



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

Montréal

AUD6211 06 057

2625, rue Viau
Montréal (Québec) H1V 3J1
Tél. : (514)252-1866
Télec. : (514) 252-1606

Le 09 Janvier 2002.

Mémoire présenté au BAPE
dans le cadre de la consultation
sur l'axe routier de la rue Notre-Dame.

Historique de Cascades division Transit : Un centre de distribution et d'entreposage public ainsi qu'une compagnie de transport.

Chiffre d'affaires annuel : 10 millions \$.
Nombre d'employés : 70 employés (es)

La Compagnie Cascades division Transit existe depuis 1995, et avons toujours été en constante progression. Bâtiment de 440,000 pieds carrés de surface avec 59 quais de chargement de camions et des quais pour les wagons, situé au coin des rues Viau et Hochelaga dans l'est de la ville de Montréal. La compagnie compte parmi ses clients des entreprises des environs, dont Sucre Lantic et Camco.

Depuis 1999, Cascades division Transit et certains de nos plus importants clients (Camco, Tembec de Colombie Britannique et Georgia Pacific de Georgie aux Etats-Unis) utilisent la voie ferrée du Canadien National pour l'expédition et la réception de marchandises. Nous recevons des wagons à tous les jours et pensons être au maximum de l'utilisation dans quelques mois. Presque tous nos wagons arrivent ou se dirigent vers le port de Montréal, soit pour du transport par bateau ou pour être traité dans la cour de triage Taschereau située à l'ouest du centre-ville. Les autres wagons qui arrivent ou se dirigent vers l'est sont de toute façon généralement triés dans la cour de triage de Longue-Pointe du Canadien National.

Le 8 novembre 2001, le Ministère des Transports (Direction de l'île de Montréal) informait CASCADES (DIVISION TRANSIT), ainsi que SPB CANADA INC. et CAMCO d'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame, lequel projet est décrit dans l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement. Le Ministère nous a informé que ce projet implique des travaux routiers importants sous les voies ferrées menant au port de Montréal afin d'y aménager un tunnel pour la circulation

automobile, soit un tunnel sous la cour de triage à proximité d'un Centre d'accueil pour personnes âgées immédiatement au nord de la rue Notre-Dame. Le Ministère, qui appelle ce tracé « CANADIAN STEEL FOUNDRIES », nous a aussi informé que la construction de ce tunnel risque d'impliquer une interruption temporaire du service ferroviaire direct vers le port, ainsi que diverses perturbations pour l'ensemble du service ferroviaire dans la cour de triage. Toujours selon le ministère, la construction de ce tunnel sous les voies ferrées actuelles est un défi technique compte tenu du manque d'espace pour installer des voies ferrées temporaires de contournement, les caractéristiques du sol et la proximité du centre d'accueil pour personnes âgées qui exigera des mesures spéciales.

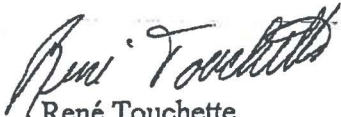
Pour nous, l'arrêt temporaire ou définitif de la voie ferrée serait une perte énorme autant pour la compagnie Cascades inc, que pour nos clients extérieurs à qui nous offrons un service impeccable.

Tout arrêt d'une durée significative de la voie ferroviaire causerait une baisse d'environ 35% de notre chiffre d'affaire annuel et d'environ 40% du nombre d'employés entraînant un impact direct sur la rentabilité de notre compagnie pouvant aller jusqu'à une fermeture complète de notre division.

Le Ministère nous a également montré une alternative appelé « Variante CN ». Cette variante, selon le Ministère a l'avantage d'éviter complètement de perturber l'accès ferroviaire au port de Montréal, et ne soulève pas de défis techniques majeurs comparativement à la proposition actuelle appelé variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES ». En effet, la « variante CN » ne comporte aucun tunnel sous les voies ferrées de la cour de triage de Longue-Pointe du Canadien National qui mènent vers le port. En effet, la route proposée par le Ministère contourne les voies ferrées plutôt que de les traverser. Le seul viaduc ferroviaire nécessaire (petit viaduc près du boulevard de l'Assomption qui sera prolongé), semble pouvoir être construit sans nuire à notre desserte selon le Ministère puisqu'il y a de la place pour mettre si nécessaire une voie ferrée temporaire.

Cependant, la « Variante CN » implique d'enlever des voies ferrées dans la cour de triage pour y faire passer la route. Même si les travaux prévus sont plus mineurs que ceux de la variante « CANADIAN STEEL FOUNDRIES », CASCADES (DIVISION TRANSIT) désire que le Canadien National et le Ministère se coordonnent et nous informent lorsqu'ils réaliseront les travaux et réorganiseront le triage afin de garantir la qualité de notre desserte ferroviaire.

Nous savons que la réfection de la rue Notre-Dame est un projet essentiel et aurait dû être réaménagé depuis bien longtemps, et donnons notre appui complet à ce projet. Nous demandons également que le BAPE recommande que le projet soit réalisé avec la « Variante CN ».



René Touchette

Responsable, ventes et développement