



**MONTREAL**

**PAR QUATRE CHEMINS**

**COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**Mémoire déposé à la  
Commission de consultation sur l'amélioration de la  
mobilité entre Montréal et la Rive-Sud**

**« UNE APPROCHE GLOBALE, DES SOLUTIONS MULTIPLES »**

**Montréal, le 23 avril 2002**

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

Avant-propos .....	1
Présentation du CITM .....	2
Une approche globale .....	4
Des constats à faire .....	5
Mobilité entre Montréal et la Rive-Sud : un défi unique, des solutions multiples .....	8
Les recommandations du CITM .....	10
Conclusion .....	14
Annexe : Liste des organisations membres du CITM .....	15

## AVANT-PROPOS

---

La congestion routière constitue certainement un enjeu de taille pour l'économie du Grand Montréal. Cela est d'autant plus vrai que la région est un véritable carrefour intermodal d'envergure nord-américaine. Ce contexte d'intermodalité signifie que l'efficacité de chacun des modes de transport a une influence directe sur la performance de l'ensemble des autres modes. À cet égard, l'accessibilité ou plutôt, la difficulté d'accès à l'île de Montréal par le réseau routier n'a pas seulement un impact sur l'industrie du transport des marchandises. Cette problématique a aussi des répercussions sur un grand nombre d'autres secteurs économiques qui dépendent du transport des marchandises pour assurer leur compétitivité.

Le transport est une activité stratégique pour une agglomération urbaine comme le Grand Montréal. La question de la congestion routière et de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud est un dossier complexe qui ne peut s'apprécier que dans une approche globale. Ces enjeux sont multiples, ses effets aussi et, par conséquent, il en va de même pour les solutions qui doivent être envisagées.

C'est à partir de cette approche que le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** souhaite apporter sa contribution à cette réflexion collective que nous propose la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

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

Vu de l'angle du transport des marchandises, la question de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud doit se concevoir dans une perspective beaucoup plus large que l'unique question des infrastructures. Dans la problématique de l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, le **CITM** croit que les solutions doivent dépasser la stricte augmentation de la capacité d'accueil des infrastructures routières. Cette avenue nous apparaît inutilement coûteuse et incapable de prendre en compte toute la pluralité de cet enjeu. Nous estimons donc que l'ajout d'un pont ne serait pas la solution appropriée.

Pour le **CITM**, l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ne sera possible qu'à partir d'un train de mesures diverses, capables d'avoir une influence directe sur la principale cause du manque de fluidité. Le nombre trop élevé d'automobiles aux heures de pointe (notamment les véhicules à un seul passager) qui utilisent l'ensemble des voies du réseau supérieur reliant Montréal et la Rive-Sud aggrave une situation d'accès difficile.

La réponse à cette problématique se retrouve à plusieurs niveaux. Transport en commun, aménagement du territoire, mesures préférentielles pour les camions, systèmes de transport intelligents ou gestion de la demande sont autant d'avenues qui sont en mesure de contribuer à une véritable solution. Une approche globale, des solutions multiples, voilà ce que vous propose le CITM dans le présent mémoire.

---

<sup>1</sup> 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** a 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. Le CITM souhaite également faire rayonner davantage ses positions sur la place publique et être un lieu de convergence pour le domaine du transport des marchandises.

Actuellement, un **Comité directeur** composé des 20 organisations chefs de file s'assure de la réalisation des 47 recommandations et des 7 grands projets 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 rappeler 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.

Dans le domaine du transport des marchandises, la région joue deux rôles importants. D'une part, de par sa taille dans l'économie et sa localisation stratégique dans l'espace québécois, Montréal est un carrefour de l'Est canadien. En effet, la région regroupe 45 % de la population québécoise et la moitié des expéditions manufacturières. De surcroît, les voies maritimes et les réseaux routiers et ferroviaires y convergent, faisant de la région un centre naturel de distribution et un passage obligé entre les autres régions québécoises et leurs marchés.

