



MONTREAL

PAR QUATRE CHEMINS

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Mémoire déposé
au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports du Québec

14 janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	1
Présentation du CITM	2
• Qui sommes-nous ?	2
• Notre outil de travail : le Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006	3
Une approche globale	4
Des constats à faire	5
La modernisation de la rue Notre-Dame rejoint les objectifs du CITM	8
L'avis du CITM	9
Conclusion	11
Annexe 1 : Liste des membres du CITM	

AVANT-PROPOS

Depuis le début du siècle, la rue Notre-Dame a fait l'objet de nombreux projets de modernisation. Cette artère, qui fut l'épine dorsale de l'urbanisation montréalaise, s'est transformée progressivement avec notamment le développement des activités portuaires et la mise en place des infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui, la rue Notre-Dame est devenue l'une des voies majeures du réseau stratégique de transport pour le Grand Montréal.

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** a donc jugé essentiel de prendre part aux discussions entourant le projet du ministère des Transports concernant la modernisation de la rue Notre-Dame et remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de lui permettre de déposer ce mémoire.

La position du **CITM** prend son assise sur le **Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006 du CITM**¹ qui fut rendu public le 20 novembre 2000.

D'entrée de jeu, le **CITM souligne que le statu quo est inacceptable**. Nous considérons que, dans son état actuel, la rue Notre-Dame est désuète et que la congestion routière chronique qui y sévit est une entrave importante à la compétitivité de l'industrie du transport et au développement économique du Grand Montréal.

À notre avis, la modernisation de la rue Notre-Dame est justifiée et souhaitable puisqu'elle répond à plusieurs recommandations du Plan d'action stratégique sur le transport des marchandises. Le présent mémoire apporte sa contribution à la réflexion en cours afin que cet axe majeur de transport concoure à la consolidation et au développement du Grand Montréal comme plaque tournante nord-américaine du transport des marchandises.

Le **CITM** est toutefois conscient que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame se situe au cœur de l'agglomération urbaine de Montréal et plus particulièrement dans un environnement urbain d'une densité importante, qui appelle une intervention respectueuse du milieu.

¹ Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006, Comité interrégional pour le transport des marchandises, CRDÎM, 20 novembre 2000, 48 pages.

PRÉSENTATION DU CITM

➤ Qui sommes-nous ?

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** est un regroupement de plus de 70 leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal (la liste des membres est déposée en annexe).

Issu d'un forum organisé en 1998 par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), le **CITM** est né d'un besoin clairement exprimé de regrouper plus formellement les acteurs de l'industrie du transport des marchandises afin de mettre en commun leurs réalités et de mieux cerner les perspectives de développement de ce secteur d'activité.

Porté par les cinq Conseils régionaux de développement (CRD) de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie, le **CITM** vu le jour en 1999. Il a complété ses travaux en novembre 2000 avec l'adoption d'un plan d'action stratégique qui propose une vision d'avenir pour l'industrie du transport des marchandises dans la région métropolitaine. Ce Plan d'action comporte une série d'actions à mettre en œuvre sur un horizon de cinq ans, soit de 2001 à 2006. Il a pour objectif fondamental de maximiser les retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises pour le Grand Montréal.

Ces derniers mois, les cinq CRD du Grand Montréal ainsi que les acteurs de l'industrie ont donné leur appui à la poursuite des travaux et ont convenu de participer activement à la mise en œuvre du Plan d'action.

Actuellement, un **Comité directeur** composé des 20 organisations chefs de file s'assure de la réalisation des 47 recommandations du **Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006**. Un **Comité de pilotage** représenté par les dirigeants des cinq CRD assume le leadership des opérations de mise en œuvre du Plan d'action. Lieu de concertation, d'orientation, de direction et d'arbitrage, ce Comité dirige également les relations gouvernementales et publiques. Afin d'assurer le soutien aux travaux du **CITM**, un **Comité de secrétariat** a été mis sur pied. À cette fin, il doit encadrer la démarche, coordonner l'ensemble des travaux, apporter un support à la mise en œuvre des recommandations, coordonner les efforts de communication relativement à la diffusion des résultats des travaux et assurer le suivi administratif et budgétaire. Enfin, un **Comité technique** formé d'une dizaine d'experts en transport apporte un soutien aux travaux.

Les objectifs du **CITM** sont :

- De promouvoir et de développer l'industrie du transport des marchandises dans le Grand Montréal ;
- De positionner la région du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale ;
- D'assurer la concertation des intervenants du milieu du transport ;
- D'assurer la promotion des actions réalisées.

