



CONSULTATION PUBLIQUE SECTEUR ASSOMPTION SUD – LONGUE-POINTE

Opinion écrite

Déposée par l'Administration portuaire de Montréal
Dans le cadre de la consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal
Sur le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe

18 avril 2019

Table des matières

1) Introduction	2
2) Présentation du Port de Montréal	3
3) Projet de lien routier	5
4) Création d'un écoparc industriel	12
5) Conclusion	13

1. Introduction

Le 19 juin 2018, la Ville de Montréal a confié¹ le mandat à l'*Office de consultation publique de Montréal* (OCPM) de tenir une consultation publique sur la vision du développement économique et urbain du secteur Assomption Sud—Longue-Pointe. En effet, la Ville de Montréal, dans un souci de vouloir créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les travailleurs et les entreprises, souhaite requalifier le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe en créant, notamment, un éco-parc industriel avec des aménagements urbains dits exemplaires afin que ce dernier contribue à attirer de nombreuses entreprises dynamiques et innovantes qui ont à cœur le développement durable et surtout la qualité de vie de l'ensemble de la communauté.

Projet de lien routier

Dans son document d'information, la Ville de Montréal indique qu'il sera possible de « doter le secteur d'infrastructures et d'aménagements urbains de qualité afin d'offrir aux résidents et aux travailleurs un cadre de vie agréable et des conditions de déplacement optimales et sécuritaires »². En tant que port diversifié, nous tâchons toujours d'être les plus performants et innovateurs qui soient. D'ailleurs, nos efforts afin de limiter les impacts sur le voisinage s'inscrivent dans une perspective plus globale de bonne cohabitation entre le Port de Montréal et la Ville de Montréal. **C'est dans cette même perspective que le Port de Montréal désire via ce mémoire partager son point de vue quant à la réalisation d'un nouveau lien routier, soit un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN, et y présenter les raisons le soutenant.** Puisque nous sommes à l'écoute de la population, de ses inquiétudes ainsi que des enjeux soulevés par les différents acteurs de la communauté, le Port de Montréal tiendra, une fois les études avancées, une rencontre citoyenne afin de présenter de façon détaillée ce projet de nouveau lien routier. Cette occasion permettra également de recueillir les commentaires de la population et de répondre aux différentes questions du public. C'est dans cet esprit que les représentants du Port de Montréal demeurent à l'entière disposition des divers intervenants au dossier, notamment les responsables élus et non élus de l'arrondissement et de la Ville ainsi que les citoyens et autres partenaires interpellés de près ou de loin par ce vaste projet.

Vision du secteur

Nous souhaitons également d'emblée signifier que nous partageons également l'un des aspects de la vision de la Ville de Montréal qui considère le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe comme un « secteur d'activité économique effervescent gravitant autour de créneaux industriels durables »³. Or, ces créneaux permettront sans aucun doute de générer de nombreux emplois, stables et bien rémunérés, et nous sommes certains que les résidents des secteurs environnants en seront positivement touchés. Spécifions que les créneaux industriels prioritaires miseront sur les atouts du territoire, la proximité avec le port, les espaces disponibles, la proximité d'un bassin de main-d'œuvre, la réglementation d'urbanisme et les différentes stratégies économiques

¹ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/1.1_sommaire_decisionnel.pdf

² http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1_-_assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf p.35

³ *Idem*

élaborées par les trois paliers gouvernementaux qui soutiennent le développement. Nous sommes d'avis que le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe présente un écosystème local propice au développement de ces secteurs technologiques et innovants. À noter que la Ville de Montréal précisera les critères que devront respecter les entreprises désirant s'installer dans le secteur.

Finalement, nous désirons par ce mémoire mettre en lumière que ce projet de viaduc répondra aux grandes orientations véhiculées par la Ville de Montréal à savoir : 1) offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire, 2) compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transports actif et collectif et 3) réaliser des projets industriels novateurs bien intégrés au milieu environnant.

