



**Avis du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) de
la Conférence régionale des élus de Montréal**

**relativement au volet *transport des marchandises* du Plan métropolitain
d'aménagement et de développement (PMAD)**

**présenté à la
Communauté métropolitaine de Montréal**

28 janvier 2011

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL	2
PRÉSENTATION DU COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	3
OBJET DE L'AVIS	4
COMMENTAIRES SUR LE DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	5
IDENTIFICATION DES BESOINS ET PROJETS MAJEURS DE DÉVELOPPEMENT	12
CONCLUSION	16

Présentation de la Conférence régionale des élus de Montréal

La Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal regroupe les leaders politiques et socioéconomiques du milieu; elle a pour mandats de favoriser le développement de l'île de Montréal par une approche concertée et d'agir comme interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional de son territoire.

Pour réaliser ses mandats, la CRÉ assume les responsabilités suivantes :

- assurer la concertation des partenaires de la région;
- produire un plan quinquennal de développement;
- gérer les fonds qui lui sont confiés pour fins de développement régional;
- conclure des ententes spécifiques et en assumer la gestion;
- émettre des avis au gouvernement sur le développement de la région;
- initier des projets de développement.

Instances

La CRÉ dispose de deux instances : le conseil d'administration et le comité exécutif; de plus, les membres socioéconomiques de son conseil d'administration forment le Forum des partenaires socioéconomiques de l'île de Montréal.

Le conseil d'administration est composé des personnes suivantes :

- Les maires et mairesses des municipalités de l'île de Montréal et les conseillers de ville de la Ville de Montréal (79 personnes);
- 39 personnes représentant les milieux socioéconomiques (1/3 du total) ;
- les 28 députés et députées représentant l'île de Montréal à l'Assemblée nationale participent au conseil d'administration sans droit de vote.

Le comité exécutif est composé de 18 membres:

- 10 personnes élues aux conseils municipaux de l'île;
- 5 personnes représentant les milieux socioéconomiques;
- 3 personnes représentant la députation de l'île de Montréal à l'Assemblée nationale participent au comité exécutif sans droit de vote.

Présentation du Comité interrégional pour le transport des marchandises

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est un regroupement volontaire des 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 œuvrant sur le territoire du Grand Montréal.

Il a pour mandat principal de promouvoir le Grand Montréal comme plaque tournante continentale du transport des marchandises par l'entremise d'actions concertées avec ses partenaires.

Les organisations membres du CITM

- Administration portuaire de Montréal
- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine de transport
- Association des chemins de fer du Canada
- Association du camionnage du Québec
- Association québécoise du transport et des routes
- Camo-Route inc.
- Canadien National
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Conférence régionale des élus de Lanaudière *
- Conférence régionale des élus de Laval
- Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- Conférence régionale des élus de Longueuil
- Conférence régionale des élus de Montréal
- Conférence régionale des élus de Montérégie-Est
- Conférence régionale des élus des Laurentides *
- Contrôle routier Québec – SAAQ
- Environnement Canada
- Fédération des chambres de commerce du Québec
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
- Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
- Montréal International
- Transports Canada
- Ville de Montréal

* Ces organisations n'ont pas participé à l'élaboration de l'avis du CITM; elles préfèrent se prononcer lors des consultations plus larges avec la CMM.

Objet de l'avis

À la suite de l'adoption du projet de loi 58 – Modifications à la loi sur l'aménagement et l'urbanisme concernant les communautés métropolitaines – ces dernières ont maintenant la compétence à l'égard d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Celui-ci définira des orientations, des objectifs et des critères assurant la compétitivité et l'attractivité du territoire dans une perspective de développement durable.

Cette compétence se réalisera dans le respect du mandat des municipalités régionales de comtés (MRC). Le PMAD devra être complémentaire aux schémas d'aménagement des MRC et s'intéressera au type d'urbanisation à privilégier, à la mobilité des personnes et des marchandises et à la préservation et mise en valeur de l'environnement. Le dépôt d'un projet de PMAD est prévu pour le mois d'avril 2011 et il sera suivi par des consultations publiques.

Dans le cas du transport terrestre, soit le transport en commun et le transport des marchandises, il sera abordé en insistant sur les grands corridors de déplacements. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a ainsi demandé la collaboration du CITM pour appuyer spécifiquement pour le volet « transport des marchandises ». Le comité exécutif de la CRÉ de Montréal a accepté cette collaboration le 6 mai 2010 (Résolution C.E. 10-677).