Afin d'atteindre ces objectifs et de réaliser la mise en œuvre du Plan d'action, le **CITM** s'est donné comme mandat :

- D'assurer la planification des activités de l'ensemble du Plan d'action ;
- D'assurer le suivi des recommandations auprès des organismes identifiés comme chefs de file ;
- D'assurer le maintien d'un lien continu entre les membres ;
- De supporter les membres par des actions stratégiques d'appoint ;
- D'agir comme porte-parole du milieu du transport des marchandises ;
- D'assurer le monitoring de l'ensemble de l'opération.

➤ **Notre outil de travail : le Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006**

Après 18 mois de travaux, le **CITM** rendait public, le 20 novembre 2000, son premier plan d'action stratégique. Résultat d'une mobilisation importante (plus de 150 acteurs majeurs du développement économique du Grand Montréal ont été associés aux travaux) et d'un travail important de recherche, d'analyse et de consensus, la démarche a permis de dégager la vision suivante :

« La consolidation et le développement de la position de la région de Montréal, comme plaque tournante Nord-Américaine du transport des marchandises, se concrétise autour d'une industrie du transport forte, prospère, avant-gardiste et mobilisée. Animée par une stratégie commune, l'industrie oriente ses choix de développement en étant résolument tournée vers l'atteinte d'une compétitivité à l'échelle continentale. »

Quatre grands objectifs ont été articulés afin d'orienter les actions nécessaires à la concrétisation de cette vision soit :

- Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur par le parachèvement des liens routiers et des interventions majeures à l'égard des systèmes de transport collectif ;
- Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises ;
- Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique ;
- Et enfin, relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

UNE APPROCHE GLOBALE

Dans le cadre des actions du **CITM**, les membres ont privilégié une approche globale qui prend notamment en compte l'intégration au milieu urbain et le respect de l'environnement. Le développement de l'industrie du transport des marchandises est intimement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine. Ainsi, le **CITM** préconise une expansion de l'industrie qui doit se concilier avec des objectifs de développement économique, de qualité de vie et de sécurité.

Le **CITM** s'est intéressé à tous les aspects susceptibles de permettre à l'industrie du transport d'améliorer sa compétitivité. La planification et l'amélioration des réseaux et des services de transport, le développement des marchés, la modification au cadre réglementaire et fiscal, le développement de la main-d'œuvre et enfin le développement technologique font partie de ses champs d'intervention.

Dans le cadre de cette approche globale, le **CITM** privilégie donc des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun, des mesures de gestion de la circulation et de gestion de la demande, le développement de l'innovation technologique, les nouvelles pratiques commerciales, l'application des normes favorisant une meilleure efficacité énergétique et des stratégies de choix modal favorisant le transport collectif.

DES CONSTATS À FAIRE

Il nous semble primordial de présenter certaines réalités qui caractérisent le milieu du transport des marchandises du Grand Montréal. Ainsi, les recommandations du **CITM** auront comme base de réflexion les constats et prémisses suivants :

- Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises

Le Grand Montréal est la plaque tournante des déplacements de marchandises par les réseaux routier et ferroviaire ainsi que les voies maritimes et aériennes. Il occupe une position charnière entre l'ensemble des régions du Québec et les principaux marchés ontarien et américain. Outre le fait que les réseaux autoroutier et ferroviaire du Québec convergent vers la région montréalaise, la plupart des trajets unissant les régions aux principaux marchés extérieurs font un passage obligé dans la région de Montréal. Au sein de plusieurs marchés, le Grand Montréal joue avec succès le jeu de l'intermodalité. L'efficacité des liens routiers entre les pôles économiques de l'agglomération est un enjeu majeur pour le déplacement des marchandises. Le transport est à la fois une activité économique générant de la richesse, un intrant important dans la production et la distribution des marchandises et un facteur de compétitivité pour les entreprises. Le transport des marchandises est lié à la naissance de la Métropole et est garant de son avenir.

