



COMMENTAIRES DU CN

PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OFFICE DE
CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL SUR LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

27 OCTOBRE 2016

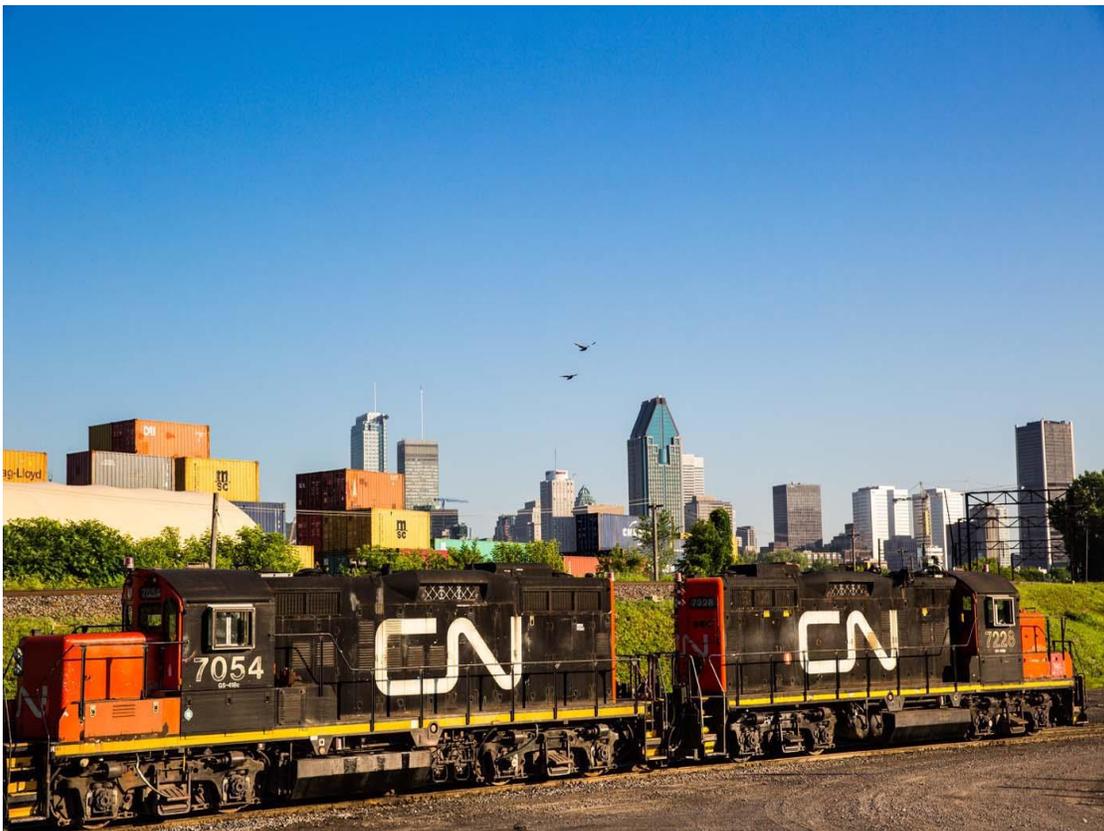


Table des matières

Introduction	3
À propos du CN	3
Figure 1 : le réseau nord-américain du CN	3
Portrait des activités du CN dans la zone à l'étude.....	4
Figure 2 : les installations et activités ferroviaires dans le Grand Montréal	4
Commentaires du CN dans le cadre de la consultation	5
Conclusion	6
Annexe A : Liste des recommandations	7

Introduction

Le CN souhaite remercier l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour l'occasion qui lui est offerte de partager des commentaires à propos de la Stratégie Centre-ville proposée par la Ville de Montréal. Il s'agit d'un exercice de consultation important en vue de définir une vision concertée de développement qui intègre tous les acteurs du milieu et reconnaît l'importance de tous les usages qui y cohabitent déjà.

À propos du CN

Le CN exploite le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord. Le réseau du CN permet d'avoir accès aux trois côtes maritimes de notre continent (Atlantique, Pacifique et Golfe du Mexique) et à plus de 75 % de la population nord-américaine. Le CN offre des services intégrés de transport tel que ferroviaire, intermodal, camionnage, expédition transitaire, entreposage/distribution et est en mesure de rejoindre des marchés aux quatre coins du monde.

