

Mémoire présenté au BAPE

Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame

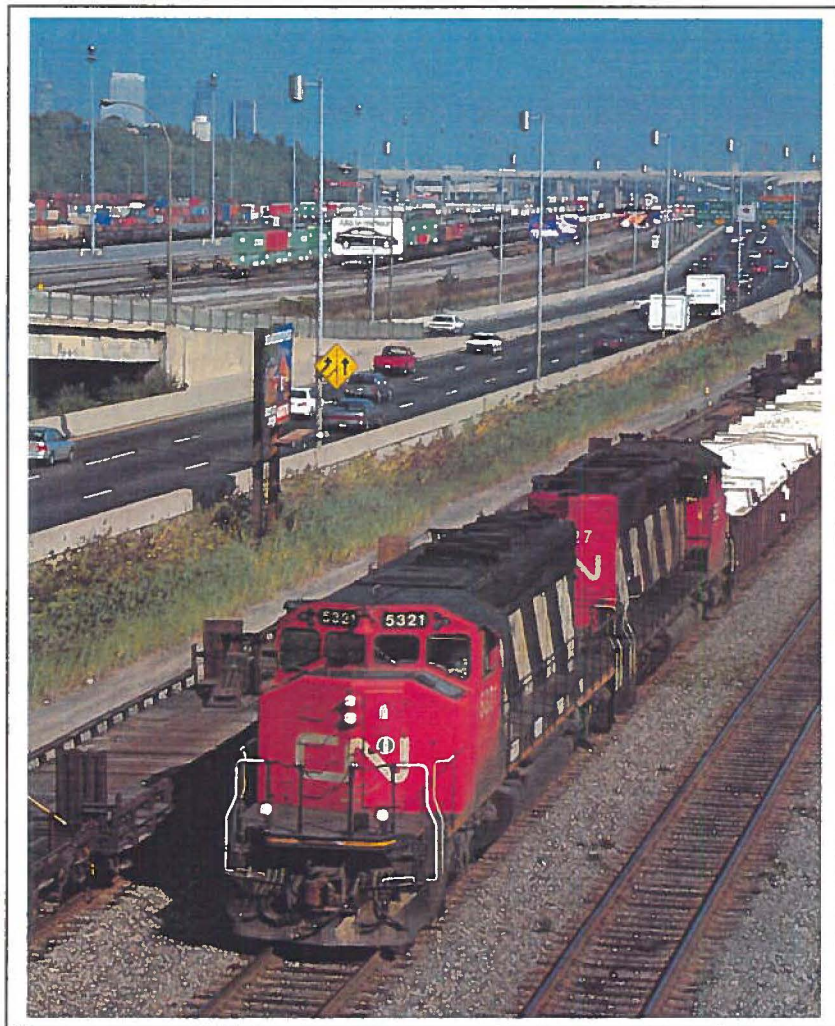


TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. Avant-propos	3
2. Le Canadien National dans la Région Montréalaise	4
3. La desserte du Port de Montréal par le Canadien National	6
4. Projets de développement urbains – Impact sur le Canadien National	7
5. Collaboration du CN et du MTQ	9
6. Problématiques de la variante CSF	12
7. Conclusions et recommandations	18

1. AVANT-PROPOS

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame se veut l'aboutissement de plusieurs années d'efforts pour mettre en place une solution aux besoins en infrastructures dans l'est de l'Île de Montréal. Sa mise en oeuvre aura sans contredit un impact sur la qualité de la vie, l'aménagement du territoire aussi bien que sur tout le milieu du transport à Montréal.

Le projet apporte le soutien nécessaire au développement de toute cette partie de l'Île en facilitant le déplacement des personnes et des marchandises. Il a également de par son élaboration et sa réalisation, une grande incidence sur toute l'industrie du transport des marchandises, y compris le ferroviaire. Un réseau de transport plus fonctionnel permettra à tous les modes de jouer pleinement leurs rôles respectifs, de participer au développement de toute l'agglomération et de livrer concurrence sur les marchés tant canadiens que nord-américains dans les années à venir.

Le Canadien National a collaboré avec le MTQ à l'élaboration d'une partie de ce projet et il estime qu'il est important de prendre part aux différentes étapes de sa mise en place parce qu'il touche une des voies majeures de transport routier sur l'Île de Montréal et dans une certaine mesure, le réseau ferroviaire contigu.

Ce mémoire veut donc être un complément d'information dans le cadre de la réflexion qui entoure ce projet, en présentant le point de vue du secteur ferroviaire et en apportant des suggestions visant à améliorer la coexistence des modes de transport le long de la future rue Notre-Dame.

2. LE CANADIEN NATIONAL DANS LA RÉGION MONTRÉLAISE

Le Canadien National est le seul chemin de fer à traverser le continent de l'est à l'ouest et du nord au sud et à desservir des ports sur les côtes des océans Atlantique et Pacifique et du golfe du Mexique. Il exploite 18 292 milles de voies de parcours au Canada et aux États-Unis et a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Le Canadien National offre à ses clients l'accès aux trois pays membres de l'ALENA.