- Des activités portuaires en développement

La rue Notre-Dame fut l'épine dorsale de l'urbanisation de Montréal. Au fil des ans, par la mise en place des voies ferrées et des infrastructures portuaires, le milieu s'est progressivement orienté vers un corridor industrialo-portuaire. Le Port de Montréal, ainsi que les installations connexes, font partie de l'histoire du développement du Grand Montréal et sont là pour rester. Depuis plusieurs années, les activités portuaires sont en progression (au cours des dix dernières années, une augmentation annuelle moyenne de 5,5 % pour ce qui est du tonnage et de 6,6 % en termes d'augmentation des marchandises conteneurisées). Le Port de Montréal est le leader de tous les ports sur l'Atlantique Nord en ce qui a trait au nombre de conteneurs manutentionnés. Le Port et les arrimeurs se sont montrés capables d'absorber les hausses d'activités, l'un en élargissant graduellement le périmètre portuaire à tout terrain contigu disponible, les autres en améliorant leur efficacité de manutention. En 1999, les installations du Port ont reçu environ 130 000 wagons et plus de 90 % d'entre eux sont passés par les terminaux à conteneur. Chaque semaine, au-delà de 40 trains et environ 8 000 camions quittent le Port pour desservir la clientèle. Actuellement, l'activité portuaire à Montréal génère des retombées économiques de l'ordre de 1,7 milliard de dollars par année et est à l'origine de 17 000 emplois directs et indirects. Dans ce contexte, il est tout à fait illusoire de penser que les activités portuaires vont laisser peu à peu leur place à toute autre activité.

- Le camionnage : une activité en forte croissance

L'orientation que prend l'industrie du transport des marchandises repose principalement sur une croissance accrue du camion, qu'il soit aux extrémités d'une chaîne intermodale, à la livraison porte-à-porte, longue distance ou inséré dans une chaîne d'approvisionnement juste à temps.

Depuis le début des années 1990, le nombre quotidien de mouvements de camions s'est accru à un rythme de 2 % par année. Des 110 000 véhicules constituant le parc des véhicules lourds au Québec, près de la moitié se retrouve dans la région de Montréal.

Le Grand Montréal rassemble les principales zones industrielles génératrices ou fortement dépendantes des activités de camionnage notamment en raison de la présence importante d'entreprises manufacturières ainsi que des commerces de gros et de détail. La grande majorité des quelque 120 000 mouvements journaliers de camions enregistrés durant l'année 2000 étaient internes à la région.

L'augmentation du nombre de camions sur les routes est le résultat d'un développement de l'économie de la région et est directement associée à la compétitivité de nos entreprises. Le camionnage est un phénomène en croissance qu'il faut prendre en considération. Ceci obligera à identifier et à planifier l'utilisation des voies de circulation privilégiées dans les déplacements de marchandises.

- La congestion : un problème coûteux

Une énorme pression s'exerce de plus en plus sur le réseau routier de la région entraînant une congestion chronique de plusieurs axes autoroutiers durant les périodes de pointe du matin et du soir. Au cours des années, les temps de congestion s'allongent sans cesse exacerbant d'autant les effets pervers des multiples retards. Cette situation représente une menace pour la viabilité et la compétitivité tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres industries qui comptent sur elle.

Pour les entreprises manufacturières fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante du Grand Montréal, l'augmentation de la congestion est extrêmement pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle affecte en proportion la compétitivité. Ainsi, le respect des heures convenues avec les clients requiert des départs plus hâtifs, un parcours plus long pour éviter les lieux de congestion ou une augmentation des effectifs et de la flotte pour la livraison et la cueillette. La congestion entraîne donc une hausse des frais de rémunération, de carburant ainsi qu'une utilisation moins efficace de la flotte de camions.

Pour les commerces, bureaux, services et entreprises non manufacturières, la congestion se traduit par une augmentation du prix de vente final des produits et des services.

La congestion affecte également gravement l'environnement. Un camion roulant à 15 kilomètres à l'heure émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait à 70 kilomètres à l'heure. Et que dire des effets liés à la série continue d'arrêts et de départs où les moteurs doivent fournir leur pleine puissance. Malgré l'adoption et l'application de normes favorisant une meilleure efficacité énergétique, des pratiques de conduite et d'entretien des véhicules plus appropriées, l'introduction de nouvelles technologies et des stratégies de choix modal moins énergivores, l'industrie du transport doit parvenir à atteindre une fluidité adéquate afin de faire sa part dans la réduction des gaz à effet de serre.

Ces actions devront être menées de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif, afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment, la congestion.

LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME REJOINT LES OBJECTIFS DU CITM

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame rejoint sur plusieurs plans les recommandations contenues dans le **Plan d'action stratégique sur le transport des marchandises 2001-2006**². Ainsi, cinq recommandations sont directement associées au projet de modernisation soit :

