

MÉMOIRE DÉPOSÉ
À
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

POUR LE SECTEUR PLATEAU-EST
JANVIER, 2015



Dans le cadre des consultations que tient présentement l'Office de consultation publique de Montréal (l'Office) visant le Plateau-Est (le Secteur), le CP remercie l'Office de recevoir son mémoire sur le rôle et l'importance du corridor ferroviaire CP qui traverse le Secteur sous étude.

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 du grand Montréal, le Québec et 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 du corridor ferroviaire désigné sous le nom de corridor Outremont. Le CP souhaite que les changements de zonage dans le voisinage et autres aménagements adjacent au corridor Outremont soit compatible avec le caractère industriel de ses activités ferroviaires, de façon à éviter les conséquences négatives qui pourraient en découler et affecter la sécurité et la qualité de vie des résidents.

Le CP souhaite que l'Office accorde une attention particulière aux différents concepts de passages dénivelés qui pourraient être envisagés à traverser le corridor Outremont à des fins de lier les différents quartiers du Secteur. Fréquemment, le concept retenu est des passages pour piétons et cyclistes qui sont 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 dénivelée soit en forme d'une passerelle ou en tunnel.

Le CP

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, leurs 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 du corridor ferroviaire traversant le secteur Plateau-Est

Corridor Outremont

Le corridor Outremont qui longe le secteur Plateau-Est (voir Annexe A) 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 situé à Toronto, 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 ses 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 à ses 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 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 desservies par trains circulant sur le corridor Outremont et voisins au Port sont 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. En plus de la circulation de trains sur le corridor Outremont, les voies du corridor Outremont peuvent aussi être utilisées à des fins d'entreposage de wagons porte-conteneurs. Cette activité est essentielle pour le service par rail au Port afin d'arrimer les opérations ferroviaires avec les arrivées et/ou les départs des navires du Port. Les services maritimes et ferroviaires font parties d'une vaste chaîne logistique de transport global et pour le CP l'entreposage

de wagons porte-conteneurs à proximité des installations du Port est une manière de contrer les différents horaires et fluctuations de services des multiples intervenants de la chaîne logistique.

Autres marchés du Port en croissance est la marchandise en vrac dont les céréales de l'ouest canadien qui transite via le Port de Montréal par trains pour les marchés étrangers.

Dans un horizon de 5 à 10 ans, la croissance démographique au Québec et dans les autres pays entraînera une demande accrue pour les biens de consommation et de ressources premières; et il est à prévoir une augmentation du nombre de trains de marchandises conteneurisées et de marchandises générales qui utiliseront le corridor ferroviaire Outremont.

CargoM : Le secteur ferroviaire - Un apport économique considérable pour le Grand Montréal

Mise en place en 2012 dans une stratégie de développement économique du grand Montréal, CargoM représente la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal. La mission de CargoM est de faire du Grand Montréal une plaque-tournante du transport international avec le Port de Montréal au centre.

CargoM regroupe une multitude d'acteurs de la logistique et du transport tels que les terminaux maritimes, transport routiers, transport ferroviaires, intermédiaires logistiques, associations de transport et universités. Le CP fait partie du conseil d'administration et est un membre actif de CargoM. La participation de CP à CargoM représente l'importance que le CP accorde à maintenir et à améliorer l'essor du transport maritime et logistique pour le grand Montréal; et le corridor Outremont est vital et essentiel à cet essor. (Voir Annexe B – transport ferroviaire à Montréal : Étude mandatée par CargoM auprès de ses membres et publiée dans le cahier spécial, La Presse Plus, le 26 novembre 2014).

Cohabitation des activités urbaines et industrielles

Le CP est conscient de l'importance des objectifs de développement du Secteur et un des objectifs est de pouvoir faciliter de manière sécuritaire la mobilité de personnes du Secteur selon les nouvelles activités visées et pouvoir préserver le corridor ferroviaire et son activité industrielle intacte. Il y a un équilibre à atteindre et le CP y voit une occasion d'intégrer dans le redéveloppement du Secteur Plateau-Est la reconnaissance qu'une activité industrielle peut coexister avec des quartiers à une vocation autre que manufacturière.

