
POUR QUE NOUS SOYONS TRANSPORTÉS PAR LES OBJECTIFS DU PLAN

MÉMOIRE CONJOINT

DU CAMO-ROUTE ET DE

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC ET DE

L'ASSOCIATION SECTORIELLE TRANSPORT ENTREPOSAGE ET DE

L'ASSOCIATION NATIONALE DES ADMINISTRATEURS DE FLOTTE – CHAPITRE QUÉBEC ET DE

L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE MACHINERIE LOURDE DU QUÉBEC ET DU

SYNDICAT DES MÉTALLOS ET

TRAVAILLEURS AUTONOMES DU QUÉBEC

SUR LE PLAN DE TRANSPORT 2007 DE LA VILLE DE MONTRÉAL

PRÉSENTÉ À :

MADAME MANON BARBE, PRÉSIDENTE

DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE

TRANSPORT COLLECTIF

Le 2 août 2007

Claude Chouinard Directeur-général Camo-route 1100, boul. Crémazie Est, bureau 202 Montréal, Québec, H2P 2X2 Téléphone : 514 593-5811 Télécopieur : 514 593-5611	Marc Cadieux Président, directeur-général Association du camionnage du Québec 6450 rue Notre-Dame Ouest, bureau 200 Montréal, Québec, H4C 1V4 Téléphone : 514 932-0377 Télécopieur : 514 932-1358	Dominique Malo Directeur-général Association sectorielle transport entreposage 6455, rue Jean Talon Est, bureau 301 Montréal, Québec H1S 3E8 Téléphone : (514) 955-0454 Télécopieur : (514) 955-0449
Roger Constantin Président Association nationale des administrateurs de flotte – chapitre Québec 1717, rue du Havre Montréal, Québec, H2K 2X3 Téléphone : 514 598-3825 Télécopieur : 514 598-3429	Jean-Luc Bellemare Président Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec 2750, chemin Sainte-Foy, bureau 259 Québec, Québec, G1V 1V6 Téléphone : 418 650-1877 Télécopieur : 418 650-3361	Mario Sabourin Syndicat des Métallos et Travailleurs autonomes du Québec 565, boulevard Crémazie Est, bureau 5100 Montréal, Québec, H2M 2V8 Téléphone : 514 382-9596 Télécopieur : 514 382-2290

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
A) Présentation des signataires:	1
B) <i>Le Plan de transport 2007 de la ville de Montréal est incomplet :</i>	5
C) Le transport routier, cet incontournable :	7
1. Le transport routier fait partie de la réalité intrinsèque et historique de la ville de Montréal :	7
2. Il faut aussi un plan pour le transport routier :	9
3. Concentrer les générateurs de mouvements de transport en périphérie de l'Île de Montréal serait faire fausse route :	14
4. Modifier les habitudes de l'industrie du transport routier serait également faire fausse route :	17
5. La ville de Montréal ne devrait pas avoir juridiction sur les charges et dimensions permises :	19
6. Le financement du <i>Plan de transport</i> :	20
D) Conclusion :	22

A) PRÉSENTATION DES SIGNATAIRES :

Le *Camo-route* est le comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier, un organisme paritaire.

Siègent au *Camo-route* le *Syndicat des Métallos*, le *Syndicat Teamsters Québec*, le *Syndicat Teamsters Canada*, les *Travailleurs et travailleuses unis de l'alimentation et du commerce*, la *Confédération des syndicats nationaux*, l'*Association du camionnage du Québec*, l'*Association des propriétaires d'autobus du Québec*, l'*Association du transport écolier du Québec*, l'*Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec* et l'*Association nationale des camionneurs artisans*.

À titre d'organisme paritaire, le *Camo-route* a notamment comme objectif d'identifier les besoins des conducteurs professionnels afin que ceux-ci soient compétents et, en cette période de pénurie de main-d'œuvre, en nombre suffisant.

Aussi, puisque le *Camo-route* est un organisme paritaire, l'atteinte de cet objectif se fait de concert avec les employeurs et les travailleurs.