2. Présentation du Port de Montréal

Le Port de Montréal, un port citoyen

D'abord, nous estimons que les exercices de consultations publiques sont très importants puisqu'ils nous permettent de recueillir et prendre en considération les différents points de vue des citoyens et d'échanger avec ces derniers. D'ailleurs, nous sommes toujours volontaires à participer à des consultations publiques (ex. : à l'Institut du Nouveau-Monde en janvier 2017 dans le cadre du projet de Cité logistique) puisqu'avant tout, nous nous considérons comme un « port citoyen » et nous croyons à l'ouverture de la collectivité et à l'importance d'un dialogue franc et transparent avec l'ensemble des parties prenantes. En tant qu'organisation prônant le développement durable, nous attachons une importance à l'environnement, aux communautés qui nous entourent, à notre contribution économique et nous agissons selon des règles de conduite dictées par l'honnêteté, la transparence et l'imputabilité. Cela reflète entièrement nos valeurs qui sont l'engagement, l'innovation, la responsabilité et la collaboration.

Dans une approche d'innovation constante, notre organisation est également déterminée à protéger l'environnement, les communautés environnantes et contribuer à l'essor économique de Montréal, du Québec et du Canada. Depuis 2010, nous nous sommes dotés d'une politique de développement durable qui s'articule autour de plusieurs principes directeurs dont, entre autres, de contribuer à la prospérité de la société et de réduire l'empreinte environnementale. Par exemple, dans le cadre du comité de leaders en verdissement de Montréal, l'APM s'est engagée en 2018 à planter 2 000 arbres sur cinq ans. Des centaines d'arbres ont déjà été plantés sur ses terrains.

Gestion des nuisances

Dans le document d'information⁴ de la Ville de Montréal, on peut y lire qu'une « démarche intégrée de gestion des nuisances constitue un processus intéressant par lequel l'ensemble des parties prenantes peuvent coordonner leurs actions, en établir les priorités, en assurer le suivi, ainsi que le soutien technique et financier. Reposant sur la concertation et la responsabilisation des acteurs, publics et privés, cette approche permet d'engager la collectivité dans la réalisation

⁴ *Idem.* p. 36

de projets urbains durables et de qualité ». À ce sujet, nous souhaitons mettre de l'avant que notre organisation accorde une importance de premier niveau à la gestion des plaintes, et ce en cohérence avec ces efforts soutenus d'assurer une bonne cohabitation avec les communautés riveraines de nos installations. À cet effet, nous avons au cours des dernières années redoublé d'efforts et implanté un système rigoureux et éprouvé de gestion de plaintes afin d'assurer des communications rapides avec les plaignants et le déploiement de mesures répondant aux enjeux soulevés.

Initiatives en développement durable

Étant membre fondateur de l'Alliance verte, programme environnemental de l'industrie maritime qui promeut l'excellence environnementale, nous avons également mis sur pied différents comités dans un but de soutenir des initiatives durables notamment le Comité de bon voisinage. Ce dernier vise à regrouper les différentes parties prenantes afin d'écouter, d'informer et de dialoguer avec celles-ci dans l'optique de faciliter la cohabitation des citoyens et du Port.

Un moteur économique important

Nous sommes avant tout un important moteur économique névralgique pour la grande région métropolitaine, le Québec et le Canada. En effet, la région montréalaise peut compter sur la présence d'un port océanique nord-américain au cœur du continent, qui est sans équivoque une plaque tournante de commerce mondial tant pour l'importation que l'exportation de marchandises des entreprises d'ici et d'ailleurs. En employant près de 19 000 employés (emplois directs, indirects et induits), notre organisation n'engendre pas moins de 2,6 milliards de dollars annuellement en retombées économiques, et ce, tant pour Montréal, le Québec que le Canada et génère plus de 300 M\$ par année en matière de recettes fiscales auprès des deux paliers de gouvernement. En 2018, le Port de Montréal a enregistré une nouvelle année record quant au volume total de marchandises manutentionnées pour la 5^e année consécutive. Au total, 39 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 2018, soit une augmentation de 2,3 % par rapport à l'an dernier. Nous assumons pleinement notre rôle de moteur économique avec la ferme volonté d'intégrer les volets économique, environnemental et social dans toutes nos démarches d'entreprise, conformément à notre politique de développement durable.