Un diagnostic sur le transport des marchandises dans le Grand Montréal a été préparé par la CMM¹. Ce diagnostic a pour objectif de dresser un bilan de la situation actuelle en matière de transport des marchandises dans la région de Montréal et d'identifier les enjeux à relever, dans la perspective de réalisation du PMAD.

Dans le contexte de l'élaboration du PMAD, les attentes de la CMM envers le CITM sont les suivantes :

- Commenter et valider le diagnostic et les enjeux métropolitains du transport des marchandises;
- Identifier les besoins et les projets majeurs de développement.

La CMM a présenté le diagnostic et les enjeux lors de la rencontre du Comité directeur du CITM du 27 octobre 2010. Les membres ont eu environ un mois pour transmettre leurs commentaires à la permanence du CITM. L'avis qui suit s'appuie sur ces commentaires ainsi que sur d'autres documents produits par le CITM ou ses partenaires au cours des dernières années.

Cette démarche permettra d'enrichir les travaux du comité directeur interne de la CMM dans l'élaboration d'orientations, d'objectifs et de critères pour le volet « transport des marchandises ».

¹ Alexandre Lambert, *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise*, rapport technique réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal, Montréal, 2010.

Commentaires sur le diagnostic du transport des marchandises

Le CITM considère que le diagnostic réalisé par la CMM décrit bien la réalité du secteur du transport des marchandises dans le Grand Montréal. Il actualise les enjeux identifiés par le CITM au cours des dernières années.

Le CITM est également en accord avec l'approche globale privilégiée, par opposition à une approche par segments. Il adhère aussi à l'analyse des dynamiques d'évolution des différents modes de transport des marchandises.

Le document de la CMM met en lumière les trois phénomènes qui ont été des facteurs d'évolution, soit la régionalisation des systèmes intermodaux, en vue d'assurer une plus grande convergence entre les échelles locale et globale; la mise en place de plateformes logistiques intégrées, associées aux terminaux intermodaux, visant à rapprocher les expéditions de leur lieux de destination et enfin, une nouvelle approche de « coopération » entre les acteurs d'un même secteur, favorisant une formule gagnant-gagnant.

À ces facteurs internes, il est important d'ajouter des modifications majeures externes, qui viennent transformer l'environnement dans lequel le secteur se développe. Au premier chef, les attentats du 11 septembre 2001, qui sont venus, non seulement toucher le secteur aérien, mais également l'ensemble des modes de transport. Les éléments comme la sécurité et la sûreté ont soudainement affecté radicalement le monde du transport à l'échelle internationale.

Également, la prise en compte grandissante des impacts des changements climatiques et du rôle du transport dans l'émission des gaz à effet de serre (GES) a influencé l'évolution de l'industrie et continuera de le faire. Comme le souligne le diagnostic, les enjeux du transport des marchandises seront exacerbés par des activités qui devraient doubler ou tripler au cours des 30 prochaines années².

L'intermodalité

Le diagnostic de la CMM fait de l'intermodalité l'innovation la plus significative, tant à l'échelle régionale qu'internationale, réalisée au cours des dernières années. La présence des quatre modes constitue un avantage déterminant pour le territoire du Grand Montréal, un avantage qu'il faut préserver.

L'intermodalité a suivi l'adoption massive du conteneur; en facilitant le transbordement d'un mode à l'autre, ce dernier limite les impacts des ruptures de charge, contribuant ainsi à réduire les coûts. Le conteneur a également induit l'accroissement de la taille des navires et la longueur des trains, ce qui a conduit à des économies d'échelle importantes et à l'expansion phénoménale du commerce mondial.

² Selon les prévisions de l'OCDE, citées dans le diagnostic, voir :http://www.observateurocde.org/news/fullstory.php/aid/2074/Transport_et__E9nergie_:_le_d_E9fi_du_changement_climatique.html

Le port

Le port de Montréal a profité grandement de l'adoption du conteneur à l'échelle internationale. Il manutentionne plus de 27 millions de tonnes métriques de marchandises dont plus de 13 millions conteneurisées, ce qui équivaut à plus de 1,4 million de conteneurs par année. Il génère 18 000 emplois directs et indirects dans le Grand Montréal³. Face à une concurrence accrue des ports de la côte Est américaine, il peut compter sur son efficacité reconnue, sa place de leader dans la manutention de conteneurs sur le marché de l'Atlantique Nord et sur son potentiel intermodal.