Véritable pilier de l'économie, le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ CA pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Le CN – la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales ferroviaires actives – dessert les villes et ports de Vancouver et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, en Alabama, ainsi que les régions métropolitaines de Toronto, Edmonton, Winnipeg, Calgary, Chicago, Memphis, Detroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Pour de plus amples renseignements sur le CN, visitez le site Web de la Compagnie à l'adresse : www.cn.ca

Figure 1 : le réseau nord-américain du CN



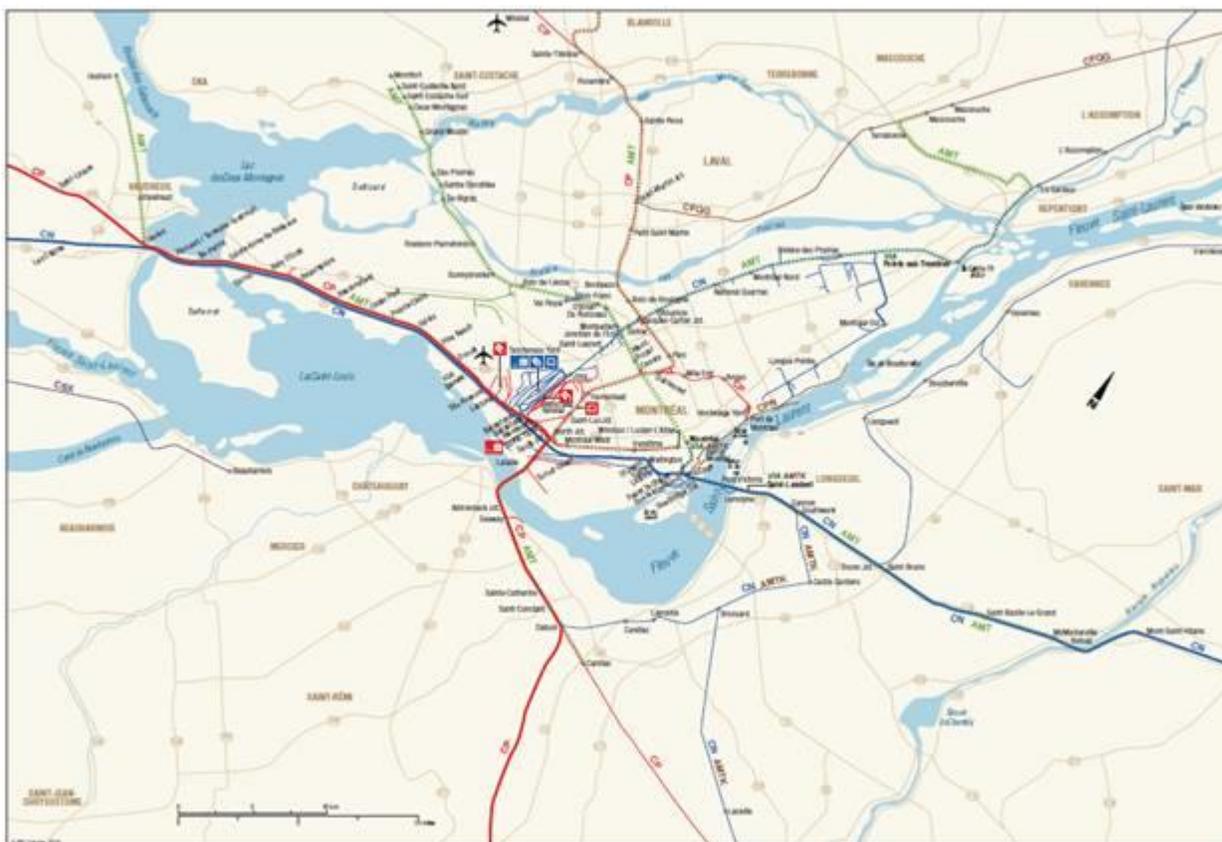
Portrait des activités du CN dans la zone à l'étude

Le CN est fier de faire partie intégrante de la chaîne logistique de transport dans l'Agglomération de Montréal, et de plus, d'être le 2^e plus grand employeur au centre-ville de Montréal. Son siège social d'envergure est établi à Montréal et compte plus de 1 600 employés. Le CN emploie également environ 1 000 cheminots permanents affectés à aux opérations ferroviaires dans la grande région métropolitaine.

