

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LE
CANADIEN PACIFIQUE

À

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT
URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
DU SECTEUR MARCONI-ALEXANDRA, ATLANTIC, BEAUMONT ET DE
CASTELNAU

**CANADIEN
PACIFIQUE**

AVRIL 2013

Dans le cadre des consultations que tient présentement l'Office de consultation publique de Montréal (l'Office) sur le Programme de développement urbain, économiques et social (le PDUES) et le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (le Secteur), le Canadien Pacifique (le CP) remercie l'Office de recevoir son mémoire sur le rôle et l'importance de deux corridors ferroviaires de son réseau transcontinental qui traversent le Secteur en développement.

Voisin de plus de mille collectivités et de millions de résidents le long de son réseau nord-américain, le CP s'emploie à construire et à maintenir des relations coopératives et bénéfiques avec les gens qui côtoient ses corridors ferroviaires. L'engagement du CP est d'assurer la sécurité de ses collectivités riveraines et de desservir ses clients, qui comptent sur lui pour fournir un service ferroviaire continental efficient et compétitif. CP est un des maillons d'une chaîne logistique de transport qui contribue de façon significative à l'essor de l'économie de Montréal et ses régions, le Québec et aussi à l'échelle nationale.

Le CP désire sensibiliser l'Office et tous les intervenants à la nécessité d'assurer la sécurité, l'intégrité et la fluidité à long terme de ses deux corridors ferroviaires désignés sous le nom de corridors Outremont et Parc. Le CP souhaite que les changements de zonage dans le voisinage adjacents à ses corridors soient compatibles avec le caractère industriel de ses activités ferroviaires, de façon à éviter les conséquences négatives qui pourraient en découler et affecter la sécurité ainsi que la qualité de la vie des résidents.

Le CP souhaite que l'Office accorde une attention particulière aux différents concepts de passages qui pourraient être envisagés à traverser ses deux corridors à des fins de lier les différents quartiers du Secteur. Le CP reconnaît l'importance du PDUES d'avoir visé comme objectif de créer des liens entre les voisinages pour décroïsonner certains quartiers de ce Secteur. Fréquemment, le concept retenu est un passage pour piétons et cyclistes qui est à niveau avec les voies ferrées. Au Canada, les accidents aux passages à niveau ou attribuable à des intrusions autour de ces passages à niveau sont de loin la cause la plus importante des mortalités ou de graves blessures liées au transport ferroviaire. Le CP voit l'opportunité de participer à élaboration d'une solution sécuritaire qui serait de créer le lien de manière séparée soit en forme d'une passerelle ou un tunnel.

Canadien Pacifique

Le CP exploite un chemin de fer transcontinental de 22 500 km à travers le Canada et les États-Unis et offre un service de transport marchandises et intermodal ainsi qu'un savoir-faire en matière de chaîne logistique et d'approvisionnement. Grâce à des alliances avec d'autres chemins de fer, le réseau du CP

atteint la totalité des États-Unis et du Mexique. Ses liens directs avec huit grands ports, dont ceux de Montréal et de Vancouver, lui assurent une présence sur les marchés européens et asiatiques. Sous contrat avec les autorités provinciales, pour le transport de passagers, le CP fournit un accès à son réseau ferroviaire à trois services de trains de banlieue dans les plus grandes villes du Canada: Montréal, Toronto et Vancouver.

Dans ses activités de tous les jours, le CP a recours et s'adapte constamment aux technologies de pointe et aux meilleures pratiques dans les domaines de l'environnement et de la sécurité.

Importance des corridors ferroviaires traversant le secteur Marconi-Alexandra, Atlantic et De Castelnau

Corridor Outremont

L'Annexe A montre le Secteur et délimite les deux corridors ferroviaires qui le traversent. Le premier, le corridor Outremont, constitue une partie d'un corridor plus grand reliant le port de Montréal (le Port) au réseau transcontinental du CP pour atteindre les marchés cibles du Port à Toronto, ainsi que dans l'ouest du Canada et le Midwest américain. Une grande proportion du trafic conteneurs reçu au Port est transportée par rail vers des marchés à l'extérieur de la province, le reste étant acheminé par camion vers des marchés locaux dans la grande région de Montréal. Le CP est le principal fournisseur de services ferroviaires au Port et il utilise le corridor Outremont, qui traverse le Secteur, comme son seul moyen d'accès au Port. Le Port bénéficie d'un temps de transit par rail les plus courts vis-à-vis leurs concurrents de la Côte Est de l'Amérique du Nord qui eux aussi transitent leurs conteneurs vers le Midwest américain. Le corridor Outremont en lien direct avec le réseau transcontinental de CP contribue à cet avantage concurrentiel pour le Port.

