

Le 19 décembre 2007

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports
800, rue du Square Victoria
Tour de la Bourse, 42^e étage
Montréal (Québec) H4Z 1J2

Objet : Avis - Restrictions de la circulation des véhicules lourds en heures de pointe

Madame la Ministre,

Le 9 octobre dernier, un article du Journal de Montréal faisait état d'une enquête menée auprès de la population de l'agglomération de Montréal sur la possibilité de restreindre la circulation des camions en heures de pointe, idée à laquelle souscrivaient 70% des personnes interviewées. Dès le lendemain, à la suite de notre entretien téléphonique, vous mandatiez le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) afin qu'il examine la situation et vous propose des pistes de solution concernant la circulation des véhicules lourds aux heures de pointe.

À la suite d'une rencontre du Comité directeur du CITM tenue la semaine suivante, un groupe de travail composé des membres de l'industrie des transports et de divers organismes publics concernés a été formé pour se pencher sur cette problématique. Le groupe de travail, qui a accompli son mandat avec transparence et lucidité, a bien cerné les enjeux et en a fait ressortir divers facteurs qui jettent un éclairage plus complet sur le rôle du camionnage dans l'économie régionale et sur les conséquences économiques importantes qui découleraient de l'imposition de restrictions aux horaires de circulation des véhicules lourds.

D'entrée de jeu, les membres du CITM conviennent que les grands axes routiers menant à l'île de Montréal sont surchargés aux heures de pointe. Montréal est le point focal du camionnage pour tout le Québec. La concentration industrielle et commerciale ainsi que la convergence du réseau autoroutier québécois entraînent une forte circulation des véhicules lourds sur le territoire montréalais.

.../2

À cela il faut ajouter la forte progression du transport routier au cours des quinze dernières années, qui s'explique notamment par la formidable croissance du commerce et de la consommation qu'ont connue tous les pays industrialisés. À cet égard, le Québec n'est pas en reste. Aujourd'hui, la chaîne intermodale d'approvisionnement des biens s'appuie grandement sur le camion pour la desserte locale, ce qui signifie que toute restriction sur ce maillon essentiel de la chaîne aurait des impacts sur la compétitivité, non seulement de l'industrie des transports, mais aussi des industries qui produisent, distribuent et vendent des biens. Plus particulièrement dans le Grand Montréal, soulignons que le camionnage est essentiel au service quotidien des aéroports, du port et des cours de triage dans le cadre des livraisons juste-à-temps.

Par ailleurs, sur le plan de la circulation, les estimations du MTQ présentent un certain nombre de statistiques intéressantes :

- Que les camions ne représentent qu'entre 4 et 5 % des véhicules circulant sur les ponts aux heures de pointe.
- Ce chiffre augmente à 10 % et plus la nuit et en dehors de ces plages horaires.
- Les camions, au contraire des automobiles, circulent dans la mesure du possible en sens contraire de la congestion, quittant davantage l'île de Montréal durant la période de pointe du matin et y entrant surtout durant celle de l'après-midi.
- Plus de 70 % des mouvements de camion ayant la Région métropolitaine de recensement (RMR) comme origine ou destination sont générés par l'île de Montréal.

Alors que les citoyens semblent croire, d'une part, que Montréal est un simple lieu de transit pour le camionnage, et d'autre part, surévaluent le nombre de camions sur nos routes, nous pouvons affirmer qu'il y a là des perceptions erronées qu'il importe de corriger.

D'emblée, les membres du CITM considèrent que les solutions à la congestion routière se trouvent ailleurs que dans les restrictions aux horaires de circulation des véhicules lourds. **Nous convenons qu'il faut en toute priorité développer les alternatives à l'auto solo en offrant des options concrètes de transport en commun, notamment par le développement des trains de banlieue et des voies réservées sur les axes du réseau routier supérieur.**

Les membres du CITM soutiennent que l'introduction de restrictions durant les heures de pointe, dont la durée réelle est élastique, réduirait de façon importante la période d'exploitation et créerait des problèmes considérables pour l'industrie, notamment le stationnement des camions en attente aux entrées de l'île et des impacts environnementaux et d'aménagement du territoire négatifs. D'autre part, nous jugeons que l'imposition de mesures restrictives visant les camions augmenterait la capacité du réseau routier aux heures de pointe, et encouragerait ultimement l'usage des véhicules privés. En d'autres termes, cela aurait un effet nul sur la congestion du réseau routier.

