

Plan d'utilisation des sols du Port de Montréal

162
Modernisation de la rue Notre-Dame à
Montréal par le ministère des Transports
Montréal

DQ1.5
AUD6211 06 057

Secteur Contrecoeur

Fleuve Saint-Laurent

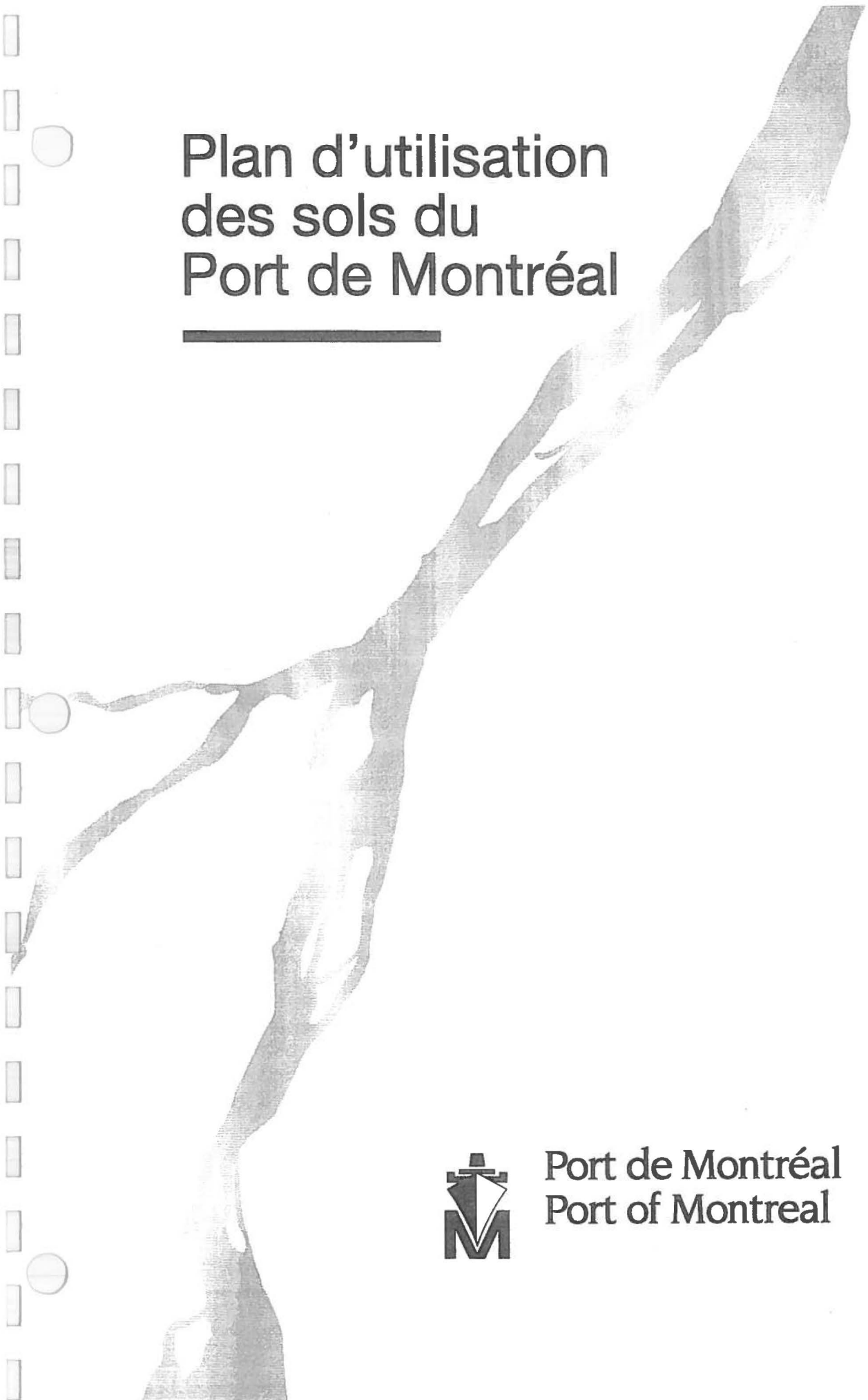
Secteur de Montréal



Port de Montréal
Port of Montreal

Canada

Plan d'utilisation des sols du Port de Montréal



Port de Montréal
Port of Montreal

Canada

Table des matières

1.	Introduction	5
2.	Tour d'horizon du port de Montréal	7
2.1	Encadrement légal de l'Administration portuaire de Montréal (APM)	7
2.2	Mandat et mission de l'Administration portuaire de Montréal	7
2.3	Rôle de l'Administration portuaire de Montréal	8
2.4	Port d'envergure internationale	8
2.5	Impact économique du port	12
3.	Principes directeurs	13
3.1	Les terminaux maritimes	13
3.1.1	Transport de marchandises	13
3.1.2	Transport de passagers	14
3.2	La communauté	15
3.3	L'environnement	16
3.4	Le financement	16
4.	Stratégie de développement	19
4.1	Besoins d'adaptation et de développement des infrastructures	20
4.2	Orientations de développement par secteur de planification	21
4.2.1	Secteur du Havre	25
4.2.2	Secteur Centre-Sud (sections 24 à 33)	27
4.2.3	Secteur Hochelaga-Maisonneuve (sections 34 à 55)	29
4.2.4	Secteur Mercier (sections 54 à 80)	31
4.2.5	Secteur de la Promenade Bellerive	33
4.2.6	Secteur Montréal-Est (sections 94 à 111)	34
4.2.7	Secteur des îles de Boucherville et des îlets Verts	36
4.2.8	Secteur de Contrecoeur	37

1. Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) présente dans ce document son Plan d'utilisation des sols, conçu pour faire état des objectifs et des politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion lui est confiée ou qu'elle occupe ou détient, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

Ce Plan d'utilisation des sols a été adopté officiellement par l'APM en mars 2000, après qu'elle eut pris connaissance des observations du public à son égard. La Loi maritime du Canada prévoyait à cette fin une période de 60 jours, au cours de laquelle a eu lieu une séance publique d'information et de discussion.

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.

2. Tour d'horizon du port de Montréal

2.1 Encadrement légal de l'Administration portuaire de Montréal (APM)

Le 1^{er} mars 1999, en vertu de la nouvelle 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).

Ce changement s'est fait d'autant plus facilement que l'entreprise exerçait déjà ses activités de façon commerciale, efficace et rentable depuis au moins sa fondation en tant que société portuaire locale en 1983.

La Loi maritime du Canada a créé un nouvel environnement et une nouvelle façon de faire des affaires pour les grands ports du Canada. À titre de nouvelle Administration portuaire canadienne (APC), l'APM bénéficie des outils nécessaires pour conclure ses transactions d'une manière encore plus commerciale, efficace et opportune.

Le conseil d'administration de l'APM est formé dorénavant d'un représentant de chacun des trois paliers de gouvernement et de quatre autres femmes ou hommes d'affaires recommandés au ministre fédéral des Transports par les utilisateurs du port. Tous les administrateurs de l'APM sont de la région de Montréal.

2.2 Mandat et mission de l'Administration portuaire de Montréal

Le mandat de l'Administration portuaire de Montréal consiste essentiellement à faciliter le commerce intérieur et international et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs socio-économiques des collectivités locale, régionale et nationale.

Dans le cadre de ce mandat et dans le respect de l'environnement, l'Administration s'est donnée pour mission de fournir des installations et

Au cours de la dernière décennie, le port de Montréal a manutentionné en moyenne quelque 20 millions de tonnes de fret par année : marchandises diverses conteneurisées et non conteneurisées, céréales, produits pétroliers et autres vracs solides et liquides.

Montréal est un centre international de commerce et d'échange reposant sur une base industrielle en constante évolution. Dans son arrière-pays peuplé de 100 millions de Canadiens et d'Américains, on trouve la région la plus industrialisée de tout le continent. D'immenses complexes manufacturiers sont installés tout le long des voies fluviales, ferroviaires et routières.

Le trafic des marchandises diverses conteneurisées est de toute évidence celui qui connaît la plus forte croissance au port, atteignant presque chaque année de nouveaux sommets. Au cours des cinq dernières années, il s'est accru en moyenne de 7,9 pour cent par année.

