



Le 7 mars 2018

PAR COURRIEL

Madame Lynda Carrier
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est
Questions complémentaires du 5 mars 2018 (DQ18)**

Madame,

En référence au dossier mentionné, la Ville de Montréal-Est vous soumet les réponses aux questions de la commission chargée de l'examen du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est.

1. Le promoteur prévoit implanter un pipeline de raccordement entre le site 1 et le réseau de PTNI, lequel serait situé à l'intérieur d'entreprises publiques de la Ville de Montréal-Est. Quel est l'état d'avancement des discussions à ce sujet entre la Ville et le promoteur ? Une entente serait-elle requise pour permettre l'implantation du pipeline de raccordement et quelles seraient les exigences de la Ville à cet égard ?

Réponse 1:

La Ville a rencontré le promoteur à deux reprises. La dernière rencontre a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville le 12 janvier 2018. Les discussions ont porté principalement sur des plans conceptuels du tracé des pipelines. Autrement dit, les questions abordées étaient essentiellement d'ordre général.



Selon le promoteur, la proximité entre les installations existantes de la Ville et le pipeline projeté ainsi que l'impact potentiel de sa construction sur celles-ci n'ont pas encore pu être déterminés. En effet, bien que le tracé de pipeline soit connu depuis plusieurs années, il n'a pas encore fait l'objet d'échanges techniques avec les services appropriés de la Ville qui permettraient de faire une analyse rigoureuse.

À cette étape-ci du projet, CIAM prend l'engagement de remettre en état toute infrastructure de la Ville de Montréal-Est qu'elle pourrait endommager dans le cadre de ses travaux et « *qu'elle considère toujours mettre en œuvre des projets d'amélioration pour la communauté* ».

La présence d'une telle infrastructure de transport d'hydrocarbures sur les emprises publiques entraîne indéniablement une source de contraintes à venir en raison de leur présence à proximité des autres infrastructures de la Ville (eau, égout, électricité, gaz, routes...). Plus précisément, lorsque l'on analyse les précautions à prendre lors de travaux à venir à proximité de pipelines, on peut raisonnablement s'attendre à ce que les coûts associés à d'éventuelles réfections à venir seront décuplés du fait de la présence des dits pipelines.

Autrement dit, il est dans l'intérêt de la Ville que ces installations souterraines de transport d'hydrocarbures soient le plus loin possible des infrastructures souterraines de la Ville.

Une entente relativement à l'occupation du domaine public devra indéniablement être signée en conformité avec le règlement de tarification en vigueur.

2. Est-ce que des infrastructures pipelinaires existantes côtoieraient le pipeline de raccordement entre le site 1 et le réseau de PTNI dans l'emprise projetée pour son implantation ? Veuillez déposer une carte illustrant l'emplacement de ces infrastructures pipelinaires existantes.

Réponse 2:

Aucune carte à jour n'est disponible pour le moment puisque le tracé final des pipelines à échelle du mètre n'a pas encore été déposé. Des vérifications auprès d'Info-Excavation permettront de nous assurer que le pipeline projeté soit loin d'autres équipements de nature similaire.

3. Dans son mémoire, la Ville de Montréal-Est présente sa position au sujet de l'intégration visuelle du projet et propose certaines pistes de solution. Est-ce que des discussions ont été entreprises avec le promoteur ou avec l'Administration portuaire de Montréal à ce sujet ? Si tel est le cas, quels en ont été les résultats ?



Réponse 3 :

Lors de la rencontre du 12 janvier 2018 avec le promoteur, des discussions ont été entamées à propos d'aménagements pouvant servir « d'écran » face aux installations des réservoirs ainsi que du site de transbordement. Cela dit, aucune entente formelle n'a encore été signée.

En ce qui a trait à l'Administration portuaire de Montréal (APM), la Ville ne s'est pas immiscée dans les discussions entre CIAM (Client) et le l'APM (propriétaire des terrains). La Ville considère qu'il serait malvenu de s'ingérer dans des négociations entre deux instances indépendantes. Cela dit, elle laisse CIAM négocier avec l'APM en ce qui concerne des possibilités d'aménager des buttes paysagères servant de zone d'atténuation de nuisances (zones tampons).

Il est à noter que l'APM est une instance fédérale indépendante qui n'est pas tenue de respecter les règlements municipaux (zonage ou autre), ni même ceux relatifs à l'agglomération (sécurité publique par exemple). Il y va donc de sa bonne volonté d'être un « bon citoyen corporatif » relativement à la diminution des nuisances produites par ses activités opérationnelles.

4. Un projet de prolongement du boulevard Joseph-Versailles / Bourget-Forget est mentionné au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est (DB24, p. 17). Quel est l'état d'avancement de ce projet et dans quel horizon de temps prévoyez-vous sa réalisation ?

