

Suite 300 Windsor Station 1100 de La Gauchetière
PO Box 6042 Station Centre Ville
Montreal Quebec H3C 3E4
Tel (514) 395-5531 Fax (514) 395-7293

Bureau 300, Gare Windsor, 1100 de La Gauchetière
C. P. 6042, succursale Centre-ville
Montréal, (Québec) H3C 3E4
Tél (514) 395-5531 Fax (514)

162

DQ 4.1

**CANADIAN
PACIFIC
RAILWAY**

**CHEMIN DE FER
CANADIEN
PACIFIQUE**

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

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal, le 29 janvier 2002

Communications &
Public Affairs

Communications et
affaires publiques

Madame Louise Boucher
Présidente de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable
Bureau 2.10
Québec, QC G1R 6A6

Objet : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Madame la Présidente,

Ceci fait suite à votre lettre du 6 décembre 2001 dans laquelle vous soumettiez la question suivante :

« Pourriez-vous nous présenter les projets en développement avec leur localisation (projet d'expansion, d'éventualité de connexion avec la rue Alphonse-D.-Roy, de relocalisation d'équipement, etc.) pour les prochaines années ? »

Avant de répondre spécifiquement à la question de la Commission, nous croyons pertinent de lui présenter quelques informations et commentaires sur la desserte ferroviaire du Port de Montréal et l'importance des activités portuaires dans l'économie montréalaise.

Le réseau ferroviaire montréalais

L'importance de Montréal en tant que centre de commerce et de transport remonte à la fin du XIXe siècle. Sa position géographique exceptionnelle lui conférant l'avantage de se trouver à la fois sur les rives d'un grand fleuve navigable tout en étant située à l'intérieur du continent ont permis à Montréal de développer des activités portuaires à vocation internationale, notamment dans le marché du trafic de conteneurs. En effet, le Port de Montréal manutentionne plus de marchandises en conteneurs pour le marché de l'Atlantique Nord que tout autre port de la côte est de l'Amérique du Nord. Cette situation unique a favorisé le développement d'un réseau d'infrastructures de transport permettant une chaîne intermodale parfaitement intégrée.

Madame Louise Boucher

Le 29 janvier 2002

Page 2

Le transport intermodal des conteneurs qui transitent par le Port de Montréal constitue un atout stratégique pour la grande région de Montréal. Ce trafic qui a affiché au cours des années 1995 à 2000 un taux de croissance de plus de 7% par année, combiné aux autres activités portuaires, génère des retombées économiques de 1,7 milliard de dollars par année et plus de 17,000 emplois directs et indirects.

La majorité des conteneurs entrant et sortant du Port de Montréal, soit soixante pour cent du total, sont transportés par chemin de fer vers leurs destinations finales -- principalement les grands centres du mid-ouest américain, Détroit, Chicago et des destinations aussi éloignées que Kansas City ou Saint-Louis, Missouri. De ces soixante pour cent, le Chemin de fer Canadien Pacifique manutentionne une proportion de plus de 80 pour cent alors qu'il dessert sept des principales lignes maritimes faisant escale à Montréal.

La compétitivité des activités portuaires est étroitement liée à l'efficacité et à la compétitivité du lien ferroviaire les reliant aux marchés nord-américains. À cet égard, des investissements importants ont été consentis au cours des dernières années afin de continuellement améliorer l'interface maritime/ferroviaire. Les conteneurs sont maintenant déchargés directement du navire sur les wagons porte-conteneurs, lesquels acceptent maintenant des conteneurs superposés, augmentant d'autant la capacité des convois. Les activités de transbordement se font de manière à ce qu'une fois chargé, un convoi puisse immédiatement partir vers sa destination finale, sans passer par les cours de triage intermédiaires comme c'était le cas précédemment. Cette efficacité de la manutention qui permet d'offrir les temps de transit demandés par les expéditeurs, n'est possible qu'en faisant une utilisation optimale des voies ferrées situées sur les terrains du port qui, en regard des volumes manutentionnés et des contraintes reliées à la configuration des installations portuaires, offrent une capacité limitée. Il est donc important de noter que toute pression additionnelle visant à réduire la capacité actuelle ou à imposer de nouvelles contraintes aux activités de transbordement aurait pour effet de nuire à l'efficacité du système portuaire/ferroviaire et donc de réduire la compétitivité du Port de Montréal.

