



COMMENTAIRES DU CN PRÉSENTÉS DANS LE  
CADRE DE LA CONSULTATION DE L'OFFICE DE  
CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL SUR LE  
PROJET D'ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE  
PRAIRIE

AVRIL 2019

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	3
À propos du CN .....	3
Figure 1 : le réseau nord-américain du CN .....	4
Portrait des activités du CN à Montréal et dans le secteur à l'étude .....	5
Figure 2 : Extrait d'une carte ferroviaire de Montréal (le CN en bleu) .....	6
Commentaires sur le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie.....	7
Conclusion.....	8

## Introduction

Le CN souhaite remercier l'Office de consultation publique de Montréal pour l'occasion qui lui est offerte de transmettre de l'information dans le cadre de la consultation sur le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie, dans le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Nous croyons que cet exercice de consultation est important pour bien comprendre le rôle de chaque partenaire de la chaîne logistique et l'importance économique du transport de marchandises, éléments reconnus et valorisés par les politiques et les orientations des divers paliers de gouvernement.

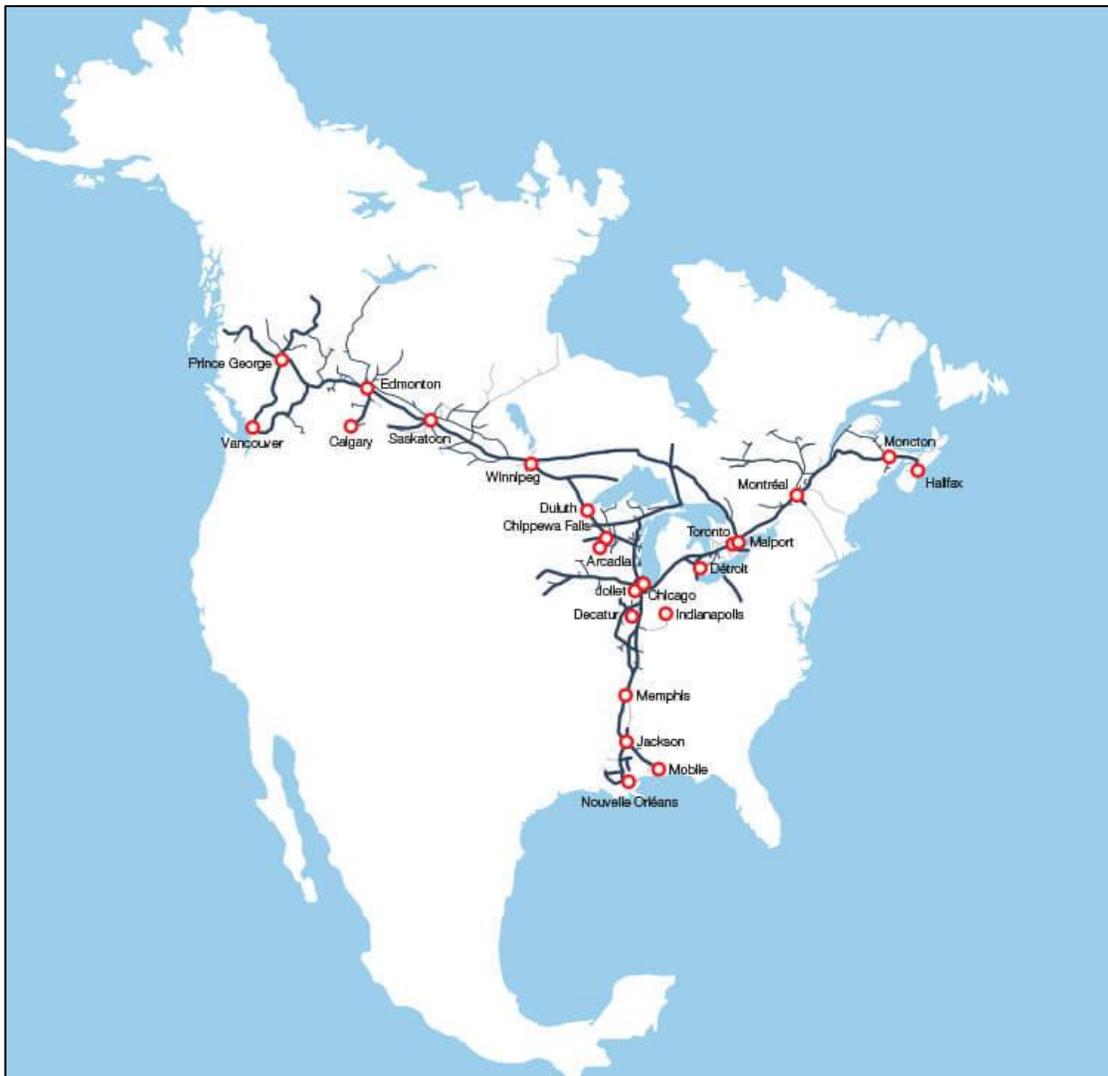
Il est important de préciser que les informations fournies dans ce document sont basées sur les activités actuelles du CN et celles qui sont réalistement envisageables dans l'avenir proche sur notre réseau. À titre de compagnie de chemins de fer interprovinciale, le CN a des obligations de transporteur public qui découlent de la *Loi sur les transports au Canada* et n'a aucun contrôle sur les fluctuations des quantités de marchandises à transporter. C'est-à-dire qu'à l'occasion, pour répondre à la demande et afin de satisfaire à ses obligations en vertu de la loi, le CN peut et doit changer la nature de ses activités et de ses installations afin d'assurer une desserte ferroviaire adéquate pour les expéditeurs.

