



STANDARD PAPER BOX
DIVISION OF SPB CANADA INC.

162

DM20

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

Montréal

AUD6211 06 057

**Mémoire présenté dans le cadre des audiences publiques
du BAPE relativement au projet de
modernisation de la rue Notre-Dame**

Janvier 2002

SPB CANADA INC., fondée en 1903, est l'un des pionniers au Canada dans le domaine de l'emballage de carton. Fort d'une croissance soutenue, SPB CANADA INC. est considérée aujourd'hui par l'industrie comme le plus gros manufacturier indépendant d'emballages de carton ondulé au Canada.

De façon plus spécifique, SPB CANADA INC. se présente comme une société fermée dont le contrôle est demeuré québécois depuis sa fondation. La compagnie répartit ses opérations à travers quatre (4) usines et deux (2) bureaux de vente. Deux (2) de ses usines sont situées à Montréal, soit celle de la rue Viau dédiée aux emballages de carton ondulé (impression en flexographie) et aux emballages en microcannelure (impression en lithographe), et celle de l'avenue du Parc dédiée aux emballages de carton rigide (visant notamment les emballages à couvercles, les emballages de chocolats, les emballages de cosmétiques et les emballages de jeux de société). L'autre usine de la province de Québec est située à Le Gardeur; SPB CANADA INC. y fabrique également des emballages de carton ondulé, mais se spécialise à ce site dans la fabrication de boîtes de gros formats. La quatrième usine est située à Belleville en Ontario et est également dédiée à la fabrication d'emballages de carton ondulé. Cette usine ainsi que celle de la rue Viau permettent à SPB CANADA INC. de gérer les situations de surcapacité qu'elles sont susceptibles de rencontrer de temps à autre. Enfin, en plus de desservir ses clients à partir de chacune de ses usines, SPB CANADA INC. exploite des bureaux de vente à Québec et à Mississauga, en Ontario.

L'usine de la rue Viau

L'usine de la rue Viau est située au 2755, rue Viau dans la portion est située entre les rues Pierre-de-Coubertin et Sherbrooke, face au stade olympique. L'Annexe A offre des photographies des lieux. Il s'agit de la plus importante usine du groupe (responsable de près de soixante-cinq pourcent (65 %) du chiffre d'affaires de SPB CANADA INC.) offrant une superficie d'approximativement quatre cent trente mille (430 000) pieds carrés située sur un terrain d'une superficie de neuf cent quatre-vingt mille (980 000) pieds carrés. Environ deux cent cinquante (250) personnes y travaillent actuellement sur une base permanente réparties sur trois (3) quarts de travail.

Mesure proposée

Le 8 novembre 2001, le Ministère des Transports (Direction de l'île de Montréal) dévoilait à SPB CANADA INC., CASCADES (DIVISION TRANSIT) et CAMCO le projet de modernisation de la rue Notre-Dame tel que plus amplement décrit à l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement (l'« **Étude d'impact sur l'environnement** »). De façon plus spécifique, la composante pertinente du projet aux termes des présentes vise le prolongement de l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame. Aussi désignée variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES » à l'Étude d'impact sur l'environnement, les travaux,

tels que présentés par le Ministère des Transports du Québec, visent en l'occurrence à établir un axe routier sur une bande de terrain présentement la propriété de la CANADIAN STEEL FOUNDRIES à l'est de la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du Canadien National, débouchant sur un tunnel à être construit sous la voie ferroviaire située à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal, laquelle voie ferroviaire donne un accès direct au Port de Montréal.

Particularité des opérations de l'usine de la rue Viau

Une portion non négligeable des frais d'opération de l'usine de la rue Viau découle des frais de transport des matières premières. Le transport de matières premières peut s'effectuer essentiellement de deux façons : par camion ainsi que par chemin de fer. Le moyen de transport privilégié par SPB CANADA INC. est le chemin de fer, et ce, pour des considérations financières : la différence entre les dépenses d'exploitation reliées au transport par camion versus le transport ferroviaire est, en moyenne, de l'ordre de CINQUANTE-CINQ DOLLARS ET CINQUANTE-DEUX CENTS (55,52 \$) par tonnes métriques.

Compte tenu de l'importance du volume de matières premières utilisées par SPB CANADA INC. dans le cours de ses opérations, SPB CANADA INC. est soucieuse de contrôler ses coûts d'acheminement de celles-ci aux fins d'assurer sa compétitivité. Une de ces mesures de contrôle vise à maximiser l'utilisation des voies ferroviaires alors que les coûts de transport de matières premières par tonnes correspondent approximativement à soixante-cinq virgule quatre pourcent (65,4 %) des coûts de transport par camion. Le recours au transport par voie ferroviaire est d'autant plus favorisé en raison de ce qui suit. D'une part, l'achat des matières donne lieu au transport de quantités importantes par commandes de produits. Chacune de ces commandes nécessite un volume de chargement que favorise le wagon par rapport à la remorque du camion. Nous vous référons à l'Annexe D qui donne un aperçu de la dimension des matières premières. D'autre part, la vaste majorité des fournisseurs sont situés à proximité de voies ferroviaires offrant ainsi un réseau direct de transport entre deux (2) points.