Le *Camo-route* fait donc la promotion de la formation continue auprès des conducteurs de véhicules lourds et de leurs employeurs et voit également à déterminer de quelle façon la pénurie de conducteurs professionnels peut être comblée, notamment par l'élaboration de mesures de stabilisation de la main-d'œuvre dans chacune des régions du Québec, de même que par la mise en place de divers mécanismes visant à faciliter l'arrivée d'une nouvelle ressource humaine et à maintenir dans l'industrie du transport routier la ressource humaine existante.

Dans le cadre de cette vaste mission, le *Camo-route* est appelé à intervenir régulièrement auprès de diverses instances gouvernementales, tant fédérales que provinciales et municipales.

L'*Association du camionnage du Québec* est, quant à elle, un important porte-parole de l'industrie du transport routier de marchandises depuis plus de cinquante-cinq (55) ans maintenant.

Aussi, précisons que, à titre d'important porte-parole de l'industrie, l'*Association du camionnage du Québec*, tout comme le *Camo-route* d'ailleurs, siège auprès du *Comité interrégional pour le transport des marchandises* (le « *CITM* ») présidé par M. André Lavallée, actuel responsable de l'aménagement urbain et du transport au *Comité exécutif* de la ville de Montréal.

Dans le cadre de sa mission de porte-parole, l'*Association du camionnage du Québec* représente tant les transporteurs privés que les transporteurs publics, les locateurs de véhicules lourds, de même que les fournisseurs de services liés à l'industrie du transport routier.

De fait, actuellement, les membres de l'*Association du camionnage du Québec* exploitent environ trente mille cinq cents (30 500) véhicules motorisés et ces véhicules exécutent environ 62 % des mouvements de transport effectués au Québec.

Dans son rôle d'important porte-parole de l'industrie qu'elle représente, l'*Association du camionnage* est toujours à l'affût des impacts que peuvent avoir les divers projets gouvernementaux sur la qualité des services offerts par ses membres.

Tout comme le *Camo-route*, l'*Association sectorielle transport entreposage* est un organisme paritaire, vouée, quant à elle, à la formation, l'information et la recherche en santé et sécurité au travail et en sécurité routière.

Siégent à l'*Association sectorielle transport entreposage*, le *Syndicat Teamsters Québec - local 937*, le *Syndicat Teamsters Québec - conseil conjoint 91*, le *Syndicat Teamsters Québec - local 69*, le *Syndicat Teamsters Québec - local 106*, la *Fédération des travailleurs et des travailleuses du Québec*, la *Fédération des employées et employés de service public inc.*, l'*Association du camionnage du Québec*, l'*Association des transporteurs écoliers du Québec*, l'*Association des propriétaires d'autobus du Québec*, le *Réseau environnement* et l'*Association canadienne des entreposeurs*.

L'*Association sectorielle transport entreposage* s'est donné comme mission de faire la promotion auprès des conducteurs et des employeurs des règles relatives à la santé et sécurité au travail et à la sécurité routière.

À titre d'organisme spécialisé, l'*Association sectorielle transport entreposage* intervient de façon régulière auprès des diverses instances gouvernementales en lien avec son domaine d'activité.

L'*Association nationale des administrateurs de flotte – chapitre Québec* est un regroupement non gouvernemental de gestionnaires de flottes de véhicules, privés et publics, qui compte à la grandeur de l'Amérique du Nord, 3,5 millions de véhicules et dont l'objectif principal est de faire valoir auprès des personnes concernées, ce qui comprend, il va de soi, les divers paliers gouvernementaux, les intérêts de ses membres.

L'*Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec* représente des membres qui œuvrent dans le domaine de la conception et de l'entretien du réseau routier, de l'excavation, du terrassement, du drainage, du transport en vrac et de la location de machineries lourdes et de grues.

À ce titre, elle s'intéresse donc à des projets pouvant affecter les opérations variées de ses membres.

Le *Syndicat des Métallos et Travailleurs autonomes du Québec* sont deux (2) organisations vouées à la représentation et à la défense des travailleurs, notamment à la défense des travailleurs œuvrant dans le domaine du transport routier.

Dans leur mission de représentation dans le domaine du transport routier, elles sont intervenues à de multiples reprises auprès des divers organismes publics ayant juridiction sur le transport routier afin de faire valoir le point de vue des travailleurs y œuvrant.

