



**MONTRÉAL**

**PAR QUATRE CHEMINS**  
**COMITÉ INTERRÉGIONAL**  
**POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**L'HARMONISATION DU**  
**TRANSPORT DES MARCHANDISES**  
**AVEC LE MILIEU URBAIN**

**DIAGNOSTIC**

Une initiative de



**Le 15 juin 2000**

**L'HARMONISATION DU  
TRANSPORT DES MARCHANDISES  
AVEC LE MILIEU URBAIN**

---

**DIAGNOSTIC**

*Le 15 juin 2000*

## REMERCIEMENTS

---

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises, présidé par monsieur Pierre-Yves Melançon, tient à remercier tous ceux et celles qui ont contribué au succès de ses travaux.

### Direction du projet

Marie-Josée LESSARD                      Conseil régional de développement  
de l'île de Montréal

### Coordination du Comité technique

Dominique LACOSTE                      Association québécoise du transport  
et des routes

### Élaboration et réalisation du contenu thématique

Alain TRUDEAU                              Communauté urbaine de Montréal

### Équipe de travail

Stéphane BRICE                              Ville de Montréal  
Louise DÉRY                                      Conseil régional de développement  
de l'île de Montréal  
Line GAMACHE                                  Ministère des Transports du Québec  
Lyne LACHARITÉ                                  Ministère des Transports du Québec  
Béatrice MORF                                   Ministère des Affaires municipales  
et de la Métropole  
Alain TRUDEAU                                  Communauté urbaine de Montréal

### Collaboration

Jean BERTRAND                                  Ville de Montréal  
Lucie D'AUTEUIL                                  Ministère des Transports du Québec  
Louise DION                                        Ministère des Affaires municipales  
et de la Métropole  
Stéphane LABELLE                                  Communauté urbaine de Montréal  
Francine LEDUC                                    Ville de Montréal  
François MAJOR                                    Ville de Montréal  
François PURCELL                                  Ville de Montréal

### Soutien technique

Christyne OUELLET                              Conseil régional de développement  
de l'île de Montréal

### Consultante en urbanisme

Huguette BÉLAND

### Communications

Trivium conseil stratégique inc.

### Organisation d'événements

Opus 3 inc.

## **NOS PARTENAIRES**

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises** remercie sincèrement toutes les organisations qui soutiennent financièrement ses travaux et qui rendent possible cette importante entreprise de concertation entre l'industrie et le milieu. Le **Comité** tient également à souligner le soutien technique apporté par la **Ville de Montréal**, l'**Association québécoise du transport et des routes (AQTR)** et la **Communauté urbaine de Montréal (CUM)**.

### **Les gouvernements**

Ministère des Transports (Québec)  
Transports Canada  
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole  
Ministère de l'Industrie et du Commerce (Québec)  
Ministère des Régions  
Emploi-Québec

### **L'industrie**

Aéroports de Montréal  
Association du camionnage du Québec  
Canadien National  
Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson  
Société du Port de Montréal

### **Les milieux d'affaires et de développement**

Conseil régional de développement de l'île de Montréal  
Conseil régional de développement de Lanaudière  
Conseil régional de développement des Laurentides  
Conseil régional de développement de Laval  
Conseil régional de développement de la Montérégie  
Montréal International