Madame Louise Boucher

Le 29 janvier 2002

Page 3

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui, selon les plans déposés par le ministère des Transports, impliquera la reconstruction de la structure qui traverse présentement ses voies, le Chemin de fer Canadien Pacifique s'est intéressé à l'opportunité que présentait ce projet d'examiner la configuration de ses voies ferrées afin d'identifier les possibilités d'amélioration de ces dernières.

En fait, il est important de noter qu'au fil des années les activités du port se sont déplacées vers l'est dans le but de gagner des espaces de manutention plus adéquats. Ce faisant, les principaux terminaux à conteneurs sont maintenant situés à l'est de la voie ferrée du Canadien Pacifique alors que celle-ci s'oriente vers l'ouest, puisqu'en la construisant, elle avait été conçue pour desservir le secteur du Havre et la gare Viger.

Il apparaissait donc pertinent d'examiner la faisabilité d'une ré-orientation vers l'est de l'embranchement du Chemin de fer Canadien Pacifique et d'évaluer les coûts-bénéfices d'un tel changement, notamment en ce qui a trait à l'amélioration de l'efficacité de l'interface entre le Chemin de fer Canadien Pacifique et le chemin de fer du Port de Montréal. De plus, cette évaluation nous a permis de constater que la réorientation de la voie ferrée aurait des impacts importants sur les installations ferroviaires existantes de même que sur de nombreux autres éléments de l'infrastructure urbaine.

Il est important de noter qu'au même moment, le Port de Montréal et plusieurs usagers impliqués dans la chaîne logistique portuaire, mandataient des consultants externes afin d'examiner différents scénarios d'expansion des installations et terminaux portuaires et de la capacité ferroviaire afin d'être en mesure de répondre aux besoins des vaisseaux à capacité élargie qui desserviront le Port de Montréal au cours des prochaines années. Cette démarche a tenu compte de la possibilité d'un réalignement de l'embranchement ferroviaire du Chemin de fer Canadien Pacifique dans les différents scénarios examinés.

Madame Louise Boucher
Le 29 janvier 2002
Page 4

Les recommandations formulées par le consultant dans le but d'améliorer l'interface maritime/ferroviaire n'ont pas retenu la ré-orientation de l'embranchement ferroviaire du Chemin de fer Canadien Pacifique vers le Port de Montréal. En effet, il n'a pas été possible de conclure qu'une telle ré-orientation, eu égard à ces coûts, apporterait des bénéfices significatifs qui amélioreraient de façon tangible, soit dans un avenir immédiat ou même à plus long terme, l'interface maritime-ferroviaire et/ou l'efficacité de la chaîne logistique du trafic conteneurs.

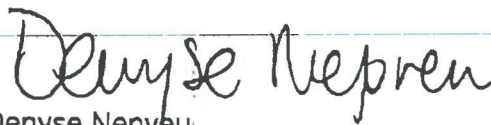
Conclusion

Par conséquent, nous informons la Commission d'étude du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, que le Chemin de fer Canadien Pacifique n'a pas l'intention de poursuivre le développement de projets de relocalisation de ses voies ferrées ou de ses équipements connexes telle la cour de triage Hochelaga.

Cependant, nous tenons à réitérer l'importance du lien ferroviaire-maritime et la nécessité d'en préserver l'intégrité. À cet égard, toute pression additionnelle visant à réduire la capacité actuelle ou à contraindre les activités de transbordement aurait pour effet de nuire à l'efficacité du système portuaire/ferroviaire et donc de réduire la compétitivité du Port de Montréal.

Nous remercions la Commission de nous avoir donné l'occasion de lui transmettre ces commentaires et demeurons à sa disposition pour toute information ou clarification qu'elle jugerait nécessaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes salutations distinguées.


Denyse Nepveu
Directrice