Le *Plan de transport 2007 de la ville de Montréal* interpelle donc, dans le cadre de leur mission respective, les signataires du présent mémoire en ce qu'il risque d'avoir un impact tant sur l'efficacité des services de transport routier à être offerts dans l'avenir que sur la pénurie de main d'œuvre ayant actuellement cours dans cette difficile, mais pourtant essentielle, industrie qu'est celle du transport routier.

Or, si les signataires du présent mémoire conviennent qu'il est important de trouver sans délai des solutions aux divers problèmes environnementaux engendrés par la circulation automobile dans la région de Montréal, il n'en demeure pas moins que cesdites solutions doivent s'inscrire dans un cadre général

afin d'éviter qu'en solutionnant une partie de l'équation on se trouve à créer d'autres problématiques tout aussi importantes.

C'est donc en ayant à l'esprit cette nécessité de trouver des solutions aux problèmes environnementaux engendrés par la congestion routière, mais également en ayant à l'esprit la réalité intrinsèque de l'industrie du transport routier que les signataires ont révisé le *Plan de transport 2007 de la ville de Montréal*.

Le présent mémoire prend donc en compte ces deux (2) aspects particuliers, lesquels sous-tendent les divers commentaires formulés au sein du présent document. Croyez bien toutefois que cesdits commentaires s'inscrivent dans une démarche positive et respectueuse des objectifs visés par le *Plan de transport 2007 de la ville de Montréal*.

B) LE PLAN DE TRANSPORT 2007 DE LA VILLE DE MONTRÉAL EST INCOMPLET:

Une lecture attentive du *Plan de transport 2007* nous montre que ce document de travail est, dans les faits, un plan de transport en commun et non pas un plan visant tous et chacun des modes de transport exploités sur le territoire de la ville de Montréal.

À preuve, le transport de marchandises, le déplacement de machineries lourdes, la circulation des véhicules liés aux divers services publics, pour ne nommer que ceux-ci, (lesquels seront désignés à l'avenir dans le présent mémoire comme étant « le transport routier ») n'occupent que quelques-unes des cent cinquante-cinq (155) pages de ce volumineux document et ce, alors même que cette activité est capitale pour la vitalité économique de la ville de Montréal mais également pour la vie quotidienne de chacun des Montréalais.

S'il est vrai que l'on parle, dans le *Plan de transport 2007*, de transport maritime, de transport ferroviaire, de transport aérien et de transport routier, c'est généralement dans le contexte particulier de l'amélioration du transport de personnes.

D'ailleurs, la ville de Montréal, dans l'introduction du *Plan de transport 2007* qu'on retrouve sur son site internet, ne fait aucune référence au transport routier. À ce sujet, vous trouverez ci-après le texte en question, lequel met en contexte le *Plan de transport 2007* :

« Le Plan de transport vise à assurer les besoins de mobilité de tous les montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. »

À la lecture de cette introduction, il est facile de comprendre que la création du *Plan de transport 2007* s'inscrit dans l'urgence d'agir relativement aux problématiques environnementales auxquelles font face les sociétés occidentales comme la nôtre.

Toutefois, bien que l'atteinte de cet objectif soit essentielle pour tous, notamment pour les signataires du présent mémoire qui ont d'ailleurs pris position en ce sens et en ont fait une priorité, il faut aussi être conscient qu'on ne règle pas un problème en en créant un autre et, en ce sens, un véritable plan de transport doit considérer chacun des modes de transport actifs dans la ville de Montréal et non pas, en faire une analyse en silo comme le fait le plan actuel.

Dans ce contexte, le présent mémoire démontrera quelles sont les problématiques auxquelles feraient face l'industrie du transport routier et sa main-d'œuvre par la mise en place du *Plan de transport 2007* dans sa version actuelle et tentera d'apporter un certain nombre de pistes de solution visant à permettre l'établissement d'un plan de transport comprenant l'industrie du transport routier.