## TABLE DES MATIÈRES

---

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	v
LISTE DES CARTES.....	vi
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	vii
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>2. ÉTAT DE LA PRATIQUE ACTUELLE EN URBANISME ET LES QUESTIONS DE TRANSPORT.....</b>	<b>2</b>
2.1 L'exercice de planification du territoire.....	2
2.2 La prise en compte du transport des marchandises dans les schémas d'aménagement.....	6
2.3 La prise en compte du transport des marchandises dans les plans d'urbanisme et la réglementation municipale.....	11
2.4 Les expériences étrangères en matière de planification urbaine.....	12
<b>3. POLITIQUES ET PROGRAMMES COMPLÉMENTAIRES AUX PRATIQUES EN URBANISME.....</b>	<b>13</b>
3.1 Les politiques relatives à la circulation des véhicules lourds.....	13
3.2 Les politiques et programmes relatifs à la sécurité dans le transport des marchandises.....	16
3.2.1 Le transport des matières dangereuses.....	16
3.2.2 Les mesures de sécurité appliquées par les transporteurs ferroviaires.....	19
3.2.3 Les mesures de sécurité appliquées par les transporteurs routiers.....	19
3.3 Les politiques et programmes environnementaux.....	20
3.3.1 Le plan d'action de 1995 du Gouvernement du Québec.....	20
3.3.2 La Politique sur le bruit routier.....	20
3.4 La gestion environnementale.....	21
3.4.1 L'état de la gestion environnementale municipale.....	21
3.4.2 Les politiques environnementales des transporteurs ferroviaires.....	22
3.4.3 La politique environnementale d'ADM.....	23
3.5 Les perspectives de développement durable.....	24
<b>4. ENJEUX ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES.....</b>	<b>25</b>
4.1 La contribution économique.....	25
4.2 Les tendances du commerce.....	26
4.3 Les facteurs économiques.....	30

<b>5.</b>	<b>PORTRAIT DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI .....</b>	<b>33</b>
5.1	Un rappel historique .....	33
5.2	Le déplacement des marchandises et la délicate cohabitation avec les milieux traversés .....	37
5.2.1	Le passage des convois ferroviaires.....	37
5.2.2	Le transport routier et le réseau de camionnage .....	41
5.2.3	Le bruit de la circulation routière.....	42
5.3	Les opérations reliées au transport des marchandises effectuées à l'intérieur des propriétés des différents transporteurs.....	46
5.3.1	Le Port de Montréal .....	46
5.3.2	Le transport aérien des marchandises.....	50
5.3.3	Les cours de triage et leur milieu environnant .....	54
5.3.4	L'implantation des bases des transporteurs routiers.....	54
5.3.5	La problématique entourant les lieux de livraison .....	55
<b>6.</b>	<b>PORTRAIT DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.....</b>	<b>56</b>
6.1	Les engagements de Kyoto .....	56
6.2	La pollution de l'air.....	56
6.3	Les mesures visant à réduire les gaz à effet de serre .....	61
6.4	La contamination des sols et des eaux.....	63
<b>7.</b>	<b>CONSTATS .....</b>	<b>66</b>
7.1	Les constats généraux .....	66
7.2	Le transport des marchandises et la planification du territoire.....	67
7.3	Le transport des marchandises et les impacts sur le milieu bâti.....	68
7.3.1	Le Port de Montréal .....	68
7.3.2	Les zones ferroviaires.....	68
7.3.3	Les aéroports.....	69
7.3.4	Le transport routier .....	69
7.3.5	Le transport routier et l'urbanisme .....	70
7.4	Le transport des marchandises et les impacts environnementaux.....	70
7.5	Le transport des marchandises et la sécurité .....	71
7.5.1	Le transport des matières dangereuses .....	71
7.5.2	La gestion de la végétation le long des emprises ferroviaires .....	71
7.5.3	L'utilisation du frein moteur.....	71
	<b>ANNEXES.....</b>	<b>72</b>
Annexe 1	La planification des transports dans les schémas d'aménagement des MRC, telle que proposée par le MTQ .....	73
Annexe 2	Le contenu du schéma d'aménagement de la MRC de Champlain relativement aux questions de transport .....	72
Annexe 3	Les expériences étrangères en matière de planification urbaine .....	74
Annexe 4	La liste des membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises.....	78