Depuis plus de 100 ans, Montréal est pour le Canadien National la plaque tournante du trafic ferroviaire dans tout l'est du pays. Il exploite sur l'île de Montréal un réseau de quelque 92 milles de voies principales ou d'antennes, que ce soit pour le trafic de marchandises, aussi bien que pour les services de trains de voyageurs ou de trains de banlieue.

Le Canadien National a connu un regain d'activité remarquable depuis le début des années 1990 dans le secteur de Longue-Pointe, en particulier à cause des échanges avec le Port de Montréal qui ont connu à cet endroit une croissance de plus de 500%.

Pour le Canadien National, le Port représente la plus importante source de trafic ferroviaire sur l'île de Montréal avec quelque 40% des wagonnées reçues ou expédiées par des expéditeurs de Montréal. Il s'agit principalement de conteneurs destinés aux marchés du Québec de l'Ontario ainsi que du Mid-West américain et de produits en vrac pour les industries du Québec.

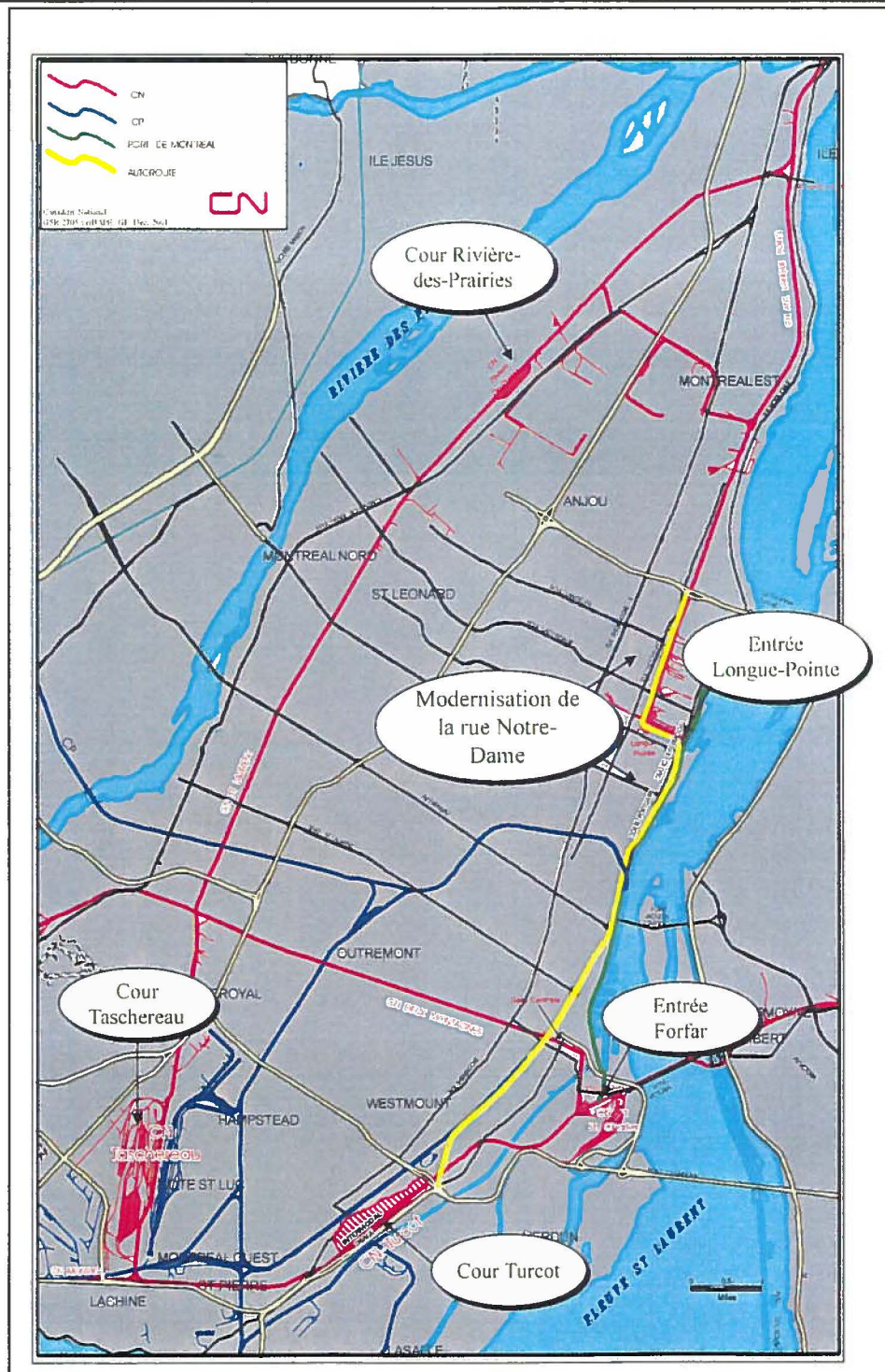
Le Port de Montréal a pour sa part connu une croissance exceptionnelle de son trafic depuis 1995 et il est maintenant au premier rang des ports à conteneurs nord américains sur la route de l'Atlantique Nord. Plus de 60% de son trafic de conteneurs est acheminé par rail et il est donc évident que les chemins de fer jouent un rôle prédominant dans la participation du Port de Montréal aux marchés de l'ALENA.