Enfin, en établissant un écosystème bien ancré, il sera possible d'attirer les diverses entreprises et industries qui ont le potentiel de bénéficier de sa proximité afin de faire progresser leurs opérations et leur potentiel de création d'emplois. Depuis des décennies, nous nous efforçons quotidiennement de nous réinventer afin de continuer à bonifier l'offre de services pour nos partenaires et clients, et ce, au bénéfice des collectivités montréalaise et québécoise.

Nous tenons à rappeler que l'Administration portuaire de Montréal 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. Montréal est une ville portuaire puisque son port est indissociable de la ville par son importance sur le volet économique et sa contribution à la création

de celle-ci. En effet, il faut souligner 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.

3. Projet de lien routier

Scénario retenu : la construction d'un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN

En 2013, lors de l'annonce de la signature d'un cadre de collaboration 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, Madame Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'APM avait souligné l'importance d'un tel projet. Elle avait déclaré :

« La signature du cadre de collaboration entre le MTQ et la Ville de Montréal est un autre pas important dans la recherche d'une solution permanente pour la circulation des camions dans ce secteur de la ville. Et nous sommes extrêmement heureux d'être associés à l'élaboration de ce projet. La fluidité du mouvement des marchandises sur et aux abords des ports est un élément crucial dans la chaîne d'approvisionnement. Ces deux projets vont permettre au port de Montréal, à l'industrie du camionnage et à tous les partenaires et clients du port d'améliorer encore plus l'efficacité de leurs opérations et de rendre la chaîne d'approvisionnement montréalaise encore plus efficace »⁵.

Dans notre mémoire déposé⁶ dans le cadre des consultations publiques menées par l'Institut du Nouveau-Monde en février 2017 sur le projet de la Cité logistique, nous avons mentionné ceci :

« Il est par ailleurs tout aussi important que le projet de prolongement de l'avenue Souigny soit amorcé dans les meilleurs délais. La mise en service récente du terminal à conteneurs Viau, et la venue prochaine de nouvelles entreprises dans la Cité de la logistique amèneront une augmentation du nombre de camions en circulation dans le secteur. Les retards à démarrer le chantier exerceront des pressions importantes sur la chaîne logistique et le réseau routier local. Il est impératif que le ministère des Transports et les autres partenaires du gouvernement du Québec confirment à court terme leur soutien au développement de la Cité de la logistique par cette contribution fondamentale. L'APM complètera l'aménagement de ce lien direct par un pont d'étagement au-dessus de la rue Notre-Dame. »

Nous tenons à souligner d'entrée de jeu que ce projet a cheminé, notamment par une volonté réaffirmée du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal à réaliser ce projet, et ce, sans compter les fonds importants octroyés par le gouvernement fédéral pour la réalisation de ce nouveau lien routier. En effet, il est important de souligner que le projet d'optimisation de la capacité portuaire (qui comprenait le projet de lien routier, le projet de terminal Viau et la réfection de certains quais) dans le cadre du *Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada* s'est vu accorder une **subvention du gouvernement fédéral de 7 M\$** et cette dernière se doit d'être utilisée **d'ici le 30 septembre 2022**. Nous croyons que ces projets

⁵ https://www.port-montreal.com/files/PDF/communiqués/2013-05-10_accès-port-fr.pdf

⁶ <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/ITEM/481B0D316A181078E0530A9301321078>

d'amélioration des accès routiers au port, une fois complétés, permettront non seulement d'accroître la mobilité des marchandises, mais aussi de **désengorger le réseau routier local**. Nous avons la forte conviction qu'il est ainsi possible d'allier l'efficacité opérationnelle et la cohabitation harmonieuse avec la communauté locale.