Étant donné la situation stratégique du Port vis-à-vis d'autres ports des États-Unis et l'aptitude de longue date de ce Port à susciter une croissance mondiale supplémentaire, le CP revoit constamment ses services ferroviaires pour répondre à la demande croissante du Port de transporter des conteneurs aux marchés cibles en mettant en service des trains plus longs et/ou en plus grande fréquence. De sauvegarder la position concurrentielle du Port sur la Côte Est nord-américaine est vital et essentiel pour l'économie de Montréal et l'ensemble du Québec et justifie l'importance que le CP s'accorde de protéger l'intégrité du corridor Outremont en demeurant un partenaire de premier choix offrant un service ferroviaire fiable et efficace pour le Port.

Sont également présentes dans le corridor, au voisinage du Port, de plus petites compagnies du Québec qui confient au rail leurs produits à transporter hors de la province.

Aujourd'hui, sur une base de 24 heures, 8 à 10 trains, certains d'une longueur de près de 3,0 km traversent le corridor Outremont.

Corridor Parc

Le second corridor représenté à l'Annexe A est le corridor Parc. Les principaux clients du CP sont l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG), chemin de fer provincial qui dessert les régions de Trois-Rivières et leur port, ville de Québec et leur port et le nord de Québec et la région de Gatineau.

Actuellement, sur le corridor Parc, l'AMT offre un service de 20 trains par jour (lundi au vendredi) avec départ et destination Blainville-Saint-Jérôme et desservant sur ses trajets les principaux établissements d'enseignement et lieux de travail de Montréal: le CEGEP Bois-de-Boulogne, le futur campus Outremont de l'Université de Montréal et les zones d'activité du quartier Chabanel, du Mile-End et du centre-ville de Montréal par navette autobus ou métro à la gare Parc. L'AMT compte, et sa clientèle l'exige d'elle, sur la ponctualité du service ferroviaire assuré par le CP. L'AMT investit fortement dans les infrastructures ferroviaires et à l'aménagement des quais de ses gares et de ses liens inter-quais afin de sécuriser le déplacement de ses clients. Dès l'été 2013 l'AMT portera à 26 son offre quotidienne de trains à destination et au départ de Blainville-Saint-Jérôme.

Par ailleurs, le CP est étroitement associé aux CFQG pour ce qui est d'assurer à diverses industries de la province, dont les pâtes et papiers, le bois d'œuvre, les céréales et le vrac, un lien essentiel, par son réseau transcontinental, avec d'importants marchés du Québec. Selon les demandes saisonnières de transport par rail, de 4 à 6 trains de CFQG circulent sur une base de 24 heures sur le corridor Parc.

Dans un horizon de 5 à 10 ans, la croissance démographique entraînera une plus grande demande pour les déplacements de personnes et pour les biens de consommation; il en résultera à l'avenir une augmentation du nombre de trains de passagers et de marchandises générales, et conteneurs, qui utiliseront les deux corridors ferroviaires Outremont et Parc.

Cohabitation des activités urbaines et industrielles

Le PDUES intègre quatre objectifs dans le réaménagement du Secteur :

- affirmer la vocation économique du territoire;
- soutenir le regroupement des milieux mixtes comportant une offre de logement diversifiée;
- contribuer à la qualité du paysage urbain et améliorer le cadre de vie;

- décroïsonner les quartiers et améliorer la mobilité au sein du territoire.