## **LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES**

---

### **TABLEAUX**

<b>Tableau 2.1 :</b>	Contenu obligatoire et facultatif des schémas d'aménagement des MRC en matière de transport .....	5
<b>Tableau 4.1 :</b>	Matrice simplifiée de flux de marchandises 1995 .....	30
<b>Tableau 5.1 :</b>	Niveau sonore maximal à 15 mètres du centre de la voie de circulation.....	45
<b>Tableau 5.2 :</b>	Répartition du trafic du Port de Montréal en tonnes métriques .....	46
<b>Tableau 5.3 :</b>	Horaires d'atterrissages et de décollages par type d'avion à l'aéroport de Dorval.....	53
<b>Tableau 6.1 :</b>	Émission de GES-Moyenne par habitant -1990 .....	58
<b>Tableau 6.2 :</b>	Évolution prévue de la part des transports dans la production de GES d'origine humaine au Québec .....	58
<b>Tableau 6.3 :</b>	GES produits selon le mode de transport utilisé .....	60
<b>Tableau 6.4 :</b>	Production de GES dans les transports au Québec Évolution par mode : 1996-2026 .....	61
<b>Tableau 6.5 :</b>	Distribution en % du dépassement de l'objectif de Kyoto 2011-2026 pour les agglomérations de Montréal et de Québec ...	62

### **FIGURES**

<b>Figure 4.1 :</b>	Évolution des composantes du PIB québécois .....	27
<b>Figure 6.1 :</b>	Émission de GES au Québec, par secteur (%).....	57

## **LISTE DES CARTES**

---

<b>Carte 1 :</b>	Découpages territoriaux de la région métropolitaine de recensement de Montréal : municipalités, MRC et régions administratives.....	4
<b>Carte 2 :</b>	Principales infrastructures de transport dans la région de Montréal.....	9
<b>Carte 3 :</b>	Réseau de camionnage.....	14
<b>Carte 4 :</b>	Principales infrastructures de transport des marchandises enclavées par le cadre bâti .....	35
<b>Carte 5 :</b>	Principales infrastructures de transport des marchandises et occupation du sol .....	39
<b>Carte 6 :</b>	Pollution sonore.....	44
<b>Carte 7 :</b>	Transport des marchandises à l'aéroport de Dorval.....	51



## LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

ADM	Aéroports de Montréal
ALÉNA	Accord de libre-échange Nord-Américain
AQTR	Association québécoise du transport et des routes
BPC	Biphényles polychlorés
CCATM	Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
CFCN	Chemin de fer du Canadien National
CFCP	Chemin de fer du Canadien Pacifique
CFIL	Chemins de fer d'intérêt local
CH <sub>4</sub>	Méthane
CITM	Comité interrégional pour le transport des marchandises
CMMI	Comité mixte municipalités industries
CO	Monoxyde de carbone
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
COV	Composés organiques volatiles
CSR	Code la sécurité routière
CUM	Communauté urbaine de Montréal
Db	Décibel
dBA, L <sub>eq,24h</sub>	Niveau de bruit équivalent évalué sur une période de 24 heures
DJME	Débit journalier moyen estival
DTA	Directive territoriale d'aménagement
EqCO <sub>2</sub>	Équivalent dioxyde de carbone
É-U	États-Unis
EVP	Équivalent vingt pieds
FHWA	Federal Highway Administration
GE	Groupes d'emballages
GES	Gaz à effet de serre
H <sub>2</sub> S	Hydrogène sulfuré
HAP	hydrocarbures aromatiques polycycliques
HFC	Hydrofluocarbures
IATA	Association internationale du transport aérien
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
L <sub>max</sub>	Niveau sonore maximum
LRQ	Lois refondues du Québec
LRS	Livable Region Strategy
LTMD	Loi sur le transport des marchandises dangereuses MAM
MAM	Ministère des Affaires municipales
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MENV	Ministère de l'Environnement
MIC	Ministère de l'Industrie et du Commerce
MPOs	Organisations métropolitaines de planification

## LISTE DES ABRÉVIATIONS (suite)

---

MRC	Municipalité régionale de comté
MRN	Ministère des Ressources naturelles
MTQ	Ministère des Transports du Québec
Nox	Oxyde d'azote
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
PAE	Plan d'aménagement d'ensemble
PAM	Plan d'aménagement de Marseille
PFC	Perfluocarbures
PIB	Produit intérieur brut
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PM10	Particules de moins de 10 microns
PM2.5	Particules de moins de 2.5 microns
Ppm	Particules par million
RD&D	Recherche, développement et démonstration
REF	Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada
RMM	Région métropolitaine de Montréal
RMQA	Regroupement montréalais pour la qualité de l'air
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTMD	Règlement sur le transport des matières dangereuses
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
StL&H	Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson
SO2	Dioxyde de soufre
TMP	Transportation Master Plan

## 1. INTRODUCTION

---

Les conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie ont procédé à la mise en place du **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** afin de favoriser la position concurrentielle de la grande région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain.

