



MÉMOIRE SUR LE PROJET DE SCHÉMA  
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE  
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

**GT Group**

Mémoire déposé le  
3 novembre 2014





# SOMMAIRE :

Le présent mémoire, déposé à la Commission présidant le projet de Schéma d'agglomération de Montréal, vise à démontrer la nécessité d'apporter des ajustements à l'un des secteurs Lachine afin que les affectations du sol et le développement futur :

- 1) Puissent garantir le maintien et le développement de l'activité économique du Port de Montréal, infrastructure majeure pour l'économie montréalaise, québécoise et canadienne;
- 2) Permettent d'assurer le dynamisme économique du secteur à l'est de la gare de triage Sortin en lien avec les infrastructures déjà en place.

Le secteur visé est celui qui correspond au site industriel à l'ouest de la gare de triage, entre les voies ferrées et l'autoroute 20.

En laissant à l'Arrondissement de Lachine la possibilité d'établir elle-même le type de compagnie qui peut assurer l'entreposage de conteneurs sur son territoire contrevient aux orientations du PMAD et du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, lesquels visent à mettre la planification régionale en préséance de la planification locale. Actuellement, le seul but de l'Arrondissement de Lachine est de limiter le plus possible l'entreposage de conteneurs en identifiant spécifiquement qui peut effectuer ce type d'usages.

La demande est donc à l'effet de préciser clairement que le secteur ciblé puisse accueillir des activités en lien avec les centres intermodaux et les gares de triage et ce, quel que soit l'entité ou l'organisme qui les réalisent afin d'assurer et de soutenir la croissance économique métropolitaine.

# TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE : .....	II
INTRODUCTION .....	5
1. PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX ACTEURS .....	7
2. CONTEXTE GÉNÉRAL.....	9
3. DES ENJEUX ÉCONOMIQUES MAJEURS .....	17
4. DEUX PLATEFORMES INTERMODALES IDENTIFIÉES À PROXIMITÉ DU SITE .....	19
5. UNE SOLUTION SIMPLE ET EFFICACE POUR LIMITER LE CAMIONNAGE DANS LE SECTEUR RÉSIDENTIEL ADJACENT .....	21
CONCLUSION .....	22



# INTRODUCTION

## UN DOCUMENT MAJEUR AU NIVEAU DE L'AGGLOMÉRATION MONTRÉLAISE

Adopté le 18 septembre 2014, le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal établit les lignes directrices pour l'organisation du territoire, présente la vision du développement et sert de guide aux décisions en lien avec l'aménagement du territoire pour les administrations municipales montréalaises. Ce document s'inscrit dans la lignée du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopté en 2012.

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération.

Projet en cours depuis plusieurs années, il est attendu par l'ensemble de l'agglomération. En effet, la dimension d'un tel document réside dans l'ampleur des effets générés directement et indirectement pour les entreprises concernées notamment sur le développement du territoire et des activités économiques.

## DES PROCÉDURES EN COURS

Les procédures d'adoption du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération sont actuellement en cours et celui-ci devrait être en vigueur en février 2015. Suite à cette entrée en vigueur, les municipalités et arrondissements de l'agglomération devront assurer la concordance de leurs plans et règlements d'urbanisme avec le nouveau schéma.

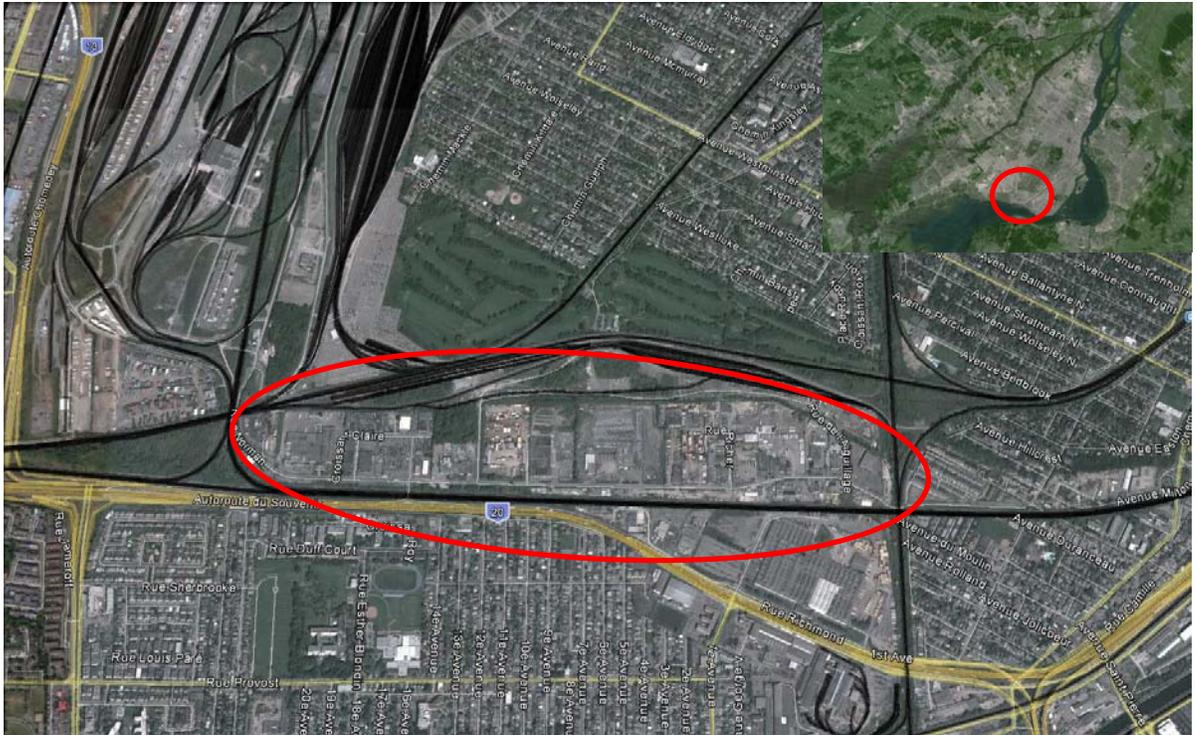
Dans le cadre des procédures d'adoption du schéma d'aménagement et de développement, l'Agglomération de Montréal organise des séances publiques de consultation. Ces consultations permettent notamment la participation des citoyens à la prise de décision et à la gestion du territoire. Le présent mémoire s'inscrit donc dans cette démarche.

## UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE DYNAMIQUE

Le présent mémoire vise à exposer le contexte dans lequel le développement économique d'un secteur industriel à Lachine s'inscrit, et ce, en lien avec l'adoption du projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Le site visé par le présent mémoire est illustré à la figure ci-dessous et correspond au secteur faisant front sur la rue Norman sur le territoire de l'arrondissement Lachine, entre les voies ferrées et l'autoroute 20 au sud.

Plus spécifiquement, un terrain inclus dans le site visé, déjà utilisé à des fins d'entreposage de conteneurs fait actuellement l'objet d'une offre d'achat en vue de continuer à opérer l'usage d'entreposage de conteneurs.



Source : Google Earth et BC2.

Cependant, selon l'interprétation du règlement de zonage par l'Arrondissement de Lachine, ce type d'activités ne peut être exercé que par *des centres intermodaux et les cours de triage*. Ceux-ci étant définis dans ledit règlement comme *établissement dont l'activité principale consiste à fournir des services relatifs au transport ferroviaire exploité par une compagnie ferroviaire nationale reconnue*. **Cette situation, extrêmement limitative selon nous, ne respecte pas les principes et les orientations du projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.**

Dans cette optique et tel que décrit dans le présent mémoire, il nous apparaît nécessaire de vous présenter la problématique afin que les meilleures décisions d'aménagement soient prises eu égard aux caractéristiques du site ainsi qu'au contexte spécifique de développement économique au sein de ce secteur mais également de l'agglomération métropolitaine.

# 1. PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX ACTEURS

## GT GROUP, UNE ENTREPRISE D'EXPÉRIENCE

Créée en 1978, GT Group est une entreprise de transport, de stockage et de réparation de conteneurs. Basée à Montréal, l'entreprise intervient à l'échelle internationale. Représentant l'engagement constant des gestionnaires pour l'amélioration de l'efficacité et de la qualité des services proposés, GT Group a la certification ISO 9002, elle est d'ailleurs parmi les premières entreprises dans son domaine à l'obtenir ce qui en fait l'un des précurseurs dans le domaine de l'industrie du transport intermodal. L'entreprise est membre du *Customs Trade Partnership Against Terrorism* (CTPAT) et du *Partners in Protection* (PIP), ce qui démontre également l'engagement de GT Group en matière de gestion des risques et son souci d'offrir des services de première qualité au niveau de la sécurisation des biens qu'on lui confie.

Depuis 28 ans, les activités de l'entreprise sont concentrées au 10 000 boulevard Maurice-Duplessis, au nord de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/ Pointe-aux-Trembles de la ville de Montréal. Localisé à 10 km du Port de Montréal, ce site constitue un important terminal privé de stockage de conteneurs au Canada. C'est un outil indispensable pour le Port de Montréal, puisque ses activités y sont intimement liées. En effet, GT Group est le plus important centre de redistribution tant pour le transit de conteneurs que leur entreposage et leur expédition.

Au niveau national, GT Group est aussi le principal fournisseur de services de transports au Canada pour les communautés Inuits du grand nord, au travers de son alliance avec la Fédération des coopératives du Nouveau Québec.

Précisons que GT Group compte plus de 200 employés et crée des centaines d'emplois indirects.

Entreprise dynamique et en constante expansion, GT Group souhaite réorganiser physiquement ses activités et rationaliser ses opérations afin de lui permettre d'être le moins nuisible possible à son environnement.

## LE PORT DE MONTRÉAL, UN ACTEUR ÉCONOMIQUE DE PREMIER ORDRE

Plaque-tournante, le Port de Montréal génère plusieurs milliards de dollars, et est ainsi un incontournable pour l'économie de la Ville de Montréal, du Québec et du Canada. Mentionnons que le transport intermodal est aussi, parmi tous les moyens de transport utilisés, celui qui est le plus environnemental. Même s'il ne représente que 15 % de l'activité dans l'industrie du transport, il rejette beaucoup moins de dioxyde de carbone que le camionnage traditionnel.

Situation géographique privilégiée, le Port de Montréal rejoint près de 100 000 millions de consommateurs en moins de 36 heures de train. Il est par ailleurs le premier port de conteneurs en importance de l'est du Canada et un port d'envergure internationale relié à plus de 80 pays dans le monde qui opère en toutes saisons. Véritable pivot d'un transport modal, les installations portuaires

s'étendent sur 26 kilomètres sur l'île de Montréal et sur 4 km à Contrecoeur ainsi qu'à 40 km en aval sur le Rive-Sud du Saint-Laurent.

En 2012, on dénombre 5 400 emplois directs soutenus par l'activité maritime et portuaire à Montréal et 12 880 emplois indirects (emplois liées aux fournisseurs de la demande de biens et de services engendrée par les entreprises directement impliquées dans le système portuaire et maritime de Montréal).

Port de destination, les navires arrivent directement au port chargés et se vident complètement puis se rechargent pour repartir vers leur destination. Son infrastructure intermodale, appelée modèle Montréal, constitue une référence mondiale.

De plus, il est le seul port à conteneurs de la Porte continentale du Canada par où transitent plus de 80% des échanges commerciaux du Canada. De plus, il fait partie du *club sélect* des ports du monde qui reçoivent annuellement plus d'un million de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP).

Le Port de Montréal dispose notamment de quatre terminaux à conteneurs couvrant une superficie de près de 100 hectares, 15 portiques de quai (grues portuaires géantes, 28 portiques de parc, ou ponts roulants, et autres engins de manutention, 11 poste à quais. La desserte ferroviaire varie de quatre à huit voies selon le terminal et offre une capacité allant jusqu'à 150 wagons.

En 2011, le Royaume-Uni et l'Europe continentale ont fourni 46,8% du trafic des conteneurs<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Site internet du Port de Montréal, <http://www.port-montreal.com/fr/index.html> consulté le 3 novembre 2014.