Ici, il est utile de mentionner qu'à plus long terme, certains éléments viendront diminuer l'augmentation du camionnage sur les ponts menant à l'île de Montréal :

- Le parachèvement de l'autoroute 30 permettra de réduire la circulation de transit et d'éliminer deux millions de mouvements de camions par année en ville.
- Le futur centre intermodal du Canadien Pacifique (CP) dans la région de Vaudreuil-Soulanges occasionnera également une réduction des flux de circulation sur les ponts.

À cet égard, les changements structurels qui s'opèrent actuellement et qui s'intensifieront au cours des prochaines années dans la chaîne intermodale du transport des marchandises nous obligent à repenser tout ce redéploiement à l'intérieur d'une planification métropolitaine. Toutes nouvelles zones industrielles ou génératrices d'importantes activités de distribution de marchandises doivent être planifiées en fonction du réseau routier actuel, des alternatives au transport par camion et aux principes du développement durable.


Les membres du CITM conviennent également que **l'industrie doit intensifier ses efforts afin de réduire la congestion et ses impacts négatifs sur l'environnement urbain et la qualité de vie dans les quartiers.** Déjà plusieurs entreprises modifient leurs horaires de livraison afin d'éviter les heures de pointe et mettent en place des systèmes de transport intelligents (STI) qui aident notamment à l'optimisation des trajets de livraison. De plus, le réseau de camionnage de la ville de Montréal prescrit déjà des restrictions de 19 h à 7 h sur certaines artères afin de préserver la quiétude des résidents. À cet égard, le Plan de transport de Montréal prévoit étendre le réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération. Des mesures plus pointues pourraient éventuellement s'appliquer dans certains secteurs sensibles, notamment au centre-ville.

En définitive, les membres du CITM considèrent que la problématique de la circulation des véhicules lourds dépasse largement la question de la restriction du nombre de véhicules sur les ponts aux heures de pointe. Les enjeux économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire sont trop importants pour prendre des décisions prématurées sans en connaître tous les impacts. Aussi y a-t-il lieu de poursuivre la collecte de données déjà entamée, et de mener de nouvelles études, enquêtes et analyses, notamment sur l'implantation éventuelle de centres intermodaux de marchandises et de distribution dans le Grand Montréal et sur les mouvements de camions aux abords de ces installations. Il y aurait également lieu d'effectuer une revue des expériences étrangères afin de déceler les bonnes pratiques reliées à la gestion du camionnage sur les réseaux routiers supérieurs et sur les diverses mesures appliquées en milieu urbain.

Nous restons à votre entière disposition pour de plus amples informations et nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.



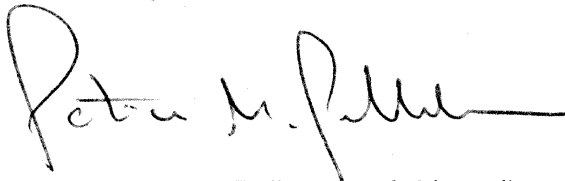
Monsieur André Lavallée,
Membre du comité exécutif à la Ville de Montréal
Président du comité interrégional pour le transport des marchandises



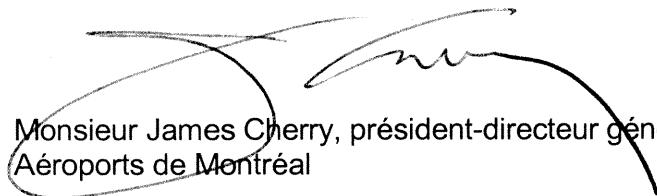
Monsieur Marc Cadieux, président-directeur général,
Association du camionnage du Québec



Monsieur Pierre Fallu, président-directeur général,
Société de promotion de l'industrie ferroviaire



Monsieur Patrice Pelletier, président-directeur général,
Administration portuaire de Montréal



Monsieur James Cherry, président-directeur général,
Aéroports de Montréal

c.c. Monsieur Claude Dauphin, président, Conférence régionale des élus de Montréal