D'autre part, la région de Montréal est une porte d'entrée de l'Est de l'Amérique du Nord pour l'Europe. Au plan maritime, elle est située sur le plus court chemin entre ces deux ensembles industriels, sur un parcours qui maximise la navigation des navires océaniques. Au plan aérien, Montréal est la première région urbaine de plus d'un million d'habitants qu'on atteint à partir de l'Europe.

Sur le continent, la région de Montréal est située au carrefour de trois importants corridors de commerce. Outre le corridor transcanadien, la ville se trouve sur l'axe Québec-Chicago et à la tête d'un corridor rejoignant New York et les grands centres du Centre-Atlantique.

En 2001, la région de Montréal est tout juste dernière la métropole américaine en ce qui a trait au trafic de conteneurs du marché de l'Atlantique Nord .

Donc, 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 fut lié à la naissance de la Métropole et est garant de son avenir.

## ?? **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. Selon les mesures faites dans le cadre des enquêtes origines-destinations du ministère des Transports du Québec, les résultats ont démontré que le nombre de camions s'est accru de 11,4 % entre 1993 et 1998, toutes catégories confondues. Pour les camions de gros tonnage (3 000 kg et plus), l'augmentation est de l'ordre de 16 %.

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. On devra favoriser l'adoption et la diffusion des plans de camionnage à l'échelle de la région et considérer plus attentivement les notions rattachées à l'aménagement du territoire, à la localisation des entreprises, aux modes de fonctionnement des livraisons et à l'agencement du mode routier avec les autres systèmes de transport de longue distance.

## ?? **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 reliés 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.

## **MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD : UN DÉFI UNIQUE, DES SOLUTIONS MULTIPLES**

---

La congestion routière est devenue un fléau extrêmement coûteux. Elle a un impact sur tous les modes de transport, et pas uniquement sur le camionnage.

Outre sa position géographique avantageuse, les facteurs de compétitivité du port de Montréal reposent sur la qualification de sa main-d'œuvre, de la technologie utilisée et de son expertise en matière de logistique. Pour les expéditeurs, notamment européens, le choix du port de Montréal est fait en fonction de son efficacité à faire transiter des marchandises vers le marché américain. À cet égard, le port de Montréal peut avoir réuni toutes les conditions pour être au maximum de sa capacité, mais si les marchandises n'arrivent pas à sortir de l'île de Montréal, il perd son avantage concurrentiel sur les autres ports du Nord-est américain.

Il en va de même d'un secteur comme le fret aérien. Développer le marché du fret aérien à Mirabel n'est pas seulement qu'une question d'infrastructures aéroportuaires. L'accessibilité et la fluidité du réseau routier sont des éléments tout aussi fondamentaux. Sans des accès routiers efficaces pour la livraison des marchandises aux clients, le développement du fret aérien est évidemment difficile à réaliser.

L'intermodalité est devenue si présente que tous les modes doivent fonctionner efficacement afin d'être en mesure de demeurer une industrie compétitive.

Au-delà de son impact sur l'industrie du transport des marchandises, la congestion routière touche également l'ensemble des acteurs économiques parce que le transport des marchandises est une activité stratégique et indispensable dans l'économie du Grand Montréal. Cela est encore plus vrai aujourd'hui avec l'implantation systématique de concepts de gestion comme le « juste à temps » ou encore la croissance soutenue des entreprises de livraison de colis. Cela sera encore plus vrai demain avec le développement de nouveaux secteurs tels que le commerce électronique et les centres de distribution et de logistique.

Le transport des marchandises est une activité économique essentielle. La fraîcheur des fruits et légumes que l'on retrouve au supermarché n'est possible que grâce à la capacité du distributeur d'acheminer à temps ses produits jusqu'au consommateur. L'usine d'assemblage qui procure de l'emploi à des travailleurs doit pouvoir compter sur un approvisionnement régulier et efficace des produits nécessaires à son bon fonctionnement. Et il en va de même pour l'ensemble des activités économiques de la région métropolitaine. Cette industrie est vitale pour l'économie et par le fait même, pour l'augmentation de la qualité de vie.