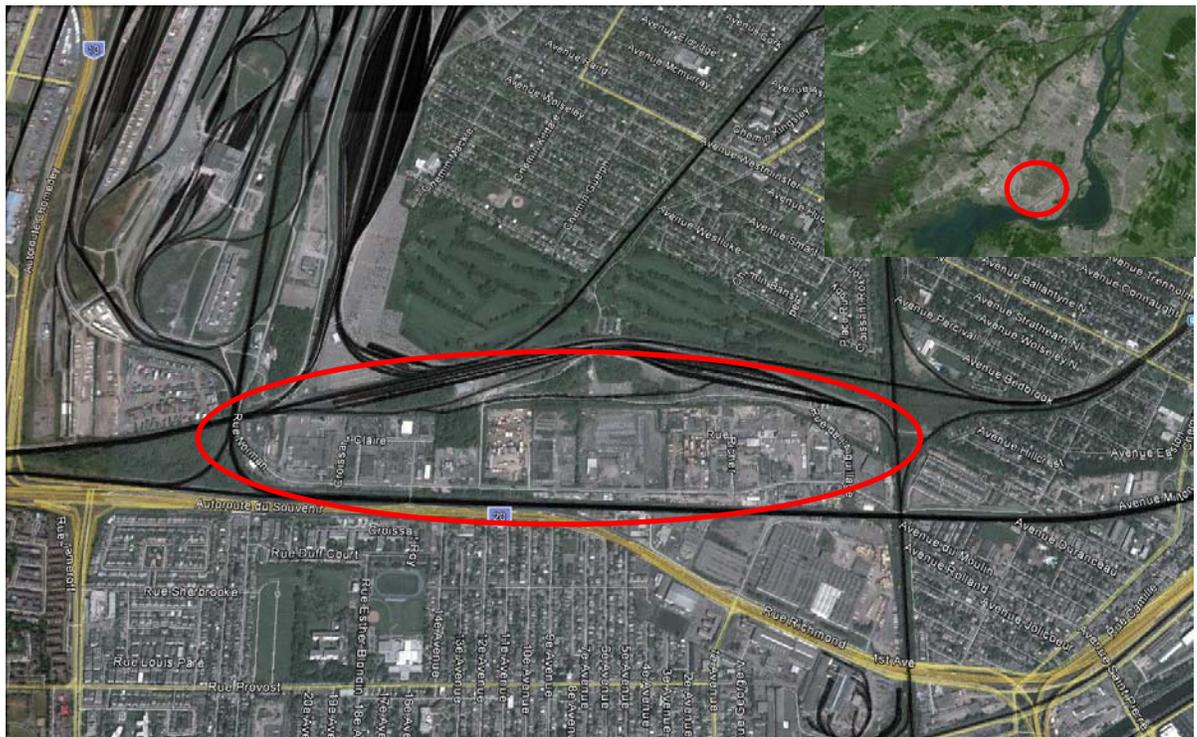
## 2. CONTEXTE GÉNÉRAL

### UNE LOCALISATION IDÉALE

Le secteur visé est localisé au sein de l'arrondissement Lachine, dans le cadran nord-est de l'intersection des autoroutes 13 et 20. Faisant front sur le Norman, le secteur ciblé correspond à l'ensemble de la zone I-503 identifiée au plan de zonage du règlement de zonage n°2710 et ce, tel qu'illustré sur les figures ci-dessous.

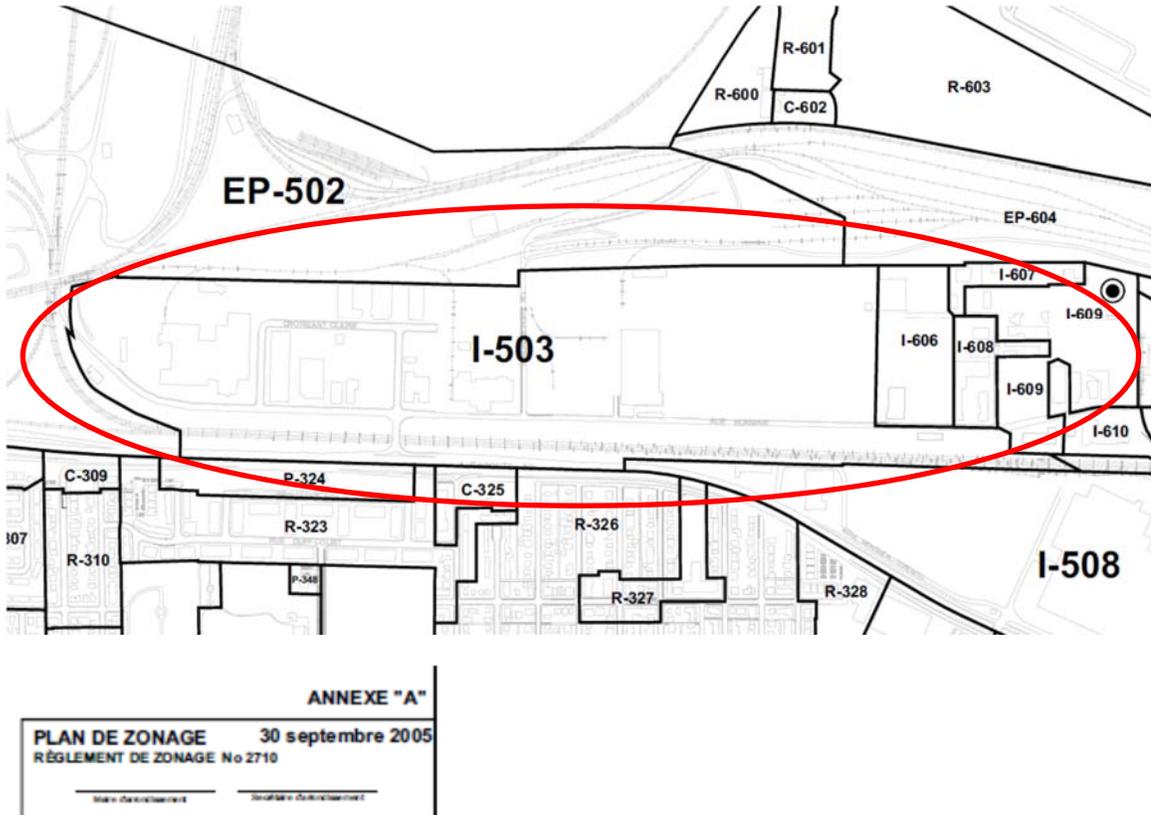
La zone I-503 correspond à un vaste secteur utilisé à des fins industrielles et plus particulièrement pour de l'entreposage. Il s'inscrit dans un milieu principalement voués à des activités économiques puisque localisé entre deux voies ferrées et l'autoroute 20.