Les viaducs existants

Les nombreux viaducs ferroviaires qui ont été construits dans le corridor Outremont, dont quatre viaducs (rues Papineau, Masson, Saint-Joseph, et Rachel) dans le Secteur Plateau-Est construits au début du siècle dernier et sous la responsabilité de la Ville doivent être pris en considération dans tout nouveau développement du Secteur pour s'assurer qu'ils seront adéquats aux déplacements des futures résidents et travailleurs du Secteur. Il y a un récent exemple à Montréal de viaduc ferroviaire existant et un projet de réaménagement autour de l'intersection Saint-Laurent et Bellechasse adjacent au viaduc qui fait preuve de vision. Le CP appuie cette vision et suggère une approche similaire à être prise en considération dans du Secteur Plateau-Est.

Bâtir de nouveaux liens

Si les viaducs existants ne sont pas suffisants pour les besoins de redéveloppement du Secteur et que de nouveaux liens doivent être bâtis à travers un corridor ferroviaire, le CP croit que Montréal sait faire preuve d'idées innovatrices et créatives sur la meilleure façon de créer un lien dénivélé qui soit attrayant pour inciter les personnes à emprunter comme passage et en même temps qui se fond bien dans le tissu urbain des quartiers. Du point de vue de l'activité ferroviaire, le CP note que cette optique 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 de préserver la fluidité des opérations ferroviaires afin de continuer de répondre aux besoins actuels et futurs du Port en matière de services ferroviaires.

Un exemple, la High Line, situé à Manhattan, New York, a vu transformer un lien aérien ferroviaire désaffecté en un parc avec un objectif de séparer la circulation de véhicules avec la mobilité des personnes. Le tout est fait avec une perspective d'avoir mis en œuvre une architecture intéressante pour ce milieu urbain. Il existe autres exemples similaires dans de grandes villes urbaines. (Voir en Annexe C l'article du Globe and Mail publié le 9 octobre 2014.)

Aménagement à proximité du chemin de fer

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.

Différentes stratégies d'atténuation peuvent être prises en considération dans un aménagement autour de lignes ferroviaires en activité. Le rapport *Lignes directrices et meilleures pratiques en matière de voisinage* préparé par l'ACFC et la FCM est accessible sur le site www.voisinage.ca/fr.

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.

Terrain(s) riverain(s) du corridor Outremont

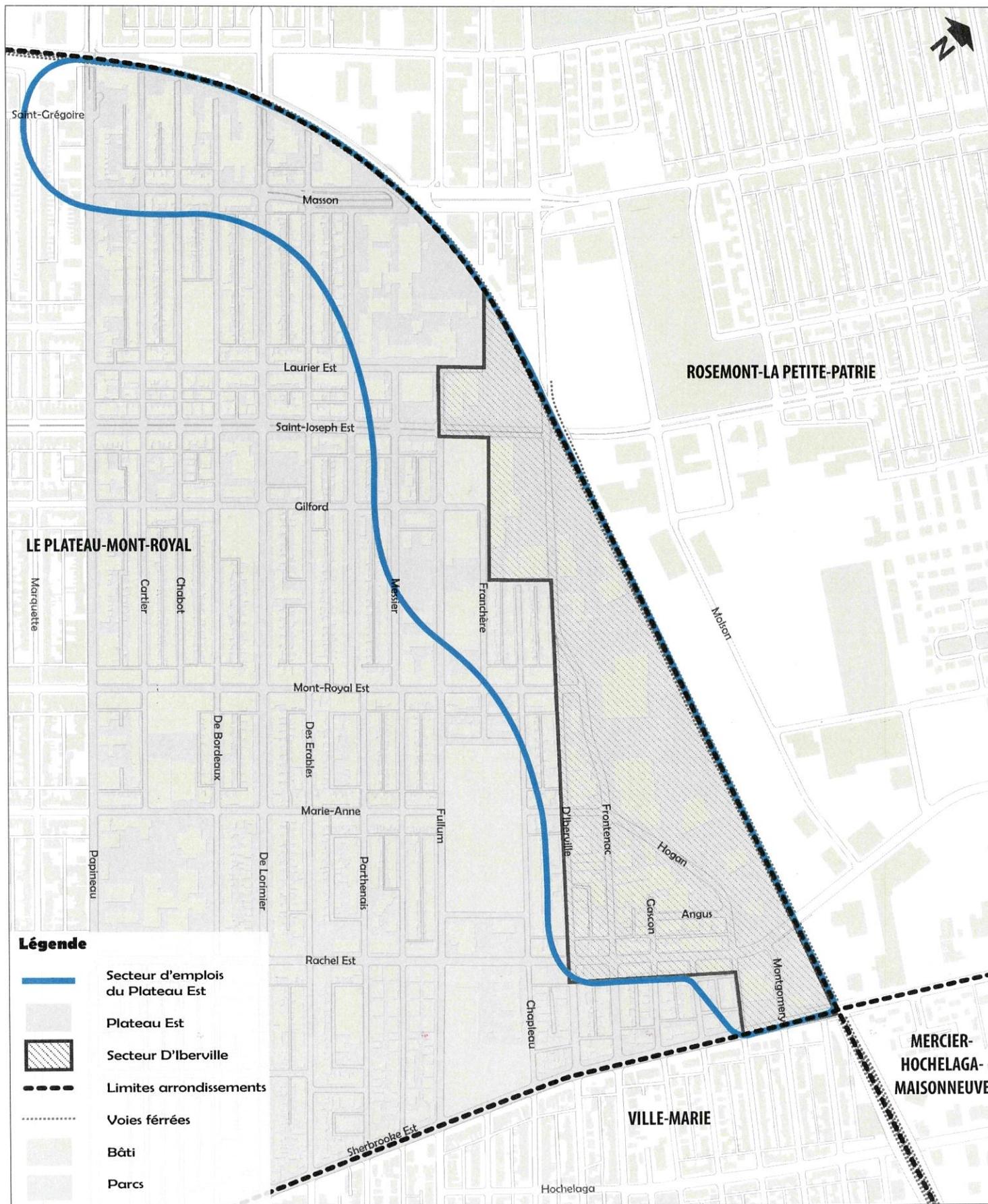
Le CP détient un terrain situé à l'intersection Saint-Joseph et Iberville. En date de ce mémoire, le terrain est toujours sous étude et le CP n'a pris aucune décision à ce qui a trait à la vente, la location ou au redéveloppement du site en question.