## À propos du CN

Le CN est fier de faire partie intégrante de la chaîne logistique de transport dans l'agglomération de Montréal et d'être l'un des grands employeurs au centre-ville de Montréal. Son siège social d'envergure est établi à Montréal et compte près de 2 000 employés. Le CN emploie également environ 1 000 cheminots permanents affectés à l'exploitation ferroviaire dans la grande région métropolitaine.

Le CN exploite le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord. Le réseau du CN permet d'avoir accès aux trois côtes maritimes de notre continent, soit celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique, et à plus de 75 % de la population nord-américaine. Le CN offre des services intégrés de transport, comme le transport ferroviaire, le transport intermodal, le camionnage, l'expédition transitaire, l'entreposage et la distribution. Il est en mesure de rejoindre des marchés aux quatre coins du monde.

Figure 1 : Le réseau nord-américain du CN



Véritable pilier de l'économie, le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ CA pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Le CN – la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales ferroviaires actives – dessert les villes et ports de Vancouver et Prince Rupert, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, ainsi que les régions métropolitaines de Toronto, Edmonton, Winnipeg, Calgary, Chicago, Memphis, Detroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, et Jackson, au Mississippi. Il a, en outre, des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord.

## Portrait des activités du CN à Montréal et dans le secteur à l'étude

Le CN travaille en étroite collaboration avec ses clients, l'Administration portuaire de Montréal et les autres partenaires de la chaîne logistique afin que le service ferroviaire puisse cohabiter adéquatement avec les autres usagers du territoire, tout en répondant de façon sécuritaire et efficace à ses obligations de transporteur ferroviaire. Fait à noter, le Port de Montréal est le deuxième port en importance pour le CN au Canada. Le partenariat avec l'Administration portuaire est donc essentiel pour le développement économique de Montréal et du pays dans son ensemble.

Les installations majeures du CN à Montréal sont davantage concentrées à l'ouest du centre-ville. Le pont Victoria est un lien ferroviaire névralgique pour Montréal et pour le Canada et permet de relier plusieurs grands marchés nord-américains. La ligne principale se dirigeant vers l'ouest donne accès à deux cours de triage, soit la cour Pointe-Saint-Charles et la cour Taschereau près de l'ouest de l'île. Le CN exploite quotidiennement un service de trains intermodaux et de trains de marchandises diverses au port de Montréal. Ceux-ci empruntent la voie transitant par le quai Bickerdike et le Vieux-Port. Cette voie appartient à l'Administration portuaire de Montréal et non au CN et elle permet la desserte efficace du Port de Montréal. Cette voie ferrée constitue donc une infrastructure essentielle pour l'économie montréalaise.

Dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le CN est propriétaire et exploitant du triage ferroviaire Longue-Pointe, à l'est du secteur Viauville. Depuis plusieurs années, aucune activité de triage n'est effectuée sur ce site. Ces voies ferrées servent actuellement à la réparation de wagons en provenance du port. Ces travaux sont effectués quelques jours par semaine, en fonction de la demande. Ils sont généralement effectués en après-midi et en soirée.

Le CN exploite aussi l'antenne Longue-Pointe, une voie ferrée utilisée pour la desserte locale, qui longe l'avenue Souigny et l'avenue Dubuisson, vers l'est de l'île et le triage Rivière-des-Prairies. La desserte locale des entreprises à partir de l'antenne Longue-Pointe se fait présentement deux fois par semaine, et les volumes de marchandises transportés sont faibles. Cependant, et comme mentionné plus haut, la fréquence de ce service pourrait changer selon les besoins des clients, conformément à notre obligation légale de transporteur public.

Figure 2 : Partie d'une carte ferroviaire de Montréal (lignes du CN en bleu)



Selon leur secteur d'activité, les entreprises appelées à se localiser dans le secteur à l'étude pourraient bénéficier du transport ferroviaire, par le biais de cette desserte locale. À l'heure actuelle, on ne peut toutefois pas connaître avec précision l'impact du développement de telles entreprises sur les opérations ferroviaires. Il est toutefois essentiel de rappeler que les marchandises qui sont expédiés à destination ou en provenance du port de Montréal ne circulent pas sur cette voie ferrée. Seules les marchandises destinées aux entreprises locales utilisent cette voie ferrée.