Il s'est manutentionné un trafic record de 8,7 millions de tonnes de marchandises diverses conteneurisées au port de Montréal en 1998, environ 8,3 millions de tonnes ou 95 pour cent pour le marché de l'Atlantique Nord.

Le port de Montréal vogue de succès en succès sur le marché des marchandises diverses conteneurisées. Les marchandises diverses conteneurisées constituent le trafic le plus imposant au port, celui qui génère le plus de retombées économiques et qui présente les plus belles perspectives d'avenir.

Le port de Montréal compte quatre terminaux à conteneurs modernes couvrant une superficie de plus de 70 hectares. Ces terminaux sont équipés de 15 grues à portique de quai pouvant lever de 30 à 60 tonnes, de portiques de parc et autres engins de manutention.

En 1998 :

- Environ la moitié du trafic des marchandises diverses conteneurisées du port avait pour point d'origine ou de destination le marché canadien, surtout le Québec et l'Ontario;
- l'autre moitié de ce trafic avait pour point d'origine ou de destination le marché américain, principalement le Midwest et le Nord-Est.

produits pétroliers. Quelques postes à quai servent au transbordement d'autres vrac liquides tels que des produits chimiques, de la mélasse et des huiles végétales.

Le port de Montréal compte parmi les principaux centres de transbordement de vrac solides au Canada. Il joue un rôle primordial auprès des industries locales qui dépendent d'un approvisionnement sûr en matières premières. Trois terminaux servent à la manutention des vrac solides : minerai de fer, sel, gypse, fertilisants et autres marchandises.

Son silo à céréales, d'une capacité d'entreposage de 260 000 tonnes, est l'un des plus efficaces et des plus modernes sur le Saint-Laurent. On peut y décharger 3 000 tonnes de céréales à l'heure, et la capacité de chargement continu est de 4 500 tonnes à l'heure.

Montréal est sans aucun doute l'une des principales attractions des croisières sur le majestueux fleuve Saint-Laurent et sur la côte est nord-américaine. Chaque année, le port de Montréal accueille des milliers de passagers de navires de croisière à sa gare maritime Iberville.

Le réseau ferroviaire de l'Administration portuaire est relié aux cours de triage des deux chemins de fer transcontinentaux, CP Rail et Canadien National, qui ont directement accès aux quais, sans le transbordement intermédiaire requis à de nombreux ports. Les wagons articulés et à deux niveaux sont vite chargés.

Les chemins de fer canadiens s'enfoncent profondément à l'intérieur du marché américain et leurs trajets sont plus directs que ceux de leurs concurrents outre frontière.

Environ 60 pour cent du trafic des marchandises diverses conteneurisées du port de Montréal emprunte le chemin de fer, surtout pour atteindre l'Ontario et le Midwest américain. En 1998, les installations du port de Montréal ont reçu environ 130 000 wagons (ordinaires, articulés et à deux niveaux), et plus de 80 pour cent d'entre eux sont passés par les terminaux à conteneurs.

Le port de Montréal met à la disposition de ses chargeurs d'excellentes liaisons ferroviaires qui leur permettent d'acheminer leurs cargaisons à Toronto en 10 heures et à Détroit en 25 heures. Le temps de

3. Principes directeurs

L'Administration portuaire s'est dotée de principes directeurs destinés à faire connaître à ses partenaires, aux citoyens et au grand public l'orientation de la mise en valeur du port et de son intégration à la communauté.

3.1 Les terminaux maritimes

3.1.1 Transport de marchandises

De par son mandat, le port de Montréal doit contribuer efficacement à la réalisation des objectifs du commerce intérieur et international du Canada, et des objectifs économiques et sociaux de la collectivité.

L'Administration doit tout mettre en œuvre pour 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.

Pour ce faire, l'APM doit fournir des installations et des services portuaires propres à satisfaire les besoins de sa clientèle (lignes maritimes, arrimeurs, chargeurs et transporteurs terrestres) et stimuler l'activité sur les quais tout en respectant l'environnement.

Le port doit assurer la planification, la mise en place, la gestion, l'entretien et la sécurité de ses installations. Ses terminaux maritimes et son réseau ferroviaire doivent satisfaire les besoins des usagers du port, c'est-à-dire les transporteurs terrestres, les lignes maritimes, les entrepreneurs en manutention, les importateurs et les exportateurs.

Les installations comptent parmi les avantages clés d'un port face à ses concurrents. Cet avantage névralgique mais fragile doit être préservé et

3.2 La communauté

La rive du Saint-Laurent, dans la portion est de l'île de Montréal, a longtemps été considérée comme le territoire exclusif pour les opérations portuaires. Par la suite, le territoire du port a subi d'importants changements pour répondre aux besoins de la population qui souhaitait profiter de fenêtres sur le fleuve. C'est ainsi que l'on a assisté à la naissance du Vieux-Port et qu'a été créée cette grande place publique riveraine qui fait la fierté de tous les Montréalais.

Plus à l'est, l'expansion des terminaux à conteneurs vers la promenade Bellerive a été arrêtée, afin de conserver une vaste ouverture sur le fleuve et de se conformer aux diverses recommandations émises dans le cadre de consultations entérinées par les autorités gouvernementales et municipales.

Des projets de diverses natures ont vu le jour ces dernières années : pistes cyclables; excursions nautiques; belvédères; conservation et réaffectation de silos; centres d'interprétation; etc. De son côté, le ministère des Transports du Québec planifie actuellement la prolongation de l'autoroute Ville-Marie en un boulevard urbain qui longerait les secteurs portuaires Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve.

Notons également que les trois paliers de gouvernement concourent actuellement à la mise en valeur du fleuve à des fins récréatives. La croissance de l'achalandage récréatif des eaux du fleuve posera nécessairement d'importants problèmes de sécurité auxquels divers intervenants publics et privés, dont l'APM, devront savoir trouver réponse.

Par ailleurs, l'APM est consciente de l'impact de ses activités sur la qualité de vie des citoyens. Le transport terrestre, le bruit, les poussières et la qualité visuelle des installations doivent faire l'objet d'une gestion responsable.

Les projets des intervenants désireux d'améliorer l'interface ville-port ainsi que les projets de développement poursuivis par l'APM et comportant des impacts sur la vie urbaine font l'objet d'efforts d'information, de coordination, de concertation et de consultations appropriés

3.4 Le financement

La Loi maritime du Canada stipule qu'une des conditions pour devenir administration portuaire est que le port visé soit financièrement autonome et qu'il le demeurera vraisemblablement.

L'Administration portuaire de Montréal est financièrement autonome. C'est l'Administration portuaire canadienne qui jouit de la meilleure situation financière, situation héritée le 1^{er} mars 1999 de la Société du port de Montréal. Au cours des 10 dernières années, cette dernière a généré au total des bénéfices nets de 97,2 millions de dollars.

Ces bénéfices nets ont produit des fonds autogénérés de 203 millions de dollars pour la même période.

Ces fonds autogénérés ont permis à la société portuaire d'investir 127,8 millions de dollars dans l'amélioration et l'agrandissement de ses installations au cours des 10 dernières années :

Cent vingt autres millions de dollars seront investis au cours des cinq prochaines années.

Il nous faut donc absolument conserver la santé financière de l'Administration portuaire afin qu'elle puisse continuer de bâtir l'avenir du port et d'en assurer les retombées économiques.

L'Administration portuaire de Montréal se dote des moyens lui permettant de couvrir ses frais d'exploitation et de développement à même ses propres revenus

4. Stratégie de développement

Montréal jouit d'une situation géographique privilégiée qui confère au port et à ses usagers des avantages stratégiques et économiques indubitables pour desservir le cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Le port de Montréal est situé à proximité des agglomérations urbaines et des grands centres industriels du Canada et des états américains du Midwest et du Nord-Est. Situé à l'intérieur du continent, à 1 600 kilomètres de l'océan Atlantique, il est néanmoins sur la route terrestre la plus courte et la plus directe entre cet immense arrière-pays et les vastes marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. De plus, d'excellents réseaux routiers et ferroviaires le relie à toutes les régions de l'Amérique du Nord.