Pour le **CITM**, les problèmes majeurs de congestion entre Montréal et la Rive-Sud doivent être envisagés dans une approche globale et systémique. Globale parce qu'il ne peut y avoir une solution unique à un problème si complexe. Systémique, car nos infrastructures de transport sont avant tout un système complexe où une simple intervention sur un élément précis peut avoir des conséquences sur l'ensemble du réseau. Il est donc impératif de bien mesurer tous les impacts de chacune des interventions sur ce réseau.

Un aspect important de la position du **CITM** dans cette problématique est que tout doit être mis en œuvre pour contenir sinon diminuer la présence des automobiles, particulièrement aux heures de pointe, sur les infrastructures routières qui desservent la liaison Montréal / Rive-Sud. Certes, il ne s'agit pas du seul élément de la position du **CITM**, mais cette orientation doit jouer un rôle stratégique dans la recherche de solutions. Ces actions devront être menées de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les réseaux et services de transport collectif.

Voici donc les recommandations du **CITM** à l'égard du défi majeur que représente l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

## **LES RECOMMANDATIONS DU CITM**

---

### **?? Le transport en commun : un choix stratégique**

Pour le **CITM**, la question de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud passe obligatoirement par des solutions de transport en commun. Tout doit être mis en œuvre pour que le transport collectif devienne une alternative de plus en plus attrayante par rapport à l'utilisation de l'automobile. Voies réservées pour les autobus, stationnements incitatifs en périphérie, amélioration et bonification de l'offre des trains de banlieue, prolongement du métro sur la Rive-Sud, mise sur pied d'un SLR, mesures de contrôle des places de stationnement au centre de l'agglomération, tout doit être mis en œuvre pour contenir sinon diminuer le nombre de véhicules automobiles qui franchissent les ponts entre Montréal et la Rive-Sud. Parce que le problème de la congestion routière n'est pas seulement qu'une question d'offre, c'est aussi une question de demande. Le **CITM** estime que nous devons également investir comme société pour diminuer cette demande, là où des alternatives existent. Le transport collectif est une alternative viable à l'automobile. Les avantages économiques, écologiques et sur la qualité de vie de ce mode de transport sont indéniables. Il est donc impératif que la solution pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud passe aussi par le transport en commun au centre comme en périphérie de l'agglomération.

### **?? Aménagement du territoire : la voie de la planification**

Quelles que soient les avenues qui seront privilégiées par la Commission, le **CITM** estime qu'il est impératif de miser sur l'aménagement du territoire afin que les solutions retenues engendrent une cohabitation harmonieuse entre la fonction transport et les autres activités de la communauté. Cela s'applique évidemment pour la réalité d'aujourd'hui avec l'existence des corridors de transport et les concentrations actuelles des générateurs de transport. Il faudra également miser sur l'aménagement et une planification rigoureuse afin de tenir compte des nouveaux projets d'envergure, comme par exemple les centres de distribution et de logistique qui sont actuellement en cours de gestation dans différents milieux du Grand Montréal. L'aménagement du territoire, c'est la capacité de planifier de manière optimale l'utilisation de l'espace dans le temps et cet exercice doit être réussi pour s'assurer d'une intégration harmonieuse des divers systèmes économiques et environnementaux et que les choix faits aujourd'hui seront bénéfiques demain.

### **?? Gestion de la demande : un effort collectif**

Dans le domaine de la gestion de la demande, plusieurs mesures peuvent être envisagées telles que le programme-employeur, une politique de stationnement, des mesures fiscales visant à encourager l'utilisation des transports collectifs et des mesures pour favoriser le partage des véhicules.

À ce chapitre, le **CITM** estime que le programme-employeur est certainement une avenue à privilégier. La demande peut être modulée à partir d'un réel effort collectif de modifier les horaires de travail actuels qui conviennent des milliers de travailleurs chaque matin et chaque soir, à un bouchon de circulation perpétuel. Nous croyons que les grandes institutions et les grandes entreprises devraient travailler de concert avec le ministère des Transports (MTQ) afin de moduler les horaires de travail pour diminuer la pression sur les voies rapides aux heures de pointe. Le Plan de transport du MTQ prévoit déjà la mise en place de telles mesures, le **CITM** y souscrit entièrement et incite tous les grands employeurs de la région métropolitaine à s'impliquer à fond dans cette voie.