Ainsi, l'emplacement de son usine qu'elle construit sur la rue Viau en 1954 n'est pas le fruit du hasard alors que SPB CANADA INC. s'assurait un accès direct aux voies du Canadien National. De façon plus spécifique, l'usine est dotée de trois (3) quais de déchargement. Les images reproduites à l'annexe B donnent un aperçu de la voie du Canadien National longeant l'arrière de l'usine de la rue Viau ainsi que des trois (3) quais de déchargement.

Impact d'une interruption prolongée de l'accès aux voies ferroviaires

Les intervenants du Ministère des Transports du Québec ont fait des représentations à SPB CANADA INC. à l'effet qu'une des conséquences directes de la variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES » consistait en une perturbation majeure des activités ferroviaires dans la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du Canadien National et ce, sur une période susceptible de varier entre cinq (5) et sept (7) mois sans compter tout délai

supplémentaire que risque d'occasionner tout imprévu rencontré en cours d'exécution de tels travaux. En effet, le ministère compte traverser la totalité de la cour de triage ferroviaire à l'aide d'un tunnel à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal (chaînage 6+400 sur les plans du ministère) ainsi qu'à l'aide d'un viaduc ferroviaire à proximité du viaduc l'Assomption proposé (chaînage 7+300 sur les plans du ministère). La construction de ce tunnel et de ce viaduc implique donc deux (2) traversées du réseau ferroviaire qu'empruntent les wagons pour accéder aux quais de déchargement de SPB CANADA INC.

La position concurrentielle de SPB CANADA INC. est très précaire alors que SPB CANADA INC. doit continuellement se mesurer à des compétiteurs intégrés également propriétaires de moulins fabriquant la matière première nécessaire à l'emballage et par le fait même, en mesure de diminuer leurs coûts de production. SPB CANADA INC., à titre de manufacturier indépendant, ne bénéficie pas de cette économie d'intégration. Les coûts d'approvisionnement en matières premières, incluant les coûts de transport de celles-ci, doivent par conséquent être maintenus à leur minimum aux fins d'assurer à SPB CANADA INC. une position concurrentielle sur les marchés locaux, nationaux et nord-américains. Le resserrement de l'économie amplifie d'ailleurs la pression à la baisse sur la marge de manœuvre des différents joueurs dans l'industrie ne laissant aucune place à une augmentation des coûts de production.

De façon concrète, la perturbation du service ferroviaire dans la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du Canadien National qu'emprunte les wagons pour accéder aux quais de déchargement de SPB CANADA INC. dans la mesure présentement envisagée occasionnera ou sera susceptible d'occasionner l'impact suivant pour la santé financière de SPB CANADA INC. :

- i) Alors que le transport des matières premières nécessaires aux opérations de SPB CANADA INC. s'effectue par voie ferroviaire, l'interruption prolongée de l'usage de ses quais de déchargement forcera SPB CANADA INC. à implanter un système de transport alternatif par voie de camionnage d'où une augmentation des coûts qui peut être estimée, tel que soulevé ci-dessus, à environ CINQUANTE-CINQ DOLLARS ET CINQUANTE-DEUX CENTS (55,52 \$) la tonne métrique. Sur une base moyenne de deux mille cinq cent vingt-sept (2 527) tonnes mensuelles, chaque mois donne lieu à des frais d'exploitation additionnels de CENT QUARANTE MILLE DEUX CENT QUATRE-VINGT-DIX-NEUF DOLLARS (140 299,00 \$).
- ii) L'emplacement géographique où sont situés certains fournisseurs cumulé à l'interruption prolongée du système ferroviaire donnera lieu dans certains cas au jumelage de l'utilisation des voies ferroviaires ainsi que de camions donnant également effet à la double manutention des marchandises ainsi qu'à une complexité accrue de la logistique de transport. Les montants visés au paragraphe i) ci-dessus, ne constituent par conséquent qu'un minimum susceptible d'être révisé à la hausse.

- iii) La rue Notre-Dame représente actuellement un axe routier fortement achalandé pour le transport de marchandises par camions. Les travaux suggérés n'auront pour effet que d'accroître, durant l'exécution des travaux, les difficultés d'accès pour les camions aux différentes entrées du Port de Montréal ainsi qu'aux aires de manœuvres et de stationnement pour les livraisons à l'usine de la rue Viau. Un engorgement accru durant l'exécution des travaux ne pourra que se traduire par des coûts supplémentaires que ce soit en surcharges de frais de livraisons, en retard de livraisons ou en coûts additionnels de logistique difficilement chiffrables, mais bien réels.
- iv) Les livraisons s'effectuent invariablement à raison d'un minimum de trois (3) wagons par livraison de matières premières. Ces livraisons peuvent par la suite être déchargées à l'intérieur d'un délai de vingt-quatre (24) heures permettant ainsi au personnel affecté à ces tâches de procéder au déchargement du matériel en dehors des périodes de pointe. Pour une quantité de matériel équivalente, il faudrait avoir recours à environ une dizaine de camions remorques qui, quant à eux, sont susceptibles de se présenter à l'improviste et ainsi monopoliser le personnel de l'entreprise à leur arrivée alors que chacune des livraisons par camions doit être déchargée sur le champs, les camionneurs étant liés par un horaire serré. D'un point de vue monétaire, il serait raisonnable de considérer l'ajout de deux (2) personnes strictement affectées au déchargement de camions ce qui, en considérant les charges sociales accessoires, peut représenter une dépense additionnelle, sur une base annuelle, de l'ordre de CENT MILLE DOLLARS (100 000,00 \$). Enfin, la livraison de matières premières par camions est susceptible de créer un engorgement au niveau des quais de chargement par voie de camionnage déjà utilisés pour la livraison des produits finis (l'Annexe C donne un aspect visuel desdites voies de chargement); cette situation est susceptible de donner lieu à des problèmes de logistique additionnels se traduisant, eux-mêmes, en dépenses additionnelles.