Aujourd'hui, l'efficacité des accès routiers et ferroviaires au port et l'étendue des réseaux reliant le port aux grands marchés intérieurs nord-américains que sont par exemple Boston, New York, Toronto, Détroit et Chicago permettent d'optimiser la situation géographique très avantageuse du port de Montréal.

Au-delà de 60 pour cent du trafic de marchandises diverses conteneurisées manutentionnées annuellement au port est transporté sur chemin de fer, la clé de la desserte des importants marchés de l'Ontario (en partie), du Midwest américain et de l'ouest du continent. Le reste emprunte le réseau autoroutier.

Sur l'île de Montréal, entre les secteurs du Havre et de la Promenade Bellerive, l'Administration exploite son propre réseau ferroviaire qui se raccorde à ceux du Canadien National (CN) et de la Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (CP). Ainsi, contrairement à la situation observée à de nombreux ports concurrents, les deux chemins de fer transcontinentaux ont un accès direct aux quais, sans nécessité de transbordement intermédiaire. À noter que le secteur de Contrecoeur est desservi par le CN uniquement.

La stratégie de développement du port de Montréal consiste d'abord à exploiter optimalement les installations portuaires de l'île de Montréal, à acquérir tout terrain contigu disponible et économiquement aménageable et, à plus long terme, à aménager des installations portuaires dans la réserve foncière de Contrecœur, au fur et à mesure de la croissance des besoins

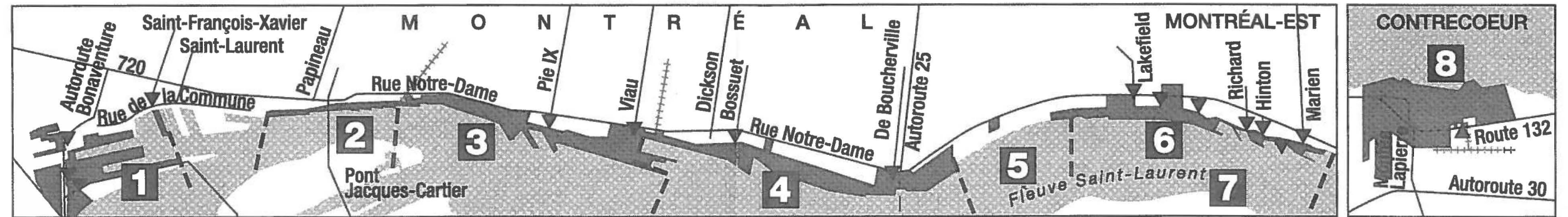
4.2 Orientations de développement par secteur de planification

Le port de Montréal compte des installations 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 huit grands secteurs (consulter le plan annexé en pochette) :

- le secteur du Havre, comprenant le terminal polyvalent de Bickerdike, le silo à grain n° 5, le siège social de l'APM, la gare maritime Iberville, à la jetée Alexandra, et les terrains des rues Mill et Bridge;
- le secteur Centre-Sud (sections 24 à 33), où l'on retrouve la cour d'échange de wagons entre le CN et le CP et le réseau ferroviaire du port ainsi que des hangars de transit;
- le secteur Hochelaga-Maisonneuve (sections 34 à 55), où se concentrent les vracs solides et les marchandises diverses non conteneurisées, tout en intégrant le terminal céréalier (silo n° 4);
- le secteur Mercier (sections 54 à 80), le plus vaste secteur de manutention portuaire, dévolu essentiellement aux marchandises diverses conteneurisées;
- le secteur de la Promenade Bellerive, où deux terrains de l'APM sont aménagés en espace vert afin de consolider le parc de la Promenade Bellerive;
- le secteur Montréal-Est (sections 94 à 111), affecté principalement aux vracs liquides et solides;

Plan repère des secteurs de planification



▼ Entrées

1 du Havre

3 Hochelaga-Maisonneuve

5 Promenade Bellerive

7 Îles de Boucherville
et îlets Verts

8 Contrecoeur

2 Centre-Sud

4 Mercier

6 Montréal-Est

4.2.1 Secteur du Havre



Vue partielle du secteur du Havre qui comprend, entre autres, le terminal et la jetée Bickerdike, le silo n° 5 et la gare maritime Iberville.

Le secteur du Havre est 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. Le secteur accueille également quantité d'activités industrielles non portuaires, le siège social de l'administration portuaire ainsi que le silo à grain n° 5.

Le parc des Écluses du Vieux-Port, adjacent au secteur, a fait de ce silo à grain un monumental fond de scène. Sa position dans le paysage urbain du Vieux Montréal, et le fait qu'il soit maintenant entièrement

4.2.2 Secteur Centre-Sud (sections 24 à 33)



Zone d'échange ferroviaire longeant le Vieux-Port et les quais, à l'est du pont Jacques-Cartier, dans le secteur Centre-Sud.

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 et notamment de les acheminer plus rapidement à destination de Toronto, Détroit, Chicago, etc. Pour

4.2.3 Secteur Hochelaga-Maisonneuve (sections 34 à 55)



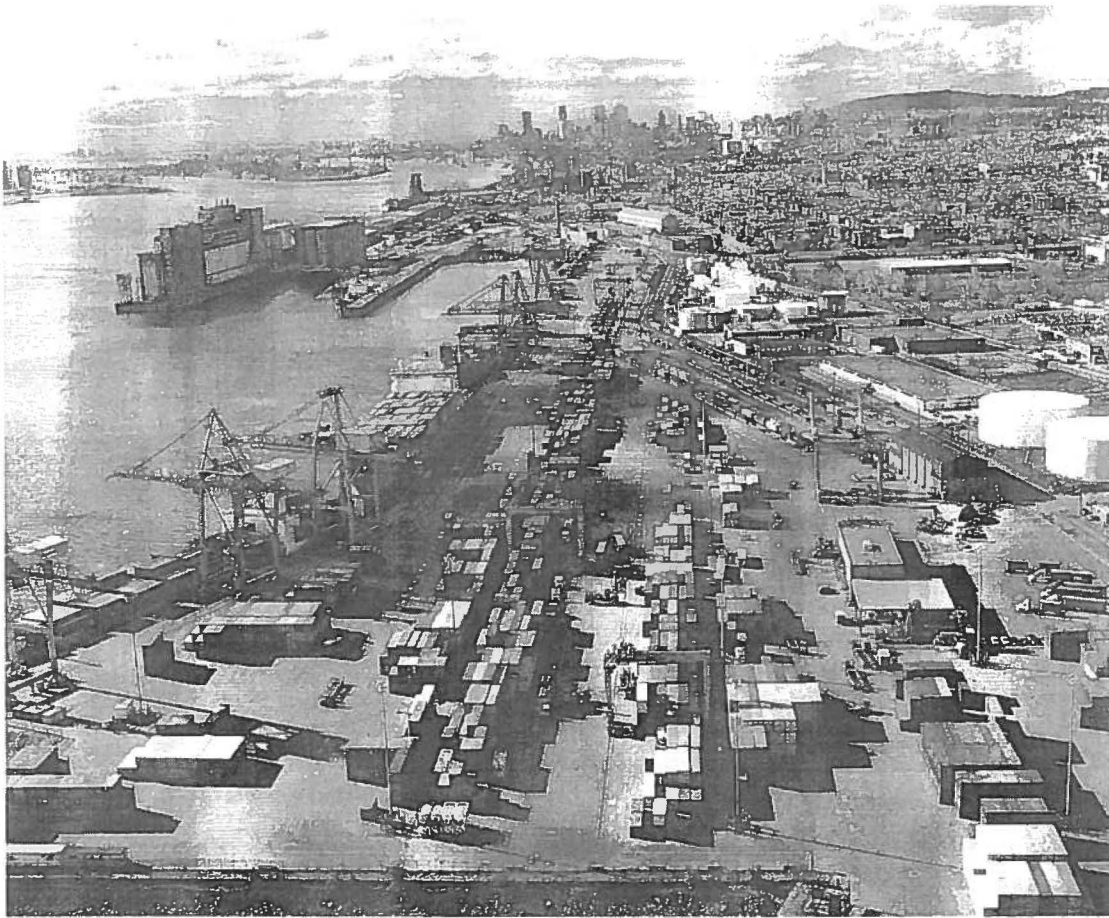
Aire de manutention de marchandises diverses dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve

L'APM réaménagera la portion ouest du secteur Hochelaga-Maisonneuve pour en faire un centre de transbordement de vrac solide spécialisé et d'avant-garde. Les réalisations prévues se feront dans le cadre d'un partenariat à long terme entre l'APM et l'opérateur.