Ces retombées ont un impact direct sur toute l'activité économique de la région en particulier sur l'est de Montréal au point où le Port a remplacé les grands complexes industriels que comptaient cette partie de la ville jusqu'à la fin des années 1960.

Ce regain d'activité a évidemment un impact sur le tissu urbain tant pour ce qui est des zones d'habitation urbaines que de la fluidité de la circulation.

Dans ce contexte, le Canadien National est convaincu que le projet de réfection de la rue Notre-Dame aura une incidence bénéfique pour tous les intervenants du domaine du transport. Il améliorera les accès routiers et ferroviaires pour faciliter l'efficacité des transport vers les marchés du continent, à la condition qu'on apporte certains ajustements à une partie du tracé proposé.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE DU CANADIEN NATIONAL À MONTRÉAL



3. LA DESSERTE DU PORT DE MONTRÉAL PAR LE CANADIEN NATIONAL

Le Canadien National a présentement deux tracés pour desservir le Port de Montréal :

- **L'entrée Forfar** est située à l'extrémité ouest du Port (secteur Bickerdike). Le Canadien National l'utilise à l'heure actuelle pour acheminer tout son trafic de conteneurs entre le Port et les cours de triage Turcot et Taschereau, situées respectivement à 3 et 5 milles plus à l'ouest.

Cette voie ferrée traverse le Vieux-Montréal ainsi que la rue Bridge. Ceci en restreint l'utilisation, surtout pendant la période estivale durant laquelle il y a un achalandage touristique important dans le Vieux Montréal.

La rue Bridge est l'unique accès routier au pont Victoria et le Canadien National s'astreint à ne pas y faire circuler ses trains à destination du Port, durant les heures de pointe du trafic routier. De façon générale, les trains n'y circulent que la nuit.

- **L'entrée Longue-Pointe** est située à l'extrémité est du Port et elle est le site d'une importante cour de triage du Canadien National. La cour de Longue-Pointe est constituée d'un faisceau de quelque 18 voies ferrées. Le Canadien National y accède par son antenne Longue-Pointe qui longe la rue Souigny. La cour a été construite il y a plus de 50 ans pour répondre à la demande des industries de l'est de Montréal.

Ces industries ont depuis disparu et la cour ferroviaire a vu sa vocation quelque peu changée, Son design (voies de moins de 3,000') ne correspond plus aux besoins actuels du service ferroviaire (voies de 10,000').

La cour de Longue-Pointe sert à la fois au Canadien National et au Port de Montréal pour effectuer l'échange de presque tout le trafic ferroviaire du Canadien National, sortant du Port et autre que les conteneurs. On y entrepose également des wagons qui attendent d'être amenés au Port.

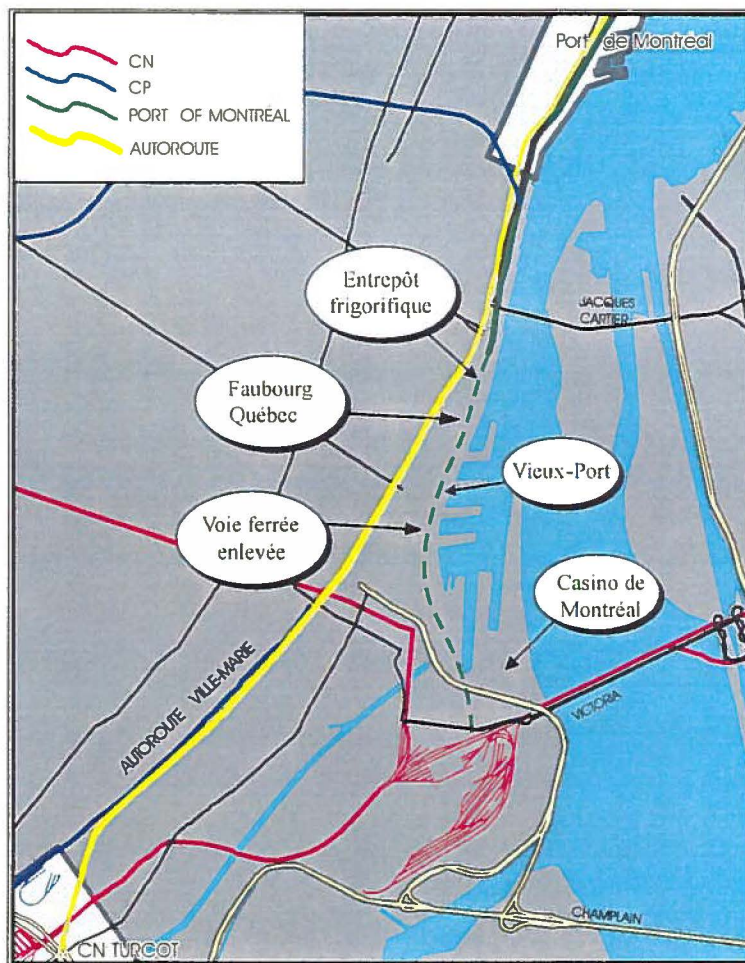
Commune. En contrepartie, cela entraînera l'enlèvement de toutes les voies ferrées du Port à l'ouest de la rue Berri.

