

Université   
de Montréal

*AMÉ11*  
Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement

Urbanisme

Sergio Campos

*supervisé par Paul Lewis*

Région de Montréal; plaque  
tournante du transport routier de  
marchandises



Urbanisme

Sergio Campos

*supervisé par Paul Lewis*

**RÉGION DE  
MONTRÉAL; PLAQUE  
TOURNANTE DU  
TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES**

**AMÉ11**

*Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement*

## Le camionnage dans le Grand Montréal



Depuis la signature de l'Accord de libre échange de l'Amérique du Nord en 1994, les échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique ont énormément augmenté. La région métropolitaine montréalaise demeure un joueur important, surtout pour le transport routier de marchandises. Le réseau routier supérieur de la région de Montréal est un important carrefour en expansion qui rejoint les marchés de l'Amérique du Nord : « Le réseau autoroutier rayonnant de la région de Montréal procure un accès à tous les marchés économiques importants du Canada et des États-Unis ».

Le Grand Montréal est un point de départ ou d'arrivée important de camions de marchandises à l'échelle du Québec, mais aussi à l'échelle de l'Amérique du Nord avec plus de 100 000 déplacements de camions.

En 1992, la région de Montréal se classait au deuxième rang au Canada pour le nombre des mouvements de marchandises par camion, avec plus de 17 millions de tonnes comparativement à Toronto qui arrive bonne première avec 33,6 millions de tonnes et Vancouver en troisième place avec 8,7 millions de tonnes.

L'usage du camion se répand non seulement comme mode de transport unique, mais aussi comme maillon des chaînes de transport intermodales interrégionales, que ce soit le conteneur maritime, le rail/route ou le fret aérien.

De plus, le transport routier de marchandises joue un rôle important autant pour le transport interrégional qu'intrarégional : « L'usage du camion se répand non seulement comme mode de transport unique, mais aussi comme maillon des chaînes de transport intermodales interrégionales, que ce soit le conteneur maritime, le rail/route ou le fret aérien ». Par cette affirmation, on voit ici que le transport routier de marchandises entretient un lien beaucoup plus étroit avec les autres modes de transport grâce à sa flexibilité qui lui permet de desservir efficacement, rapidement et moindre coût les origines et les destinations.



Urbanisme

Sergio Campos

*supervisé par Paul Lewis*

RÉGION DE  
MONTRÉAL; PLAQUE  
TOURNANTE DU  
TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES

AMÉ11

*Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement*

## Les embûches du camionnage

Le transport routier de marchandises qui s'effectue dans la région de Montréal passe à travers diverses embûches. La première et la plus répandue dans les villes industrialisées est la congestion routière qui affecte grandement l'économie de la région montréalaise. En effet, selon une étude effectuée en 2004, les coûts socioéconomiques de la congestion routière sont passés de 502 M\$ à 779 M\$, donc une augmentation de 55% (Gourvil et Joubert, 2004). Et, selon les derniers chiffres publiés par le MTQ en 2009, le coût de la congestion est de 1,4G\$. Cependant, la situation est moins pire à Montréal que dans certaines métropoles nord-américaines, mais selon le CITM, les effets pervers de la congestion routière sur l'industrie du transport routier de marchandises ne cessent de d'augmenter, surtout pendant les périodes de pointe.

Un autre problème découlant de la congestion routière est celle de la pollution. Selon le CITM, un camion roulant à très basse vitesse émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait normalement. Les moteurs doivent fournir leur pleine puissance lors des nombreux arrêts et départs brusques ce qui augmente la quantité de CO<sub>2</sub>.

À cela s'ajoute le prix du carburant qui est à la hausse depuis quelques temps et qui affecte grandement l'industrie du camionnage et pousse donc ces entreprises à s'ajuster ou à abandonner certaines de leurs pratiques afin d'économiser sur les coûts.

Il est à noter que plusieurs axes routiers empruntés par les camionneurs passent dans les quartiers résidentiels où les niveaux de pollutions environnementales et sonores sont très élevés affectant la qualité de vie des résidents. Les camionneurs doivent donc emprunter des trajets différents qui peuvent ne pas concorder avec un autre arrondissement de la ville de Montréal, car chaque arrondissement émet son plan local de circulation de camions, ce qui peut entraîner des discordances dans les trajets à emprunter par un camionneur. Cela entraîne un prolongement du trajet à parcourir et donc, du temps et du carburant perdus. Ce plan de camionnage amorcé en 2004 par la Ville de Montréal n'est donc pas encore terminé, quelques arrondissements doivent encore déterminer les voies que les camionneurs auront le droit d'emprunter.



Maintenir et renforcer le rôle de plaque tournante intermodale de Montréal implique de mettre en place des conditions propices au développement de l'industrie du transport, notamment de maintenir des conditions de circulation adéquates pour le transport des marchandises sur le réseau routier.



Urbanisme

Sergio Campos

*supervisé par Paul Lewis*

**RÉGION DE  
MONTRÉAL; PLAQUE  
TOURNANTE DU  
TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES**

**AMÉ11**

*Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement*

## Les solutions pour améliorer le transport routier de marchandises

Plusieurs rapports et études font état des différents problèmes que la région de Montréal a en tant que plaque tournante des transports de marchandises. En ce qui a trait au transport routier de marchandises, les solutions sont multiples : parachèvement de liens autoroutiers, création de voies de contournement, amélioration de l'offre de transport en commun, encouragement au covoiturage, utilisation des voies réservées pour les camionneurs, création de centres logistiques à l'extérieur de l'île de Montréal, encouragement du transbordement intermodal (rail-maritime), changement des heures de circulation, partenariat avec d'autres transporteurs, utilisation des TIC, etc.

Les acteurs interviewés pour le travail proposent en général les mêmes idées que celles déjà proposées.

Les grandes entreprises de camionnage ont su, au fil du temps, s'ajuster et s'adapter aux nouveaux défis et aux nouvelles contraintes qu'ils font face à chaque année et à chaque jour. Depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA en 1994, le transport routier de marchandises a connu une expansion fulgurante entre 1992 à 1996, avec une augmentation de près de 60% du nombre de camions circulant sur les routes du Québec. Aujourd'hui avec le contexte actuel de la mondialisation, ces grandes entreprises sont dans une phase de consolidation, et non plus d'expansion. Afin de limiter les pertes d'argent, ils vont tout contrôler et mieux gérer, tout comme le font par exemple les compagnies ferroviaires.

Ces entreprises ouvrent plusieurs centres de distribution et forment ainsi, un grand réseau. Ils investissent sur les nouvelles technologies et font de la logistique afin d'être le plus efficace possible. De plus, les compagnies de camionnage sont installées ou s'installent (lors de l'ouverture d'un centre de distribution) à des endroits stratégiques, c'est-à-dire près d'axes routiers importants et des terminaux intermodaux. De plus, elles pratiquent le partenariat avec d'autres entreprises pour des échanges de service. Le but ici, est de maximiser leurs déplacements et ne pas partir avec une remorque vide.

Certains proposent la livraison le soir et la nuit comme il se fait aux États-Unis afin d'éviter la congestion. Cependant, le problème reste les heures d'ouverture des clients ainsi que des terminaux intermodaux qui concordent avec les heures de pointe du réseau routier.

Ces entreprises misent plus sur le service qu'ils offrent, même si le prix est élevé comparativement à une entreprise de camionnage qui offre un piètre service, mais à bas prix.

L'efficacité des liens routiers et ferroviaires entre les pôles d'activité économique de l'agglomération ainsi que la continuité des axes qui la traversent sont donc un enjeu majeur pour les déplacements de marchandises.