*Localisation du secteur visé – Arrondissement de Lachine*



Source : Google Earth et BC2.

Extraits de l'Annexe A – Plan de zonage du Règlement de zonage n°2710 adopté le 30 septembre 2005



Le secteur visé bénéficie d'une localisation stratégique à l'est de l'intersection des autoroutes 13 et 20 permettant ainsi un accès aux marchés ontariens et états-unis. Par ailleurs, le site est enclavé par des voies ferrées au sud, à l'ouest, au nord et à l'est, qui agissent comme des barrières physiques (et probablement psychologiques) confinant les différents usages dans des secteurs bien définis.

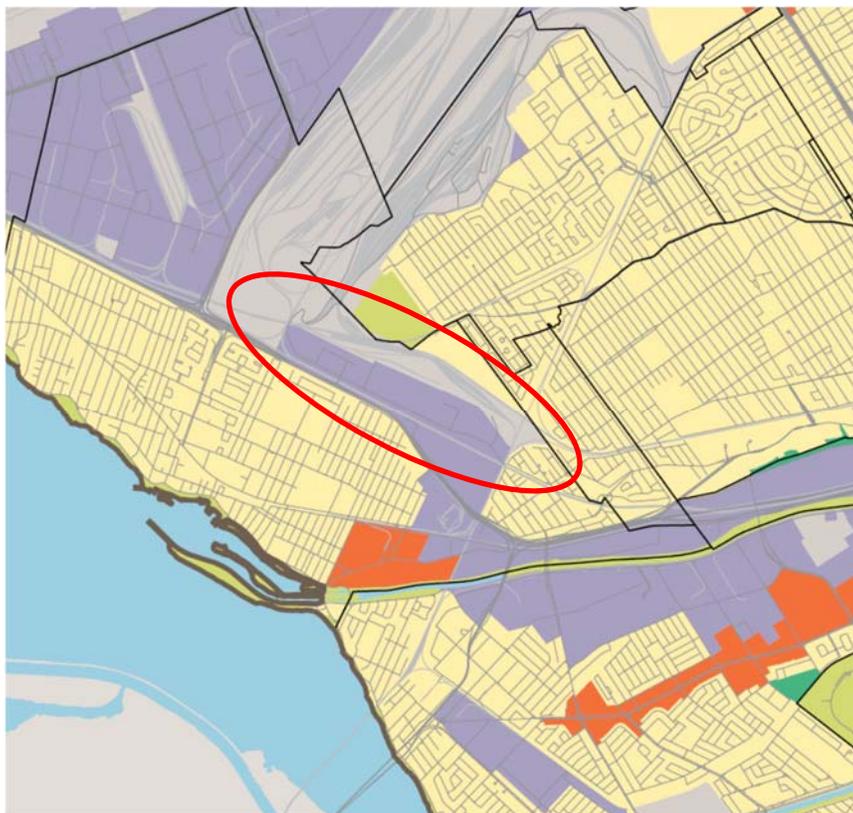
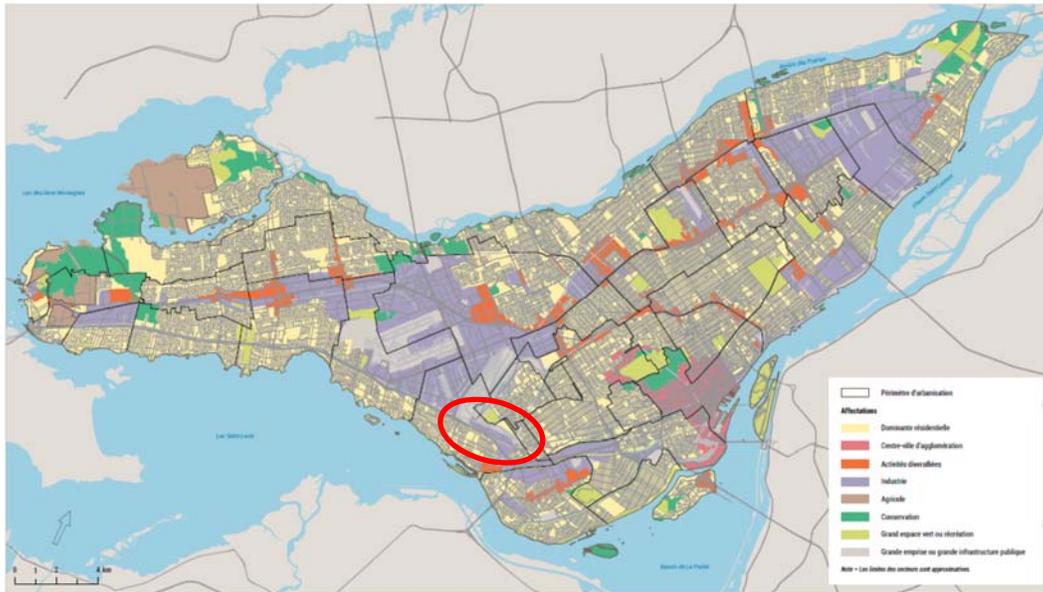
La cour de triage Sortin est également implantée à l'ouest du site offrant un potentiel d'accessibilité et de développement économique du site optimal.

À l'extrême est, au-delà de la voie ferrée, on retrouve un milieu à vocation résidentielle développé.

## UN SECTEUR VOUÉ AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES DANS LE PROJET DE SCHÉMA ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Au niveau du projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération adopté en septembre 2014, la *carte 20 – Grandes affectations du territoire*, cible le secteur visé à des fins d'*industrie* et ce, tel qu'illustré ci-dessous.

Extraits de la Carte 20 – Grandes affectations du territoire du Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté le 18 septembre 2014



Le projet de schéma d'aménagement et de développement précise que la grande aire d'affectation *Industrie* vise une aire à vocation économique regroupant un *ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services*.

Ainsi, les composantes autorisées sont :

- Industries de tout type;
- Bureau;
- Commerce;
- Equipement récréatif, culturel ou institutionnel;
- Composantes de la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique ». L'aire *Grande emprise ou grande infrastructure publique* autorise notamment les composantes *infrastructure portuaire, ferroviaire et aéroportuaire*.