Réponse 4 :

Le projet de prolongement du boulevard Joseph-Versailles / Bourget-Forget est de compétence d'agglomération et non de Montréal-Est. Aux dernières nouvelles, le projet a été retiré du plan triennal de l'agglomération de Montréal. Cela dit, la Ville de Montréal-Est insiste fortement pour ramener ce dossier dans les plans d'agglomération à court ou moyen terme (0-10 ans) afin qu'il puisse être construit le plus rapidement possible. Des discussions sont en cours avec l'agglomération à ce sujet, à la fois entre les instances politiques, mais aussi entre fonctionnaires.

Il est à noter que plusieurs autres grandes instances telles la ZIP (Zone industrielo-portuaire de Montréal), les acteurs œuvrant pour le développement économique de l'Est de Montréal, ainsi que plusieurs grands propriétaires fonciers s'accordent tous sur la nécessité de prolonger rapidement le boulevard Joseph-Versailles vers le Nord afin de pouvoir desservir des lots enclavés et optimiser par le fait même le développement économique de zones industrielles en pleine mutation et potentiellement en lien avec la stratégie de consolidation de la ZIP.



5. Est-ce qu'une baisse de la valeur marchande des propriétés résidentielles est observée en lien avec le développement industriel sur le territoire de Montréal-Est ?

Réponse 5 :

Aucune baisse de la valeur marchande des propriétés résidentielles n'est anticipée en lien avec le développement industriel sur notre territoire puisque la Ville de Montréal-Est a toujours été une Ville industrielle. Rappelons que c'est plus de 90 % de son territoire qui a été et qui est toujours zoné industriel. Puisque la proximité des résidences nécessite une forme de cohabitation et, dans le meilleur des cas, des zones tampons, la valeur des résidences a toujours été un peu plus faible que dans les arrondissements limitrophes et qu'ailleurs sur l'île de Montréal. Toutefois, la valeur des propriétés est également dépendante de la qualité du bâti.

En ce qui concerne la valeur marchande des propriétés résidentielles, on n'observe pas une baisse de celle-ci en raison de la présence d'industries : ces dernières ont toujours été là.

De plus, un récent projet de construction de condominium haut de gamme est en chantier en bordure du fleuve, ce qui aura fort probablement un effet positif sur la valeur des propriétés avoisinantes.

6. À l'intérieur du territoire du port de Montréal, quelles sont les compétences de la Ville de Montréal-Est ? Se limitent-elles aux emprises routières ?

Réponse 6 :

Tel que mentionné à la réponse à la question 3, le port de Montréal est une instance fédérale qui n'est pas tenue de respecter les règlements municipaux (zonage ou autre), ni même ceux relatifs à l'agglomération (sécurité publique par exemple). Afin d'illustrer cette situation par un exemple, si la réglementation municipale, via son règlement de zonage prévoit des normes particulières d'aménagement (buttes paysagères, végétalisation, coefficient d'emprise au sol ou même une limitation d'usages ou d'entreposage), le Port de Montréal n'est pas tenu de respecter ces dispositions normatives du fait que la Ville est une créature des provinces et que les compétences fédérales en matière de transport maritime notamment, ne peuvent être limitées par des instances municipales.

Il en est de même pour d'éventuelles dispositions en matière de sécurité publique qui pourraient être imposées par l'agglomération : si l'agglomération, de par ses compétences en matière de sécurité publique, souhaitait encadrer les activités industrielles à risque, le Port de Montréal serait exclu du champ d'application de ce type de disposition réglementaire en raison de son statut fédéral.



7. Comment se fait l'arrimage entre la planification de l'aménagement du territoire de l'Administration portuaire de Montréal (APM) et celle de la Ville de Montréal-Est ? Une concertation a-t-elle lieu avec l'APM en ce qui a trait notamment à l'usage des sols et à la gestion des nuisances au regard des activités sur le territoire du port ?

Réponse 7 :

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a formé, depuis quelques années, un comité de bon voisinage composé de citoyens, de Villes et arrondissements touchés par la présence du Port, qui se rencontrent deux à trois fois par an. Il s'y discute différents sujets relatifs à la présence des activités portuaires à proximité de secteurs résidentiels notamment et des opérations associées à ces activités, de la gestion des nuisances et des meilleures pratiques en matière de communication notamment. Cette initiative semble montrer une ouverture réelle de la part d'APM en matière de sensibilité relative aux nuisances générées et aux préoccupations des citoyens. Toutefois, une culture organisationnelle met parfois du temps à changer.

Il est de notre devoir de rappeler que la Ville occupe une partie des terrains du Port de Montréal vis-à-vis de son secteur résidentiel, via la négociation passée d'un bail emphytéotique et que l'APM a permis à la municipalité d'y aménager un parc riverain nommé Parc de l'Hôtel-de-Ville qui constitue le joyau de Montréal-Est en matière d'espace public à échelle locale.

Nous espérons que ces informations supplémentaires répondent aux questionnements de la commission.

Sincères salutations,

Nicolas Dziasko

Responsable de la gestion du territoire

c.c. Josée Guy, directrice générale

Éric Dancause, directeur des travaux publics et de la gestion du territoire