Il va de soi, toutefois, que les signataires du présent mémoire saluent toute initiative qui aurait pour effet de diminuer la congestion sur le réseau routier et qui, par ricochet, augmenterait la fluidité des déplacements des camions et diminuerait l'émission des gaz à effet de serre et, en ce sens, applaudissent le *Plan de transport 2007* puisque sa mise en place permettra partiellement l'atteinte de cet objectif.

Toutefois, tel que ci-devant mentionné, pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif principal à savoir : faire des choix en matière de transport qui reflètent nos préoccupations par rapport à l'environnement, il faut que le *Plan de transport 2007* de la ville de Montréal se conjugue avec un véritable plan de transport routier.

C) LE TRANSPORT ROUTIER, CET INCONTOURNABLE

1. Le transport routier fait partie de la réalité intrinsèque et historique de la ville de Montréal :

Qu'on le veuille ou non, la ville de Montréal est un pôle économique important en Amérique du Nord, au Canada et au Québec. Cette réalité existe depuis sa fondation : qu'on pense simplement à la traite des fourrures et à ses installations portuaires.

Or, si la ville de Montréal est devenue un pôle économique, c'est dû en bonne partie par la vitalité de ses acteurs, cela va de soi, mais également par son lien fluvial qui lui donne un avantage certain par rapport à d'autres grandes villes du continent nord-américain.

Ce sont ces réalités qui ont fait de la ville de Montréal une métropole, la ville la plus importante au Québec, tant en nombre d'habitants qu'au niveau économique, et l'une des plus importantes au Canada et en Amérique du Nord.

Cette qualité de métropole, si elle vient avec un certain nombre d'avantages, vient aussi avec ses côtés plus négatifs, notamment, une présence accrue d'infrastructures dédiées au transport et ce, sous toutes ses formes.

De par cette réalité, la ville de Montréal est clairement une plaque tournante pour le transport routier et cette réalité historique est incontournable et est là pour y rester. Alors autant considérer cette réalité comme telle et en tenir compte dans toutes les réflexions liées au transport.

Toutefois, tous les signataires du présent mémoire sont d'avis que cette réalité doit s'inscrire dans le contexte d'une exploitation responsable, notamment au niveau environnemental.

Le défi est donc d'atteindre un sain équilibre entre cesdites préoccupations environnementales et les dictas d'une vie économique saine.

Ainsi, en cette période de dégradation rapide de l'environnement, il est impossible à quiconque, y compris l'industrie du transport routier, de fermer les yeux sur les améliorations qui pourraient être apportées et qui seraient bénéfiques à l'environnement. À l'inverse, une communauté ne saurait imposer à ses acteurs

économiques des règles tellement sévères qu'elle forcerait ceux-ci à la quitter puisque ce faisant, cette même communauté se priverait dès lors d'une prospérité qui lui permet également de maintenir et même d'améliorer la qualité de l'environnement.

De plus, il faut se garder d'avoir l'utopique rêve d'avoir un milieu de vie sans transport routier et sans camionneur et ce, puisque cette industrie est un véritable service essentiel dont on ne peut se passer puisque, comme le démontre clairement un des slogans de l'*Association du camionnage du Québec* qui précise que : « *Si vous l'avez, c'est qu'un camion l'a livré* ». En effet, il faut être conscient que 100% des biens de consommation, et la majeure partie des biens industriels, ont transité, à un moment ou à un autre de la chaîne de distribution, par camion.

Dans ce contexte, il faut donc intégrer la prémisse à l'effet que Montréal et transport routier sont indissociables dans la recherche du sain équilibre auquel il était fait référence plus tôt dans le présent mémoire.

2. Il faut aussi un plan de transport routier :

Le premier problème du transport routier actuellement sur l'Île de Montréal en est un de congestion.

Or, tel que ci-devant mentionné, tout plan qui viserait à diminuer le nombre de véhicules sur le réseau routier montréalais aurait automatiquement un impact positif sur la fluidité de la circulation et partant, sur l'industrie du transport routier.

Aussi, une plus grande fluidité implique moins de congestion et cette réalité se traduit nécessairement par une diminution de l'émission des gaz à effet de serre émis par les véhicules, notamment, par les véhicules utilisés pour le transport routier.