Une augmentation des coûts de production a nécessairement un impact direct sur la compétitivité d'une entreprise par rapport aux autres joueurs dans son domaine. L'expérience démontre qu'une baisse de compétitivité affecte les ventes de l'entreprise qui devra alors, aux fins de préserver sa survie, réduire ses coûts d'opération qui, lors d'un ralentissement, se traduit invariablement par des coupures au sein de la main-d'œuvre. Un tel scénario s'avérerait particulièrement déplorable alors qu'une partie importante de la main d'œuvre de SPB CANADA INC. provient du quartier Hochelaga-Maisonneuve, un quartier qui a été durement affecté durant les dernières années.

Solution de rechange

Pour raccorder la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny, SPB CANADA INC. favorise de loin la variante de tracé dite « Canadien National » pour le corridor nord-sud entre la rue Viau et la rue Dickson, telle qu'élaborée à l'Étude d'impact sur l'environnement. La

variante « Canadien National » est située dans les limites de la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe, propriété du Canadien National. La compréhension de SPB CANADA INC. est à l'effet que cette variante vise la construction d'un axe routier en dépression sur la portion ouest de la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe qui dans sa portion sud empiéterait sur le site actuel du Centre de soins prolongés de Montréal évitant par le fait même la construction du tunnel sous la voie ferroviaire à proximité. Un tel scénario élimine les longs délais soulevés ci-dessus. La variante « Canadien National » ne maintient qu'une seule traversée du réseau ferroviaire, soit celle à l'est de l'intersection de l'avenue Souigny et du boulevard de l'Assomption. La particularité de cette variante, de l'avis du Ministère des Transports du Québec, est de réduire la durée pendant laquelle la cour de triage pourrait être significativement perturbée par des travaux majeurs en sous-œuvre, c'est-à-dire un tunnel sous les voies ferrées. La variante « Canadien National » ne comprend que des travaux de reconfiguration des voies ferrées au sol pour faire place aux voies routières dans la cour de triage ferroviaire et réduit les délais d'interruption d'utilisation de la voie ferroviaire à un délai d'au plus une (1) semaine. Le scénario envisagé consiste en la construction, dans un premier temps, d'une voie ferrée temporaire pendant les travaux de construction du viaduc ferroviaire sous lequel passeront les automobiles (avenue Souigny), limitant ainsi l'interruption des services ferroviaires. Dans un deuxième temps, l'exercice consiste à procéder au transfert du trafic ferroviaire sur le nouveau viaduc. Finalement, l'exercice consiste regrouper les activités de triage sur la partie est de la cour de triage afin de libérer l'espace pour les voies routières. De l'avis même du Ministère des Transports du Québec, la variante « Canadien National » ne présente aucun défi technique particulier sur le plan ferroviaire. Aussi, peut-on lire à l'Étude d'impact sur l'environnement que « ... celle-ci (la variante « Canadien National ») s'est avérée avantageuse sur le plan environnemental, économique et de la faisabilité technique. En outre, son coût de réalisation global (construction, acquisitions et mesures d'atténuation environnementale) est comparable (égal ou légèrement inférieur) au coût de la variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES » retenue dans le cadre de l'étude d'impact » (page 27 de l'Étude d'impact sur l'environnement).

À la lueur des discussions avec le Ministère des Transports du Québec, il semble que la variante « Canadien National » ne présente en l'occurrence qu'un seul inconnu, soit les coûts d'expropriation du Centre de soins prolongés de Montréal. Il s'agit toutefois d'un organisme fort probablement déjà subventionné par l'état et dont le déménagement devra se faire de toute façon aux frais du Ministère de la Santé. De plus, de l'aveu même de l'Étude d'impact sur l'environnement, le Centre de soins prolongés de Montréal et la Régie régionale y voient une occasion favorable de relocaliser leur clientèle dans un environnement plus approprié et dans un bâtiment nouveau dans le cadre d'une synergie des investissements publics (nous vous référons à la page 27 de l'Étude d'impact sur l'environnement). De plus, la démolition de la portion du bâtiment abritant le Centre de soins prolongés de Montréal requise pour l'axe routier envisagé n'aurait aucun impact sur le patrimoine immobilier de Montréal, ce bâtiment n'étant pas, selon les sources de SPB CANADA INC., classé à titre de bâtiment historique.