Le CITM a pour mandat de produire un plan stratégique permettant de consolider et de développer ce secteur d'activité. Cette démarche découle du **Forum sur le transport des marchandises**, tenu à Montréal le 1 juin 1998, au cours duquel les participants ont conclu à la nécessité de regrouper les principaux intervenants de manière à améliorer la convergence et l'impact global de leurs actions individuelles.

Lors de ce Forum, quatre enjeux ont été identifiés pour structurer la préparation du plan stratégique, soit: la congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises, l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain ainsi que les atouts et les forces de la région en ce domaine.

Le présent document traite de l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain. Il constitue la version finale du « Diagnostic » déposé à la réunion du CITM du 15 juin 2000. Ce document vise à établir le portrait des enjeux de la cohabitation des activités du transport de marchandises avec le milieu environnant. Cet exercice permet de dégager les principaux constats servant à définir les orientations des actions du CITM. Il s'agit de :

- Dresser un bilan de l'état de la problématique du transport des marchandises dans les schémas d'aménagement du territoire des municipalités régionales de comté (MRC) et les plans d'urbanisme des municipalités.
- Présenter certaines politiques, programmes de gestion et mesures de sécurité qui influencent l'industrie du transport des marchandises.
- Présenter l'importance économique du transport des marchandises à l'intérieur de la région de Montréal en précisant la croissance anticipée de cette industrie et de ses implications.
- Présenter les impacts des activités du transport des marchandises sur le milieu.
- Identifier certaines actions prises par les municipalités en matière d'urbanisme ayant un impact défavorable sur le transport des marchandises.
- Dresser un portrait des impacts environnementaux découlant du transport des marchandises.

Le transport des marchandises et sa représentation en termes de réseaux et de fréquentation, sur un territoire fortement urbanisé, pose un défi en matière d'aménagement du territoire. Au-delà du rôle structurant attribué aux réseaux de transport, les activités du transport des marchandises commandent un traitement particulier de leurs retombées et de leurs impacts sur le territoire.

## 1. INTRODUCTION

---

Les conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie ont procédé à la mise en place du **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** afin de favoriser la position concurrentielle de la grande région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain.

Le CITM a pour mandat de produire un plan stratégique permettant de consolider et de développer ce secteur d'activité. Cette démarche découle du **Forum sur le transport des marchandises**, tenu à Montréal le 1 juin 1998, au cours duquel les participants ont conclu à la nécessité de regrouper les principaux intervenants de manière à améliorer la convergence et l'impact global de leurs actions individuelles.

Lors de ce Forum, quatre enjeux ont été identifiés pour structurer la préparation du plan stratégique, soit: la congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises, l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain ainsi que les atouts et les forces de la région en ce domaine.

Le présent document traite de l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain. Il constitue la version finale du « Diagnostic » déposé à la réunion du CITM du 15 juin 2000. Ce document vise à établir le portrait des enjeux de la cohabitation des activités du transport de marchandises avec le milieu environnant. Cet exercice permet de dégager les principaux constats servant à définir les orientations des actions du CITM. Il s'agit de :

- Dresser un bilan de l'état de la problématique du transport des marchandises dans les schémas d'aménagement du territoire des municipalités régionales de comté (MRC) et les plans d'urbanisme des municipalités.
- Présenter certaines politiques, programmes de gestion et mesures de sécurité qui influencent l'industrie du transport des marchandises.
- Présenter l'importance économique du transport des marchandises à l'intérieur de la région de Montréal en précisant la croissance anticipée de cette industrie et de ses implications.
- Présenter les impacts des activités du transport des marchandises sur le milieu.
- Identifier certaines actions prises par les municipalités en matière d'urbanisme ayant un impact défavorable sur le transport des marchandises.
- Dresser un portrait des impacts environnementaux découlant du transport des marchandises.