## ?? **Systemes intermodaux : l'alternative à la route**

Si le **CITM** considère que contenir le nombre d'automobiles qui circulent à l'heure de pointe sur les autoroutes constitue une avenue incontournable, la même logique peut également s'appliquer au camionnage dans la mesure du possible. Les récentes initiatives du CFCP (Expressway) et du CN (Roadrailer) qui consistent à faire transiter des camions sur des trains de marchandises pour certains trajets choisis, constituent certes une alternative à encourager. Cette nouvelle version de l'intermodalité ne peut évidemment pas remplacer le besoin essentiel de la livraison directe au client, mais il offre à tout le moins une alternative intéressante pour les trajets de moyenne et de longue distance. Et à cet égard, cela constitue un choix judicieux du point de vue du développement durable, surtout dans un contexte d'une augmentation soutenue et croissante de l'activité de camionnage.

## ?? **Bonification des infrastructures existantes**

Pour le **CITM**, il est essentiel que tout soit mis en œuvre pour assurer une utilisation efficace et maximale du réseau routier existant. Un programme d'entretien préventif, une planification adéquate des travaux et des mesures de mitigation, l'amélioration de ses différents points d'accès ou la reconfiguration de certains points de jonction névralgiques sont autant d'éléments à considérer. La capacité des infrastructures routières entre Montréal et la Rive-Sud ne dépend pas strictement du nombre de ponts entre les deux rives. La performance du réseau existant est tributaire d'un très grand nombre de facteurs reliés à son utilisation et son entretien et il est primordial que ces aspects soient pris en compte dans la recherche de solutions pour améliorer la mobilité.

## ?? **Gestion de la circulation : la technologie efficace**

Au cours des dernières années, des efforts considérables ont été consentis à la mise en place de systèmes de transport intelligents (STI). Définis comme des outils de technologies avancées, ces derniers contribuent au déplacement des personnes et des marchandises dans des conditions plus sûres, économiques et respectueuses de l'environnement. Les systèmes intégrés de gestion de la mobilité et d'information aux usagers (panneaux à message variable, caméras de surveillance, boucles de détection) font partie des applications qu'il faut multiplier. Le coût élevé de construction et d'entretien des infrastructures de transport commande que notre réseau autoroutier soit exploité au maximum de son efficacité. Les STI permettent

d'atteindre cette efficacité. Le **CITM** juge important que notre système autoroutier bénéficie des innovations technologiques qui le rendront plus performant. Le **CITM** souhaite que ces efforts permettent de parachever les systèmes déjà introduits autant sur le réseau supérieur que sur les artères métropolitaines.

#### ?? **L'écoulement des véhicules lourds : des mesures préférentielles à privilégier**

Nous l'avons évoqué plus haut, la fluidité de la circulation est un élément fondamental pour la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises. C'est également un facteur fort important pour bon nombre de secteurs économiques qui dépendent de l'efficacité du camionnage pour assurer leur propre compétitivité. Outre la question de la compétitivité de l'industrie du transport, nous croyons que la congestion routière produit également des effets néfastes pour l'environnement. Le **CITM** propose l'implantation d'aménagements spécialisés destinés à l'usage des véhicules lourds. Par exemple, il encourage l'ensemble des municipalités à implanter et à accroître le nombre de zones de livraison pour les camions. L'intégration du contrôle des réseaux autoroutier et urbain (coordination des feux de circulation) ainsi que l'application de mesures correctives à la géométrie de certains accès permettraient d'améliorer également la fluidité des déplacements. Enfin, il est important que des études soient engagées pour vérifier la faisabilité d'un projet pilote de voies réservées pour le camionnage sur des tronçons autoroutiers reliant Montréal à la Rive-Sud.