La variante présentement envisagée, soit la variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES », soulève, quant à elle, au moins les deux (2) inconnus de taille suivants :

- a) Les travaux envisagés donnent lieu à la construction d'une voie souterraine sous la cour de triage ferroviaire du Canadien National à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal, un endroit où, selon le Ministère des Transports du Québec, les conditions du sol (soit un sol hétérogène susceptible d'occasionner diverses surprises lors de l'exécution des travaux d'excavation) sont fort différentes du sol aux environs. À ceci s'ajoute la proximité du « ruisseau Molson » également susceptible d'occasionner des problèmes d'exécution de travaux. De telles conditions pourraient, de l'aveu du Ministère des Transports du Québec, augmenter les délais d'interruption du système ferroviaire avec les conséquences financières soulevées ci-dessus pour chaque mois d'interruption d'un tel service pour SPB CANADA INC.
- b) Les coûts d'expropriation des terrains de FONDERIES CANADIENNES D'ACIER LTÉE (CANADIAN STEEL FOUNDRIES LTD.) demeurent une inconnue. Toute indemnité à leur être accordée devrait, en dernier ressort, être fixée par la section des affaires immobilières du tribunal administratif du Québec (tribunal d'expropriation), laquelle indemnité s'avérera nécessairement substantielle étant donné le lieu géographique du site.

Conclusion

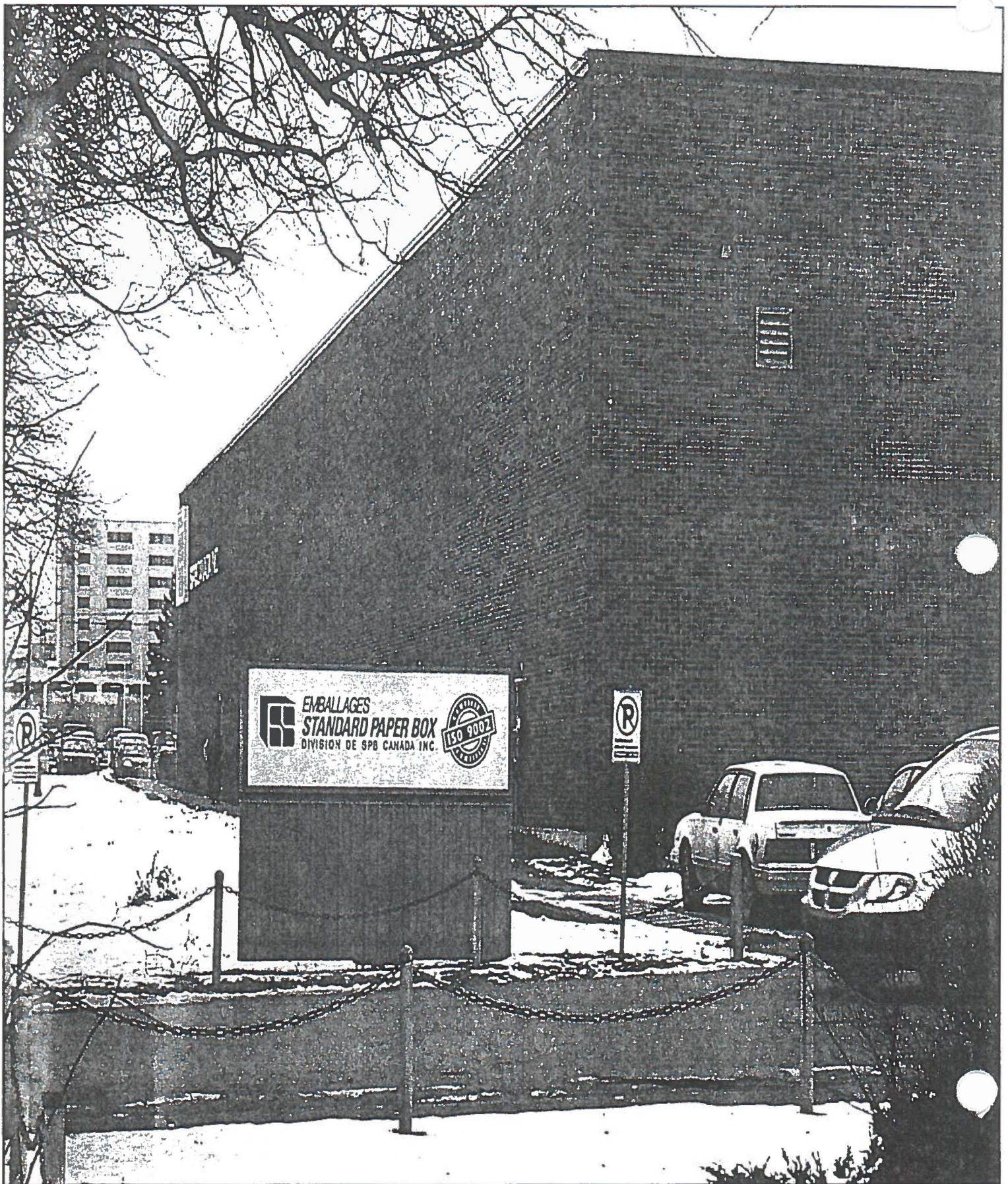
SPB CANADA INC. est en accord avec des travaux de modernisation d'une desserte routière visant à décongestionner notamment l'intersection des rues Dickson et Hochelaga ainsi que le trajet sur la rue Notre-Dame en direction ouest. SPB CANADA INC. est cependant en désaccord avec l'une des composantes de la solution envisagée soit de faire subir aux entreprises de la région dont elle fait partie, un préjudice financier important qui par surcroît peut être évité ou à tout le moins, grandement atténué, par la variante « Canadien National ». SPB Canada Inc. désire finalement être informée, avant le début des travaux, du plan de coordination à être établi entre le Ministère des Transports du Québec et le Canadien National afin de maintenir une desserte ferroviaire efficace tant durant l'exécution des travaux que pour l'avenir.