L'offre ferroviaire du port est la meilleure au Canada. Elle procure aux entreprises des coûts avantageux et une meilleure pénétration des marchés intérieurs. C'est pourquoi le port accueille 9 des 12 principales lignes maritimes au monde. Néanmoins, en raison de la présence sur le Saint-Laurent de nombreux ports équipés de voies ferrées et capables de jouer un rôle intermodal, il faut continuer de promouvoir le projet de Porte continentale et de Corridor de commerce Ontario-Québec (*voir la section sur l'identification des besoins et des projets majeurs de développement*).

Il est bon de rappeler que parmi les ports les plus importants du continent, bon nombre d'entre eux sont situés au cœur des agglomérations urbaines, comme dans le cas du Port de Montréal. Ces ports sont donc particulièrement soumis aux problèmes de la congestion routière et de la saturation des réseaux. Il est donc important de favoriser les accès routiers afin de maintenir le succès du port de Montréal en préservant ses acquis.

Cependant, plutôt que de miser uniquement sur le réseau routier souvent saturé et afin d'éviter sa détérioration accélérée, il serait avantageux d'accentuer le développement de l'intermodalité, notamment en utilisant les capacités excédentaires des réseaux ferroviaires.

Les réseaux ferroviaires et les centres logistiques

Le diagnostic souligne, avec raison, l'importance du patrimoine foncier montréalais déteu par les transporteurs ferroviaires et l'accroissement de son potentiel et de sa valeur depuis que ceux-ci se sont remobilisés vers le développement immobilier logistique. Rappelant que la concentration de grandes emprises ferroviaires dans le centre ouest de l'île est un atout, il propose le maintien des activités intermodales qu'on y retrouve.

Soulignons l'importance du réseau du Canadien National (CN) sur le territoire du Québec (2 600 km), tandis que le réseau du Canadien Pacifique (CP) joue un rôle de premier plan pour la desserte du port de Montréal. Aux chemins de fer CN et CP, s'ajoutent des chemins de fer d'intérêt local qui, ensemble, forment un vaste réseau et assurent le lien avec les régions du Québec. Ces infrastructures constituent un potentiel de croissance pour un transport de marchandises performant et durable.

Toutefois, la demande accrue pour des trains de banlieue continuera de mettre les réseaux ferroviaires sous pression. La CMM a présenté l'utilisation partagée passagers / marchandises comme étant un enjeu métropolitain pour la région, particulièrement sur

³ Voir le site du port : <http://www.port-montreal.com>

certaines tronçons névralgiques du réseau ferroviaire. Le CITM proposait déjà, dans son Plan d'action stratégique 2001-2006, une approche globale pour faciliter la circulation des marchandises dans la région. Il soulignait que des interventions dans les systèmes de transport en commun font également partie de la solution. Il propose de développer la capacité de transport des trains de banlieue, puisqu'elle répond à la demande des voyageurs et, aussi, parce que le réseau de trains de banlieue a un impact bénéfique sur la congestion et la fluidité du transport des marchandises dans le Grand Montréal. Il faudra toutefois doubler les lignes ferroviaires à certains endroits si l'offre est augmentée.

Il faut cependant souligner le paradoxe quant au fait de densifier autour des gares de trains de passagers (approche TOD) et les besoins du transport de marchandises. Il faudra identifier rapidement les usages conflictuels et convenir, dans une perspective à long terme, des segments et des zones associés à l'un ou l'autre de ces usages.

Par ailleurs, on observe que les systèmes logistiques intermodaux qui cherchent à échapper à la congestion routière et à la saturation spatiale des métropoles régionalisent leurs activités en implantant des terminaux satellites sur lesquels viennent se greffer des plateformes logistiques intégrées. L'industrie a besoin d'espace et d'accessibilité aux réseaux supérieurs de transport. À travers le monde, les implantations se retrouvent majoritairement dans les zones périurbaines.

La mise en place de ces plateformes logistiques intégrées a commencé dans la région de Montréal. Le complexe intermodal Les Cèdres et le Parc industriel Alta à Côteau-du-Lac, en Montérégie, en constituent de bons exemples, s'inscrivant dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie via les ports de la côte Ouest.

Il existe également une concentration de services logistiques et de plateformes intermodales dans le centre ouest de l'île de Montréal, au croisement des autoroutes 520 et 13. Cette grappe d'infrastructures et d'opérations logistiques stratégiques stimule l'intégration grâce à sa concentration.

La CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent estime que la concentration des opérateurs au cœur de l'agglomération constitue une approche qui va à l'encontre de la réalité contemporaine de positionnement des plateformes ailleurs dans le monde.⁴ Il faudra s'entendre sur la vocation de l'île de Montréal et sur les critères qui fondent la localisation des plateformes logistiques et des centres de distribution (sur l'île et/ou à l'extérieur).