Le programme de réaménagement de la portion est vise quant à lui à implanter un terminal polyvalent et moderne pour la manutention de marchandises diverses non conteneurisées, ainsi qu'à consolider les activités du terminal céréalier.

Le quartier adjacent au secteur correspond aux anciennes municipalités d'Hochelaga et de Maisonneuve. Le quartier possède ainsi un important réservoir de patrimoine industriel, résidentiel et religieux.

4.2.4 Secteur Mercier (sections 54 à 80)



Terminal à conteneur dans le secteur Mercier

Le secteur Mercier est celui où est concentrée la manutention des marchandises diverses conteneurisées, une orientation maintenue pour les années à venir.

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 prévoit l'amélioration et l'agrandissement des terminaux du secteur, de même que le

4.2.5 Secteur de la Promenade Bellerive

Avec le Vieux-Port, la Promenade Bellerive est l'un des deux grands espaces publics aménagés au cœur du port de Montréal pour répondre à une volonté claire de 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 (plus de 7 hectares) soient aménagées et intégrées au parc, contribuant ainsi à la consolidation de cet espace vert d'importance majeure.

La Promenade Bellerive est intensément utilisée par la population hiver comme été, notamment comme point d'accès au fleuve. Un service de navette fluviale la relie aux 25 km de pistes cyclables des îles de Boucherville. En juin et en juillet, elle est également le point de départ d'excursions fluviales vers les grands feux d'artifice de La Ronde.

Les deux extrémités de la Promenade Bellerive, en contact direct avec les activités portuaires, feront l'objet de mesures d'atténuation des impacts par l'APM.

L'APM respecte l'objectif de mise en valeur de la Promenade Bellerive

Peu d'impacts nouveaux des activités portuaires sont donc à identifier envers un milieu urbain somme toute largement industriel. Il est à noter que, là encore, l'APM a permis qu'une portion de son territoire soit affectée à la constitution d'espaces verts. Le noyau urbain de la ville de Montréal-Est profite ainsi du parc de l'Hôtel de ville, un lieu qui contribue à amoindrir les difficultés d'interface ville-port en ce secteur.

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



Quai pétrolier dans le secteur Montréal-Est

4.2.8 Secteur de Contrecoeur



Terminal de vrac solide dans le secteur Contrecoeur

Les interventions prévues dans le secteur de Contrecoeur visent d'abord l'amélioration des installations existantes, et ce dans le double but de consolider les activités de manutention du vrac solide et de favoriser le développement des activités industrielles adjacentes au secteur et tributaires du terminal existant. À noter que la portion est du secteur affecte quelque 20 hectares à la conservation du milieu naturel.

Situé en zone industrielle lourde et à proximité de l'autoroute 30, le secteur pose peu de problèmes d'interface urbaine.

Dans la portion ouest du secteur, en conformité avec sa stratégie de développement, l'APM prévoit aménager en amont du terminal existant un