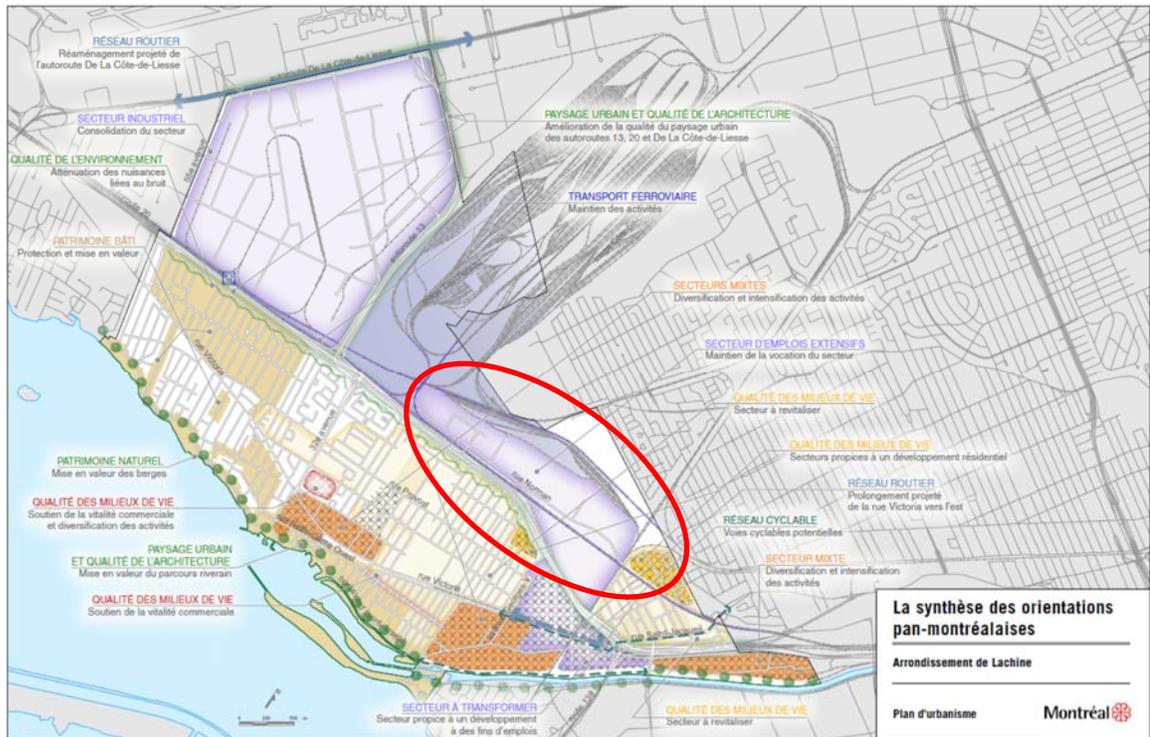
Dans cette optique, le projet de GT Group est conforme aux affectations du Projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal de par les usages existants et envisagés.

## UN SECTEUR À VOCATION ÉCONOMIQUE RECONNU

À l'échelle locale et tel qu'illustré à la figure suivante, le plan illustrant la *Synthèse des orientations pan-montréalaises* du règlement sur le plan d'urbanisme de l'Arrondissement Lachine identifie le secteur comme un *secteur d'emplois externes extensifs* où il faut assurer le *maintien de la vocation du secteur*.

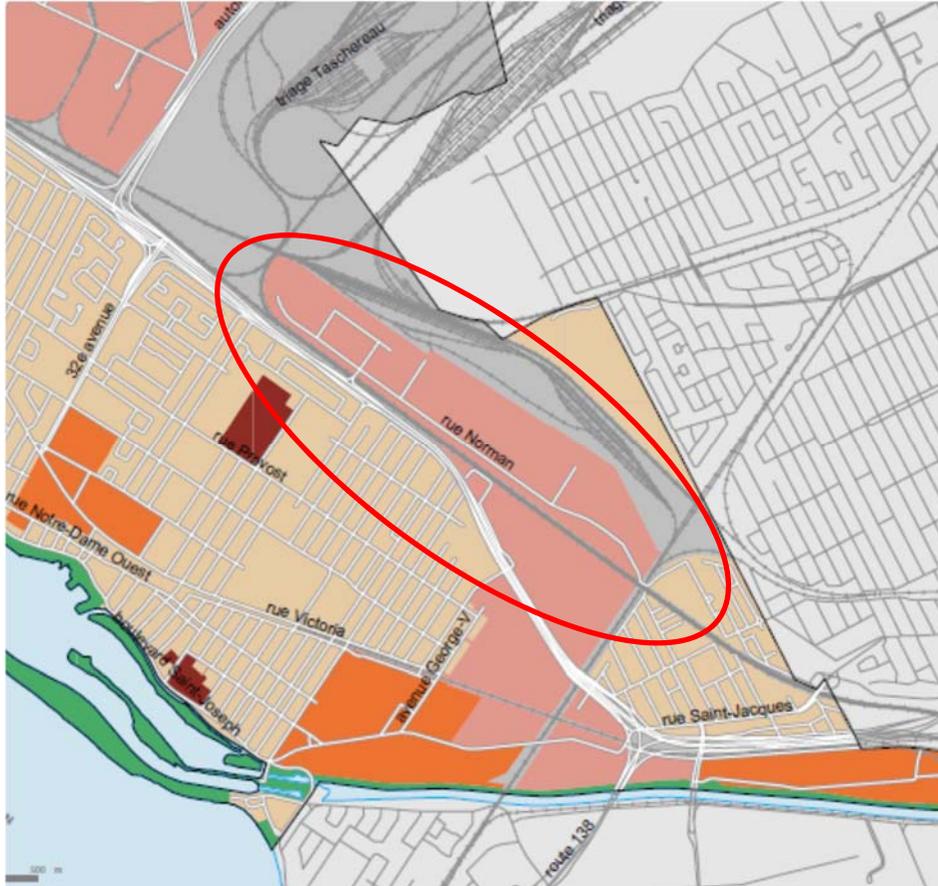
Mentionnons par ailleurs que le secteur de la gare de triage, au nord-ouest, est identifié comme *transport ferroviaire* avec la nécessité du *maintien des activités*.