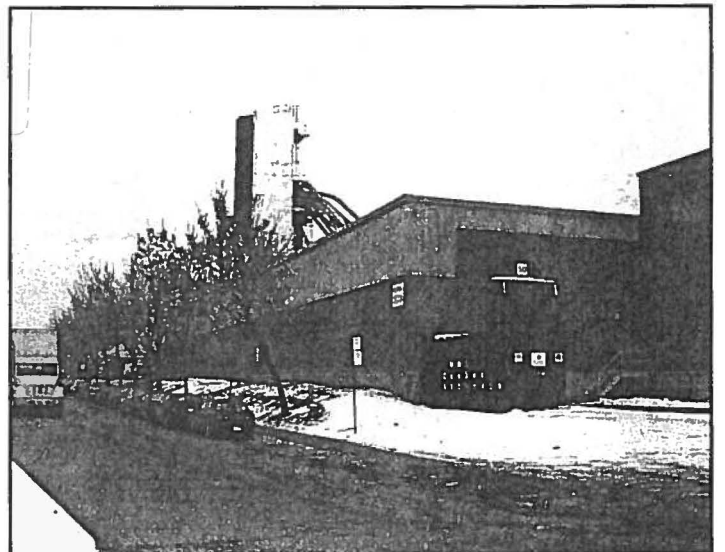
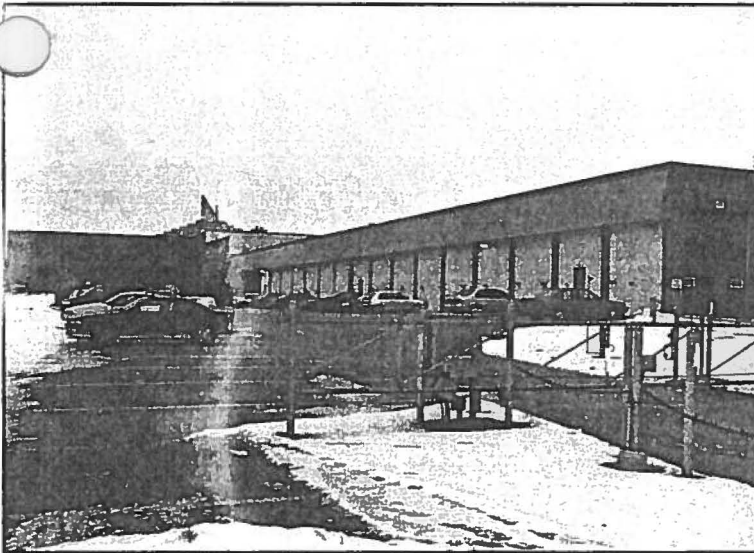
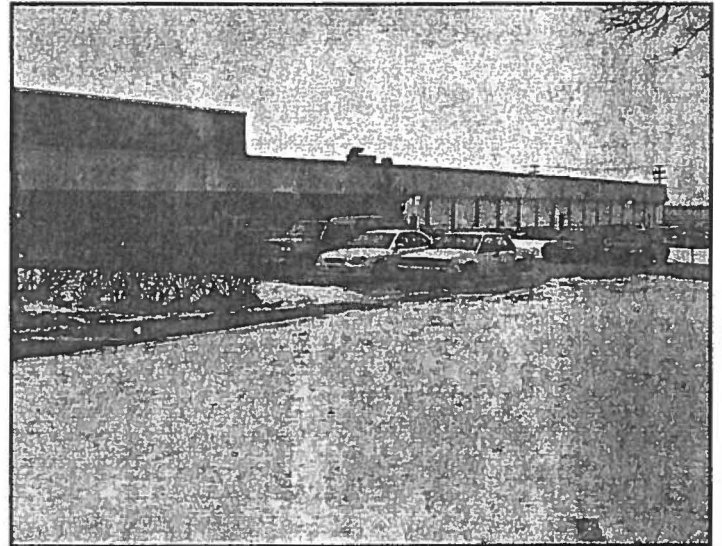
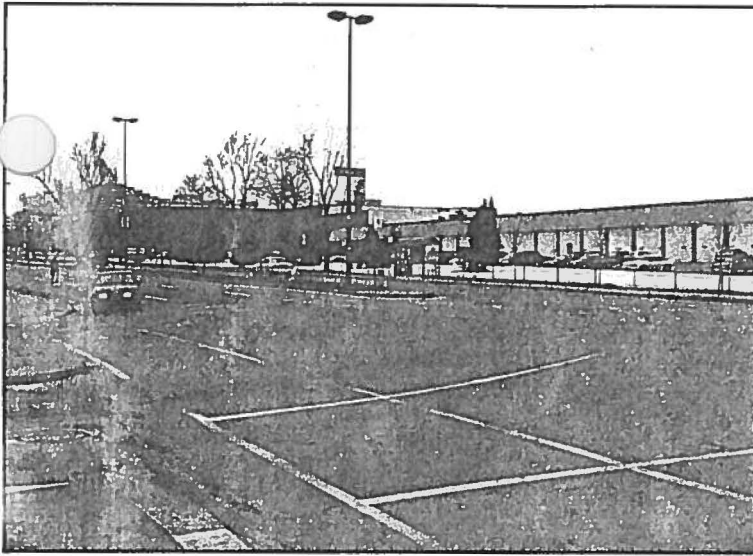
SPB CANADA INC.