▪ Projets résidentiels et commerciaux

Les voies ferrées du Port de Montréal traversent également un secteur qui suscite beaucoup d'intérêt de la part de développeurs immobiliers et des projets importants ont été mis de l'avant au cours des 5 dernières années (Technoparc, Casino de Montréal, Faubourg Montréal et l'Entrepôt Frigorifique).

Certains sont même en voie de réalisation et leur proximité du réseau ferroviaire créera une pression additionnelle sur le réseau actuel qui pourrait également disparaître pour cette autre raison.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN



Dans les deux cas, la disponibilité de cette voie aura évidemment un impact important sur la façon dont le Canadien National desservira le Port de Montréal. À toute fin pratique, l'entrée Longue-Pointe deviendra le seul lien propre du Canadien National avec le Port de Montréal. D'où son importance stratégique.

Les décisions relatives aux projets dont il est question relèvent de la compétence de plusieurs paliers de gouvernements. Pour sa part, le Canadien National entend sauvegarder sa capacité de servir les expéditeurs du Port de Montréal. C'est pour cela qu'il a de longue date collaboré aux projets de réaménagement de la rue Notre Dame, en particulier en rendant disponible au MTQ le vaste complexe immobilier de la cour de Longue Pointe, dans le cadre d'un réaménagement harmonieux des infrastructures de transport.

5. COLLABORATION DU CANADIEN NATIONAL ET DU MTQ

C'est en 1994 que le Ministère des Transports du Québec a d'abord approché le Canadien National pour compléter ce qui est aujourd'hui appelé la modernisation de la rue Notre-Dame. Le Canadien National a appuyé les efforts du Ministère pour mettre en place des infrastructures de transport routier en autant que soit maintenu son lien ferroviaire avec le Port de Montréal

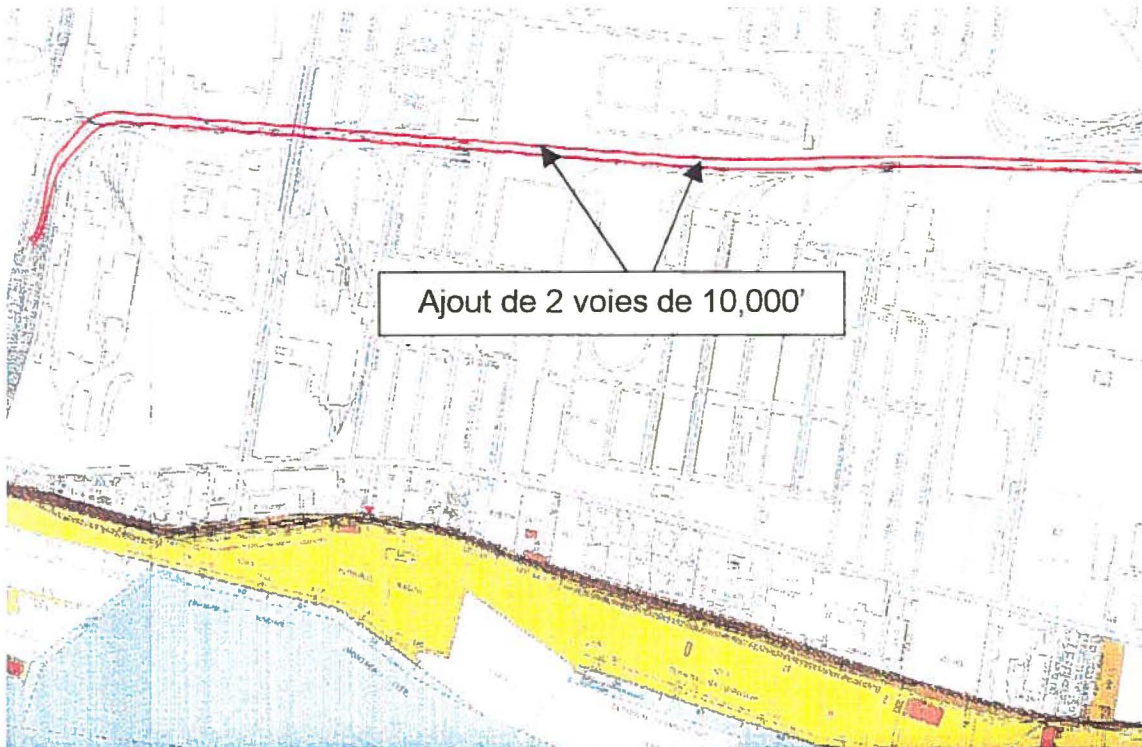
Dès 1995, le Canadien National avait soumis au MTQ une offre de vente de toute la cour Longue-Pointe pour permettre un projet similaire à celui dont il est question aujourd'hui. L'offre de vente n'a pas eu de suite.

Le projet du MTQ a refait surface en 2000. La direction du MTQ et le Canadien National ont renouvelé leur collaboration pour actualiser les ententes. Le Canadien National a toujours compris que la « variante CN » était de loin celle que privilégiait le MTQ ainsi que les autres intervenants économiques du milieu. En novembre 2000, le Canadien National faisait parvenir au MTQ l'offre de vente qui lui permettait de terminer le projet de la rue Notre-Dame.