Le transport des marchandises et sa représentation en termes de réseaux et de fréquentation, sur un territoire fortement urbanisé, pose un défi en matière d'aménagement du territoire. Au-delà du rôle structurant attribué aux réseaux de transport, les activités du transport des marchandises commandent un traitement particulier de leurs retombées et de leurs impacts sur le territoire.

## 2. ÉTAT DE LA PRATIQUE ACTUELLE EN URBANISME ET LES QUESTIONS DE TRANSPORT

La présente section examine les outils de planification actuellement à la disposition des municipalités leur permettant de traiter des questions de transport des marchandises. Plus spécifiquement, elle vise à identifier si une attention particulière a été portée au transport des marchandises.

### 2.1 *L'exercice de planification du territoire*

L'aménagement du territoire est de compétence provinciale. Cette responsabilité fut déléguée aux municipalités par l'entrée en vigueur en 1979, de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)* qui instaurait également les municipalités régionales de comté (MRC)<sup>1</sup>. La LAU impose aux MRC d'adopter un schéma d'aménagement du territoire et aux municipalités d'adopter un plan d'urbanisme conforme au schéma d'aménagement de leur MRC. Les pratiques actuelles d'aménagement du territoire et d'urbanisme sur l'ensemble du Québec ont donc un peu plus de vingt ans.

La LAU définit un contenu obligatoire devant se retrouver dans tous les schémas d'aménagement. En matière de transport, les exigences du contenu obligatoire du schéma d'aménagement sont minimales et se limitent à l'identification et à la localisation des infrastructures et des équipements de transport à caractère intermunicipal. Le contenu facultatif visait l'identification du tracé et de l'aménagement des principales voies de circulation projetées. Avant l'entrée en vigueur de la LAU, les municipalités n'avaient aucune obligation en ce qui concerne l'adoption d'un plan d'urbanisme.

En 1993, en vue de la révision quinquennale des schémas d'aménagement exigée par la LAU, le contenu obligatoire a été modifié (Loi 56). L'introduction de nouvelles exigences devait permettre une meilleure planification des transports basée, notamment, sur une prévision de la demande en transport et sur l'analyse des contraintes à l'occupation du sol posées par les voies de circulation.

Les modifications apportées à la LAU en 1993 ont permis aux MRC de faire ressortir l'effet structurant de ces équipements et de considérer les liens entre les différents modes de transport, notamment en ce qui a trait au transport des marchandises. Cependant aucune obligation n'est faite concernant la distinction entre le transport des personnes et le transport des marchandises.

En matière de transport terrestre (routier et ferroviaire), les schémas révisés depuis 1993 doivent désormais décrire et planifier l'organisation des transports terrestres, incluant les prévisions de la demande en transport. Le schéma d'aménagement détermine et décrit les voies de circulation dont la présence actuelle ou future impose des contraintes à l'occupation du sol. Sur cette base, le schéma fixe les règles minimales devant apparaître dans les règlements des municipalités.

---

<sup>1</sup> La municipalité régionale de comté regroupe toutes les municipalités d'une même région d'appartenance. La MRC constitue donc une structure permettant à des municipalités de concevoir regionalement l'aménagement du territoire et de planifier leur développement à une plus grande échelle, en tenant compte des incidences éventuelles de leurs actions sur l'ensemble de leur territoire.

En matière de transport maritime et aérien, l'identification des infrastructures et équipements actuels et projetés est obligatoire. Aucune évaluation de l'organisation de ces modes et de la qualité des interfaces entre ces modes et le transport routier et ferroviaire n'est requise.

La **carte 1** présente le territoire des MRC de la région métropolitaine de Montréal.

**MONTREAL**

**PAR QUATRE CHEMINS**

**COMITÉ INTERRÉGIONAL**

**POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**LA CONGESTION ROUTIÈRE  
ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**DIAGNOSTIC**

Une initiative de



**2 décembre 1999**

**LA CONGESTION ROUTIÈRE  
ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

---

**DIAGNOSTIC**

**2 décembre 1999**



## **REMERCIEMENTS**

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises**, présidé par monsieur Pierre-Yves Melançon, tient à remercier tous ceux et celles qui ont contribué aux succès de ses travaux.