À ce stade-ci, nous tenons à rappeler l'historique de l'amélioration des accès routiers au port de Montréal :

- 2013 : Signature d'un cadre de collaboration 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 : Annonce 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 : Mises en service du terminal Viau qui permettra, à terme, la manutention de 600 000 conteneurs EVPs et de l'application web PORTail du camionnage permettant aux camionneurs d'optimiser leurs déplacements.
- 2016 et 2017 : Construction par le MTQ de bretelles d'accès direct entre le port et l'autoroute 25.
- 2017 : Réaménagement par l'APM d'une partie de l'accès de Boucherville pour améliorer l'entrée et la sortie des camions sur le territoire du port, à la hauteur de l'autoroute 25.
- 2018 : Annonce 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.

Le projet que nous aimerions voir se réaliser est la construction d'un viaduc (à l'est du viaduc ferroviaire du CN) puisque nous croyons qu'il s'agit de la meilleure option afin d'aider à se brancher sur le réseau artériel et d'y améliorer les déplacements en transports actif et collectif. À cet effet, dans son document d'information de la Ville de Montréal, on peut y lire que « des investissements déterminants sont sans contredit la création d'un nouveau lien routier permettant de relier le boulevard de l'Assomption, l'avenue Souigny, la rue Notre-Dame Est et le port de Montréal. Ces interventions majeures auront pour effet non seulement de faciliter les déplacements et de réduire les nuisances sur les quartiers riverains, mais aussi de proposer une vision du développement économique et de l'aménagement du secteur qui répond aux préoccupations soulevées par le milieu. »⁷

D'ailleurs, ce nouvel axe routier (le viaduc) permettra d'améliorer sans contredit la fluidité du trafic routier puisqu'il est prévu que la croissance de la capacité de manutention de conteneurs se poursuivra pendant encore quelques années, notamment par le parachèvement du terminal Viau, avec pour effet d'accroître dans une même proportion la circulation de camions sur un réseau qui est déjà au maximum de sa capacité. **La situation risque de s'aggraver si le statu quo persiste puisque le site de Contrecoeur ne servira qu'à absorber la croissance une fois que le site du port de Montréal sera à sa pleine capacité vers 2024. En effet, lorsque le port atteindra sa pleine capacité, nous évaluons le nombre de camions circulant sur le port à plus de 3 900 par jour comparativement à 2 500 aujourd'hui. Il y a donc urgence d'agir.** Le volume en pointe en entrée et en sortie prévu vers le nouveau lien routier devrait être autour de 1 700 camions par

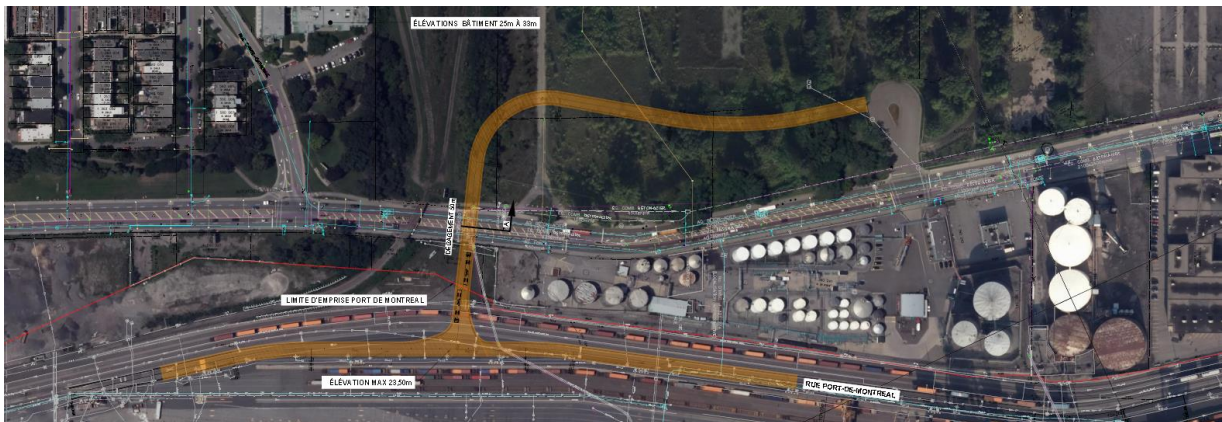
⁷ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1 - assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf p. 5