En sommaire, le défi à relever en matière d'aménagement et de développement du Secteur Plateau-Est est de reconnaître que le réseau de transport terrestre déjà existant, les viaducs et le corridor Outremont, doit être préservé, et dans le cas des viaducs, fort probablement améliorés pour faire face à la mobilité croissante de personnes et de marchandises. Si de nouveaux liens sont requis pour traverser le corridor Outremont, les choix seraient de privilégier des concepts sécuritaires que sont les liens dénivelés. Et pour inciter les personnes à emprunter les liens dénivelés, les planificateurs se doivent d'incorporer un aménagement intéressant. Aussi, à l'abord du corridor Outremont d'adopter les lignes directrices ACDF | FCM.

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 de marchandises, conteneurs et vrac, qui sont essentiels pour l'économie montréalaise et ses régions voisines, et à plus grande échelle québécoise.

ANNEXE A – Secteur Plateau-Est

Document OCPM - <http://ocpm.qc.ca/plateau-est>



Légende

-  Secteur d'emplois du Plateau Est
-  Plateau Est
-  Secteur D'Iberville
-  Limites arrondissements
-  Voies ferrées
-  Bâti
-  Parcs

Secteur d'emplois du Plateau Est
 Territoires de référence
 Le Plateau-Mont-Royal
Montréal 

Sources: D.D.T. Le Plateau-Mont-Royal, Juillet 2014
 Données: Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

ANNEXE B

CargoM – Transport ferroviaire, La Presse+, publié le 26 novembre 2014

TRA CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN ET CARGOM

**DES
RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES
DE 4,3
MILLIARDS
DE DOLLARS**

- Transport routier
- Transport maritime
- Transport ferroviaire
- Transport aérien
- Services logistiques

Transport ferroviaire

18,2 MT

de marchandises transitent dans le Grand Montréal



534 M\$

Retombées économiques pour le Grand Montréal par année

960 000

C'est le nombre de wagons transportant des marchandises sur les rails du Grand Montréal, chaque année

Les destinations avec lesquelles Montréal échange le plus de marchandises sont **L'OUEST CANADIEN ET LES LES ÉTATS AMÉRICAINS DU MIDWEST**, comme l'Illinois et le Michigan.



2X



Montréal reçoit deux fois plus de volume de marchandises par les chemins de fer que par la route



ANNEXE C

Article, Globe and Mail, publié le 1 octobre 2014,

The High Line effect: Why cities around the world (including Toronto) are building parks in the sky

The High Line effect: Why cities around the world (including Toronto) are building parks in the sky

[Dave McGinn](#)

The Globe and Mail

Published Wednesday, Oct. 01 2014, 1:15 PM EDT

Last updated Wednesday, Oct. 01 2014, 3:28 PM EDT

Following the success of New York's High Line, cities around the world are pursuing bold new projects that challenge our perceptions



The High Line in New York. (Iwan Baan)

The High Line was always going to be a success. But how much of one? Well before the first section opened in 2009, the group behind turning an old rail line into an elevated park in New York estimated it would attract 400,000 tourists a year, and raise tax revenues by \$286-million (U.S.) over 20 years. Impressive, but hardly overambitious.