Le CP est conscient de l'importance de ces objectifs ainsi que de l'équilibre délicat visé par la Ville entre les exigences différentes et divergentes des résidents et des parties prenantes. En même temps, le CP y voit une occasion d'intégrer dans le réaménagement du Secteur la reconnaissance qu'une activité industrielle peut coexister avec des quartiers résidentiels. À l'invitation de la Ville, le CP a participé au processus de consultation entrepris en mai dernier, et poursuivi en octobre, avec une multitude d'intervenants intéressés et de gens du public en général. Le CP constate que le processus de consultation a donné lieu à une grande diversité d'observations que nous trouvons dans le rapport final du forum ***Ouvrir la voie***, rapport déposé auprès de la Ville de Montréal en décembre 2012 sous le titre *Rapport final sur la démarche de planification participative, Plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau* (le « Rapport »).

Sur un des thèmes principales 'Déplacement', le CP note que le Rapport fait la preuve que les intervenants ont présenté des idées innovatrices et créatives sur la meilleure façon de créer une liaison dénivelée qui soit attrayante pour les résidents à utiliser comme passage cyclo-pédestre et en même temps qui se fonde bien dans le tissu urbain des quartiers. Les nombreux viaducs ferroviaires qui ont été construits dans le Secteur sous la responsabilité de la Ville au début du siècle dernier et qui ne sont plus aptes au besoin actuel en transport actif, le Rapport démontre qu'un nouvel aménagement est possible pour améliorer l'accès et l'état des viaducs existants.

Du point de vue de l'activité ferroviaire, le CP note que cette pensée créatrice relève le défi de conférer aux activités de transport par rail la capacité de s'exercer dans un environnement sécuritaire pour les résidents et les employés, et répond bien aux besoins actuels et futurs de sa clientèle passagers et marchandises en services ferroviaires.

Le CP appuie la pensée conceptuelle et les croquis proposés de la page 18 du rapport de décembre 2012; ces éléments répondent au critère de l'intégration des quatre objectifs du PDUES et dans la même mesure atteignent les objectifs du CP en matière de sécurité et de préservation de la fluidité de son réseau. Cette pensée rejoint aussi un exemple, la High Line, situé à Manhattan, New York, qui a vu transformer un lien aérien ferroviaire désaffecté en un parc avec un objectif de séparer la circulation de véhicules avec la mobilité des résidents. Le tout est fait avec une perspective d'avoir mis en œuvre une architecture intéressante pour ce milieu urbain. Il aurait intérêt de rechercher autres exemples similaires dans de grandes villes urbaines.

Sur le thème général du réaménagement des quartiers dans le voisinage des corridors ferroviaires, le secteur des chemins de fer représenté par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en étroite collaboration avec Fédération canadienne des municipalités (FCM) s'emploie à fournir des

lignes directrices qui pourraient aider à l'établissement d'une cohabitation harmonieuse entre les activités de développement urbain et les activités ferroviaires. Si le réaménagement est mal planifié, les conflits et les nuisances perçues résultant des activités ferroviaires deviennent une source de frustration pour les résidents et les entreprises touchés; à leur tour, les arrondissements et la Ville doivent, pour corriger une situation difficile, parfois se retrouver à composer avec des moyens limités et les solutions peuvent être coûteuses.