Cette offre de Canadien National porte sur la vente au MTQ de toute la cour Longue-Pointe pour permettre les raccordements des parties nord et sud du nouveau tracé de la rue Notre-Dame (désignée comme la « partie 3 » du projet). Le Canadien National cède en prime, une autre emprise ferroviaire d'une longueur d'un mille et que le MTQ compte intégrer au réseau de pistes cyclables.

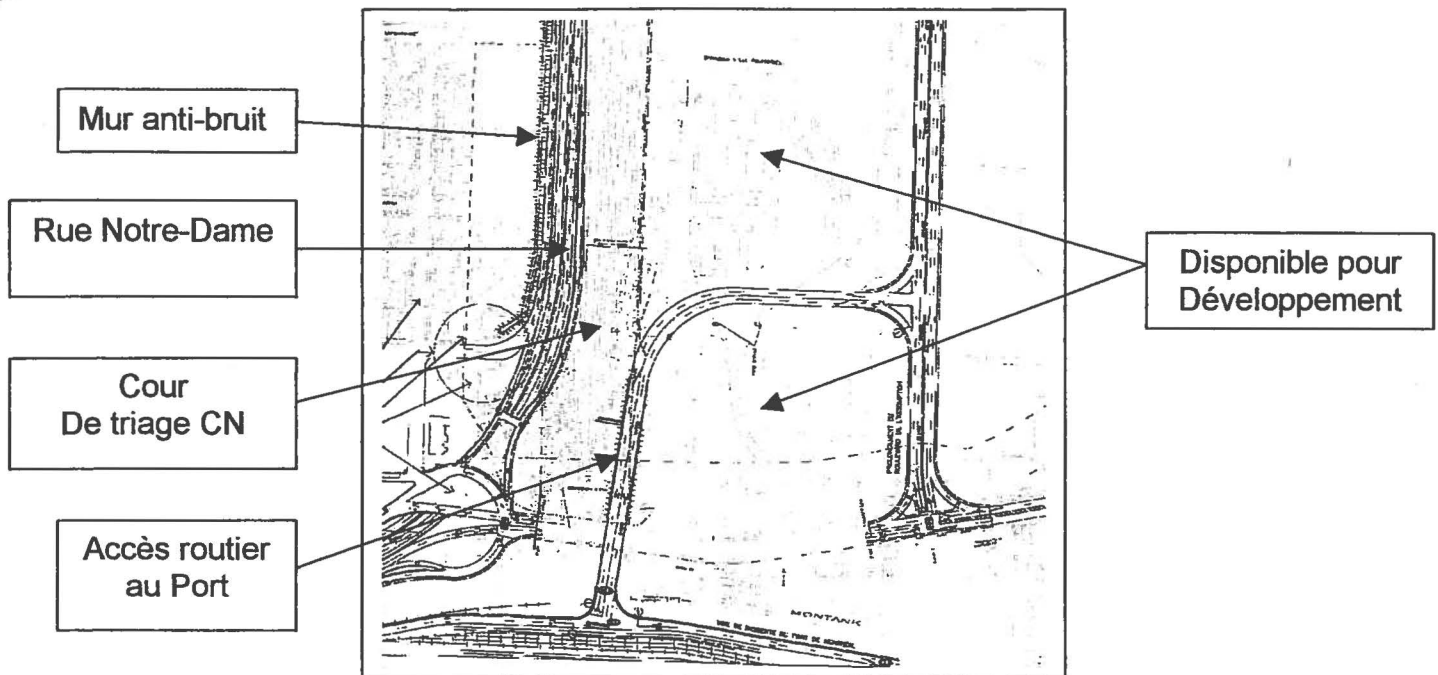
En contrepartie, le MTQ réserve au Canadien National, par servitude, une lisière de terrain suffisante pour un maximum de 8 voies ferrées. Deux de ces voies auraient une longueur de 10,000' de façon à pouvoir éventuellement recevoir les trains de conteneurs du Port de Montréal.

VOIES DE 10,000' POUR LES TRAINS DE CONTENEURS



Le reste du terrain est utilisé pour permettre la construction de la rue Notre-Dame qui comptera 4 voies de circulation ainsi qu'un mur anti-bruit. De plus, on permet d'y aménager une entrée routière des plus efficaces pour le Port de Montréal qui minimise le trajet des camions dans ce secteur.

UTILISATION DE LA COUR LONGUE-POINTE – VARIANTE CN



Des deux variantes de tracés proposées, la « variante CN » est celle qui présente le plus d'avantages pour permettre une coexistence durable des modes de desserte du milieu urbain et de l'activité économique dans l'est de Montréal.

Pour citer le MTQ, la « variante CN s'avère avantageuse tant du point de vue environnemental, économique et de la faisabilité technique. En outre, son coût de réalisation global (construction, acquisition et mesures d'atténuations environnementale) est comparable (égal ou légèrement inférieur) au coût de la variante CSF retenue dans l'étude d'impact ».