The final section of the 2.4-kilometre-long park was completed last month, putting the finishing touch on what has become the most successful public-space transformation in the United States, if not the world. The High Line attracts five million visitors a year, making it the second most visited cultural venue in the city. Its financial impact has been similarly massive, attracting \$2.2-billion in new economic activity and raising tax revenues by an estimated \$980-million over the next two decades.

Now Chicago, Philadelphia, San Francisco, Rotterdam, Seoul, Toronto and Mexico City are all hoping to catch some of that magic with their own "parks in the sky." These projects are redefining our

understanding of what a park is, and in the process helping to create a richer, bold new vision of public space.



Rotterdam is converting an electric railway line built in the early 1900s into an elevated park. (DOEPEL STRIJKERS ARCHITECTS)

"What makes a city livable?" asks Adrian Benepe, the former New York City park commissioner who helped make the High Line a reality. "There's a whole variety of things, but really at the top of the list is parks and open space."

The competition among cities for businesses and residents has prompted "what I call a peaceful arms war for parks – who can make the best and boldest parks?" says Benepe, director of city park development for the Trust for Public Land, a U.S.-based non-profit organization.

Our understanding of what parks are and what they bring to our lives was established in the middle of the 19th century. Parks were to be places of tranquil respite from overcrowded, bustling urban centres. And no one did more to ingrain this notion than Frederick Law Olmsted, the landscape architect who designed Central Park. Olmsted believed parks could restore a sense of calm, but to do so they had to be separated from the city as much as possible, which is why his parks frequently featured thick shrubbery and trees around their borders.

Parks were to be in cities, but apart from them.



Ivanhoe Cambridge and Metrolinx announced plans to build an office and transit development in Toronto that will include a one-acre park that connects two large office towers at the fourth floor.

“Green space and parks do more than promote physical activity,” says Laura Jackson, a researcher for the U.S. Environmental Protection Agency whose work focuses on the relationship between the built

environment and human health. "The outdoors brings people together, so it facilitates social engagement, which is so important, particularly in urban areas where people can become isolated."

Olmsted also believed that any great city park required a grand promenade.

So-called linear parks such as the High Line take both of those two design principles and update them for the modern age.

"Linear parks are dynamic rather than static; they are not peaceful retreats but ways," writes Diana Balmori in her 2010 book, *A Landscape Manifesto*.

In fact, they are both. As such, they provide a completely new experience of the city, one that others are hoping to emulate.

"We point to the High Line all the time as a precedent for what we're trying to accomplish," says Leah Murphy, president of Friends of the Rail Park, a non-profit organization advocating for a 4.8-km linear park in Philadelphia.



The proposed Rail Park in Philadelphia.

Like in New York, the Philadelphia project aims to repurpose a former rail line. The same is true for the 606, a project currently under way in Chicago, as well as a project to redevelop train tracks that run through downtown Rotterdam into an elevated park.