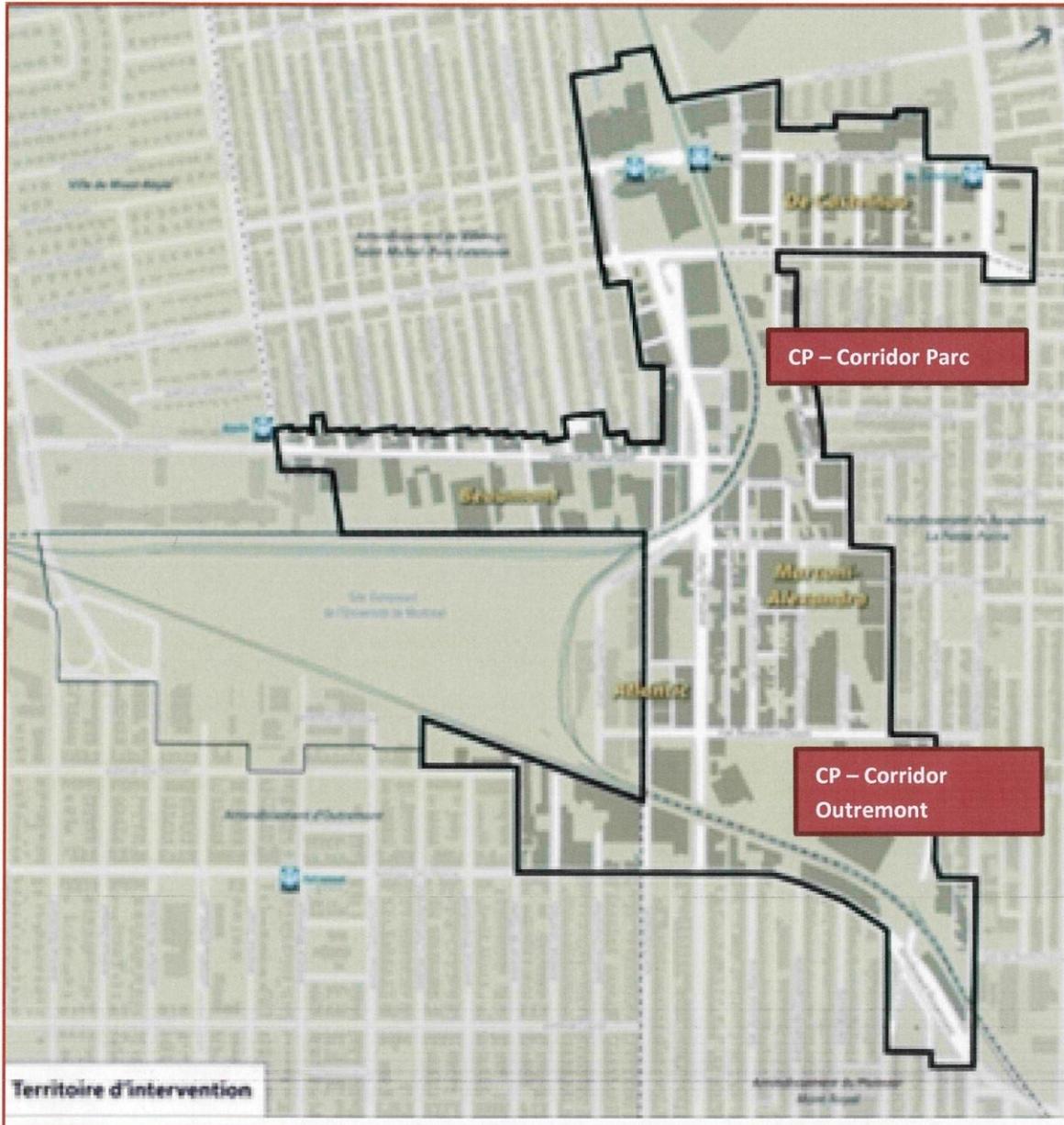
Le document figurant à l'Annexe B résume les différentes stratégies d'atténuation pour faire de l'aménagement autour de lignes ferroviaires en activité. Ces stratégies sont tirées du rapport *Lignes directrices et meilleures pratiques en matière de voisinage* préparé par l'ACFC et la FCM, rapport qui est accessible sur le site www.voisinage.ca.

Ces lignes directrices constituent une pratique courante au Canada et fournissent un point de référence sur la meilleure façon de réaliser des interventions de développement et de construction voisin aux chemins de fer et d'une manière qui reconnaisse que, pour obtenir une qualité de vie pour les résidents et les entreprises, les planificateurs ont besoin de stratégies particulièrement adaptées à l'activité ferroviaire ambiante.

En sommaire, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) définit bien le défi à relever en matière d'aménagement et de développement pour le volet transport soit: d'optimiser et de développer des réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation. En s'assurant que le développement du Secteur incorpore des aménagements afin de permettre une cohabitation harmonieuse d'activités urbaines et ferroviaires, l'Office démontrerait une action concrète qui rencontre les orientations et objectifs du PMAD.

Le CP est reconnaissant à l'Office de lui avoir donné l'occasion de présenter ce mémoire sur la façon d'intégrer le mieux possible une activité industrielle au réaménagement ambitieux envisagé pour ce secteur unique de la Ville. Nous espérons que nos commentaires vous aideront à comprendre la perspective ferroviaire et surtout nos considérations liées à la sécurité de la collectivité et de nos employés, ainsi que l'importance que nous accordons à contribuer à l'essor du transport collectif et de marchandises, conteneurs et vrac, qui sont essentiels pour l'économie montréalaise et ses régions voisines, et à plus grande échelle québécoise.