Les villes, en tant que grands centres de consommation, provoquent l'apparition de centres logistiques. L'intermodalité influence, quant à elle, la localisation des aires industrielles. Lors du choix des sites des centres logistiques, les facteurs de localisation à considérer sont les suivants⁵ :

- la meilleure intermodalité possible sur le site;
- la disponibilité d'un espace polyvalent et de grande superficie;

⁴ Ici, les exemples sont nombreux de projets de plateformes logistiques intermodales à l'extérieur de grandes villes : Fort Worth, Dallas, Chicago, Kansas City, Columbus, Indianapolis, Los Angeles, Oakland, Houston, Atlanta, Paris, Lille, Anvers, Amsterdam, Liège, Marseille, etc.

⁵ http://www.aqtr.qc.ca/documents/18_janv_2008/JacquesChenier.pdf

- la localisation la plus près possible des marchés importants;
- le faible coût de terrain à l'achat;
- le faible coût d'opération, notamment au chapitre des taxes foncières.

Les dimensions des plateformes logistiques posent des problèmes d'insertion dans la trame urbaine et d'interface avec les autres fonctions urbaines. Elles occasionnent du bruit, occupent beaucoup d'espace et ont une faible valeur architecturale. Les impacts environnementaux sont aussi importants, notamment l'atteinte à la qualité de l'air par la concentration de véhicules lourds et l'absence quasi-totale de végétaux sur de vastes étendues. Enfin, au niveau fiscal, les centres logistiques sont de grands consommateurs d'espaces et de services publics (voirie, aqueduc, électricité, transport en commun) et ils représentent une faible contribution à la richesse foncière des villes en raison de leur valeur foncière au mètre carré.

En contrepartie, le regroupement d'un plus grand nombre d'entreprises permet de minimiser les infrastructures requises. La possibilité de traiter des zones tampon autour d'un seul grand site est facilitée en comparaison de l'aménagement de plusieurs zones semblables autour de plusieurs parcs. Il est aussi possible de développer une préoccupation paysagère et environnementale dans la conception des centres logistiques et de leur réserver les aires industrielles les moins désirables en raison notamment de leur manque de visibilité. De plus, à l'image d'autres équipements régionaux, tels les sites d'enfouissement, la régionalisation des centres logistiques permettrait d'exploiter de manière optimale les atouts et équipements requis dont dispose une région.

Quel que soit le choix du site, l'accessibilité intermodale au plan des accès routiers et ferroviaires demeure déterminante. Avant de mettre sur pied des plateformes logistiques, il faut s'assurer de l'efficacité des accès, sinon leur implantation générera de la congestion. De plus, il faudra prévoir des mesures spéciales là où les corridors ferroviaires menant à une plateforme traversent des zones urbaines qui font déjà l'objet de plusieurs préoccupations de la part des citoyens concernant les nuisances et la sécurité publique (ex. bruit, matières dangereuses).

Enfin, nous estimons que la véritable concurrence vient de l'international et que la région profiterait bien plus d'une approche de complémentarité qui préserve les acquis et le patrimoine de l'agglomération tout en favorisant un développement optimal dans le choix des sites à venir.

Le transport aérien

Bien que le fret aérien soit une activité assez marginale à Montréal avec un volume de 200 000 tonnes métriques de marchandises,⁶ il demeure un maillon essentiel des chaînes logistiques de secteurs de pointe de l'industrie montréalaise. La saturation des installations du Nord-Est américain, à long terme, pourrait rendre plus attrayante la réserve de capacité disponible dans le Grand Montréal.

Une importante portion du transport de marchandises par avion se fait par la capacité excédentaire des soutes à bagages des avions passagers, ce qui représente 20 % de

⁶ Aéroport de Montréal, *À l'aube d'une nouvelle ère*. Montréal, Aéroports de Montréal, 2009.

leurs revenus. Par conséquent, avec l'arrivée de nouvelles liaisons aériennes pour passagers, la majeure partie du développement du transport aérien de marchandises se fera à P.E.-Trudeau. De plus, des entreprises, comme Purolator et FedEx Ground, ont développé leurs installations près de Dorval.

Il faut noter, cependant, qu'un facteur contraint le développement des installations montréalaises comme carrefour de fret aérien. En effet, l'offre de capacité (en soute et en pont supérieur) étant plus importante dans des aéroports, tels que ceux de Toronto, New York, Boston et Chicago, elle permet aux expéditeurs de bénéficier de tarifs plus avantageux que ceux offerts à Montréal.