*Extrait de la Synthèse des orientations pan-montréalaises, Plan d'urbanisme de l'Arrondissement Lachine.*



Au niveau des affectations, le plan d'urbanisme de l'Arrondissement illustre le secteur comme un *secteur d'emplois*. Il s'agit d'*aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial*. [...]

Extrait de l'*Affectation du sol, Plan d'urbanisme de l'Arrondissement Lachine*.



Le projet de GT Group répond donc aux orientations du plan d'urbanisme de l'Arrondissement et s'inscrit pleinement dans la volonté de maintenir les activités économiques et les emplois dans ce secteur. De plus, cette activité s'inscrit pleinement en lien avec les activités de la gare de triage, garantissant ainsi le dynamisme du milieu.

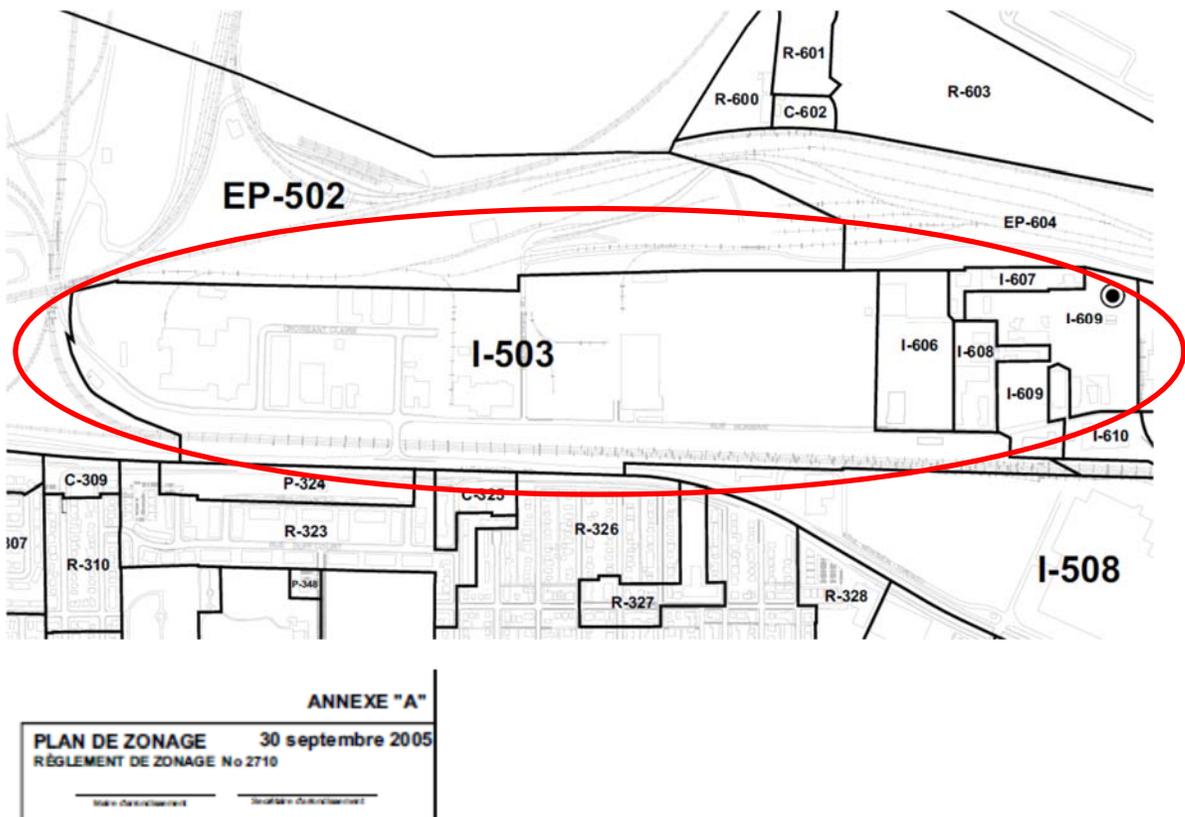
#### UNE AMBIGUITÉ AU SEIN DE LA RÉGLEMENTATION LOCALE

Au niveau du règlement de zonage no 2710, le secteur se trouve dans la zone I-503, pour laquelle les usages suivants sont autorisés :

- Bureaux d'affaire;
- Commerces reliés à l'automobile : peinture, débosselage, réparation, vente;
- Transport et camionnage;
- Industrie légère;
- Industrie avec entreposage extérieur;

- Entrepreneur général;
- Pépinière;
- Équipement sportif extérieur;
- Parc.

Extraits de l'Annexe A – Plan de zonage du Règlement de zonage n°2710 adopté le 30 septembre 2005



Par ailleurs, le règlement de zonage de l'Arrondissement Lachine stipule que :

- *L'entreposage extérieur est autorisé comme usage complémentaire pour l'usage « industrie avec entreposage extérieur », avec une hauteur maximale de 4 mètres;*
- *L'entreposage extérieur de conteneurs est autorisé comme usage complémentaire seulement pour les centres intermodaux et les cours de triage. La hauteur maximale d'entreposage est de cinq (5) conteneurs ou 15 mètres. Des distances minimales par rapport aux voies publiques et des zones tampon sont également requises;*

Le règlement de zonage définit un centre intermodal comme un *établissement dont l'activité principale consiste à fournir des services relatifs au transport ferroviaire exploité par une compagnie ferroviaire nationale reconnue.*

Ainsi, dans ce contexte, l'Arrondissement de Lachine précise que les activités de GT Group ne correspondent pas à cette définition. Selon l'Arrondissement, les activités de GT Group, qui consistent à exercer à titre d'usage principal l'usage d'entreposage extérieur de conteneurs, ne sont

pas autorisées puisque celles-ci ne sont pas exploitées par une compagnie ferroviaire nationale reconnue.