ANNEXE A



ANNEXE B – FCM | ADFC – Lignes directrices

L'aménagement des terrains aux abords de corridors ferroviaires et l'agrandissement d'installations ferroviaires ont donné lieu à des possibilités et à des défis divers pour les municipalités, les aménageurs et les chemins de fer, qui doivent collaborer afin d'équilibrer des aspirations et des objectifs divers et parfois opposés.

Ces changements se sont souvent produits au milieu de collectivités, grandes et petites, en croissance rapide. Il n'est donc pas surprenant que les problèmes de bruit et de vibration, les différends relatifs aux passages à niveau et d'autres questions de voisinage chemins de fer-municipalités aient augmenté de façon spectaculaire dans certains cas. Les recommandations qui suivent sur la planification de l'utilisation du sol à proximité des activités ferroviaires sont tirées du rapport *Lignes directrices et meilleures pratiques (2004)* préparé pour la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. On peut le consulter sur le site Web conjoint des deux organismes, à l'adresse <http://www.voisinage.ca/french/index.cfm>

1. Les exigences en matière d'aménagement du sol devraient porter sur les points suivants :

- Évaluation approfondie des plans d'utilisation du sol de chaque côté d'un corridor ou triage ferroviaire de manière à réduire au minimum les problèmes d'intrusion.
- Études du bruit, de la vibration et d'autres émissions et mesures d'atténuation pour les aménagements à proximité rapprochée d'installations ferroviaires.
- Mécanismes d'implantation de mesures d'atténuation, y compris des exigences d'entretien à long terme s'il y a lieu (exemple : accords juridiques enregistrés au titre de propriété).
- Caractéristiques de sécurité : bermes/zones tampons de protection, marge de recul (« setback ») des bâtiments, clôtures de sécurité pour décourager les intrusions, etc.
- Prise en considération des utilisations sensibles seulement dans les cas où les mesures d'atténuation appropriées peuvent être mises en place. Dans les autres cas, des solutions d'aménagement de remplacement devraient être envisagées.



2. La portée des impacts d'activités ferroviaires peut varier considérablement en fonction du type d'installation ferroviaire et d'autres facteurs, tels que la topographie et les ouvrages interposés.

- Voici les zones d'influence sonore minimale à prendre en considération dans les études sur les niveaux acoustiques pour chaque type d'installation ferroviaire :

- › Triages ferroviaires marchandises : 1 000 m
- › Corridors ferroviaires en ligne principale : 300 m
- › Lignes de deuxième catégorie : 300 m
- › Lignes secondaires et embranchements : 250 m

- La zone minimale d'influence des vibrations recommandée est de 75 m pour un corridor ou un triage ferroviaire.

L'examen des projets de lotissements résidentiels ou d'autres utilisations sensibles du sol à l'intérieur de ces zones d'influence devrait comporter des études du bruit et de la vibration pour évaluer la convenance de l'usage proposé et recommander des exigences en matière d'atténuation, qui devraient ensuite être intégrées aux conditions d'approbation subséquentes.

- Voici les valeurs minimales recommandées pour la marge de recul des bâtiments et la hauteur des bermes :

- › Triage ferroviaire marchandises - marge de recul de 300 m (pour les usages résidentiels)
- › Ligne principale - marge de recul : 30 m; hauteur des bermes : 2,5 m
- › Ligne secondaire/embranchement - marge de recul : 15 m; hauteur des bermes : 2,0 m (lignes secondaires)

- › La marge de recul devrait toujours être mesurée à partir de la limite du domaine ferroviaire de façon à protéger la totalité de l'emprise ou du triage ferroviaire.

- Là où une plus grande marge de recul des bâtiments est proposée (ou est peut-être plus pratique, comme en milieu rural), des bermes moins hautes pourraient être envisagées; inversement, là où des bermes plus hautes sont proposées, on pourrait songer à une marge de recul modérément moins importante.