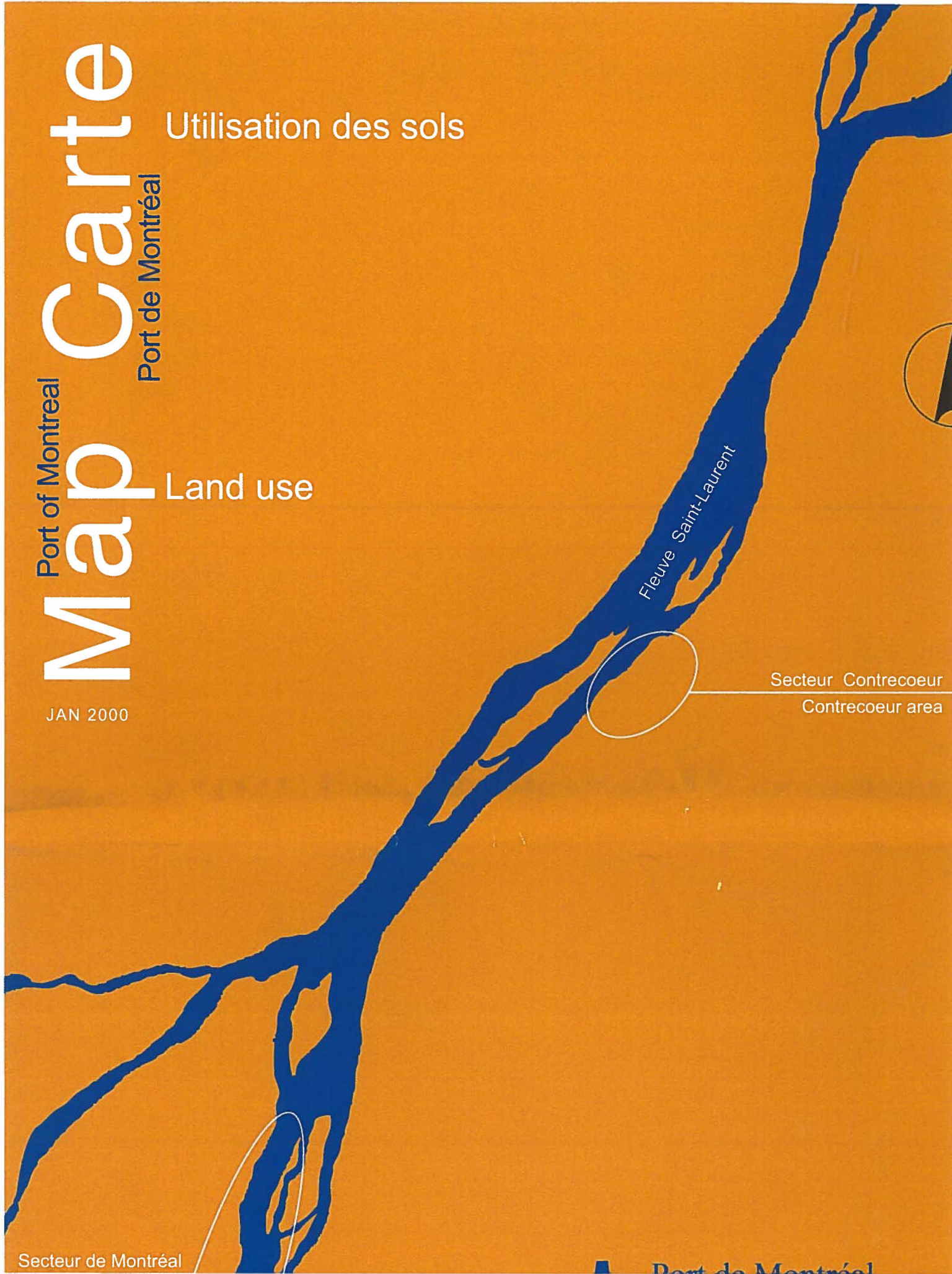
Map Carte

Port de Montréal

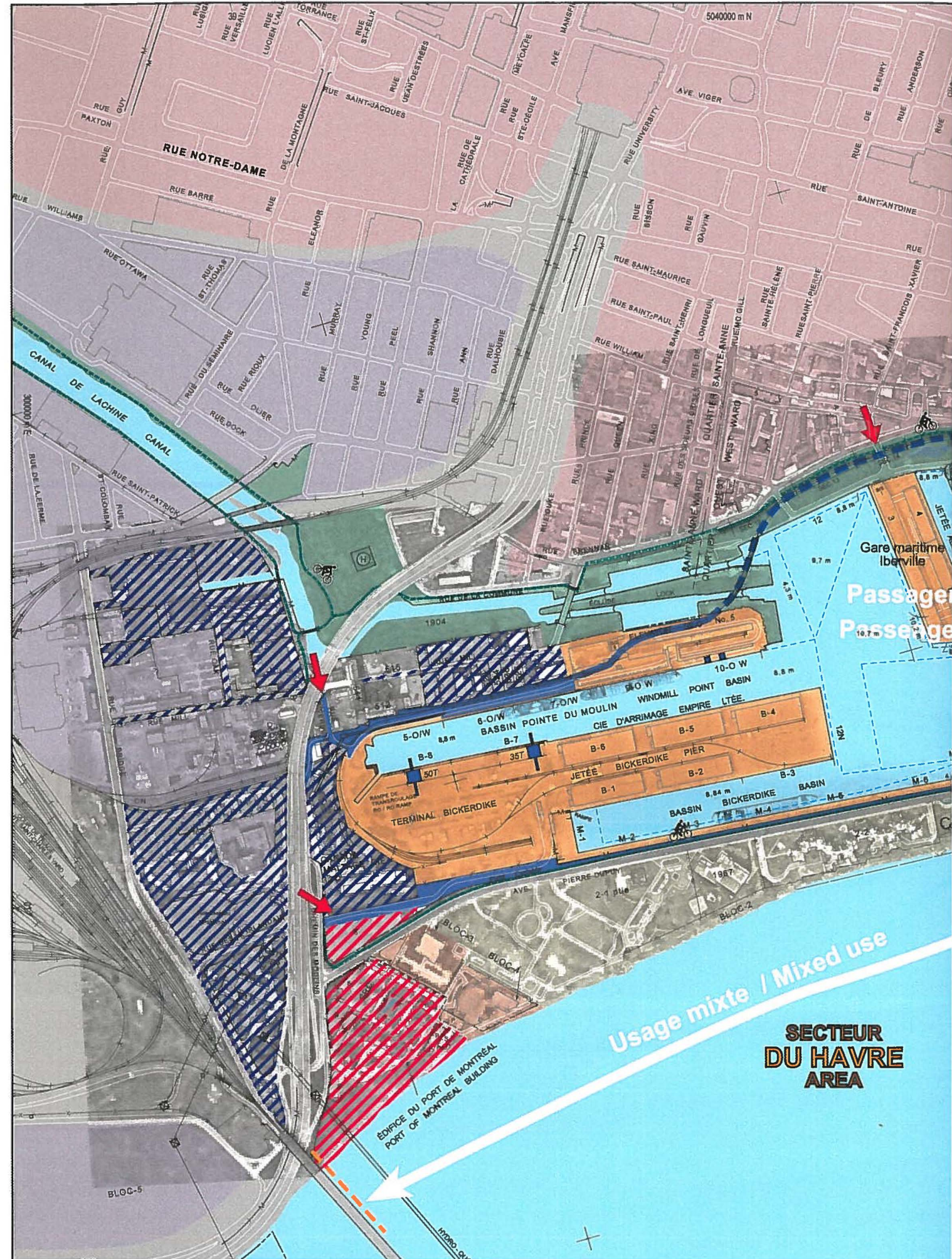
Utilisation des sols

Land use

JAN 2000



Secteur de Montréal



Map Land use

JAN 2000

Secteur de Montréal
Montreal area

Fleuve Saint-Laurent

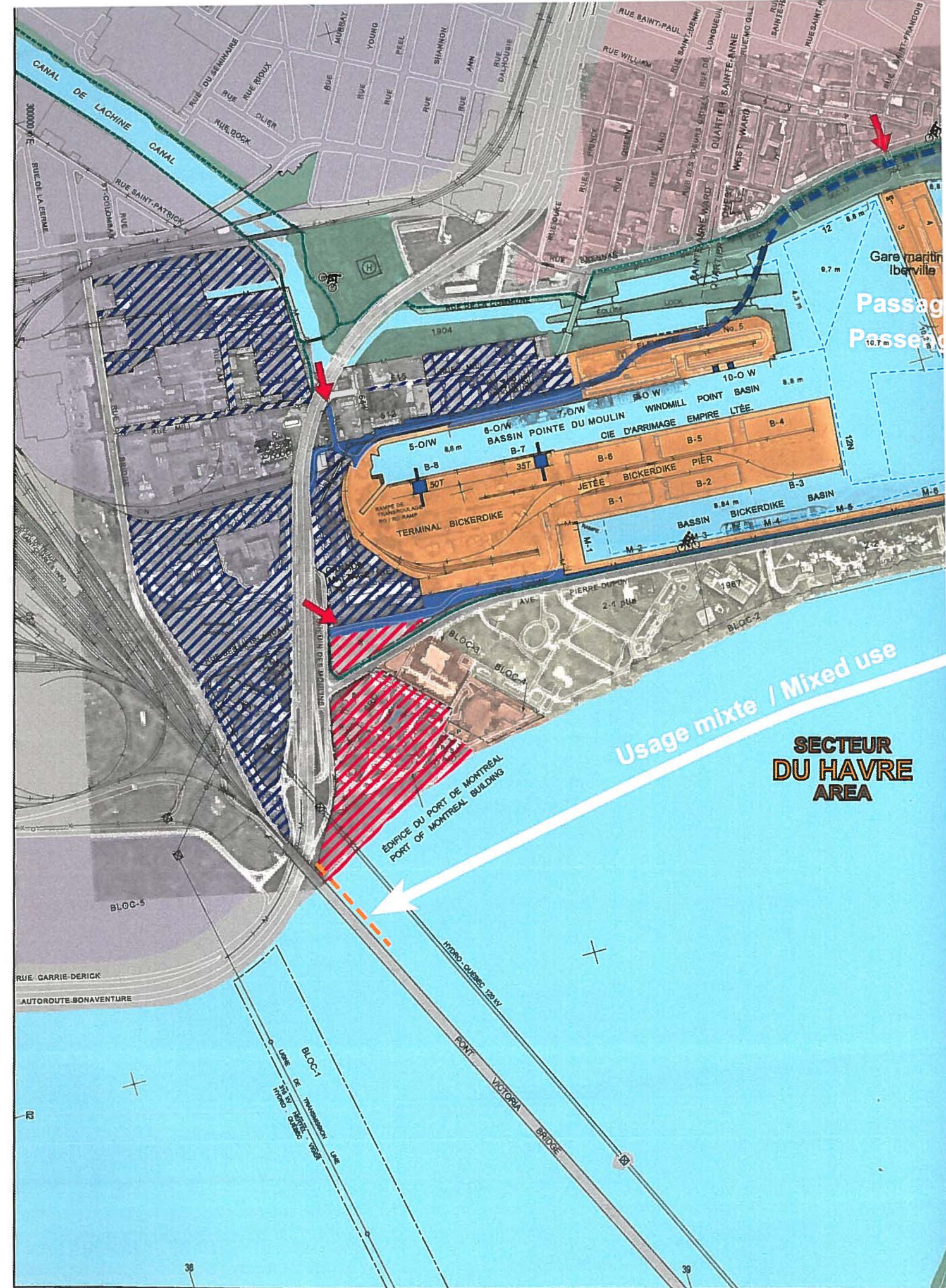
Secteur Contrecoeur
Contrecoeur area

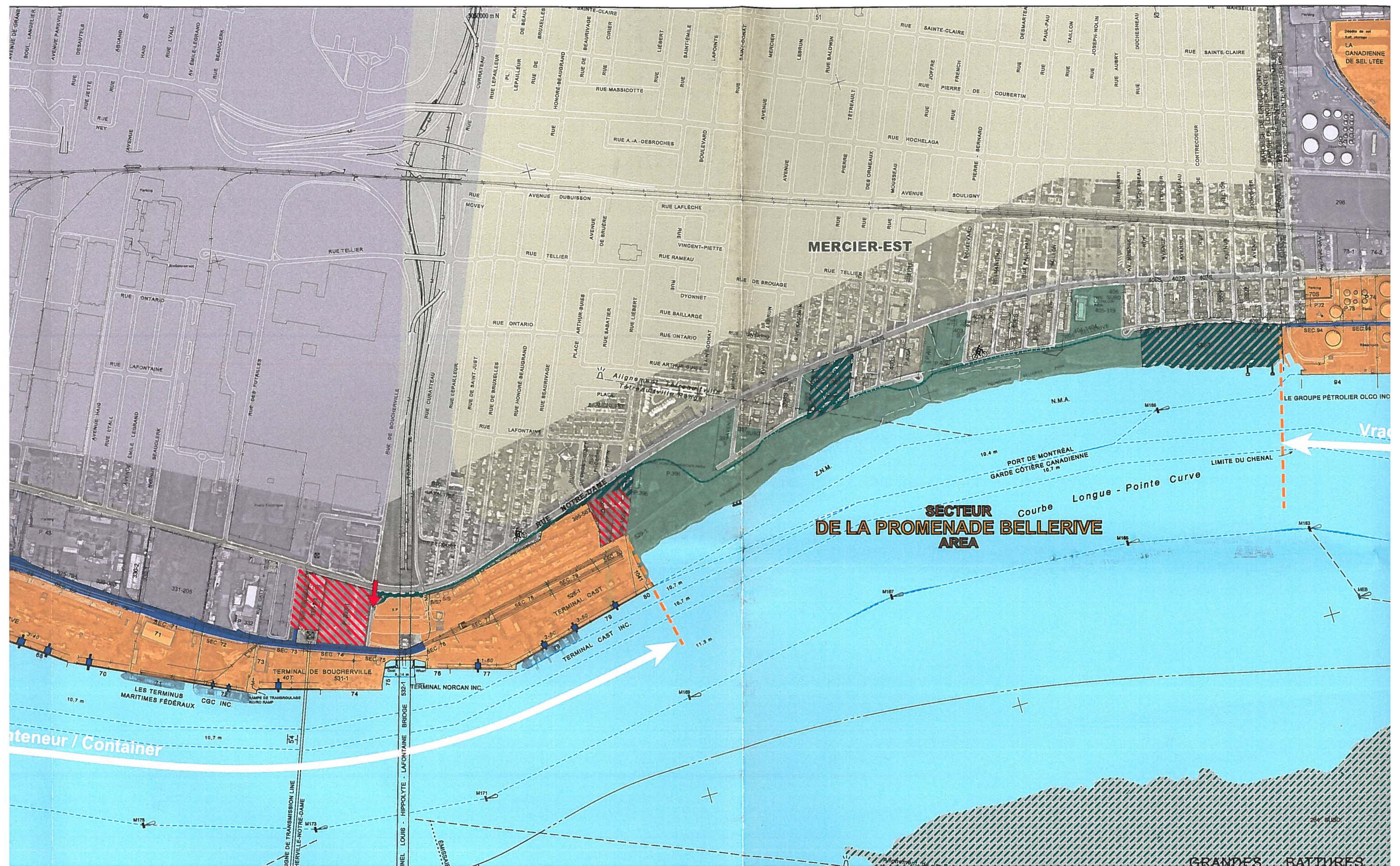


Port de Montréal
Port of Montreal

Canada

2 0 2 4 6 10 km





MERCIER-EST

SÉCTEUR DE LA PROMENADE BELLERIVE AREA

LE GROUPE PÉTROLIER OLGCO INC

Vrac

PORT DE MONTRÉAL
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
10.7 m

LIMITE DU CHENAL

Courbe Longue - Pointe Curve

LES TERMINUS MARITIMES FÉDÉRAUX

TERMINAL DE BOUCHERVILLE

TERMINAL NORCAN INC

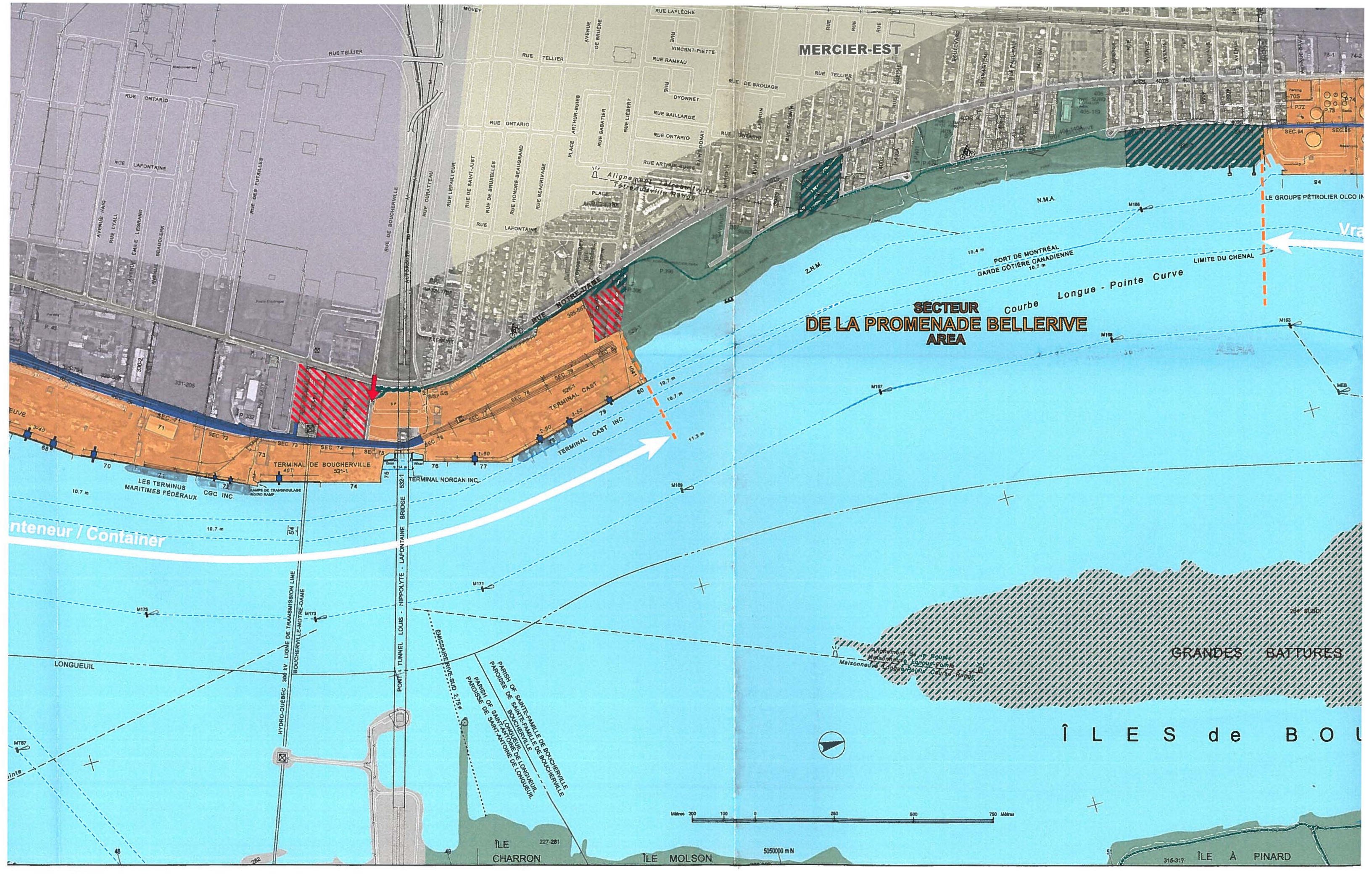
TERMINAL CAST

TERMINAL CAST INC.

GRANDES RATTURES

MERCIER-EST

SÉCTEUR DE LA PROMENADE BELLERIVE AREA



RUE TELLIER

RUE TELLIER

RUE LAFLECHE

RUE TELLIER

RUE ONTARIO

RUE ONTARIO

RUE BAILLARGÉ

RUE TELLIER

RUE LAFONTAINE

RUE LAFONTAINE

RUE ONTARIO

RUE TELLIER

AVENUE HANG

RUE LEPAPLEUR

RUE DE BROUJAGE

RUE TELLIER

RUE STALL

RUE DE SAINT-JUST

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE EMILE-LEGRAND

RUE DE BRUXELLES

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE BEAUCLERK

RUE HONORE BEAUGRAND

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE DE BOUCHERVILLE

RUE CURATEAU

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE HANG

RUE LEPAPLEUR

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE STALL

RUE DE SAINT-JUST

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE EMILE-LEGRAND

RUE DE BRUXELLES

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE BEAUCLERK

RUE HONORE BEAUGRAND

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE DE BOUCHERVILLE

RUE CURATEAU

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE HANG

RUE LEPAPLEUR

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE STALL

RUE DE SAINT-JUST

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE EMILE-LEGRAND

RUE DE BRUXELLES

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE BEAUCLERK

RUE HONORE BEAUGRAND

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE DE BOUCHERVILLE

RUE CURATEAU

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE HANG

RUE LEPAPLEUR

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE STALL

RUE DE SAINT-JUST

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE EMILE-LEGRAND

RUE DE BRUXELLES

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

AVENUE BEAUCLERK

RUE HONORE BEAUGRAND

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

RUE DE BOUCHERVILLE

RUE CURATEAU

RUE DE BOURG

RUE TELLIER

N.M.A.

