



COMMENTAIRES DU CN PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE  
LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CITÉ DE LA  
LOGISTIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT MERCIER-  
HOCHELAGA-MAISONNEUVE.

JUIN 2017

## 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 l'Arrondissement .....	5
Figure 2 : Extrait d'une carte ferroviaire de Montréal (le CN en bleu) .....	5
Commentaires sur le projet de cité de la logistique .....	6
Conclusion.....	7

## Introduction

Le CN souhaite remercier le Bureau de Recherche, D'animation et de Consultation (BRAC) et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pour l'occasion qui lui est offerte de partager de l'information dans le cadre de la consultation sur la future cité de la logistique de l'Assomption.

Les activités du CN dans le secteur sont essentiellement liées au transport ferroviaire et sont réglementées par les lois fédérales. Le CN n'est donc pas impliqué dans l'entreposage ou d'autres activités visées par le projet de règlement municipal présentement soumis à consultation par l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Nous croyons néanmoins que cet exercice de consultation est important afin d'assurer que le rôle de chaque partenaire de la chaîne logistique et l'importance économique du transport de marchandises, reconnus et valorisés par les politiques et orientations des divers paliers de gouvernement, soient bien compris.

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 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.

## À propos du CN

Le CN est fier de faire partie intégrante de la chaîne logistique de transport dans l'Agglomération de Montréal, et de plus, d'être un des grands employeurs au centre-ville de Montréal. Son siège social d'envergure est établi à Montréal et compte plus de 1 600 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 (Atlantique, Pacifique et Golfe du Mexique) et à plus de 75 % de la population nord-américaine. Le CN offre des services intégrés de transport tel que ferroviaire, intermodal, camionnage, expédition transitaire, entreposage/distribution et 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. Pour de plus amples renseignements sur le CN, visitez le site Web de la Compagnie à l'adresse : [www.cn.ca](http://www.cn.ca).

## Portrait des activités du CN à Montréal et dans l'Arrondissement MHM

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 aux obligations d'un transporteur ferroviaire. Fait à noter, le Port de Montréal est le 2e 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 permet l'accès à deux cours de triage, soit la cour Pointe-St-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.

Figure 2 : Extrait d'une carte ferroviaire de Montréal (le CN en bleu)



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 nécessitant des réparations 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, et exceptionnellement après minuit. La nature des activités au triage n'a pas changé depuis les 5 dernières années. On note aussi que le volume d'activité qui s'y déroule est en baisse depuis 3 ans.

Le CN exploite aussi l'antenne Longue Pointe, une voie ferrée utilisée pour la desserte locale, longeant 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, mais les volumes de marchandises transportés sont faibles.

Selon leur secteur d'activité, les entreprises appelées à se localiser dans la cité de la logistique 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 la cité de la logistique 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.

Le CN est également fier d'investir dans les espaces verts de la ville de Montréal afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et rendre la ville plus verte. Le 31 mai dernier, nous avons annoncé un investissement jusqu'à un million de dollars pour planter des dizaines de milliers d'arbres dans la région du grand Montréal. Cet investissement historique dans les espaces verts de Montréal sera fait avec l'appui, la collaboration et l'expertise d'Arbres Canada. Des sites dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve figurent parmi les endroits potentiels qui seront considérés initialement. Le CN finalise les détails pour pouvoir commencer la plantation d'arbres.

## Commentaires sur le projet de cité de la logistique

À titre de partenaire dans la chaîne logistique montréalaise, le CN endosse le concept d'une « cité de la logistique » tel que présenté par l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ce concept s'arrime parfaitement 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 situés à proximité des grandes infrastructures de transport, dont les ports, chemins de fer, aéroports ou réseaux autoroutiers.

Les consultations publiques tenue le 28 janvier et le 31 mai dernier ont permis de renforcer les principales conclusions d'une étude de la firme spécialisée Groupe CAI Global, pour le compte de l'organisme CargoM et du service de développement économique de la Ville de Montréal. Cette étude démontre clairement que des retombées économiques intéressantes seront vraisemblablement générées par le développement d'activités logistiques dans cette zone.

L'Arrondissement a également indiqué, de manière très claire, son intention d'adopter des mesures de contrôle en matière d'intégration et d'architecture, qui permettront d'atténuer ou de mitiger les nuisances potentiellement associées au développement de ces terrains.

## Conclusion

Le CN voit d'un œil positif le concept de cité logistique tel que présenté. L'impact réel du développement de ce secteur sur l'achalandage ferroviaire reste toutefois très difficile à prévoir, tant que l'identité des entreprises qui s'y installeront n'est pas connue.

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.