Le transport aérien étant en étroite synergie avec le transport routier, qui permet de compléter les acheminements dans les meilleurs délais, la croissance de ce mode contribuera, à double titre, au trafic routier des axes environnants. La fluidité des réseaux routiers autour de la zone aéroportuaire sera donc très importante afin de favoriser le développement de ces activités. Le réaménagement de l'échangeur Dorval s'inscrit d'ailleurs dans cette perspective. De même, une navette ferroviaire, reliant le centre-ville à l'aéroport permettra de décongestionner les réseaux routiers.

Les infrastructures routières

À l'instar des grandes métropoles, le système routier du Grand Montréal affiche un niveau de congestion routière qui affecte l'économie régionale. Les nouvelles études du ministère des Transports du Québec (MTQ) établissent à plus de 1,4 milliard de dollars par année les pertes économiques liées à l'encombrement du système routier, soit une augmentation de 50 % entre 1998 et 2003.⁷ Il faut impérativement mettre en place des mesures permanentes, autant pour désengorger le réseau routier que pour contribuer à l'essor économique du Grand Montréal.

Les autoroutes 20 et 40, sur l'île de Montréal, demeurent l'épine dorsale du transport des marchandises au Québec. Les flux les plus importants pour l'économie québécoise se retrouvent donc sur les éléments du réseau routier de l'agglomération, les plus systématiquement affectés par la congestion. Le développement du transport intermodal contribuera à augmenter cette pression sur le réseau.

Le diagnostic ne traite pas de l'autoroute 30. Elle aura pourtant un impact majeur sur la congestion au cœur de l'agglomération. Son parachèvement offrira une voie de contournement par le sud, ce qui contribuera à décongestionner en partie le réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire alternatif aux véhicules de transit. De plus, le parachèvement de l'autoroute 30 favorisera l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 40 et 540 au sein d'un réseau plus performant. Les marchés de la Montérégie, comme l'Ontario et les États-Unis, seront donc beaucoup plus accessibles, favorisant ainsi le développement économique de ces régions.⁸ Par ailleurs, la venue de l'autoroute 30 augmentera le trafic dans l'ouest de la région et contribuera à une reconfiguration des flux dans le Grand Montréal.

⁷ Ministère des Transports, Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003, Mars 2009, p.6.

⁸ <http://www.autoroute30.qc.ca/fr/a30-objectifs.asp>

Le diagnostic de la CMM est également silencieux en ce qui a trait aux flux de marchandises en provenance et à destination des États-Unis transitant par le poste frontalier de Saint-Bernard-de-Lacolle. Il s'agit pourtant de la troisième porte d'entrée en importance en matière de commerce entre le Canada et les États-Unis. Ce commerce représentait près de 20 milliards \$US et 25 millions de tonnes de marchandises en 2008.⁹ Bien que la frontière soit située à l'extérieur du territoire de la CMM, la majorité des entreprises utilisatrices de cette porte d'entrée proviennent de son territoire¹⁰. Il apparaît donc pertinent de conserver cette donnée à l'esprit lors de la planification des interventions à mener.

Dans un autre ordre d'idées, le CITM tient à souligner les impacts sur les routes des changements intervenus dans la production économique, qui est passée d'une économie de production de masse à une économie de personnalisation de masse où l'objectif est « d'offrir une gamme étendue de produits à des prix raisonnables et d'avoir juste ce qu'il faut en tablettes pour répondre à la demande jusqu'au prochain regarnissage, que l'on veut de plus en plus rapproché. »¹¹

Aujourd'hui, la chaîne intermodale d'approvisionnement des biens s'appuie grandement sur le camion pour la desserte locale, au début et à la fin de la chaîne logistique. Plus particulièrement dans le Grand Montréal, le camionnage est essentiel au service quotidien des aéroports, du port, des terminaux ferroviaires, des commerces ainsi que des entreprises manufacturières dans le cadre des livraisons juste-à-temps. Plus de 70% des mouvements de camion de la Région métropolitaine de recensement (RMR) ont l'île de Montréal comme origine ou destination.¹²

Le transport routier des marchandises est donc là pour rester. Il est un maillon inévitable des pratiques logistiques, y compris celles qui font intervenir, pour les itinéraires longs, les autres modes de transport. La consolidation des envois de marchandises au plus proche de leurs lieux de distribution peut cependant être bonifiée par l'utilisation de véhicules, lors de l'acheminement final, plus appropriés en milieu urbain, comme les camions hybrides.