André Moisan, Président

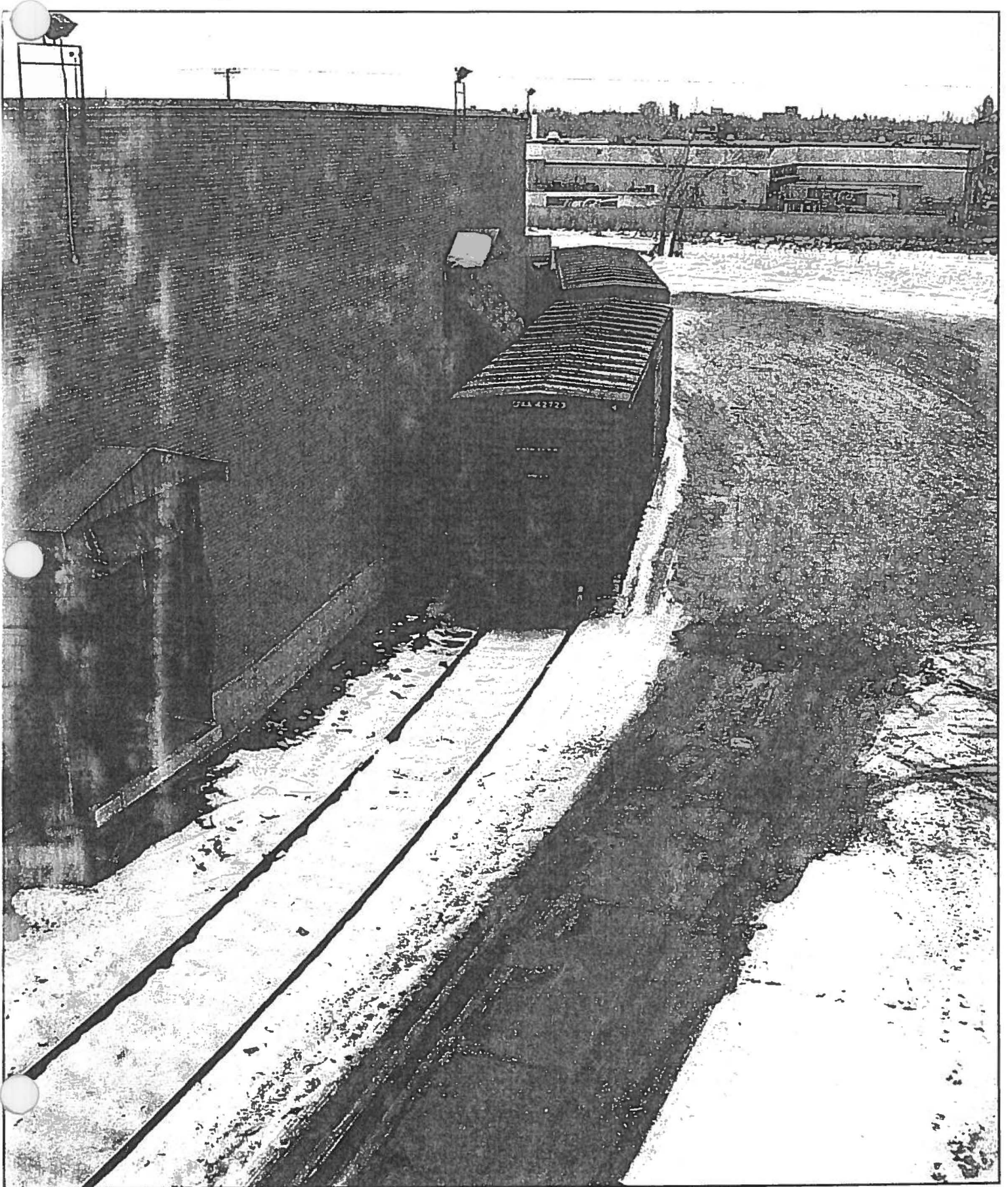
ANNEXE A