### **Direction du projet**

Marie-Josée LESSARD

Conseil régional de développement  
de l'île de Montréal

### **Coordination**

Dominique LACOSTE

Association québécoise du transport  
et des routes

### **Comité technique**

Louise BERGERON

Commission des transports du Québec

Jean BERTRAND

Ville de Montréal

Stéphane BRICE

Ville de Montréal

Mark FENWICK

Samson, Bélair, Deloitte et Touche

Daniel GROCHOWALSKY

Transports Canada

Marie-Chantal JARRY

Camo-Route

Lyne LACHARITÉ

Transports Québec

Jean-Guy LORANGER

Transports Québec

Béatrice MORF

Ministère des Affaires municipales  
et de la Métropole

Alain TRUDEAU

Communauté urbaine de Montréal

### **Consultant transport**

Roche-Deluc inc.

### **Communications**

Trivium conseil stratégique inc.

### **Organisation d'événements**

Opus 3 inc.

Le document intitulé « **Le diagnostic sur la congestion routière et le transport des marchandises** » a été préparé par le ministère des Transports du Québec (Service du plan et des affaires régionales, avec la contribution des directions territoriales de l'Île-de-Montréal, de Laval-Mille-Îles, de l'Est-de-la-Montérégie et de l'Ouest-de-la-Montérégie), sauf la section présentant la congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal préparée par la Communauté urbaine de Montréal.

## **NOS PARTENAIRES**

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises** remercie sincèrement toutes les organisations qui soutiennent financièrement ses travaux et qui rendent possible cette importante entreprise de concertation entre l'industrie et le milieu. Le **Comité** tient également à souligner le soutien technique apporté par la Ville de Montréal et l'Association Québécoise du transport et des routes (AQTR) dans la mise en place de cette initiative.

### **Les gouvernements**

Ministère des Transports (Québec)  
Transports Canada  
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole  
Ministère de l'Industrie et du Commerce (Québec)  
Ministère des Régions  
Emploi Québec

### **L'industrie**

Aéroports de Montréal  
Association du camionnage du Québec  
Canadien national  
Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson  
Société du Port de Montréal

### **Les milieux d'affaires et de développement**

Conseil régional de développement de l'Île de Montréal  
Conseil régional de développement de Lanaudière  
Conseil régional de développement des Laurentides  
Conseil régional de développement de Laval  
Conseil régional de développement de la Montérégie  
Montréal International

## TABLE DES MATIÈRES

---

INTRODUCTION.....	1
<b>1. LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL .....</b>	<b>2</b>
1.1 L'importance de la région de Montréal au niveau du transport des marchandises.....	2
1.2 Le transport des marchandises : une dimension importante de la compétitivité des entreprises et de l'économie de la région.....	4
1.3 Le transport des marchandises : une activité de jour, du lundi au vendredi.....	5
1.4 Des générateurs de déplacements concentrés sur un territoire restreint et structurés autour des principaux axes autoroutiers .....	6
<b>2. LES PRINCIPAUX AXES DE CAMIONNAGE DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE .....</b>	<b>11</b>
2.1 Un nombre important de déplacements de camions.....	11
2.2 Des camions qui circulent principalement sur les axes autoroutiers de l'île de Montréal et sur les autoroutes menant à l'île.....	12
2.3 L'évolution des déplacements dans la région et de la circulation sur le réseau du Ministère .....	15
<b>3. LA CONGESTION ROUTIÈRE : UN PHÉNOMÈNE BIEN RÉEL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL .....</b>	<b>24</b>
3.1 L'ampleur et les causes de la congestion .....	24
3.2 La congestion sur le réseau supérieur.....	26
3.2.1 La congestion sur l'île de Montréal .....	30
3.2.2 La congestion à l'approche des ponts et sur les couronnes.....	33
3.3 La congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal.....	38
3.4 La congestion, telle que perçue par des répondants du Comité interrégional pour le transport des marchandises.....	42
<b>4. LES PRINCIPAUX CONSTATS .....</b>	<b>45</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>47</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>48</b>
<b>ANNEXE 1 : Liste des membres du Comité interrégional pour le transport des marchandises .....</b>	<b>49</b>