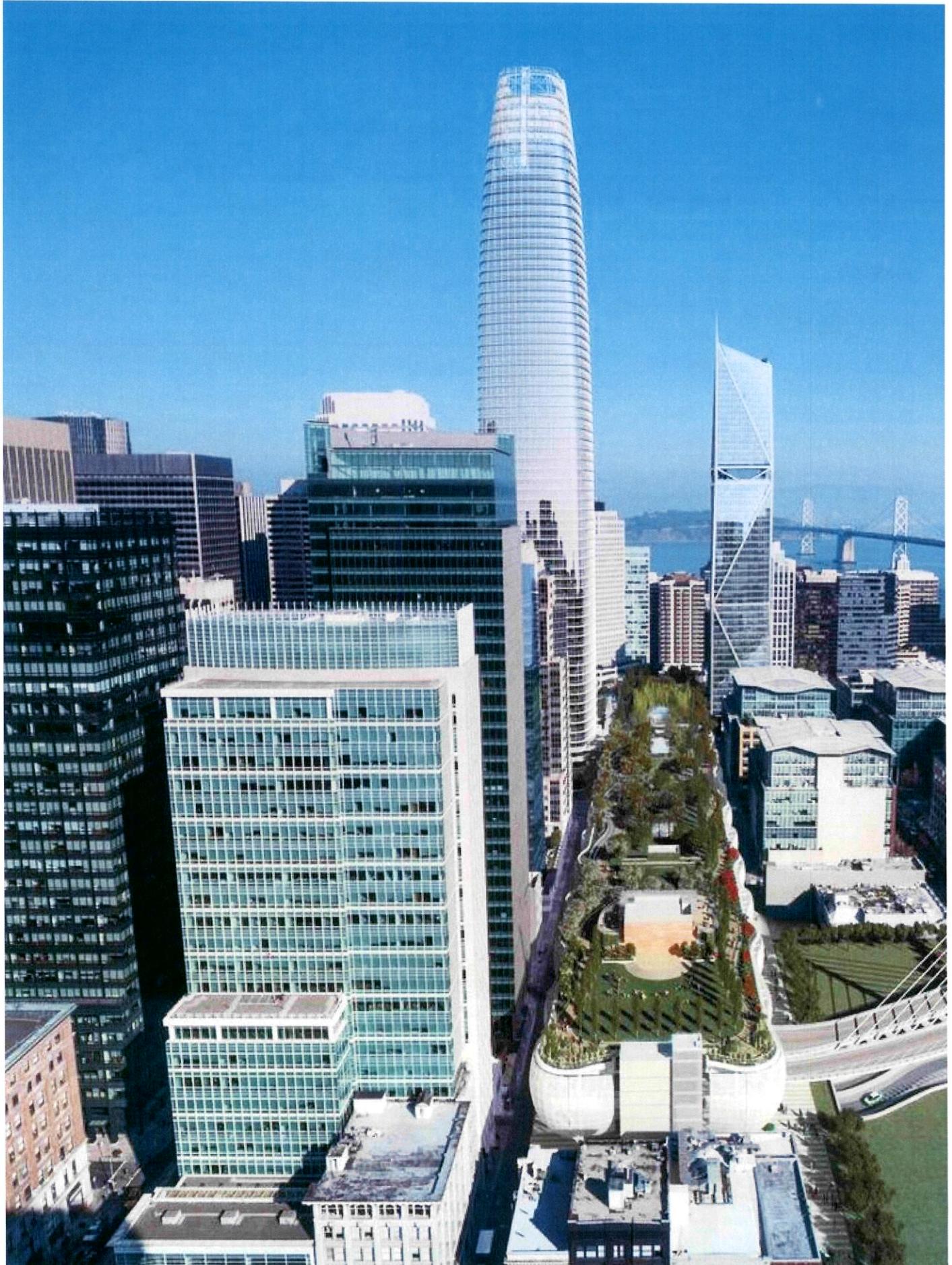
But not every project inspired by the High Line is following that exact blueprint. Clearly, there is great appeal in putting parks above street level.

The mayor of Seoul last month announced plans to turn an elevated roadway adjacent to the city's main transit terminal into a park by the end of 2016.

Earlier this week a project called "Skypark" was announced. The one-acre park will connect two 48-storey office towers at the fourth floor.

Mexico City's Public Space Authority was so taken with the High Line that it allocated \$4.3-million to build a brand-new elevated path to connect a metro station to the city's largest park.

"Mexico city just needs – within so many streets, so many avenues – respite like this," Daniel Escotto Sánchez, general co-ordinator for the Public Space Authority, told Fox News Latino in 2011.



San Francisco is constructing a park on the roof of a bus and rail station.

San Francisco is in the midst of creating an even bolder park in the sky.

The new Transbay Transit Center, currently under construction near the city's financial district, will include a 5.4-acre park on the roof of the bus and rail station.

The park will include an amphitheatre, a restaurant, café, a walking and jogging trail around its perimeter as well as a children's playground, among other features, says Scott Boule, the project's legislative affairs and community-outreach manager.

"We certainly think that not only is this park going to be beautiful and have really significant amenities, but it is going to be unique, and we expect that will be a major attraction," Boule says.

The novelty of these projects is no doubt part of their appeal. We're used to seeing parks on ground level, not four storeys above the street. But that in no way guarantees their success.

The Promenade plantée, the elevated linear park built on a former rail line in Paris in 1993, hasn't received nearly the attention or enjoyed the same success as the High Line.

But the projects currently under way are proof not only of new ways of thinking about parks but about what it means to live in and experience a city. We no longer have to be separate and static or immersed in the city and stressed by its rushed pace. With enough bold thinking we can have a totally new experience of the city, simultaneously connected to it and above it.