6. PROBLÉMATIQUES DE LA VARIANTE CSF

Le Canadien National est donc surpris de constater que c'est la variante CSF qui est finalement proposée. Dans le contexte des échanges qui ont eu lieu au cours des dernières années, la variante CSF est problématique à plusieurs points de vue.

Elle comporte en effet des contraintes sévères et mêmes irrémédiables non seulement pour le Canadien National, mais aussi pour les utilisateurs du réseau routier. Sa mise en place aura des incidences environnementales et économiques importantes dont il faut tenir compte immédiatement.

1. *La variante CSF signifie l'arrêt complet et inacceptable de la circulation ferroviaire pendant la période construction*

Dans son état actuel, la proposition du MTQ fait en sorte que la rue Notre-Dame traverserait de part en part la propriété du Canadien National, en deux endroits, soit aux extrémités sud et nord de la cour Longue-Pointe.

Puisque qu'il s'agit d'une route en dépression, il faudra enlever complètement la voie ferrée durant toute la durée des travaux, soit pour une période de temps qui pourrait aller jusqu'à 18 mois (soit pour deux saisons complètes de travaux). Ceci implique que :

- Le Port de Montréal ne pourra utiliser la cour de Longue Pointe pour entreposer et échanger les wagons avec le Canadien National. Le Port ne dispose pas de capacité de remplacer ailleurs sur son réseau.
- Le trafic devra être donc être détourné par l'accès Forfar et être immédiatement transféré à une autre cour de triage du Canadien National.
- Le Canadien National et le Port devront donc ajouter, en saison estivale, le passage de 4 à 6 trains par jour dans le Vieux Montréal et sur la rue Bridge, augmentant ainsi de façon indue les croisements trains-véhicules-piétons à ces endroits.
- Pour ce qui est du trafic ferroviaire, la fermeture de l'accès Longue-Pointe ajoute quelque 20 milles au cycle de chacun des 12,000 wagons (chargés et vides) qui doivent ainsi détournés.

Le Canadien National soumet que le détournement du trafic ferroviaire par le Vieux Montréal durant la période de construction qui est également la période touristique de pointe ainsi que les importants coûts additionnels qui en découlent, n'ont pas été pris en compte dans la variante CSF et sont inacceptables pour la collectivité et les intervenants.

2. *Le prolongement du boulevard l'Assomption requiert un étagement rail-route*

La modernisation de la rue Notre-Dame pose une problématique importante en ce qui a trait au passage à niveau du nouveau boulevard l'Assomption. Ceci vaut pour la « variante CSF » aussi bien que pour la « variante CN ».

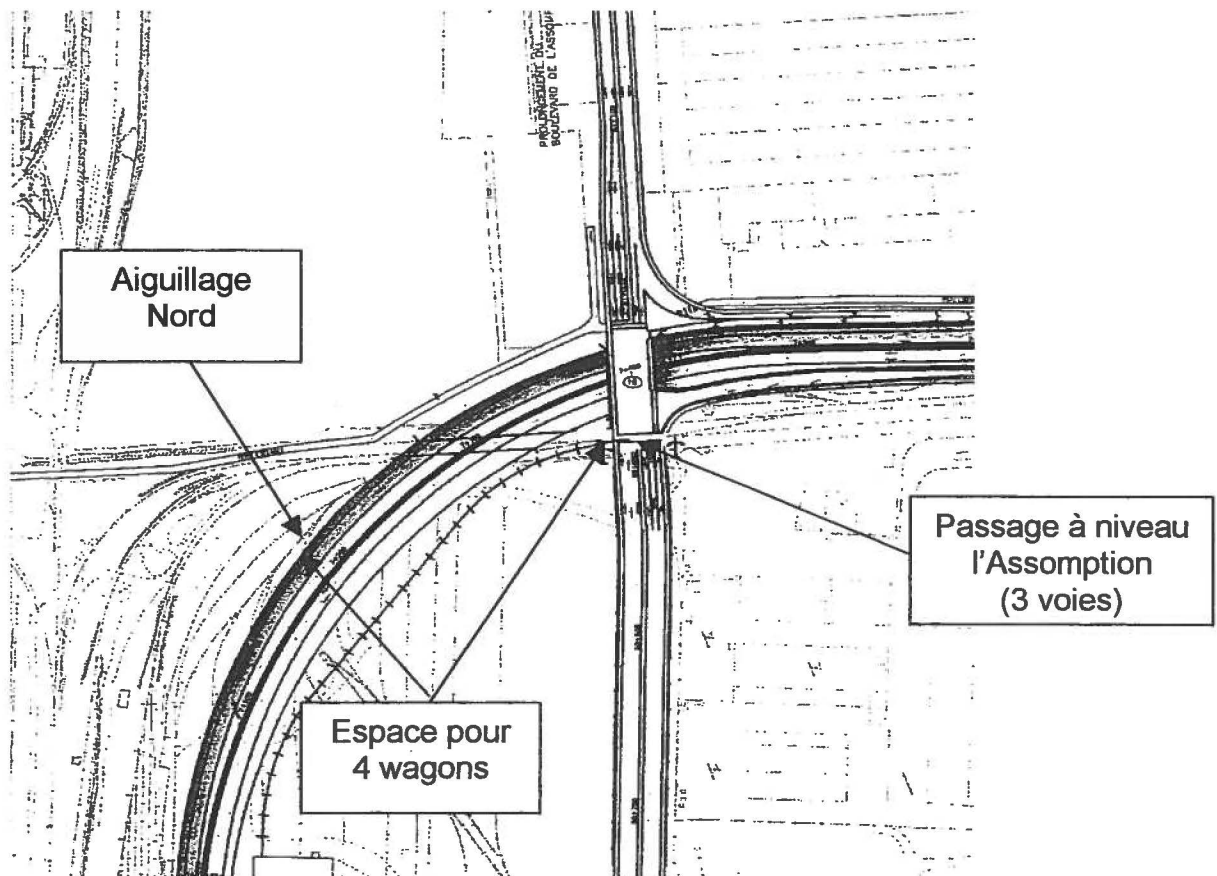
Un des éléments majeurs de ce projet est en effet le prolongement du boulevard l'Assomption jusqu'à la rue Notre Dame. Cet ajout vise à améliorer la circulation locale dans cette partie du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui est déjà affecté par la fermeture de la rue Dickson.