L'aménagement du territoire

Le diagnostic devrait insister davantage sur la question des espaces utilisés pour le transport des marchandises, ce dernier subissant beaucoup de pression des autres activités. Les développements résidentiels qui sont érigés en bordure des sites de transport des marchandises amènent régulièrement des conflits, comme ce fut le cas avec les débats juridiques entourant la cour de triage d'Outremont.¹³

⁹ RITA, Bureau of Transportation Statistic (BTS), Transborder per Commodities, Champlain (NY) land port. <http://www.transtats.bts.gov/BorderCrossing.aspx>

¹⁰ Voir le site internet d'Emploi-Québec, l'information du marché du travail IMT- en ligne : http://imt.emploi.quebec.net/mtg/inter/noncache/contenu/asp/ice621_rechrentrp_01.asp?lang=FRAN&Porte=4

¹¹ Yvon Bigras, Les caractéristiques des entreprises manufacturières et de la distribution du Grand Montréal en termes de processus logistiques et leurs besoins en transport. Rapport à l'Observatoire du transport des marchandises du CITM, Montréal, Septembre 2004, p.12.

¹² Ministère des Transports du Québec, Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999.

¹³ <http://www.ledevoir.com/societe/justice/169706/gare-de-triage-d-outremont-l-entente-hors-cour-enteree>

Des zones tampon doivent être aménagées aux abords des grandes infrastructures de transport pour éviter les situations conflictuelles et reconnaître la réalité économique du secteur ferroviaire. Dans son Plan d'action stratégique 2001-2006, le CITM émettait la recommandation suivante : Faire inclure dans les offres de vente ou de location de toute unité de logement, lorsque celle-ci est située à moins de 300 mètres de l'emprise ferroviaire, une disposition avertissant obligatoirement les futurs occupants de l'existence de cette emprise.

En 2003, une entente était conclue entre l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et la Fédération canadienne des municipalités au sujet de la cohabitation entre chemins de fer et milieux résidentiels. Une demande a été effectuée par la suite au gouvernement du Québec pour modifier la Loi des cités et des villes afin d'obliger les promoteurs résidentiels à souligner les contraintes de la proximité d'une emprise ferroviaire. La loi n'a toutefois pas été modifiée jusqu'à maintenant.

En 2008, l'Office des transports du Canada a effectué des consultations dans le cadre de l'élaboration de ses nouvelles lignes directrices sur les plaintes relatives au bruit et aux vibrations ferroviaires. L'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal a notamment participé à ces consultations en faisant valoir les sensibilités de ses résidentes et résidents face à cette problématique.

Le CITM avait également demandé d'amender la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) afin que les schémas d'aménagement incluent notamment la prévision de zones tampons suffisamment larges pour minimiser les impacts entre les zones sensibles et les activités ferroviaires, maritimes, aéroportuaires et le long de corridors à forts débits de camions lourds. La LAU est actuellement en période de révision. Un avant-projet de loi a été déposé le 9 décembre 2010.¹⁴ Nous espérons que le PMAD tiendra spécialement compte de cet enjeu prioritaire.

Le besoin de produire des connaissances sur le transport des marchandises et sa valeur économique

Outre les enjeux liés directement au transport, la CMM insiste sur l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par mode, particulièrement en ce qui concerne les flux intramétropolitains.

Le CITM partage la préoccupation d'améliorer les connaissances en matière de transport des marchandises. Il procède actuellement à une enquête sur les déplacements des camions accédant aux centres intermodaux de l'île de Montréal. Cette enquête vise à mieux connaître les segments routiers qui soutiennent le transport à caractère multimodal à l'intérieur de la région de Montréal, plus précisément aux abords des terminaux intermodaux de transport.

Les données permettront d'avoir une vision plus éclairée de la répartition des flux de camions de marchandises dans la région montréalaise, et plus particulièrement sur l'île de Montréal, ainsi que des différents marchés. Les résultats seront fort utiles pour les initiatives de planification en cours, par exemple la mise à jour des réseaux de

¹⁴ <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/revision-de-la-loi-sur-lamenagement-et-lurbanisme/>

camionnage par les municipalités et l'amélioration de l'accès au réseau routier supérieur à partir du port de Montréal.

Toutefois, il apparaît pertinent de prévoir un mécanisme pour maintenir ces informations à jour. De plus, des données plus larges sont déficientes, ce qui ne permet pas de bien comprendre l'importance économique du transport des marchandises. Le secteur des transports, particulièrement au Québec, a beaucoup évolué dans la dernière décennie. Un exemple de cette évolution est le marché des conteneurs qui a plus que doublé depuis 1999.

Pour que le Grand Montréal conserve son statut de « plaque tournante » (rappelons-nous la domination de Montréal dans le transport aérien au milieu des années 60) et un positionnement concurrentiel, la CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent propose de suivre l'exemple des responsables du « Southern California Government », qui ont commandé une série d'études à l'équipe du professeur Robert Leachman de l'Université Berkley de Californie.