Cette solution, toutefois, est insuffisante pour régler l'ensemble de la problématique de la congestion routière, notamment la congestion routière à laquelle fait face l'industrie du transport routier.

Aussi, une autre façon de diminuer la congestion routière liée au transport routier sur l'Île de Montréal serait de pouvoir s'assurer que seuls les véhicules devant se rendre à Montréal circulent sur le réseau routier montréalais.

Or, la réalité actuelle ne permet pas de rencontrer cet objectif puisque le réseau routier supérieur incomplet dans la région métropolitaine force bon nombre de véhicules lourds à transiter par Montréal alors que plusieurs n'ont pas à s'y arrêter et ce, puisqu'il n'existe aucune voie de contournement valable qui ceinture l'Île de Montréal et ce, comme l'ont pourtant compris bon nombre de grandes villes, notamment Toronto, Boston, Chicago et Los Angeles.

Cette réalité a également été constatée par le *Conseil interrégional pour le transport des marchandises* lors de ses travaux.

Il est vrai que pour bonne partie, la mise en place de ces voies de contournement ne relève pas de la ville de Montréal mais il importe que les instances municipales soient conscientes de cet incontournable besoin de l'industrie du transport routier et maintiennent la pression sur les autorités gouvernementales fédérales et provinciales afin que soient complétés notamment les autoroutes 25, 30, 35, 440 et 640.

La mise en place et l'amélioration de ces infrastructures routières ne visent pas à augmenter la capacité de transport dans l'Île de Montréal mais bien à assurer, tel que ci-devant mentionné, que seuls les véhicules devant avoir accès à l'Île de Montréal y circulent, alors que ceux qui n'ont pas à s'y arrêter la contournent. Cet aspect est fondamental puisque, de par sa caractéristique d'île, Montréal atteindra toujours, si on ne l'aide pas, un niveau de saturation plus rapidement et se désaturera toujours plus lentement qu'un tissu urbain non insulaire.

En ayant un véritable réseau de contournement, la ville de Montréal diminuerait grandement la congestion routière, notamment celle provenant de l'industrie du transport routier mais également celle provenant de la circulation non commerciale, et ce faisant, atteindrait également l'objectif environnemental visé par le *Plan de transport 2007*.

S'il sera essentiel pour Montréal de sensibiliser les instances gouvernementales, fédérales et provinciales, pour mettre en place un véritable réseau de contournement, il lui sera également essentiel d'améliorer ses propres infrastructures afin de les rendre accueillantes à l'industrie du transport routier.

Ainsi, il faudrait que la ville de Montréal ait à l'esprit, lors de la conception, de même que lors de la mise en place de ses infrastructures, qu'un ensemble de véhicules lourds ne réagit pas de la même façon qu'un véhicule de promenade, et en ce sens, les carrefours devront permettre à ces ensembles de véhicules lourds de procéder à des virages de façon sécuritaire, la sécurité des résidents faisant également partie de la qualité de vie visée par le *Plan de transport 2007*.

De la même manière, il serait essentiel de prévoir des débarcadères pour camions sur les rues commerciales afin d'éviter que ceux-ci ne soient contraints de se stationner en double file lors du chargement et du déchargement des marchandises et ce, puisque cette réalité est également source de congestion et donc, d'émission de gaz à effet de serre sans compter que cela représente également un risque pour les usagers du réseau routier.

Par ailleurs, nul besoin de dire que l'industrie du transport routier attend avec impatience les changements qui doivent survenir sur la rue Notre-Dame aux abords du *Port de Montréal* et ce, afin de régler les sempiternels problèmes d'engorgement à cet endroit.

De plus, il est essentiel que la ville de Montréal voit à compléter les parties du réseau routier qui sont de sa responsabilité pour celui-ci soit harmonisé avec le réseau routier supérieur, et ce, puisque le manque d'harmonisation engendre également de la congestion routière qui, en plus d'avoir un impact néfaste sur l'environnement, entraîne nécessairement le déversement de nombreux véhicules de promenade¹ dans le réseau local, ce qui est une source de diminution de la qualité de vie pour les résidents.