**Cependant, dans un premier temps, il nous apparaît inconcevable de relier un usage en fonction d'une compagnie. En effet, un usage ne peut être relié à une personne physique ou morale spécifique.**

**Par ailleurs, de notre point de vue, GT Group opère notamment la manutention des conteneurs pour le compte d'une compagnie ferroviaire nationale reconnue ou / et du Port de Montréal puisque celle-ci transborde les conteneurs du train vers le transport routier.**

**L'interprétation littérale du libellé du règlement de zonage en lien avec l'entreposage de conteneur nous apparaît donc discutable.**

**De plus, en tenant compte de l'ensemble des orientations et des objectifs de développement économique au sein des différents documents de planification (Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal, Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, Plan d'urbanisme, etc.) il apparaît clairement que le secteur visé a été ciblé pour contribuer au développement économique métropolitain et ce, notamment en lien avec les activités de la gare de triage, validant ainsi nos propos non limitatifs aux compagnies ferroviaire nationale reconnue seules.**

# 3. DES ENJEUX ÉCONOMIQUES MAJEURS

## *LE CONTENEUR : UN SECTEUR D'AVENIR*

La Canada et l'Europe viennent de signer un accord de libre-échange. Cette entente doit à terme augmenter de 23 % les échanges entre le Canada et l'Union européenne. Dans ce contexte, le rôle du Port de Montréal sera accru, notamment au niveau de la gestion du volume de conteneurs. D'importantes répercussions, notamment au niveau de la capacité de manutention des conteneurs sont envisagées.

Ainsi, le Port de Montréal planifie l'augmentation de sa capacité en prévision de cet accord. En effet, à l'Administration portuaire de Montréal (APM), on est bien conscient du fait qu'on aura besoin d'un nombre important d'installations pour absorber cette intensification prévisible des activités, de même que le plus grand nombre de conteneurs générés par les services de transbordement via les canaux de Suez et de Panama<sup>2</sup>.

De plus, le Port de Montréal est un chef de file parmi les ports à conteneurs, un type de transport qui génère – et continuera à générer – d'importantes retombées économiques. Les marchandises en conteneurs constituent environ 50 % du trafic global du port alors que les marchandises en vrac liquide et solide forment l'autre moitié.

Stimulé par le commerce mondial, le transport de conteneurs connaît une croissance constante. Et le Port de Montréal est le seul port à conteneurs de la Porte continentale Ontario–Québec, par où transitent plus de 74 % des échanges commerciaux du Canada. Il manutentionne chaque année plus de 1,3 million de conteneurs EVP (équivalents 20 pieds), ce qui le classe parmi les 100 plus importants ports à conteneurs du monde.

Des dizaines de millions de dollars sont investis chaque année afin d'accroître l'efficacité des opérations du port, de son réseau ferroviaire, de ses quais et de ses terminaux, et d'améliorer la fluidité du mouvement des marchandises. Grâce à ces efforts, à la collaboration de tous ses partenaires de la chaîne de logistique et de transport, ainsi qu'au soutien du milieu des affaires du Grand Montréal, le Port de Montréal continuera de contribuer de façon importante au dynamisme économique de Montréal et à la prospérité du pays<sup>3</sup>.

**Il apparaît donc que l'organisme fédéral sera confronté à un manque d'espaces pour entreposer ces conteneurs bien que des travaux de réaménagement ont été réalisés sur les terrains des secteurs Viau et de Maisonneuve afin d'accroître l'espace disponible pour l'entreposage de conteneurs.** En effet, le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération stipule que [...] le trafic de conteneurs par bateau est voué à croître et la possibilité d'expansion du Port de Montréal est limitée. Le manque de connexions directes avec l'Asie et l'Amérique du Sud depuis l'aéroport de Montréal impose une croissance du cargo. Dans un

2 Site internet du Port de Montréal, <http://www.port-montreal.com/fr/index.html>, Dossier libre-échange Canada-UE : Intensification du trafic de conteneurs : le Port de Montréal est fin prêt ! consulté le 3 novembre 2014.

3 Site internet du Port de Montréal, <http://www.port-montreal.com/fr/index.html> Le conteneur, un secteur d'avenir consulté le 3 novembre 2014.

*contexte où les activités devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années, ces enjeux s'avèrent primordiaux pour le positionnement de la région métropolitaine.*

**Dans cette perspective, le Port de Montréal devra faire appel à des entreprises pour permettre l'entreposage de conteneurs sur d'autres sites. Ainsi, l'autorisation d'entreposer des conteneurs sur le site visé permettrait de répondre adéquatement à ses nouveaux besoins.**

## UN CENTRE NATUREL POUR L'ENTREPOSAGE DE CONTENEURS

La volonté de développer un pôle économique dans le secteur de Lachine, aux confins d'un système de transports intermodal est parfaitement logique et presque naturelle.

En effet, le site visé est localisé en bordure de la rue Norman et s'inscrit au sud-est du pôle économique Saint-Laurent/Dorval, le second en importance dans la région métropolitaine avec plus de 240 000 emplois. Ce secteur profite de la présence de l'aéroport Montréal-Trudeau, d'un réseau autoroutier (A-20, A-40, A-13) connecté sur les marchés extérieurs et d'une bonne desserte ferroviaire. Le secteur se trouve par ailleurs tout près de la cour de triage Sortin, du terminal intermodal Lachine et de l'autoroute du Souvenir (A-20).

Sur la question du transport des marchandises, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) reconnaît d'ailleurs l'importance de mettre en valeur les *pôles logistiques* de la région en raison de leur rôle névralgique dans l'économie de la région.

Cette orientation a également été reprise dans le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. En effet, le secteur est identifié comme *Pôle économique – Pôle de l'ouest*. Ce pôle est d'ailleurs décrit comme un secteur où [...] *les entreprises en logistique, en lien avec les installations aéroportuaires, constituent une autre force du pôle de l'Ouest, dans un contexte où les activités de transport gagnent en importance pour les échanges commerciaux*<sup>4</sup>.