Le CN travaille en étroite collaboration avec ses clients, l'Administration portuaire de Montréal et la Société du Vieux-Port de Montréal, afin que le service ferroviaire puisse cohabiter adéquatement avec les autres usagers du territoire, tout en répondant de façon efficace et sécuritaire aux obligations d'un transporteur ferroviaire. Fait important à noter, le Port de Montréal est le 2^e port en importance pour le CN au Canada et notre partenariat avec l'Administration portuaire est essentiel pour le développement économique de Montréal.

Les installations et activités du CN dans le secteur du Havre, du Port et du Pont Victoria sont névralgiques pour l'efficacité du réseau ferroviaire nord-américain. En plus de permettre une desserte des entreprises locales, en soutien à l'emploi et à l'économie du secteur, la cour de triage de Pointe Saint-Charles constitue le carrefour de 2 lignes ferroviaires principales, permettant de relier Montréal à Halifax, Toronto et Chicago, entres autres.

Figure 2 : les installations et activités ferroviaires dans le Grand Montréal



Le CN exploite quotidiennement un service de trains intermodaux et de trains de marchandises diverses au port de Montréal. La voie transitant par le quai Bickerdike et le Vieux-Port, bien qu'appartenant à l'Administration portuaire de Montréal et non au CN (le CN y opère ses trains en vertu d'une entente de droits de passages), permet la desserte efficace du Port de Montréal, et constitue donc une infrastructure essentielle pour l'économie montréalaise.

Le CN dessert aussi plusieurs grandes entreprises dans le secteur de la rue Bridge et sur le territoire de l'administration portuaire de Montréal.

Commentaires du CN dans le cadre de la consultation

La proposition de Stratégie centre-ville de « promouvoir un centre-ville ouvert sur le fleuve » projette de réaménager et développer des secteurs riverains situés de part et d'autre du Vieux-Port et justifie certaines mises en garde. En effet, le désir d'augmenter l'accessibilité aux berges et de densifier certains secteurs pourrait potentiellement ajouter une pression sur les activités ferroviaires effectuées dans les emprises existantes qui, comme nous l'expliquions plus haut, sont essentielles.

Nous croyons que la Stratégie centre-ville doit tenir compte de l'importance de veiller à la pérennité et l'intégrité des installations ferroviaires, en soutien à la compétitivité et au rayonnement économique du Grand Montréal. Ces corridors ne peuvent être relocalisés ou reconstitués ailleurs compte tenu du caractère dense et majoritairement urbain de l'Agglomération de Montréal.

Nous constatons également à lecture du document que certains secteurs visés pour une requalification comprennent des sites actuellement occupés par des clients importants du service ferroviaire. Il s'agit pourtant d'activités économiques existantes dont les retombées sont importantes pour la vitalité de Montréal et dont la pérennité doit être prise en considération dans la réflexion en cours.

Afin d'assurer une cohabitation optimale, il est important d'éviter les formes de développement qui peuvent générer des problématiques de sécurité ou de voisinage. En effet, les activités ferroviaires génèrent du bruit et impliquent le passage de trains de marchandises de longueur diverses, à différentes heures du jour et de la nuit.

Recommandation 1 : L'exercice de planification de la Stratégie centre-ville doit proposer des actions qui assureront une cohabitation harmonieuse entre les activités ferroviaires, la communauté portuaire et les citoyens.

Recommandations 2 : Il est essentiel que tout projet de réaménagement prévoie des mesures adéquates qui permettront d'éviter l'intrusion sur l'emprise ferroviaire, autant dans la cour de Pointe-St-Charles que sur les nombreux corridors ferroviaires du secteur à l'étude.

À cet égard, la Ville de Montréal a déjà intégré des dispositions au Schéma d'aménagement et de développement de Montréal (SADM) qui encadrent les nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Ces dispositions promeuvent la sécurité et la qualité de vie des riverains, et elle suivent les meilleures pratiques édictées par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada.

Un autre objectif important des politiques et normes d'aménagement qui soutiennent l'infrastructure de transport est d'assurer la pérennité, la viabilité et la capacité des corridors ferroviaires, et ce au bénéfice de la compétitivité économique de Montréal. C'est notamment pourquoi tant d'importance est attribuée à la mobilité des marchandises et à la desserte des entreprises et de la population dans le SADM, notamment dans les sections 1.2, 2.2 et 3.1.

Recommandation 3 : Les orientations et les interventions découlant de la Stratégie centre-ville devront protéger les fonctions vitales des emprises ferroviaires en matière de transport.