Par ailleurs, s'il est normal que la ville de Montréal mette en place un certain nombre de restrictions pour limiter l'accès aux véhicules lourds dans les rues de la ville, il faut que ces restrictions s'inscrivent dans un cadre uniforme qui s'étend à l'ensemble de l'Île de Montréal et ce, contrairement à la situation actuelle où chaque arrondissement gère la circulation sur son territoire et ce, selon ses intérêts propres, sans tenir compte des intérêts de la globalité métropolitaine. Ce cadre uniforme devra par ailleurs impérativement être en lien avec le *Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal* du ministère de Transport du Québec.

Tel qu'indiqué, la réalité actuelle de la gestion de la circulation par chacun des arrondissement amène dans le plan de transport routier actuellement en vigueur de nombreuses incohérences et de nombreuses difficultés d'interprétation, ce qui rend difficile la circulation des véhicules lourds et ce, comme l'a également constaté le *Conseil interrégional pour le transport des marchandises* dans le cadre de ses travaux de même que la ville de Montréal dans le cadre des consultations faites lors de l'établissement du *Plan de transport 2007*. Un exemple criant de cette réalité concerne le transport de marchandises hors normes puisque un tel transport est confronté à des conditions de circulation et à des coûts qui varient selon les arrondissements rendant ainsi difficile des mouvements de transports qui seraient par ailleurs simples.

Ainsi, il est essentiel que le plan de transport routier soit centralisé entre les mains d'un organisme qui aurait une vision d'ensemble des besoins, tant de la population que ceux de l'industrie du transport routier et ce, pour toute l'Île de Montréal. Un tel plan d'ensemble assurerait des règles uniformes qui amèneraient, par la force des choses, une circulation des véhicules plus fluide, diminuant d'autant l'émission des gaz à effet de serre et, par ricochet, améliorant la qualité de l'environnement.

¹ On parle ici de déversement de véhicules de promenade seulement et ce, puisque les véhicules lourds ne peuvent emprunter le réseau local qu'en conformité de ce qu'il est convenu d'appeler le « réseau de camionnage » le tout tel qu'il sera ci-après démontré.

Les signataires désirent ici saluer le désir de la ville de Montréal de consulter au préalable les divers intervenants de l'industrie dans l'établissement du prochain plan de transport routier.

Par ailleurs un tel plan devrait de plus prévoir des exceptions pour la circulation et le stationnement des véhicules lourds reliés aux divers services publics (Hydro Québec, Gaz Métro etc.), lesquels doivent intervenir de manière efficace à toute heure du jour et de la nuit et ce, régulièrement dans des situations d'urgence.

De plus, il ne semble pas opportun, contrairement à ce que prévoit le *Plan de transport 2007*, de prévoir des routes encore plus restreintes pour le transport des matières toxiques et infectieuses. En effet, l'adoption d'une telle mesure, en plus de semer une confusion certaine pour l'industrie du transport routier, risque de s'avérer plus dangereuse puisqu'en l'absence de routes plus directes, les véhicules circuleront sur de plus grandes distances, augmentant d'autant les risques d'accident. De plus, pour éviter d'être confrontée à cette réalité contraignante trop souvent, il est fort probable que les transporteurs de matières toxiques et infectieuses concentrent la quantité de ces marchandises dans le moins de véhicules possibles augmentant ainsi les risques en cas de sinistre. Aussi, il nous semble que le risque que l'on voudrait éviter ici par une telle mesure est moindre que les risques supplémentaires que ladite mesure apporterait.

Tel que déjà indiqué, le transport routier est plus qu'un mal nécessaire, il est un apport essentiel à l'économie de la ville de Montréal et il doit être traité comme tel.

La mise en place d'un véritable plan de transport routier centralisé et structuré serait la reconnaissance de cette réalité, reconnaissance qui n'existe pas dans la mosaïque qui tient lieu de plan de transport routier actuellement en vigueur.

Une telle mesure, laquelle nous semble d'une simplicité désarmante, permettrait de faire un pas énorme en direction du sain équilibre auquel il était fait référence plus tôt dans le présent mémoire.