## LISTE DES GRAPHIQUES ET TABLEAUX

TABLEAU 1 : Emplois dans les principales industries génératrices de déplacements de marchandises .....	2
GRAPHIQUE 1 : Nombre de camions empruntant les ponts entre l'île de Montréal et les couronnes.....	14
GRAPHIQUE 2 : Évolution de la répartition horaire de la circulation sur l'autoroute métropolitaine (A-40) .....	17
GRAPHIQUE 3 : Évolution de la répartition horaire de la circulation sur l'autoroute Décarie (A-15) .....	18
GRAPHIQUE 4 : Évolution de la circulation sur les ponts entre 1981 et 1994.....	19
GRAPHIQUE 5 : Évolution de la circulation sur les ponts entre la Couronne Nord et la CUM .....	21
GRAPHIQUE 6 : Évolution de la circulation sur les ponts entre la Rive-Nord et Laval.....	22
GRAPHIQUE 7 : Évolution de la circulation sur les ponts entre la Couronne et la CUM.....	23

## **LISTE DES CARTES**

---

CARTE 1 :	Principales infrastructures servant au transport des marchandises .....	3
CARTE 2 :	Emplois dans les principales industries génératrices de déplacements de marchandises .....	7
CARTE 3 :	Grandes zones génératrices de déplacements de marchandises.....	9
CARTE 4 :	Intensité d'utilisation du réseau routier par le camionnage .....	13
CARTE 5 :	Congestion sur le réseau routier supérieur – pointe a.m. ....	27
CARTE 6 :	Congestion sur le réseau routier supérieur – pointe p.m. ....	28
CARTE 7 :	Principaux points de congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal – période de pointe du matin .....	40
CARTE 8 :	Principaux points de congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal – période de pointe de l'après-midi.....	41
CARTE 9 :	Principaux problèmes de congestion identifiés par les répondants du Comité interrégional pour le transport des marchandises .....	44

## INTRODUCTION

Le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDIM) a procédé à la mise en place d'un **Comité interrégional pour le transport des marchandises** afin de favoriser la position concurrentielle de l'agglomération comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain. Cette démarche fait suite au **Forum sur le transport des marchandises**, tenu à Montréal en juin 1998, au cours duquel les participants ont conclu à la nécessité de regrouper les principaux intervenants afin d'améliorer la convergence et l'impact global de leurs actions individuelles.

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises** aura comme mandat de produire un plan d'action stratégique pour consolider et développer ce secteur d'activité. Quatre enjeux ont été retenus pour structurer la préparation du plan stratégique à savoir la congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie des transports, l'harmonisation avec le milieu ainsi que les atouts et forces de la région.

Le présent document porte spécifiquement sur le premier enjeu. Il vise à établir le portrait de la congestion dans la région de Montréal et à le mettre en relation avec le transport des marchandises. Il permettra ainsi au **Comité interrégional** de préciser les problématiques routières qu'il juge importantes et de se donner des orientations et des axes d'intervention bien définis en ce qui a trait au transport des marchandises dans l'agglomération de Montréal.

Ce document est divisé en quatre sections. La première positionne certains éléments importants du contexte général dans lequel se fait le transport des marchandises dans la région métropolitaine de Montréal. Ces éléments sont nécessaires à une meilleure compréhension du transport routier des marchandises et à l'évaluation des solutions ou mesures susceptibles d'améliorer la situation actuelle.

La seconde section présente l'importance relative des axes pour le camionnage et décrit sommairement l'évolution des déplacements sur les principaux axes routiers.

Quant à la troisième section, elle trace un portrait de la congestion et en décrit l'ampleur et les principales causes. Les problèmes de congestion, tels qu'identifiés par des répondants du **Comité interrégional**, sont ensuite présentés.

Finalement, la quatrième section présente de façon succincte les principaux constats découlant de l'ensemble du document.

**215** (annexes) **DM46.1**  
Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal 6211-06-080



**MONTRÉAL**

**PAR QUATRE CHEMINS**

**COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES AUDIENCES DU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
SUR LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25**

**Montréal, le 16 juin 2005**