Ces travaux ont permis de déterminer l'élasticité-prix des marchandises conteneurisées qui prennent la route des ports de la baie de San Pedro (Los Angeles et Long Beach), plutôt que de transiter par les ports concurrents de la côte Ouest ou de la côte Est américaine. Étalées sur plusieurs années, ces études ont contribué à connaître la nature des flux de marchandises qui y transitent et à augmenter la position concurrentielle de ces ports en fournissant une information détaillée sur la structure des coûts logistiques pour les clients utilisateurs. Ces travaux ont aussi permis aux autorités de légiférer en imposant une taxe sur chaque conteneur débarqué afin de financer plusieurs travaux d'infrastructures, sans pour cela engendrer un détournement du trafic vers les ports concurrents.^{15,16}

Enfin, la disponibilité d'études permettrait de mieux appréhender l'impact du développement du libre échange Canada – Europe¹⁷ sur le potentiel de valorisation de la logistique dans le Grand Montréal.

Les considérations environnementales

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme fait obligation de produire un PMAD dans une perspective de développement durable. Le secteur du transport, on le sait, est le principal responsable des émissions de GES. Ses émissions de GES et de polluants atmosphériques augmentent, malgré les progrès réalisés pour rendre les véhicules, les avions, les trains et les navires plus écologiques, en raison des volumes de trafic toujours croissants.

Le volume des activités ne diminuant pas, c'est donc vers des solutions qui réduisent la consommation et l'intensité énergétique des déplacements des passagers et des marchandises¹⁸ qu'il faudra se tourner pour relever le défi du transport durable.

¹⁵ Robert C. Leachman, Final Report – Port and Modal Elasticity Study, Phase II, Southern California Association of Governments, September 2010.

¹⁶ Robert C. Leachman, Final Report – Port and Modal Elasticity Study, Phase I, Southern California Association of Governments, September 2005.

¹⁷ Voir le site internet : <http://www.lesaffaires.com/monde/monde/libre-echange-canada-union-europeenne--les-negociations-reprennent/519506>

¹⁸ Transports Canada, Innovation en matière de transport, document de réflexion, Mars 2010, pp 8-9.

Or, au cours des prochaines décennies, on prévoit que le pétrole et d'autres combustibles fossiles deviendront plus dispendieux alors que la demande s'accroîtra et que les sources à faible coût s'épuiseront. Si rien n'est fait, les répercussions sur l'environnement s'accroîtront lorsque des approvisionnements plus polluants remplaceront les sources conventionnelles.

La croissance anticipée du coût économique des carburants polluants, liée à la croissance des coûts environnementaux et aux préoccupations plus insistantes à l'endroit de la sûreté de l'énergie rendront plus intenses les pressions pour la durabilité environnementale et le besoin d'une transition vers une économie à faibles émissions de carbone.¹⁹ Il y a sans doute là une occasion à saisir pour adopter ou développer de nouvelles sources d'énergie, notamment l'électrification des modes de transport. Les atouts dont dispose le Québec en matière d'électricité et l'avancement des recherches en ce qui a trait à l'autonomie des batteries alimentant les véhicules proposent des avenues intéressantes.

Le besoin d'une planification intégrée

La mondialisation toujours plus intensive des échanges commerciaux et les changements observés dans les modes de production, de même que les nouvelles problématiques de sécurité et de sûreté, continueront d'exercer une pression importante sur le transport des marchandises. Le secteur devra faire preuve d'innovation pour améliorer son efficacité.

Pendant que le secteur sera appelé à tirer avantage des technologies établies, recourir à des technologies émergentes ou transformer ses pratiques d'affaires, les autorités devront être en mesure d'adapter leurs politiques et leur réglementation et d'intégrer les nouvelles technologies, notamment les systèmes de transport intelligent, aux infrastructures dont elles ont la responsabilité.

Face à une croissance toujours en accélération, le CITM estime, tout comme le suggère le diagnostic, que la planification doit être soutenue par une approche globale et intermodale incluant le transport en commun. Cette vision d'ensemble permettra d'optimiser les différents segments qui composent le réseau et de proposer une stratégie qui prend en compte la nécessaire cohabitation des activités en limitant et gérant les conflits d'usage.

Le CITM estime aussi qu'il est primordial de disposer de données mises à jour en continu. Ceci permettra de bien poser l'équation économique, de connaître et reconnaître la valeur du transport des marchandises et de faire les bons choix de planification.