jour. Ce total inclut les entrées pour les terminaux vrac et les sorties pour les camions provenant des terminaux à conteneurs et de vrac. L'étude de circulation en cours fournira plus d'informations et modélisera les déplacements des véhicules (ces modélisations seront disponibles lors de la rencontre citoyenne de l'APM pour le projet).

Voilà pourquoi nous souhaitons exposer nos arguments, dans la prochaine section, en faveur de la réalisation d'une telle construction puisque nous sommes soucieux notamment de la question entourant l'enjeu de la congestion dans ce secteur.

Arguments favorables à la construction du viaduc

Premièrement, selon notre analyse, il en sort que l'emplacement optimal du viaduc serait à l'est du viaduc ferroviaire du CN comme l'illustre l'image ci-dessous.



Un tel choix s'avère judicieux. D'abord, cette construction serait une meilleure intégration au scénario de prolongement du boulevard de l'Assomption prévu par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec. Une telle configuration permettrait également d'enjamber le réseau ferroviaire du port et la rue Notre-Dame sans entraves pour une **meilleure fluidité**. Le cadre bâti au sud et nord de Notre-Dame limite grandement les sites de construction. Le viaduc permettrait une circulation des camions directement vers le réseau routier supérieur **créant ainsi une réduction de la circulation dans le réseau local**. Cette option permettrait également de limiter les interventions au niveau des infrastructures de la Ville de Montréal et des utilités publiques, à savoir le collecteur, l'aqueduc, les égouts, le réseau électrique, pour ne nommer que celles-ci.

Autre point favorable à ce scénario est que durant les travaux, aucune fermeture de la rue Notre-Dame ne serait nécessaire, **contrairement à plusieurs autres scénarios possibles** (résumés dans la prochaine section).

Finalement, un nouveau lien routier sous cette forme permettrait, si la nécessité venait à être démontrée, **l'intégration de mesures d'atténuation du bruit**, sans oublier que sa géométrie **favoriserait une limitation de la vitesse des camions** sur ce nouveau lien routier. Aussi, le dégagement du côté du port permettrait **l'optimisation du flot de circulation** sur la route menant vers le port. Ce sont là des avantages notables qui vont entièrement dans le même sens que les

grandes orientations de la Ville de Montréal détaillées dans sa vision de développement et de revitalisation de l'est de Montréal.

Les autres scénarios étudiés

Nous avons analysé avec attention cinq scénarios plausibles et nous profitons de ce mémoire pour souligner que ces scénarios ne seraient pas optimaux et, par le fait même, y expliquer les différentes raisons qui soutiennent un tel propos.

Scénario 1 : Structure aérienne à partir du port avec une pente de 4 % vers la rue Dickson et un giratoire



La réalisation de ce scénario nécessiterait la construction de deux bretelles à partir de la rue Notre-Dame donnant accès au nouveau lien routier vers le port afin de permettre au trafic est/ouest de certains camions sur cette artère et une entrée fluide au port. De plus, ce scénario nécessiterait malheureusement plusieurs expropriations (dont le projet d'un centre de distribution Décathlon) et impliquerait des contraintes pour les commerces adjacents à la nouvelle structure. Également, il confinerait les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains sur le plan de la fluidité, ce qui représenterait un enjeu par rapport à l'objectif du projet et la vision de la Ville de Montréal. Une telle construction entraînerait également un impact majeur sur la circulation à une intersection déjà extrêmement achalandée (la rue Notre-Dame). Enfin, plusieurs infrastructures majeures devraient être déplacées (collecteur, réseau électrique, etc.), de même que l'axe de la rue Notre-Dame. Il est à noter que