## Commentaires sur le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie

À titre de partenaire dans la chaîne logistique montréalaise, le CN endosse le concept d'un Écoparc industriel. Ce concept s'arrime avec les orientations adoptées par différents niveaux de gouvernement en matière de développement économique et s'inscrit dans une tendance mondiale de développement des terrains commerciaux et industriels. À cet égard, la contribution du secteur de la logistique et plus particulièrement du secteur ferroviaire, peut s'avérer importante afin de revitaliser et d'attirer de nouvelles entreprises dans le secteur, tout en s'insérant dans un milieu qui s'urbanise rapidement.

Le secteur à l'étude, situé à proximité du port et d'infrastructures ferroviaires et routières, est un atout important visant à promouvoir le rôle de Montréal comme plateforme logistique et intermodale de classe mondiale. Les modèles de développement actuels, que ce soit en Europe ou sur la côte Est des États-Unis, misent grandement sur la centralisation et l'optimisation des infrastructures existantes. Si un tel modèle permet d'améliorer l'efficacité du déplacement des marchandises, il permet aussi de réduire l'empreinte carbone du transport de marchandise en permettant d'utiliser le mode de transport le plus efficace, au bon moment, au bon endroit.

Le transport ferroviaire joue un rôle clé dans la mise en place d'une telle plateforme et dans la compétitivité de Montréal et de son port à l'échelle mondiale. Plusieurs ports de la côte Est américaine développent de nouvelles infrastructures ferroviaires qui leur permettront d'atteindre plus rapidement le marché du Midwest, de Chicago et de Detroit; des marchés importants pour le port de Montréal.

De plus, le transport ferroviaire fait partie de la solution en matière de développement durable. Rappelons ici qu'un train de marchandises peut remplacer 300 camions, réduisant les émissions de GES et réduisant l'impact sur les réseaux routiers locaux.

Le CN comprend l'importance d'atténuer ou de mitiger les nuisances potentiellement associées au développement d'activités industrielles. C'est pourquoi nous avons toujours, et continuons de faire la promotion des *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* développé de concert par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne des chemins de fers en 2013. La région métropolitaine fût d'ailleurs la première grande agglomération urbaine au Canada à implanter ces lignes directrices dans son schéma d'aménagement.

Nous avons aussi modifié les heures d'activités de la cour de triage Longue-Pointe afin de répondre aux enjeux soulevés par les citoyens habitant à proximité du site. Les réparations de wagons étaient effectuées uniquement la nuit à cet endroit. Elles ont désormais lieu en après-midi et en soirée. Les travaux après 22h sont exceptionnels. Le CN est aussi un membre à part entière du Comité de bon voisinage du Port de Montréal.

Le CN est également fier de s'impliquer dans l'amélioration du milieu de vie des citoyens de Montréal. À titre d'exemple, le CN fait partie, avec le Port de Montréal et d'autres partenaires privés, du Comité des leaders en verdissement. Nous investirons 1 million de dollars au courant des prochaines années afin de verdir nos emprises ferroviaires à Montréal. Nous avons par ailleurs débuté cette plantation massive en juin dernier, dans l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (secteur Tétraultville).

Nous sommes aussi sensibles aux impératifs de mobilité durable. Lorsqu'il est sécuritaire de le faire, le CN est ouvert à la mise en place de nouveaux passages à niveau piétonniers, comme nous l'avons démontré dans les dernières années avec les passages des rues Liébert et Taillon, toujours dans l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

## Conclusion

L'Écoparc proposé, tout comme la *Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal*, visent à développer le secteur avec des industries novatrices et respectueuses de leur milieu. Le CN peut jouer un rôle important afin de contribuer à la création d'emplois et l'attraction de nouvelles entreprises tout en contribuant à réduire les GES et en s'impliquant activement dans son milieu.

Nous devons réitérer que les informations fournies dans ce document sont un portrait des activités actuelles du CN. À titre de compagnie de chemins de fer interprovinciale, le CN a des obligations de transporteur public qui découlent de la loi sur les transports au Canada, et n'a aucun contrôle sur les fluctuations des quantités de marchandises à transporter. C'est-à-dire qu'à l'occasion, pour répondre à la demande et afin de satisfaire à ses obligations statutaires, le CN peut et doit changer la nature de ses opérations et de ses installations afin d'assurer une desserte ferroviaire adéquate aux expéditeurs.

Nous espérons que les informations fournies puissent servir dans le contexte de la consultation, et qu'elles permettent aux participants de comprendre la nature et la portée des activités du CN dans le secteur.