- **Compléter et améliorer le réseau routier supérieur de la région de Montréal et ses points d'échange** (recommandation 1). Un des projets ciblés consiste à parachever la modernisation de la rue Notre-Dame en tenant compte de la problématique des accès au Port de Montréal ;
- **Améliorer et augmenter la desserte par les systèmes de transport collectif** (recommandation 2). Bonifier et compléter les investissements dans les corridors de transport collectif déjà desservis ;
- **Améliorer la performance du système intermodal à l'échelle de la région** (recommandation 3). Une des actions est de s'assurer du maintien et de l'amélioration des accès ferroviaires et routiers pour augmenter l'efficacité et la fluidité du transport vers les marchés de destination ;
- **Mettre au point une stratégie d'action avec l'ensemble des partenaires économiques et gouvernementaux pour renforcer le marché des conteneurs maritimes, des marchandises diverses non conteneurisées et des marchandises en vrac** (recommandation 13). Une des actions est d'assurer la compétitivité du Port de Montréal et miser sur ses principaux atouts concurrentiels.
- **Accroître la couverture géographique et fonctionnelle du système de gestion de la circulation autoroutière de la région de Montréal** (recommandation 45). Une des actions est de poursuivre l'implantation de caméras de surveillance, de détection de véhicules et de panneaux à messages variables sur la rue Notre-Dame.

² Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006, Comité interrégional pour le transport des marchandises, CRDÎM, 20 novembre 2000, pp. 24 à 42.

L'urgence de procéder

La congestion routière chronique sur la rue Notre-Dame, la fluidité de la circulation limitée par la présence d'un grand nombre d'entrées privées, de feux de circulation et de mouvements de camions, les problèmes de sécurité à certaines intersections, la géométrie routière inadaptée aux besoins des camions amènent le **CITM à juger inacceptable le statu quo.**

À cet égard, nous soulignons l'urgence de procéder le plus rapidement possible à la modernisation de cette artère qui est l'une des plus importantes sur l'île de Montréal quant au volume de camions. La solution proposée doit permettre de faire de la rue Notre-Dame un axe de transport performant. Tout retard dans les travaux pénaliserait gravement le développement économique du Grand Montréal.

Des voies réservées pour camions

Parce que la fluidité est essentielle à la compétitivité de l'industrie du transport, que la congestion routière, en plus de constituer un frein au développement de l'industrie du transport, est une menace à l'environnement et que la sécurité doit être constamment privilégiée ; le **CITM souligne au ministère l'urgence de mettre en place des mesures préférentielles à court terme afin de favoriser l'écoulement des véhicules lourds tout en assurant la sécurité routière. Dans ce cadre, un projet pilote d'implantation de voies réservées pour camions devrait être développé.**

Le transport collectif : une solution durable

Étant donné le nombre sans cesse grandissant d'automobiles sur les routes, les membres ont jugé nécessaire d'agir sur les déplacements des personnes. L'ajout d'une voie supplémentaire dans chacune des directions pourrait créer un appel à l'utilisation de l'automobile et augmenter, de ce fait, les débits prévus au cours des prochaines années. Les interventions visant à réduire le nombre de déplacements en automobile, particulièrement les déplacements à un seul passager, au profit du transport collectif doivent être encouragées. **Le CITM recommande l'implantation d'une voie réservée dans chaque direction pour le transport en commun et demande de mettre en place des mesures visant à faciliter le covoiturage et l'utilisation du taxi.**

Le centre de logistique et de distribution : un projet à considérer

Les travaux du **CITM** sont résolument tournés vers la croissance du secteur du transport des marchandises. Cette croissance dépend en grande partie de la capacité de rayonner auprès des marchés extérieurs et de se positionner en regard des nouvelles tendances. Actuellement, un projet de centre de logistique et de distribution continentale est sur le point de voir le jour. Sous la responsabilité de Montréal International, ce projet consiste à ériger une plaque tournante pour la distribution de produits européens en Amérique du Nord. Les terrains privilégiés sont situés notamment à l'angle des rues Dickson et Notre-Dame. **Le CITM demande au ministère des Transports de prendre dès maintenant en considération l'implantation de ce projet et souligne l'importance de poursuivre la collaboration avec les différents partenaires impliqués afin de faciliter l'organisation des mouvements de marchandises dans cette section du tracé.**

Un appui au développement des STI

Dans le transport, comme dans la plupart des secteurs d'activités, l'innovation technologique constitue un facteur déterminant de développement. Parmi les différentes technologies disponibles, les systèmes de transport intelligents (STI) révolutionnent le fonctionnement des divers modes de transport. Leur impact global se traduit par l'amélioration de l'efficacité du transport. **Le CITM est heureux que le ministère des Transports intègre le corridor proposé au système de gestion de la circulation du Centre de gestion de la circulation et appuie tout développement dans ce sens.**

Des mesures de gestion de la circulation

La réalisation du projet s'échelonnera sur plusieurs années et nécessitera des mesures importantes de gestion de la circulation. **Soucieux de la congestion engendrée par les travaux de modernisation, le CITM demande au ministère des Transports de prévoir toutes les mesures possibles pour faciliter la fluidité du transport des marchandises pendant la durée des travaux.**

CONCLUSION

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est l'un des plus importants projets de réfection routière que le Grand Montréal ait connu depuis des décennies. Il prend toute son importance par les sommes qui y seront injectées mais également parce qu'il vient finaliser un maillon essentiel du réseau stratégique de transport reliant l'ouest à l'est de l'île de Montréal.