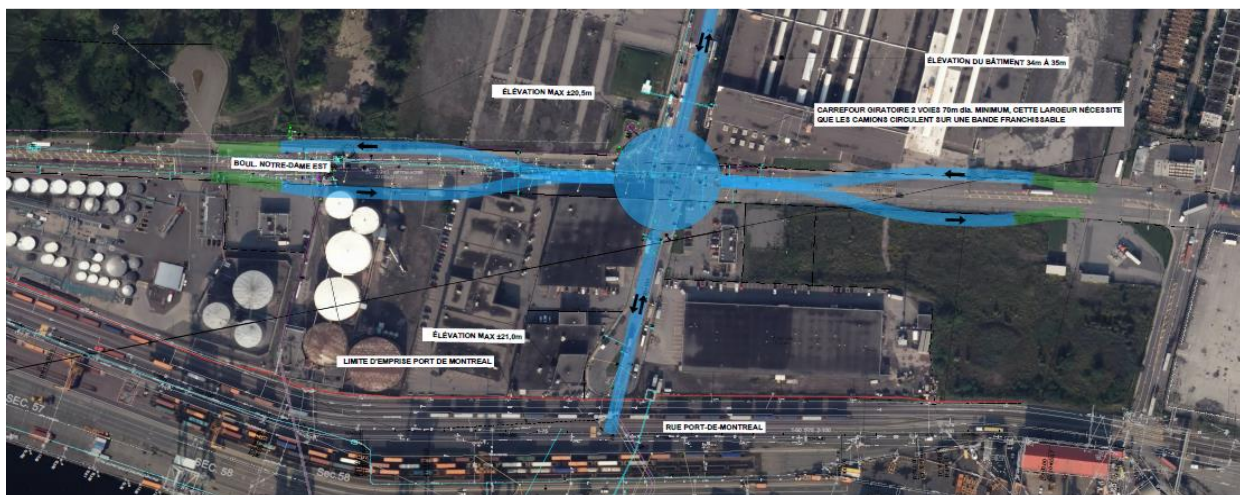
ce même scénario, mais avec une pente de 6 %, ne serait pas optimal pour les mêmes arguments évoqués précédemment.

Scénario 2 : Tunnel Dickson avec une pente de 6 %



Réaliser ce scénario nécessiterait la construction de deux bretelles à partir de la rue Notre-Dame donnant accès à un nouveau lien routier vers le port afin de permettre le trafic est/ouest de certains camions circulant sur cette artère, et ce, tout en leur favorisant une entrée fluide au port. De plus, ce scénario confinerait les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains sur le plan de la fluidité, ce qui représente un enjeu par rapport à l'objectif du projet et la vision de la Ville de Montréal. Aussi, plusieurs infrastructures, dont le collecteur de 4,4 mètres, devraient être déplacées sans compter les nombreuses expropriations requises (dont le projet d'un centre de distribution Décathlon). Ce dernier prévoit également de « passer en tunnel » sous les voies ferrées du port et remonter au niveau de la rue Dickson à environ 65 mètres de l'intersection Notre-Dame. Une fois à niveau, l'intersection Notre-Dame et Dickson serait en giratoire nécessitant, notamment, la reconstruction de Notre-Dame et de Dickson (sans oublier que cela représenterait des risques d'accident avec les véhicules lorsque les camions ne « conservent » pas leur trajectoire). Finalement, aller de l'avant avec ce scénario entraînerait sans équivoque un impact majeur sur la circulation d'une intersection déjà extrêmement achalandée (la rue Notre-Dame). Autre point d'intérêt, le niveau de la nappe phréatique nécessiterait un abaissement du niveau de l'eau par pompage dans le tunnel proposé.

