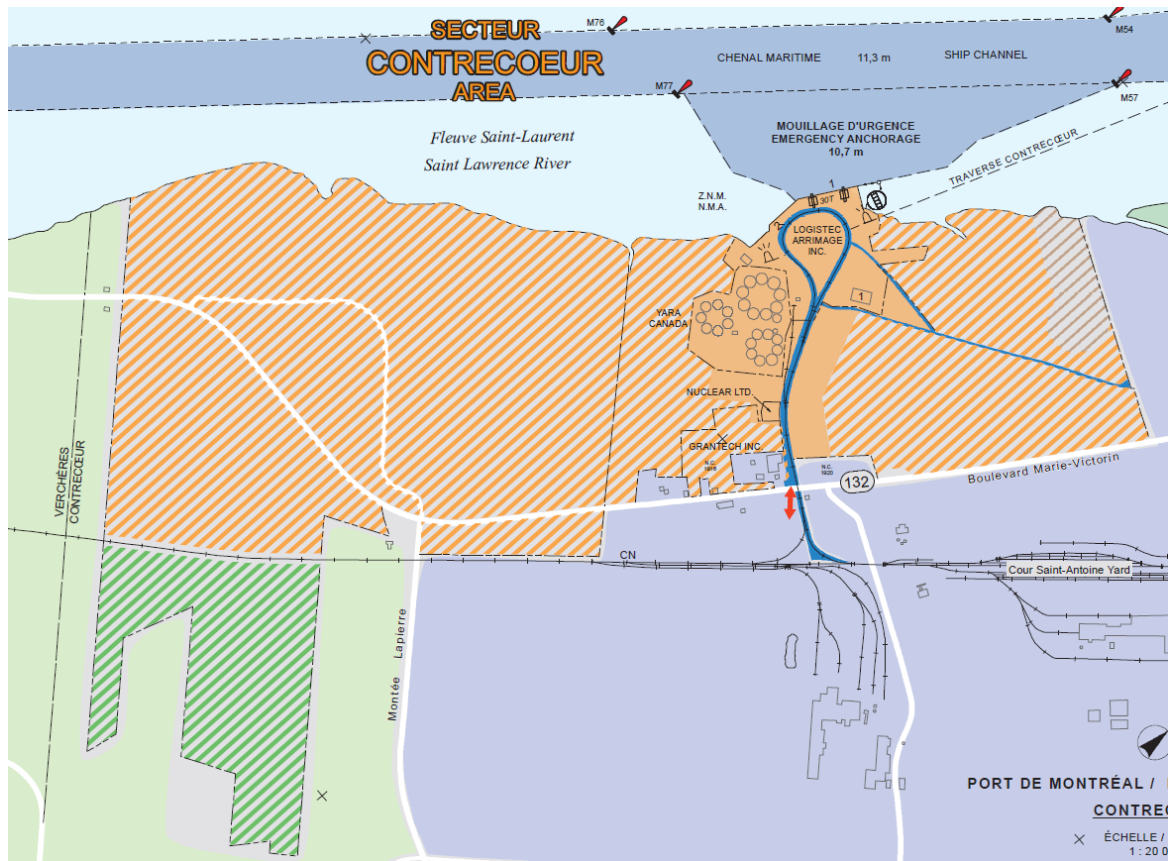
#### 4.2.10 Secteur des Îles de Boucherville et des îlets Verts



Depuis le début des années 1970, l'APM a préservé les Îles de Boucherville à des fins de conservation. Non seulement elle les protège consciencieusement, mais elle les restaure pour redonner à la faune aquatique un habitat de qualité qui lui permet de se reproduire. L'APM ne prévoit aucun développement portuaire dans les années à venir.

*L'APM réalise, sur une base volontaire, des travaux de revégétalisation et d'aménagement de l'habitat du poisson qui constitue un habitat de réserve et de compensation selon une entente avec Pêches et Océans Canada.*

#### 4.2.11 Secteur de Contrecoeur



À Contrecoeur, l'APM dispose d'installations pour la manutention du vrac solide qui assurent le développement des activités industrielles adjacentes au secteur et tributaires du terminal existant. Elle possède aussi un terrain de quelque 400 hectares non utilisé, adjacent à ses installations actuelles.

Situé en zone industrielle lourde et à proximité de l'autoroute 30, le secteur présente des avantages intéressants en ce qui concerne les accès aux réseaux ferroviaires et autoroutiers.

En conformité avec sa stratégie de développement, l'APM prévoit aménager en amont du terminal existant un espace pour la manutention des marchandises conteneurisées, et ce au moment où les espaces portuaires de l'île de Montréal ne permettront plus de poursuivre le développement du Port ou lorsque la demande le justifiera.

À noter que cette réserve foncière est temporairement utilisée à des fins agricoles. Pour planifier un tel projet, il est nécessaire de tenir compte de l'ensemble des impacts sur le milieu humain et naturel. L'APM est présentement dans la phase d'analyse des impacts environnementaux et des études d'aménagement.

***L'APM maintiendra dans ce secteur les activités actuelles de manutention et d'entreposage de marchandises de vrac solide et poursuivra ses études en vue d'y installer un terminal pour la manutention et l'entreposage de marchandises conteneurisées. Le Plan d'utilisation des sols sera revu au fur et à mesure de l'évolution de ce projet.***