

Réduire le camionnage grâce à l'entrepôt du 1, avenue Van Horne à Montréal (et à Cavendish-Cavendish)

**Mémoire pour l'Office de Consultation Publique
de Montréal (OCPM)**

Par Francis Lapierre

Octobre 2025 (version corrigée)

Introduction

Mon plan pour l'utilisation et la valorisation du 1, avenue Van Horne fait partie d'un vaste plan afin de réduire le camionnage à Montréal et devant aboutir au remplacement de la Métropolitaine (A40) par un boulevard urbain avec tramway pleine capacité et piste cyclable de type Réseau Express Vélo (REV). Le tout étant possible grâce aux leçons apprises du projet Colibri¹ de la ville de Montréal et consistant à remplacer le camionnage grâce à un tandem train de marchandises - vélo cargo à assistance électrique² et, donc, à l'utilisation de l'entrepôt Van Horne (et de l'intersection Cavendish-Cavendish) comme centre de distribution de marchandises par vélo cargo électrique. Voir à cet effet, [« Humaniser le Grand Montréal 2050 » consultation pour le projet de PMAD révisé en page 13.](#)

Réduire vraiment le camionnage

Le projet Colibri de vélos cargo a été un succès. Bien qu'étant réservé aux derniers kilomètres et à la livraison principalement à domicile de colis petits et moyens, maintenant c'est 500 000 livraisons par an permettant de retirer l'équivalent de 30 000 heures de camionnage et 150 tonnes de GES. Il s'agit d'un tandem camion – vélo cargo. La Ville de Montréal prévoit établir un nouveau centre de livraison par année et couvrir l'île de Montréal en quelques années. Poste Canada est intéressée au concept ainsi que de multiples compagnies privées. Purolator courrier a d'ailleurs repris le tout par la suite.

On peut espérer que ces résultats somme toute modestes³ soit multipliés par au moins un facteur 10 lorsque le service sera étendu à la grandeur de île de Montréal. Ces centres de distributions par vélo cargo devront être situés à proximité des futures lignes de tramway Nord-Sud permettant de limiter le camionnage, grâce à des tandems trams cargo et vélo cargo, mais aussi collaborer avec les compagnies de chemins de fer comme le Canadien National (CN) ou le Canadien Pacifique (CP) afin qu'eux aussi alimentent des centres de distribution par vélos cargo.

Je pense ici en particulier au bâtiment du 1, avenue Van Horne qui servait d'entrepôt pour le commerce et qui pourrait facilement être reconvertie en centre de livraison par vélo cargo puisqu'il peut accueillir directement sa marchandise en provenance du CP⁴

1 Le projet Colibri : <https://propulsionquebec.com/nos-ressources/projet-de-livraison-par-velos-cargo/>

2 Analyse du Grame sur les vélos cargo : https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine_Revue-de-litterature-GRAME.pdf

3 Si mes calculs sont bons pour un camion : 90h pour 2 semaines X 25 périodes par an = 2250 heures/an de camionnage donne $30\ 000 / 2250 = 13.33$ camions retirés environ chaque année. Voir : <https://formation-securite-routiere.fr/guide-risques-routiers/sensibilisation-conducteurs/temps-conduite-poids-lourd/#:~:text=Le%20temps%20de%20conduite%20journalier,90h%20pour%20deux%20semaines%20cons%C3%A9cutives.>