La performance du transfert modal est un enjeu majeur pour une plaque tournante telle que le Grand Montréal. L'intermodalité étant en pleine croissance, il est important de favoriser l'intermodalité par une approche visant à optimiser les réseaux et par une stratégie d'intégration durable.

¹⁹ Op.cit.

Identification des besoins et projets majeurs de développement

L'identification des besoins et projets majeurs de développement faisait également partie du mandat que la CMM a confié au CITM. Pour le réaliser, le CITM s'est appuyé sur les travaux réalisés en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) au sein d'un groupe de travail représentatif du secteur du transport des marchandises dans le Grand Montréal créé dans le cadre des travaux de positionnement et de développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

Rappelons que le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques a été élaboré par le gouvernement fédéral en 2007 afin de favoriser la compétitivité de l'économie canadienne soumise à l'évolution rapide du commerce mondial. Il permettra d'établir des cibles et d'orienter les stratégies de manière à favoriser le développement futur et l'utilisation optimale des réseaux de transport, qui sont à la fois source de défis et de possibilités pour le Canada en matière de commerce international. Sur un montant de 3,1 milliards \$, déjà 1 milliard a été consenti à la Porte Asie-Pacifique et 400 millions pour le corridor Windsor-Détroit.

Le groupe de travail avait ainsi comme mandat de conseiller et de formuler des recommandations au Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sur les orientations stratégiques et les investissements à venir. À cette occasion, une liste des projets régionaux prioritaires a été dressée. Ces propositions ont été mises à jour pour la CMM.

Les projets et interventions souhaités

- Préserver l'intégrité physique et fonctionnelle du port de Montréal.
- Améliorer les entrées au port de Montréal et faire en sorte que le trafic lourd du port accède plus rapidement au réseau supérieur en minimisant les passages sur le réseau municipal :
 - moderniser la rue Notre-Dame;
 - prolonger le boulevard de l'Assomption et la rue Lakefield;
 - réaménager les accès à l'autoroute 25 et la rue de Boucherville.
- Préserver l'intégrité physique et fonctionnelle des corridors ferroviaires :
 - planifier l'aménagement des terrains limitrophes aux emprises ferroviaires afin de préserver le caractère fonctionnel des infrastructures;
 - maintenir les axes ferroviaires stratégiques pour le transport des personnes;
 - réduire les conflits d'usage et les temps d'attente en réalisant des étagements entre les réseaux ferroviaire et routier, là où le trafic le justifie.
- Terminer l'autoroute 30 afin de donner à la région de Montréal une voie de contournement permettant de diminuer le transit sur l'île.

- Améliorer les accès aux aéroports du Grand Montréal :
 - compléter l'autoroute 50;
 - réaliser la navette ferroviaire desservant l'aéroport P.E.-Trudeau.

- Préserver des espaces fonctionnels pour favoriser la mise en place de pratiques de transport urbain durable des marchandises et permettre de développer des sites pour les activités logistiques à valeur ajoutée, comme la manutention, le dédouanement, l'emballage, etc. en liaison avec les équipements stratégiques de transport – ports, aéroports, terminaux ferroviaires :
 - insérer correctement ces espaces dans la trame urbaine; lesquels peuvent être à proximité des zones habitées;
 - évaluer la localisation optimale, sur l'île et à l'extérieur, dans un souci de complémentarité, en privilégiant les sites suivants :
 - Complexe intermodal les Cèdres;
 - Cours de triage CN et CP;
 - Site de Contrecœur du port de Montréal;
 - Port de Valleyfield;
 - Port de Montréal;
 - Aéroports Montréal-Mirabel, Montréal-Trudeau et Saint-Hubert.

- Développer une vision métropolitaine des réseaux municipaux de camionnage :
 - étendre le réseau de camionnage de la Ville de Montréal au territoire du Grand Montréal en conservant un équilibre entre la qualité de vie et les besoins des consommateurs et des industries.

Conclusion

Dans cet avis, les membres du CITM réaffirment l'importance du transport des marchandises pour l'économie et la qualité de vie du Grand Montréal. Il en est de même pour son rôle de plaque tournante du transport des marchandises grâce à la présence des quatre modes et d'installations intermodales performantes. De plus, son potentiel intermodal continue de se développer avec l'avènement de nouveaux projets sur le territoire métropolitain.

Le CITM souhaite que la CMM puisse assurer une planification qui prend en compte le transport des marchandises et qui invite les autorités municipales à des actions concrètes pour soutenir son développement, en harmonie avec les besoins des autres composantes de la collectivité et dans une perspective de développement durable.