À l'instar de *Cargo M* et d'autres partenaires de la chaîne logistique, le CN recommande également que la Stratégie centre-ville :

Recommandation 4 : Permette à la métropole de réaliser pleinement ses aspirations économiques, notamment par la volonté que Montréal soit la plaque tournante logistique à l'international et la porte d'entrée en Amérique du Nord pour le transport des marchandises, tel qu'indiqué dans le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020 ;

Recommandation 5 : Réitère l'importance du transport des marchandises et de la logistique pour l'économie du Grand Montréal, en rappelant les 122 000 emplois directs et indirects au sein de plus de 6 300 entreprises et établissements liés au secteur, ainsi que les 4,2 milliards de dollars générés annuellement par l'industrie ;

Recommandation 6 : Encourage le développement des activités logistiques aux abords du fleuve Saint-Laurent et réitère l'importance du Port de Montréal comme infrastructure centrale et majeure pour l'économie de Montréal, tel que décrit par le maire de Montréal au sein du document de consultation de la Stratégie centre-ville ;

Recommandation 7 : Soit en adéquation au développement industriel de la zone logistique L'Assomption située dans l'est de Montréal, et retrouvée dans la zone industrialo-portuaire de Montréal du gouvernement du Québec ;

Recommandation 8 : Mette en valeur les terrains et les infrastructures stratégiques de transport comme le port de Montréal, les voies ferroviaires du CN et CP ainsi que les accès routiers au centre-ville, et ce, sans nuire aux activités de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique ; et

Recommandation 9 : Privilégie des initiatives et les infrastructures permettant au citoyen d'avoir accès directement au fleuve (Vieux-Port, le Parc Jean-Drapeau, Pied du courant...) qui maximisant la sécurité à proximité des voies ferrées minimisent les risques d'intrusion.

Conclusion

La Stratégie centre-ville doit privilégier une approche qui assure la sécurité et la saine cohabitation des corridors ferroviaires avec le milieu. Elle doit aussi s'articuler sur la base d'une reconnaissance de l'importance cruciale des infrastructures de transport en place pour la vitalité économique, actuelle et future, de Montréal à l'échelle continentale et mondiale.

Annexe A : Liste des recommandations

Le CN recommande que la Stratégie Centre-Ville contienne les éléments suivants.

Recommandation 1 : L'exercice de planification de la Stratégie centre-ville doit proposer des actions qui assureront une cohabitation harmonieuse entre les activités ferroviaires, la communauté portuaire et les citoyens.

Recommandations 2 : Il est essentiel que tout projet de réaménagement prévoie des mesures adéquates qui permettront d'éviter l'intrusion sur l'emprise ferroviaire, autant dans la cour de Pointe-St-Charles que sur les nombreux corridors ferroviaires du secteur à l'étude.

Recommandation 4 : La Stratégie Centre-Ville doit permettre à la métropole de réaliser pleinement ses aspirations économiques, notamment par la volonté que Montréal soit la plaque tournante logistique à l'international et la porte d'entrée en Amérique du Nord pour le transport des marchandises, tel qu'indiqué dans le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020 ;

Recommandation 5 : La Stratégie Centre-Ville doit réitérer l'importance du transport des marchandises et de la logistique pour l'économie du Grand Montréal, en rappelant les 122 000 emplois directs et indirects au sein de plus de 6 300 entreprises et établissements liés au secteur, ainsi que les 4,2 milliards de dollars générés annuellement par l'industrie ;

Recommandation 6 : La Stratégie Centre-Ville doit encourager le développement des activités logistiques aux abords du fleuve Saint-Laurent et réitère l'importance du Port de Montréal comme infrastructure centrale et majeure pour l'économie de Montréal, tel que décrit par le maire de Montréal au sein du document de consultation de la Stratégie centre-ville ;

Recommandation 7 : La Stratégie Centre-Ville doit être en adéquation au développement industriel de la zone logistique L'Assomption située dans l'est de Montréal, et retrouvée dans la zone industrialo-portuaire de Montréal du gouvernement du Québec ;

Recommandation 8 : La Stratégie Centre-Ville doit mettre en valeur les terrains et les infrastructures stratégiques de transport comme le port de Montréal, les voies ferroviaires du CN et CP ainsi que les accès routiers au centre-ville, et ce, sans nuire aux activités de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique ; et

Recommandation 9 : La Stratégie Centre-Ville doit privilégier des initiatives et les infrastructures permettant au citoyen d'avoir accès directement au fleuve qui maximisent la sécurité à proximité des voies ferrées minimisent les risques d'intrusion.