L'histoire du développement industriel de Montréal s'est jouée sur l'axe de la rue Notre-Dame. Le développement des activités portuaires, des services ferroviaires ainsi que des industries connexes a consacré la rue Notre-Dame comme un tronçon majeur dédié au transport des marchandises.

Par ce bref mémoire, le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** a tenu à souligner au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, l'intérêt de toute l'industrie du transport à voir se finaliser le plus rapidement possible cet axe faisant partie du réseau stratégique de transport métropolitain.

Avec l'approche globale proposée par le **Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006**, c'est toute l'industrie du transport et le milieu socio-économique qui s'expriment par la voix du **CITM**. Tous sont d'avis que la modernisation de la rue Notre-Dame est justifiée afin d'augmenter la fluidité du transport des marchandises et diminuer l'incitation à une plus grande utilisation de l'automobile.

ANNEXE 1

Liste des membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises

REPRÉSENTANTS DE L'INDUSTRIE

AÉRIEN

Aéroports de Montréal
Air Canada Cargo
Association internationale du transport aérien
Fédéral Express
Purolator Courrier Itée
Starber Fritz Inc.
United Parcel Services

FERROVIAIRE

Association des chemins de fer du Canada
Canadien National
Chemin de fer Les lignes du Sud du Québec
Chemin de fer Québec - Gatineau
Chemin de fer Canadien Pacifique

MARITIME

Administration portuaire de Montréal
CP Ships Logistics
Fednav International Ltd
Logistec Arrimage Inc.
Montréal Container Terminals
Terminal Termont Inc.
Mearsk Canada Inc.

ROUTIER

Agence de déménagement Pierre Panneton
Camionnage Intra-Québec inc.
Association du camionnage du Québec
Clarke Transport
Groupe Papineau Inc.
Groupe V.A. Inc.
Simard Transport Ltée

EXPÉDITEUR

Alliance des manufacturiers et exportateurs du Québec
Autobus Orléans Express
Bridgestone - Firestone Canada inc.
Conseil canadien de la distribution alimentaire
Excellent Transport
Fédéral Express
Louisiana Pacifique Canada
Robert transport inc.

(Liste en date du 14 juin 2001)

ANNEXE 1

Liste des membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises (suite)

REPRÉSENTANTS DU SECTEUR SOCIO-ÉCONOMIQUE

ADMINISTRATIONS LOCALES

Agence métropolitaine des transports
CLD Champlain
Communauté urbaine de Montréal
MRC Montcalm
Société de transport de la Ville de Laval
Ville de Laval
Ville de Montréal
Ville de Salaberry de Valleyfield
Ville de Sorel-Tracy
Communauté métropolitaine de Montréal
Ville de Longueuil

MILIEU D'AFFAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT

Centre de formation du transport routier de la Commission scolaire Rivière-du-Nord
Centre de gestion des exportations de la Montérégie
Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
Chambre de commerce et d'industrie de Laval
Collège Lionel-Groulx
CRD Lanaudière
CRD Laurentides
CRD Laval
CRD Montérégie
CRD de l'île de Montréal
Groupe Gaudreault
LBCD
Montréal International

MILIEU SYNDICAL

Conseil central du Montréal Métropolitain
Fonds de solidarité des travailleurs du Québec
Syndicat des débardeurs – SCFP, Section locale 375
T.C.A. - FTQ
TCA Québec
Teamsters - Local 106

(Liste en date du 14 juin 2001)

ANNEXE 1

Liste des membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises (suite)

GOUVERNEMENTS - OBSERVATEURS

Emploi-Québec

Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Ministère des Régions du Québec

Transports Canada

Ministère des Transports du Québec

Développement économique Canada

Ministère de l'Environnement du Québec

PRÉSIDENCE	Monsieur Pierre-Yves Melançon, président du CITM, vice-président, CRDÎM
DIRECTION	Marie-Josée Lessard, directrice, Développement Urbain et Transport, CRDÎM
COORDINATION	Monsieur Guy Raynault, coordonnateur Transport

(Liste en date 14 juin 2001)