Scénario 3 : Giratoire aérien sur rue Notre-Dame (secteur Dickson)



La mise en place d'un tel giratoire aérien a comme avantage d'avoir à éviter de déplacer la rue Notre-Dame. Cependant, afin de réaliser un tel projet, plusieurs expropriations seraient requises (dont le projet d'un centre de distribution Décathlon) et la construction entraînerait un impact majeur sur la circulation à une intersection déjà très achalandée, soit celle de la rue Notre-Dame. De plus, ce scénario confinerait les camions dans une zone davantage restreinte sur la route du port entraînant ainsi moins de gains notables sur le plan de la fluidité. Cela représenterait à nouveau un enjeu à l'objectif du projet ainsi qu'à la vision de la Ville de Montréal.

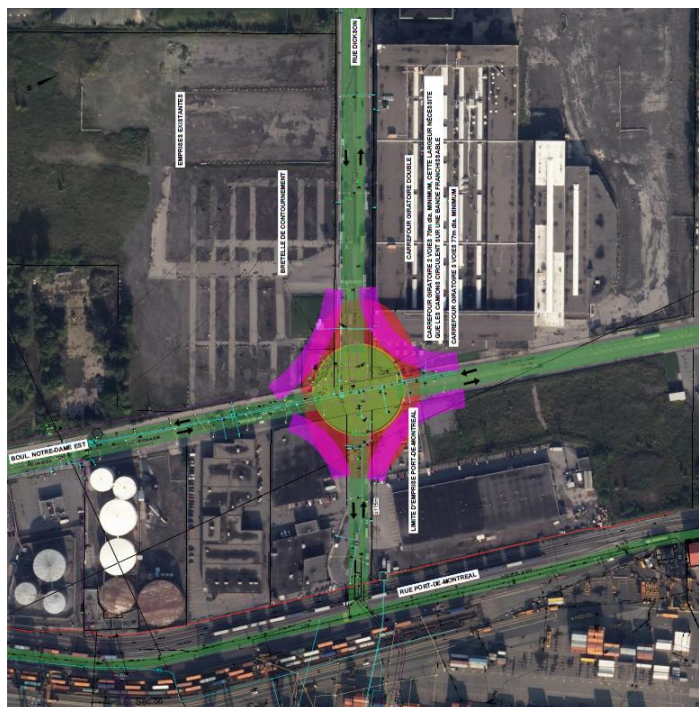
Scénario 4 : Création d'un tunnel à l'est du viaduc ferroviaire



Ce scénario prévoit le passage du lien routier sous les voies ferrées du port et sous la rue Notre-Dame. Cependant, les infrastructures majeures déjà en place, notamment sous la rue Notre-Dame (pensons par exemple au collecteur), causeraient d'importants défis logistiques et de réorganisation sans compter les coûts élevés. Des impacts majeurs sur la circulation de la rue

Notre-Dame ainsi que sur la route du port seraient à prévoir en raison du déplacement des voies ferrées nécessaire pour ce faire. Finalement, le niveau de la nappe phréatique nécessiterait un abaissement du niveau de l'eau par pompage dans le tunnel proposé.

Scénario 5 : Mise en place d'un carrefour giratoire au sol (secteur Dickson)



La réalisation de ce scénario ne répondrait aucunement à l'un des enjeux clés, soit celui de devoir franchir le système ferroviaire portuaire sur le territoire du port. De plus, la cohabitation des camions et des voitures, dans l'optique où un tel scénario verrait le jour, comporte de nombreux enjeux de sécurité sans compter que plusieurs expropriations seraient requises (dont le projet d'un centre de distribution Décathlon) afin de mener à terme la construction de ce projet de giratoire au sol.

Études en cours et échéancier

L'évaluation des effets environnementaux (ÉEE) du projet est en cours. Elle est encadrée par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012). Les composantes à l'étude dans le cadre de l'ÉEE sont :

- Évaluation des gaz à effet de serre (GES) ;
- Qualité de l'air/poussières et contaminants ;
- Impact visuel/éclairage ;
- Milieu sonore ;
- Circulation ;
- Inventaires des milieux humides ;

- 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 seront identifiées, présentées aux citoyens et mises en place pour assurer une gestion responsable des impacts, tant pour la période de construction que d'utilisation du lien routier.