Ce boulevard de 6 voies comporterait un passage à niveau important à la hauteur de la rue Souigny, soit immédiatement à la sortie nord de la cour de Longue-Pointe. Pour l'instant, il n'y a qu'une seule voie ferrée à ce passage à niveau, mais il est déjà prévu qu'il y en aura jusqu'à trois.

- Pour l'avenir immédiat – Le passage à niveau étant situé immédiatement à la sortie nord de la cour de triage, la circulation sera interrompue à chaque fois que le Canadien National fera des manœuvres de triage à cette extrémité de son faisceau de voies.
- Par la suite – Le Canadien National a déjà avisé le MTQ, qu'il faut prévoir la construction éventuelle de deux voies additionnelles de 10,000' le long de son antenne Longue-Pointe pour permettre l'arrivée et le départ des trains de conteneurs du Port de Montréal.

Ceci signifie que des wagons occuperaient le passage à niveau de la rue l'Assomption, sinon en permanence, à tout le moins d'une façon incompatible avec le niveau de circulation routière.

CROISEMENT DU BOULEVARD L'ASSOMPTION



La réglementation qui régit ces aspects de l'exploitation ferroviaire stipule que le temps maximum d'occupation d'un passage à niveau par un train est de 5 minutes. Or, la cour de Longue-Pointe et l'antenne Longue-Pointe sont précisément les endroits qui serviront au départ et à l'arrivée des trains de conteneurs. À titre indicatif, voici un aperçu des manœuvres que doit effectuer un train en partance de la cour si les wagons sont situés de part et d'autre du passage à niveau :

- Arrimage des locomotives au wagon de tête
- Raccordement des diverses rames de wagons
- Test de freins sur l'ensemble des wagons
- Vérification du convoi et installation de la boîte de contrôle de freinage
- Démarrage du convoi
- Sortie de la zone de déclenchement des signaux avertisseurs au passage à niveau

À elles seules, ces procédures durent de 20 à 30 minutes, selon les conditions qui prévalent. Il est donc évident que le temps d'attente des automobilistes au passage à niveau excédera de beaucoup les 5 minutes prescrites.

C'est sans compter l'utilisation des mêmes voies pour la mise en attente des trains à destination du Port. Les temps d'occupation pourront alors se prolonger au-delà des 30 minutes et aller jusqu'à plusieurs heures.

La configuration proposée au croisement route-rail du boulevard l'Assomption risque de créer des pressions de plus en plus fortes sur tous les utilisateurs du réseau de transport dans ce secteur. Les temps de congestion s'allongeront, ce qui aura un effet pervers non seulement sur la fluidité du trafic, mais surtout sur la sécurité des usagers.

Le Canadien National demande une révision de cette partie du projet pour que l'on maintienne l'intégralité de l'emprise ferroviaire, soit la pleine largeur de 80'.

Le Canadien National est d'avis que le niveau de circulation sur cette artère achalandée demande une solution plus sécuritaire que celle qui est présentement mise de l'avant, soit l'étagement du croisement entre la voie ferrée et le Boulevard L'Assomption. Cet étagement devra préserver l'emprise ferroviaire dans sa pleine largeur.

3. *La « variante CN » permet une utilisation efficace de l'espace urbain.*

La modernisation de la cour de triage du Canadien National à Longue Pointe offre à tous les intervenants, l'avantage d'aménager sur un seul terrain, à la fois la nouvelle rue Notre-Dame (4 voies), la cour de triage (8 voies ferrées) et une butte pour atténuer le bruit d'origine industrielle.

Pour ce qui est de l'option CSF, elle entraîne une utilisation beaucoup moins efficace de l'espace immobilier dans ce secteur. En plus de conserver la cour Longue Pointe dans sa forme actuelle, elle empiète sur les terrains de CSF et requiert la démolition de plusieurs édifices. Enfin, cette variante ne semble pas comporter des mesures pour atténuer le bruit d'origine industrielle.

La « variante CN » permet de maximiser l'utilisation de l'espace urbain disponible, en concentrant toutes les activités de transport sur un même espace.