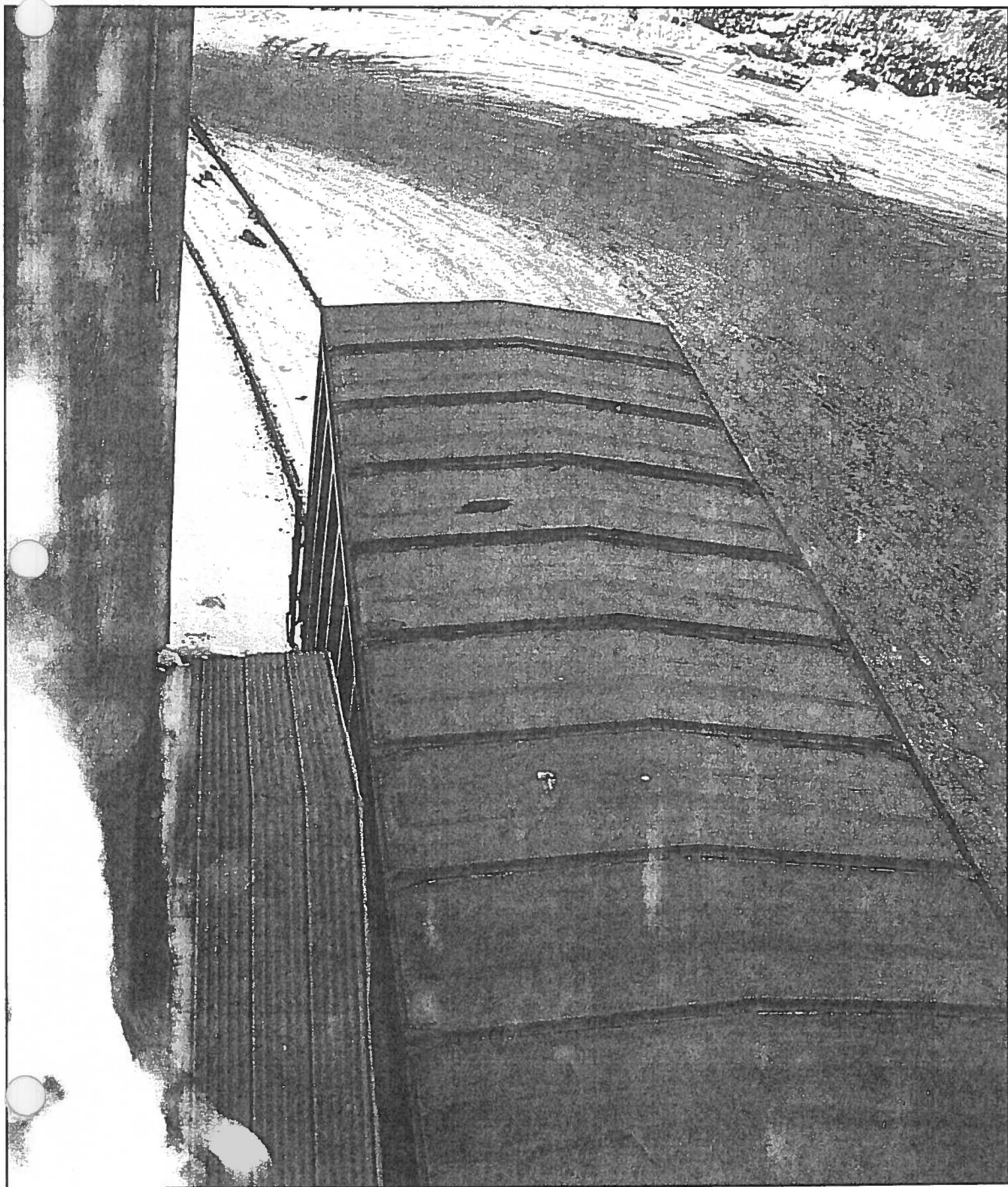


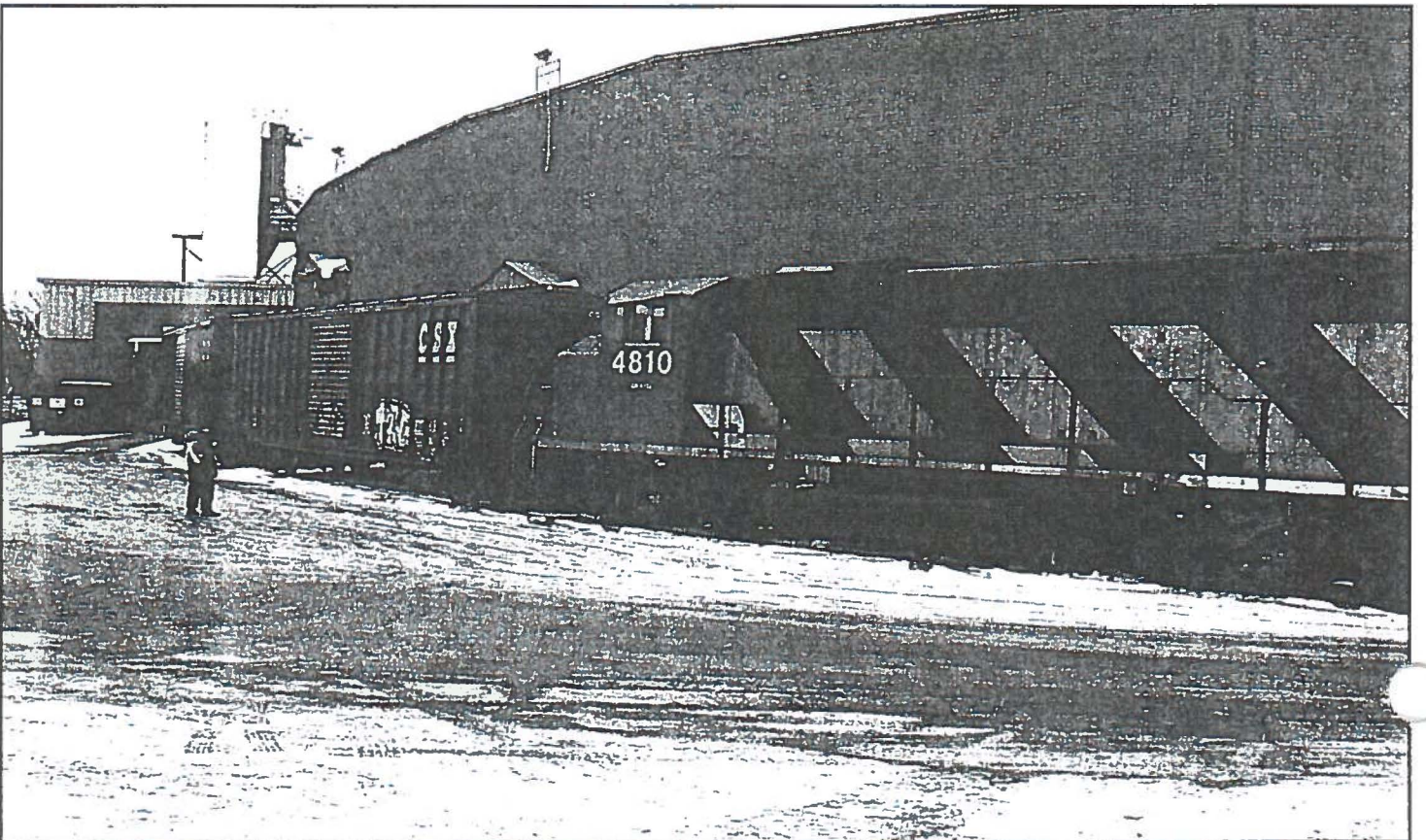