PORT DE MONTRÉAL
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
10,7 m

Limite du chenal

10,4 m

10,7 m

10,7 m

11,3 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

10,7 m

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

LE GROUPE PÉTROLIER OLCO INC

Longue - Pointe Curve

Courbe

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

Longue - Pointe Curve

GRANDES BATTURES

ÎLES de BOUCHERVILLE

ÎLE CHARRON
227-281

ÎLE MOLSON

ÎLE À PINARD
316-317



5050000 m N



nteneur / Container

LONGUEUIL

Inte

48

LES TERMINUS MARITIMES FÉDÉRAUX

CGC INC

TERMINAL DE BOUCHERVILLE
531-1

TERMINAL NORCAN INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

TERMINAL CAST INC

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

54

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

M178

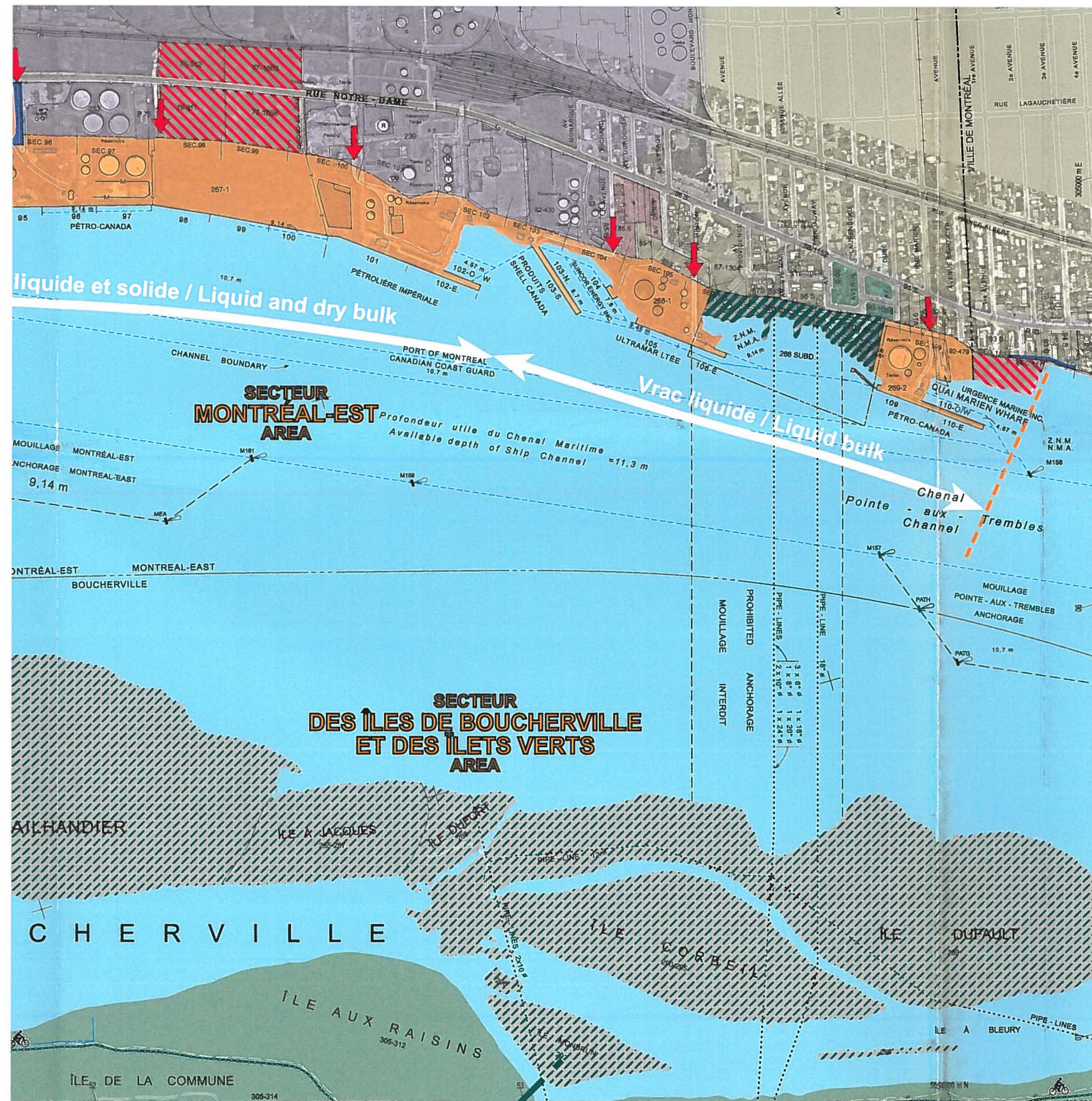
M178

M178

M178

M178

<

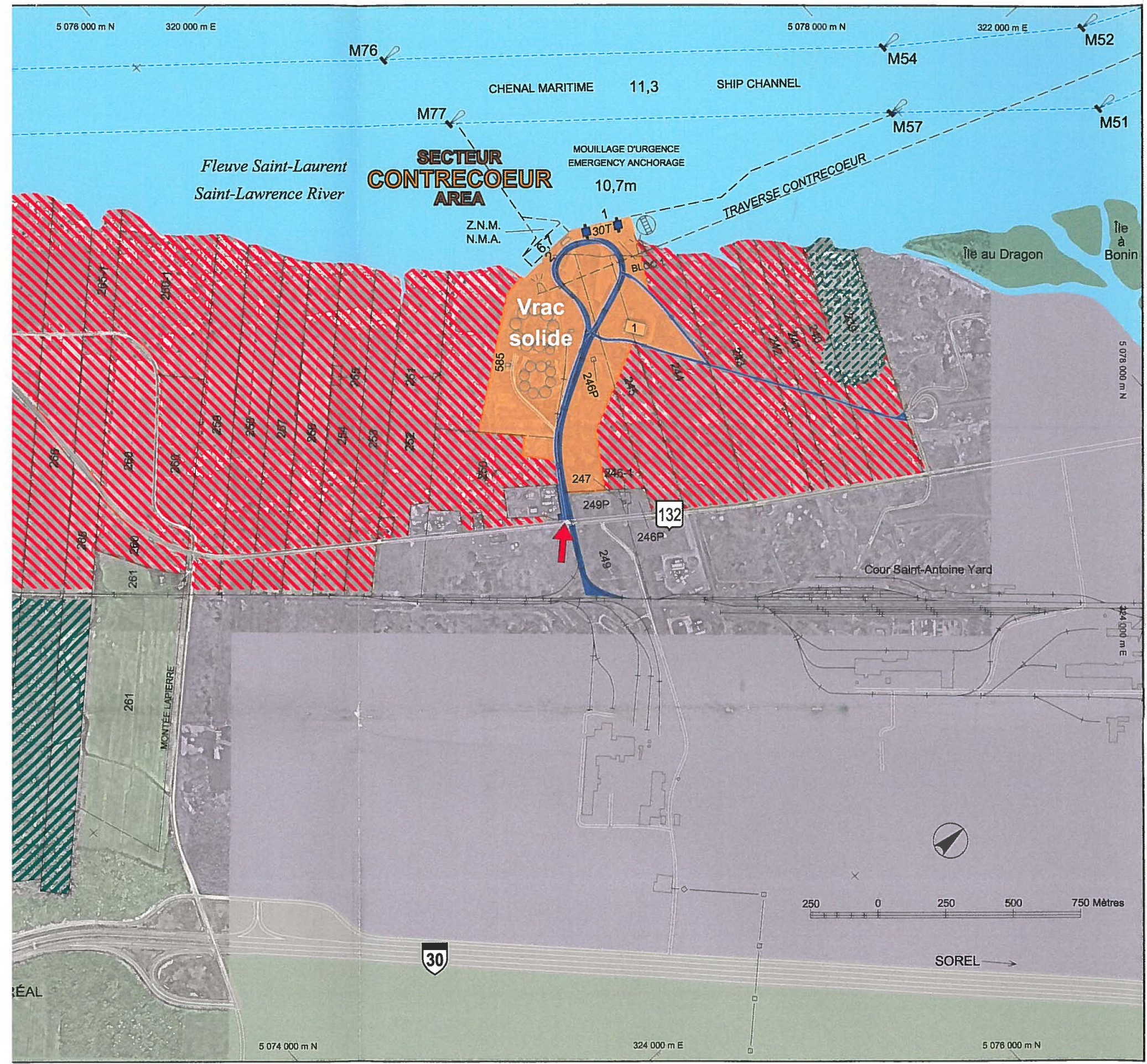


Notes:

- Les limites des aires d'affectation des villes sont approximatives.
- Le plan indique les catégories d'affectation du sol dominantes.
- Les catégories d'affectation du sol pour les villes autres que Montréal sont basées sur les catégories de la ville de Montréal. Une interprétation des catégories d'affectation a été effectuée lorsque nécessaire afin d'uniformiser le vocabulaire.

Sources:

- photographies aériennes orthorectifiées, à l'échelle 1:1000, 1998
- carte du port de Montréal, édition 1998



UTILISATION DES SOLS DU PORT DE MONTRÉAL

LAND USE FOR THE PORT OF MONTRÉAL

Terminal maritime		Maritime terminal
Zone de services et transport		Service and transportation zone
Droit ferroviaire et routier		Rail and road right-of-way
Usage portuaire projeté		Projected port use
Usage dominant		Dominant use

Utilisation des sols sur les autres propriétés du port

Land use for other port properties

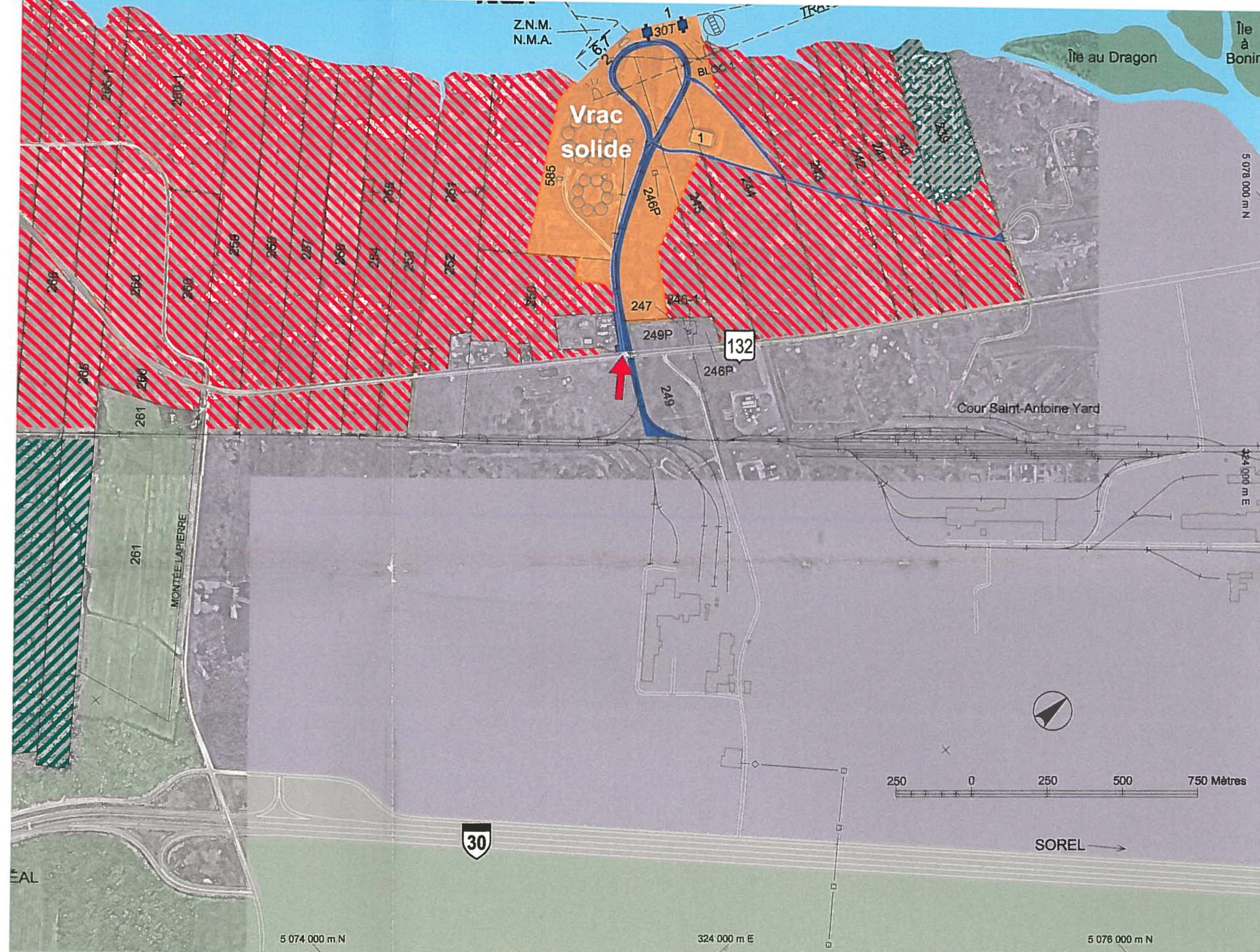
Habitation		Housing
Commerce et bureau		Commercial and offices
Industrie		Industry
Parc et lieu public		Park and public areas
Milieu naturel		Natural area
Agriculture		Agriculture

AFFECTATION DU SOL DOMINANTE À PROXIMITÉ DU PORT

DOMINANT LAND-USE DESIGNATIONS FOR AREAS IN PROXIMITY TO THE PORT

Habitation		Housing
Commerce et bureau		Commercial and offices
Industrie		Industry
Mixte		Mixed
Parc et lieu public		Park and public areas
Agriculture		Agriculture

Piste cyclable		Bicycle path
Accès au port de Montréal		Access to port of Montréal



Usage dominant ↔ Dominant use

Utilisation des sols sur les autres propriétés du port **Land use for other port properties**

- Habitation Housing
- Commerce et bureau Commercial and offices
- Industrie Industry
- Parc et lieu public Park and public areas
- Milieu naturel Natural area
- Agriculture Agriculture

AFFECTATION DU SOL DOMINANTE À PROXIMITÉ DU PORT **DOMINANT LAND-USE DESIGNATIONS FOR AREAS IN PROXIMITY TO THE PORT**

- Habitation Housing
- Commerce et bureau Commercial and offices
- Industrie Industry
- Mixte Mixed
- Parc et lieu public Park and public areas
- Agriculture Agriculture

Piste cyclable Bicycle path

Accès au port de Montréal Access to port of Montréal

Grandes infrastructures Major infrastructures

Grue Crane

Numéro de poste à quai Berth number

Bouée Buoy

Limite du port Port boundary

Limite municipale City boundary

Limite du chenal maritime Ship channel boundary

Les données sont approximatives.
Les limites des zones de désignation d'usage du sol dominantes.
Les données des villes autres que Montréal sont basées sur des données de terrain.
Une interprétation des catégories de désignation d'usage du sol a été faite afin d'uniformiser le vocabulaire.

Notes:

- The limits of city land-use designation areas are approximate.
- The plan indicates the dominant land-use designation categories.
- The land-use designation categories for the City of Montréal are used for cities other than Montréal. The land-use designation categories have been interpreted in order to create a uniform vocabulary.

Sources:

- Orthorectified aerial photographs, scale 1:1000 1000