4. *La « variante CN » permet le début immédiat des travaux*

Le projet de modernisation la rue Notre-Dame est un élément clé de la stratégie gouvernementale d'amélioration de la desserte de l'est de Montréal. Dans son dernier budget, la ministre des Finances faisait part de l'urgence de débiter des investissements dans des infrastructures publiques comme mesure de relance de l'économie.

Dans le cas de la « variante CSF », il faut prévoir des délais majeurs, à la fois pour l'acquisition des terrains CSF, pour l'utilisation de ceux du Canadien National (y compris ceux de la piste cyclable), et pour l'entente sur la compensation des coûts additionnels reliés aux changements d'exploitation pendant la période de construction. À elles seules, ces négociations pourraient prendre plusieurs années avant d'aboutir et retarder d'autant la mise en place des investissements souhaités par le gouvernement.

Dans cette optique il est important de réaliser que le Canadien National a déjà soumis au MTQ une offre de vente pour la cour Longue Pointe. Si elle est acceptée, la transaction immobilière peut être complétée en moins de trois mois et les travaux pourraient en principe, suivre immédiatement.

5. *Le Centre de Soins Prolongés préfère la « variante CN »*

Une des deux raisons citées par le MTQ pour retenir l'option CSF est l'opposition de la Ville de Montréal à la démolition du Centre de soins prolongés en raison de son « statut patrimonial ». Malgré que la partie plus ancienne de cette édifice qui date de 1893 soit conservée, l'option semblait inacceptable à la Ville de Montréal.

Or la Ville confirme maintenant que l'édifice n'a pas de statut patrimonial. Qui plus est, l'occupant des lieux estime même que sa démolition pourrait être bénéfique.

À tout le moins, la direction du Centre est d'avis que cela ne devrait pas être un argument pour rejeter la « variante CN » et il propose le déménagement du Centre pour éviter le voisinage à la fois d'une gare de triage et d'une autoroute. Il voit dans la « variante CN », l'occasion d'amener sa clientèle dans un environnement plus approprié et dans un bâtiment nouveau.

Il propose enfin de conserver la partie ancienne de l'édifice et de l'entourer d'espaces verts.

Le Canadien National est d'avis que les économies réalisées en retenant la « variante CN » permet fort probablement de satisfaire le souhait des dirigeants du Centre de Soins Prolongés d'aménager à un endroit plus approprié. On pourrait par le fait même sauvegarder la partie « patrimoniale » de l'édifice et l'utiliser à d'autres fins.

6. *La « variante CSF » ampute le projet Montréal International*

Depuis 1998, Montréal International, en collaboration avec la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et la SGF tentent d'implanter un Centre de Logistique et de Distribution à Valeur Ajoutée à Montréal. Ce centre serait situé à proximité du Port de Montréal sur un terrain de 6.3 millions de pieds carrés qui est principalement constitué du complexe immobilier CSF. Il est important de conserver la capacité de transport et de distribution du futur site de Montréal International.

Dans ce contexte, il va donc de soi que seule la « variante CN » permet à Montréal International de disposer d'un maximum de terrains et d'infrastructure d'accès pour la mise sur pied de ce projet de croissance.

7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La modernisation de la rue Notre-Dame contribuerait de façon importante au développement du secteur Hochelaga Maisonneuve en permettant une circulation plus fluide des personnes et des biens dans ce secteur de l'île de Montréal.

Le projet aura un impact sur l'ensemble de la région montréalaise et il est primordial qu'il tienne compte des besoins à long terme de tous les intervenants du monde du transport, y compris du ferroviaire.

Le Canadien National a collaboré depuis plusieurs années au projet du ministère des Transports du Québec. Il est d'avis que le BAPE doit approuver ce projet dans sa « variante CN » pour les raisons suivantes :

- Elle permet une meilleure utilisation de l'espace urbain en aménageant sur un même terrain la rue Notre-Dame, les voies ferrées et le mur anti-bruit. Le milieu bénéficie en prime d'un terrain que le Canadien National cède en même temps que la cour Longue-Pointe et qui constituera une partie importante de la piste cyclable nationale.
- Elle laisse disponible tous les terrains de CSF pour un développement de Montréal International.
- Elle ne requiert pas le débranchement du lien ferroviaire avec le Port de Montréal pendant la période de construction et par le fait même de coûteux frais de détournement du trafic ferroviaire.
- Les économies d'aménagement et d'exploitation ainsi réalisées permettent de répondre aux vœux de la direction du Centre de Soins Prolongés d'amener leur clientèle dans un environnement plus approprié.
- Elle permet l'étagement des voies ferrées et du boulevard l'Assomption, rendu nécessaire par l'accroissement du trafic ferroviaire. Cette mesure est nécessaire pour assurer la sécurité des usagers du réseau routier face aux temps d'attentes qui sont reliés aux opérations ferroviaires à cet endroit.
- Pour le MTQ, elle s'avère avantageuse tant du point de vue environnemental, économique et de la faisabilité technique. Une fois qu'on aura tout pris en compte, son coût de réalisation global sera inférieur au coût de la variante CSF retenue dans l'étude d'impact.