**La présence de conteneurs dans ce secteur apparaît donc inévitable, en complément d'une activité déjà bien implantée et parfaitement en appui avec la vocation reconnue du milieu environnant.**

---

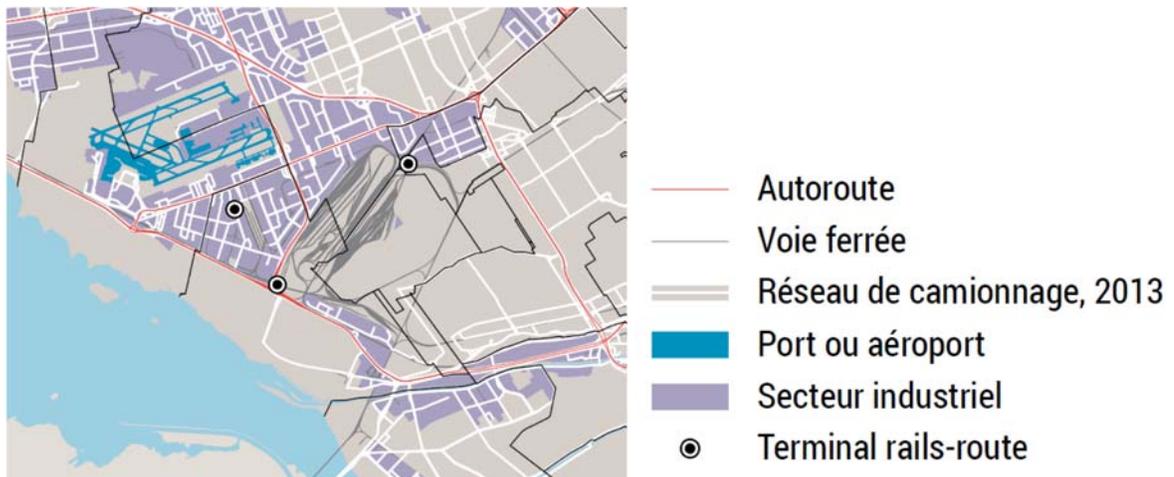
<sup>4</sup> Projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, adopté le 18 septembre 2014.

## 4. DEUX PLATEFORMES INTERMODALES IDENTIFIÉES À PROXIMITÉ DU SITE

Un des objectifs en lien avec les déplacements à vocation économique au sein de l'agglomération métropolitaine vise à *consolider les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes routiers*<sup>5</sup>.

La carte 11 – *Transports à vocation économique* du projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal identifie notamment à proximité du site visé deux secteurs comme *Terminal rails-route*.

*Extrait de la Carte 11 – Transports à vocation économique du Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté le 18 septembre 2014*



Ces caractéristiques identifiées au sein du projet de schéma doivent être traduites dans les règlements locaux de l'Arrondissement. De plus, *le Projet de Schéma propose de [...] consolider la position du secteur destiné à la logistique, dans l'ouest de l'île.*

Le projet de schéma fait ainsi valoir la particularité du secteur au sein de l'Agglomération de Montréal en matière d'accessibilité.

**Ainsi, la précision apportée quant aux entités pouvant réaliser l'entreposage de conteneurs s'inscrit donc dans la volonté de la part du Conseil municipal de limiter au maximum, voire d'interdire ce type d'usages. Cette modification envisagée s'inscrit en contradiction avec l'un des objectifs du projet de schéma qui vise notamment à *favoriser les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes autoroutiers*<sup>6</sup>.**

5 Projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, adopté le 18 septembre 2014.

6 Projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal, adopté le 18 septembre 2014.

**De ce fait, les limitations prescrites dans le cadre du règlement de zonage de l'Arrondissement Lachine ne permettent pas de rencontrer les orientations et objectifs du projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération.**

Rappelons par ailleurs la proximité du nouveau complexe intermodal de Valleyfield. Situé dans le parc industriel et portuaire Perron de Salaberry-de-Valleyfield, ce nouveau terminal profitera de la proximité de la nouvelle autoroute 30, lui garantissant un accès facile aux marchés de distribution et de consommation de la grande région de Montréal. Dans ce contexte, ce complexe pourra également bénéficier de la proximité et de l'accessibilité, notamment ferroviaire, au secteur ciblé sur le territoire de l'arrondissement de Lachine, garantissant ainsi un dynamisme d'envergure au milieu.

## 5. UNE SOLUTION SIMPLE ET EFFICACE POUR LIMITER LE CAMIONNAGE DANS LE SECTEUR RÉSIDENTIEL ADJACENT

Tel que précisé au début du présent mémoire, on retrouve, à l'est du secteur visé, un milieu résidentiel déjà développé.

Les activités du site et plus spécifiquement de GT Group sont susceptibles de générer un volume important de camionnage. Il s'agit sans contredit d'un enjeu pour l'utilisation du réseau routier local et régional. La compagnie estime que ses activités nécessiteront l'entreposage de 3000 à 5000 conteneurs sur son terrain et généreront de 500 à 1000 déplacements (entrées et sorties cumulées) du site.

Ainsi, l'Arrondissement de Lachine pourrait adopter un règlement sur le camionnage afin de préserver la quiétude dans les secteurs résidentiels limitrophes.

# CONCLUSION

À la lumière de l'ensemble des arguments développés dans le présent mémoire, nous considérons que l'option considérée par l'Arrondissement Lachine d'autoriser l'entreposage de conteneurs dans le secteur stratégique ciblé uniquement pour les centres intermodaux et les cours de triage est irrecevable auprès de l'Agglomération de Montréal. En effet, **il nous apparaît inconcevable que l'Agglomération de Montréal cautionne le plan et les règlements d'urbanisme de l'Arrondissement alors que ceux-ci limitent l'entreposage de conteneurs, donc les activités économiques, aux établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services relatifs au transport ferroviaire exploité par une compagnie ferroviaire nationale reconnue.**

Il apparaît donc clairement que ceux-ci ne rencontrent pas les principes et les orientations ciblés par le projet de schéma d'aménagement et de développement et ce, notamment afin *de soutenir le dynamisme de l'Agglomération et du centre de la métropole*<sup>7</sup>.

**Dans cette optique, le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal devrait préciser que les activités économiques en lien avec les centres intermodaux et les cours de triage, plus particulièrement les usages reliés à l'entreposage de conteneurs, et ce, quel que soit l'entité fournissant le service, sont autorisées dans le secteur ciblé.**

---

<sup>7</sup> Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté le 18 septembre 2014, Orientation.



296, RUE SAINT-PAUL O. BUREAU 200 | MONTRÉAL (QUÉBEC) | H2Y 2A3 | T 514 507 3600  
3471, BOUL. DE LA PINIÈRE | TERREBONNE (QUÉBEC) | J6X 0A1 | T 450 961 1333

**GRUPE BC2**