4 <https://memento.heritagemontreal.org/site/entrepot-van-horne/>

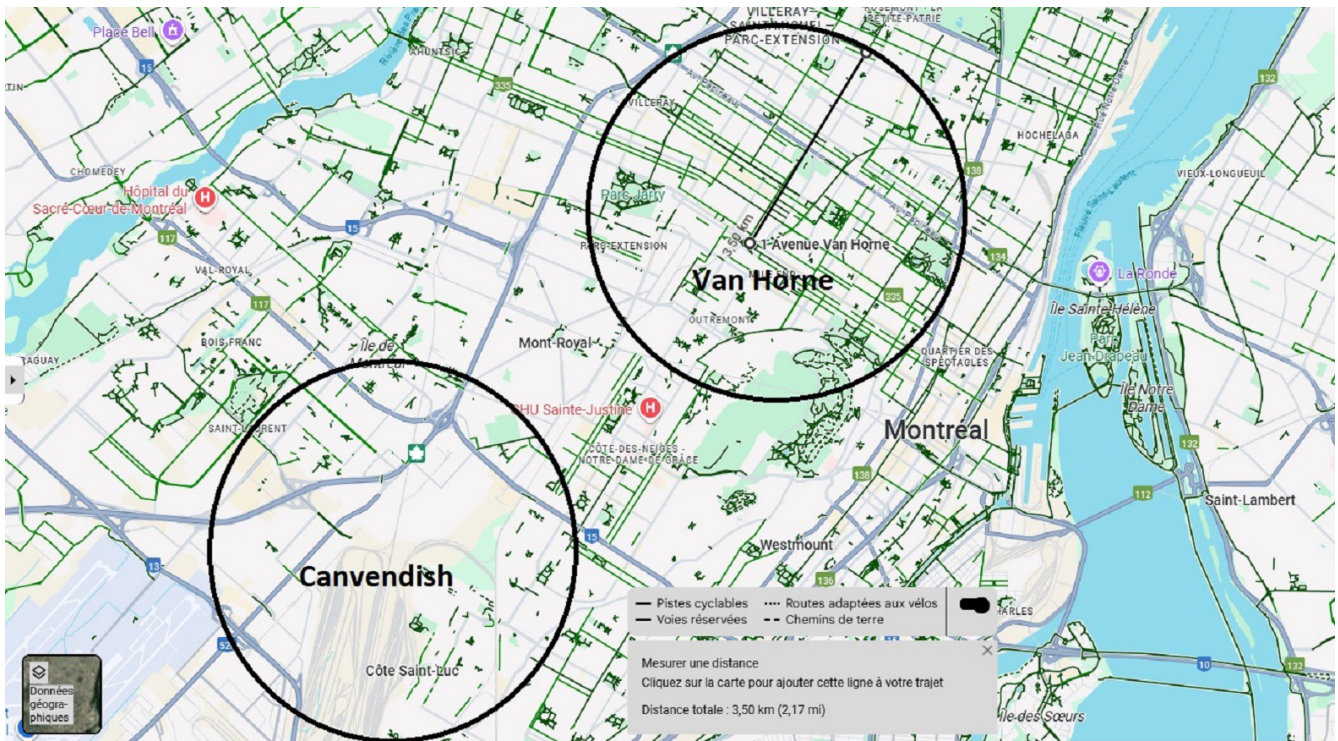
desservant ainsi autant les secteurs Marconi-Alexandra au nord, Mile-End et la Petite Patrie à l'est près du Métro Rosemont mais plus largement une aire de livraison approximative d'un rayon de 3.5 km autour de l'entrepôt. Aussi, un autre centre de distribution par vélo cargo d'une aire de livraison approximative de 3.5 km pourrait voir le jour lors de la réunification de Cavendish-Cavendish entre Ville Saint-Laurent et Côte Saint-Luc au point de jonction (intersection Royalmount et Paré) situé dans la gare de triage afin de transborder la marchandise des trains autant du CN que du CP vers les vélos cargo (voir la carte des aires de livraison en page suivante) mais, aussi, en provenance du futur tramway qui empruntera le boulevard réunié⁵ allant, au sud, de la falaise Saint-Jacques jusqu'au Pont Lachapelle à l'Est ou le Pont Louis-Bisson à l'Ouest au Nord de Cavendish en passant par le boulevard Henri-Bourrassa.

Concernant la construction des lignes de tramway, l'ARTM prévoit faire en premier le Projet Structurant de l'Est (PSE) puis enclencher le Projet Structurant du Grand Sud-Ouest (PSGSO) en espérant qu'il soit vraiment ambitieux comme je leur ai suggéré. Par la suite, l'ARTM pourraient s'attaquer à la réalisation d'une ligne reliant le PSE au PSGSO et passant au Nord de la falaise Saint-Jacques avec une jonction avec le Vieux-Montréal.

Par la suite, la réunification du boulevard Cavendish et la création de la ligne de tramway (quasi) pan montréalaise du Nord de l'Île entre les boulevards Saint-Jean Baptiste à l'Est jusqu'au boulevard Saint-Charles à l'Ouest et là encore prévoir d'établir des centres de livraisons par vélo cargo le long du trajet.

Afin de couvrir l'ensemble de l'Île de Montréal, plusieurs autres aires de livraison seraient nécessaire en fonction des lignes de chemins de fer déjà présentes mais aussi de nouveaux centres de distributions alimentés par camion. Il faut aussi se rappeler que d'autres moyens existent de réduire le camionnage. La voie fluviale, en particulier, permettrait de palier aux aires de livraison limitées par le tandem train de marchandises – vélo cargo avec un tandem bateau – vélo cargo.

5 <https://cotesaintluc.org/wp-content/uploads/2024/04/2022-02-Avis-de-projet-BAPE-Projet-de-raccordement-Axe-Cavendish.pdf>



Carte indiquant les aires approximatives de livraison par Vélo cargo électrique de l'entrepôt Van Horne et de Cavendish-Cavendish.

En hiver, l'utilisation de motoneiges électriques ou d'aérogilisseurs lorsque la glace est mal assurée permettrait la poursuite des opérations. Aussi, lorsque la ligne bleue du métro sera complétée jusqu'à Anjou, il sera alors possible de déplacer les marchandises entre les secteurs industriels de ville Saint-Laurent et d'Anjou par le tandem métro cargo – vélo cargo. D'autres moyens de réduire le camionnage sont décrits dans mon mémoire pour le PMAD révisé de la CMM.

Quant au camionnage externe provenant de l'Ontario, de l'Est de la province et des provinces maritimes, il sera possible de le détourner grâce à une voie de contournement reliant la 40 à Repentigny à la 30 à Varenne.

En conclusion

Ainsi, la vaste majorité du camionnage sera éliminé autant en provenance de l'extérieur que de l'intérieur de l'île de Montréal permettant l'élimination de la Métropolitaine (A40) et son remplacement par un boulevard urbain avec tramway et piste cyclable.