#### ?? **Des autoroutes de contournement à finaliser**

L'absence d'un réseau complet d'autoroutes de contournement (beltway), habituellement présent dans les grandes agglomérations nord-américaines, constitue un handicap à la fluidité des marchandises. Dans le défi d'améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, le parachèvement de l'autoroute 30 apparaît comme une mesure nécessaire en plus d'être vitale pour le développement de la Rive-Sud. La construction des tronçons manquants de l'autoroute 30 permettra de réduire la circulation des véhicules en transit sur l'île de Montréal et soulagera d'autant les voies d'accès entre Montréal et la Rive-Sud.

Dans le domaine des grands axes routiers, il faut également souligner l'urgence de moderniser la rue Notre-Dame. La nécessité de trouver une solution adéquate aux mouvements de camions des zones industrielles en revitalisant les secteurs commercial, résidentiel et communautaire de cet arrondissement de la Ville de Montréal est stratégique pour le développement économique et particulièrement pour le port de Montréal, qui est l'une des pierres d'assise de notre industrie du transport des marchandises.

## ?? **Le transport dans une perspective de développement durable**

Pour le **CITM**, les solutions qui seront privilégiées par la Commission dans sa réflexion pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud doivent s'inscrire dans une volonté de préservation de l'environnement. Le transport est responsable de 65 % des polluants atmosphériques dans la région de Montréal. Le problème actuel des gaz à effet de serre est une menace directe à notre qualité de vie commune. Il est donc impératif de s'assurer que les choix faits, seront compatibles avec les principes du développement durable. Pour le **CITM**, cette orientation est primordiale parce qu'une agglomération urbaine prospère, c'est aussi une communauté qui se distingue et se démarque par l'excellence de sa qualité de vie.

## CONCLUSION

---

L'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud est un défi majeur pour le Grand Montréal et dépasse largement le simple lien entre deux rives. Nous l'avons évoqué, les répercussions de la congestion routière dépassent largement le cadre du transport. Elle affecte l'économie dans son ensemble, l'environnement, et en fin de compte la qualité de vie des citoyens de toute l'agglomération.

Dans sa réflexion, le **CITM** a opté pour une approche globale et des solutions multiples. Le défi est complexe et nous croyons que seule une approche à plusieurs facettes peut être en mesure d'amener des résultats tangibles. Ce défi n'appartient pas seulement à la Commission ou au gouvernement du Québec. Tous les acteurs de la communauté du Grand Montréal doivent s'engager collectivement dans la résolution de cette problématique. Chacun dans son secteur respectif doit innover, remettre en question les pratiques établies et c'est, croyons-nous, à ces conditions que nous réussirons à relever ce défi important qui nous concerne tous.

À ce chapitre, il est également primordial de se doter d'une véritable culture du résultat. Nous devons nous fixer collectivement des objectifs à atteindre et se mobiliser clairement derrière les solutions retenues. Les enjeux sont trop cruciaux pour le développement économique du Grand Montréal. Les solutions ne doivent pas seulement être identifiées, mais également implantées et surtout supportées.

Ce mémoire est le fidèle reflet d'une réflexion qui a réuni tous les acteurs de l'industrie et des représentants de tous les milieux socio-économiques du Grand Montréal. Au nom de tous ces membres, le **CITM** remercie la Commission de lui avoir donné l'opportunité de contribuer à cette réflexion collective qui, nous sommes convaincus, est primordiale pour mobiliser les acteurs de l'ensemble de la région dans la recherche de solutions à l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

## **ANNEXE : LISTE DES ORGANISATIONS MEMBRES DU CITM**

---

### **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.

## **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 – SFCP, Section locale 375  
T.C.A. - FTQ  
TCA Québec  
Teamsters - Local 106

## **GOVERNEMENTS - 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 Claude Dauphin, président du CITM, membre du comité exécutif à la Ville de Montréal, responsable du dossier Transport
- DIRECTION** Marie-Josée Lessard, directrice du CITM, directrice Développement urbain et Transport CRDÎM
- COORDINATION** Monsieur Guy Raynault, coordonnateur Transport CRDÎM

(Liste en date 15 avril 2002)