Pour le moment, l'échéancier prévu (sujet à changements) pour la réalisation du projet se présente ainsi :

- Rencontre citoyenne (présentation de la conception préliminaire et des résultats de l'évaluation des effets environnementaux et des mesures d'atténuation potentielles) : d'ici l'été 2019
- Finalisation de l'évaluation des effets environnementaux (ÉEE) : d'ici l'été 2019
- Finalisation de la conception : automne 2019
- Appel d'offres pour la construction : hiver et printemps 2020
- Début des travaux : printemps 2020
- Mise en service du viaduc : en fonction de la mise en service des prolongements de l'Assomption et de Souigny

4. Création d'un écoparc industriel

Le Port de Montréal partage la vision du développement du secteur en ce qui a trait à la création d'un écoparc industriel qui attirera « des entreprises dynamiques soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées dans une démarche de gestion durable en partenariat avec la collectivité. » L'APM ne peut que soutenir l'arrivée d'entreprises et de partenaires faisant preuve d'innovation et intégrant le développement durable dans ses activités correspondant à l'importance qu'elle accorde à agir en tant que citoyen corporatif responsable.

Selon la grappe logistique montréalaise CargoM, on retrouve près de 6 300 entreprises en lien avec le transport et la logistique dans la région métropolitaine de Montréal engendrant des retombées économiques de 4,3 milliards de dollars chaque année⁸. Le Port agit comme un aimant, en soi, en attirant des entreprises de la chaîne logistique et se voit comme un port 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. En s'installant près des installations portuaires, ces entreprises limitent ainsi leurs déplacements et diminuent de façon significative leur empreinte environnementale.

⁸ <http://lapresse.cargo-montreal.ca/fr/>

Ainsi que l'APM l'avait écrit dans son mémoire déposé⁹ dans le cadre des consultations publiques menées par l'Institut du Nouveau-Monde en février 2017 sur le projet de la Cité logistique : « ce même concept de chaîne logistique se veut une tendance mondiale et caractéristique des ports du 21^e siècle. La disponibilité de terrains à proximité des installations portuaires est, dans ce contexte, un atout de taille pour des entreprises voulant développer et accroître leurs activités dans ce créneau d'affaires. »

Elle soutient donc l'arrivée de partenaires de la chaîne logistique qui contribueront au développement du secteur, entre autres, par la création d'emplois tout en intégrant le développement durable et l'innovation dans ses opérations et en cohabitant de façon harmonieuse avec la communauté avoisinante.

5. Conclusion

Nous réitérons que le scénario qui serait le plus approprié en termes d'attractivité, de réduction de la congestion routière, et d'augmentation de la fluidité de la circulation est celui de la construction d'un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN.

Nous soulignons qu'en tant que « port citoyen », nous désirions faire valoir notre point de vue à l'ensemble de la communauté montréalaise et nous espérons avoir pu exposer, via ce mémoire, que les objectifs visés par les grandes orientations de la Ville de Montréal de ce projet seraient atteints à la suite de la construction de ce viaduc.

D'ailleurs, ainsi que nous l'avons mentionné, ce projet phare fera l'objet prochainement d'une rencontre citoyenne que nous organiserons afin de recueillir les propos et répondre aux questions de l'ensemble de la communauté. En effet, nous accordons beaucoup d'importance à l'écoute et au dialogue avec les différentes parties prenantes et nous rappelons notre volonté ferme de bien vouloir faire les choses afin que ce projet s'intègre en harmonie avec son milieu.

Nous réitérons que les représentants du Port de Montréal demeurent à l'entière disposition des divers intervenants au dossier, notamment les responsables élus et non élus de l'arrondissement et de la ville centre, ainsi que les citoyens et autres partenaires interpellés de près ou de loin par un tel projet.

Nous remercions l'Office de consultation publique de Montréal de l'occasion qui nous a été offerte afin de proposer notre perspective sur le secteur et plus particulièrement de présenter l'importance de notre projet de lien routier.

⁹ <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/ITEM/481B0D316A181078E0530A9301321078>