ANNEXE B





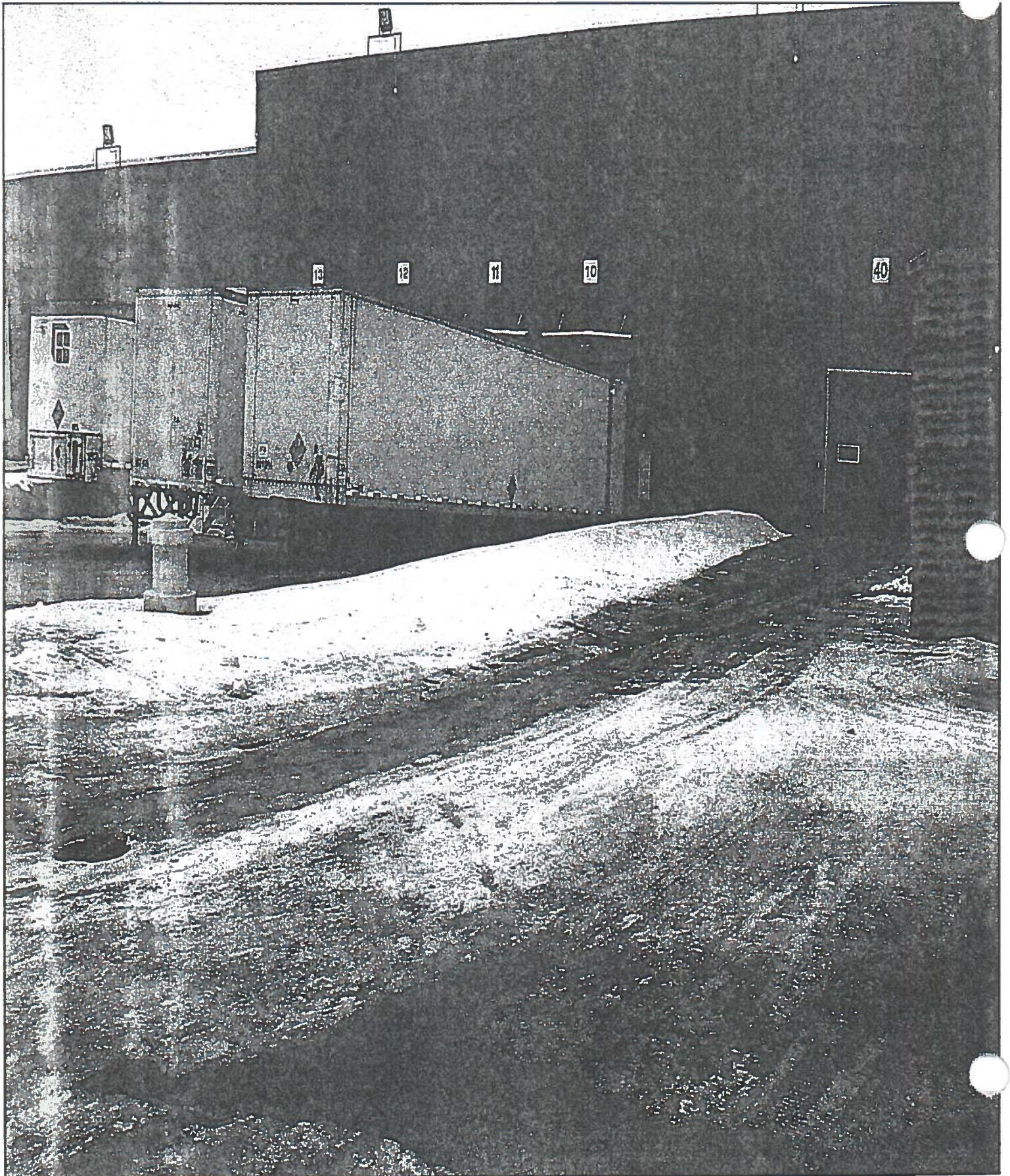






ANNEXE C





ANNEXE D