L'amélioration de la fluidité de la circulation, par un plan de transport routier adapté, aurait également pour effet d'améliorer l'efficacité des services de transport et de diminuer la période pendant laquelle les véhicules sont présents sur l'Île de Montréal, permettant également d'atteindre un autre des objectifs du *Plan de transport 2007*.

De plus, l'amélioration de l'efficacité des services de transport routier dans la région de Montréal, aurait également pour effet de rendre cette profession plus attrayante et partant, d'intéresser de nouveaux candidats au métier de chauffeurs professionnels, ce qui, par ricochet, aurait également un impact positif sur la pénurie de main-d'œuvre.

Ce faisant également, les générateurs de mouvements de transport que sont les fabricants et distributeurs de produits établis à Montréal pourraient continuer d'y œuvrer puisqu'un véritable plan de transport routier, en améliorant l'efficacité des services de transport routier offerts, leur permettrait d'augmenter leur compétitivité et ainsi leur permettrait de continuer de jouer un rôle actif pour la ville de Montréal.

3. Concentrer les générateurs de mouvements de transport en périphérie de l'Île de Montréal serait faire fausse route.

Le *Plan de transport 2007* prévoit la possibilité de demander aux générateurs de mouvements de transport de se concentrer en périphérie de l'Île de Montréal.

Or, une telle mesure n'est pas nécessaire.

En effet, dans la mesure où l'Île de Montréal bénéficiera d'un véritable plan de transport routier et d'un véritable réseau de contournement, il n'y aura plus de congestion liée au transport routier sur l'Île de Montréal et dans ce contexte, le déplacement des générateurs de mouvements de transport serait inutile.

De plus, il y a lieu de se questionner sur l'impact réel qu'aurait une telle mesure puisque, dans la réalité, il sera toujours nécessaire à un grand nombre de véhicules lourds de circuler sur l'Île de Montréal, indépendamment de la localisation des générateurs de mouvements de transport, ne serait-ce que pour alimenter les divers commerces nécessaires aux résidents de l'Île de Montréal. Encore une fois ici, il est opportun de rappeler le slogan de l'*Association du camionnage du Québec* qui dit : « *Si vous l'avez, c'est qu'un camion l'a livré* », lequel traduit cette réalité incontournable.

Il serait important de déterminer l'impact économique qu'aurait une telle mesure sur la ville de Montréal et ce, puisque les générateurs de mouvements de transport paient des taxes importantes à celle-ci.

De plus, un tel déplacement des générateurs de mouvements de transport risque également d'entraîner le déménagement des entreprises de transport à proximité des installations des générateurs de mouvements de transport, ce qui occasionnerait également une perte importante en termes de taxation municipale pour la ville de Montréal.

Il faudrait également se questionner relativement à l'impact qu'aurait un tel déménagement d'entreprises sur les travailleurs qui résident sur l'Île de Montréal. Ceux-ci ne seraient-ils pas alors intéressés également à déménager à proximité de leur lieu de travail, lequel risque alors de se retrouver alors à l'extérieur de l'Île de Montréal.

Et si cette dernière hypothèse se réalisait, cela ne risquerait-il pas de diminuer l'achalandage du transport en commun offert sur l'Île de Montréal et, de ce fait, les revenus de la Société de transport de Montréal, rendant ainsi plus difficile l'amélioration des services de transport en commun souhaité par le *Plan de transport 2007*? Cette réalité ne forcerait-elle pas par ailleurs l'augmentation des services de transport en commun à être offerts dans les banlieues augmentant ainsi l'émission des gaz à effet de serre et ce, alors même que le *Plan de transport 2007* vise notamment à diminuer de telles émissions?

Bref, par cette mesure, ne se retrouverait-on pas à isoler la ville de Montréal d'acteurs économiques qui, au fil du temps, lui ont pourtant été bénéfiques.

De plus, dans le contexte de la pénurie de main-d'œuvre à laquelle fait actuellement face l'industrie du transport routier, déplacer les générateurs de mouvements de transport à l'extérieur de l'Île de Montréal et, par ricochet, vraisemblablement également les entreprises de transport routier, ne serait-il pas susceptible d'accroître ladite pénurie et ce, puisque éloignant ainsi les entreprises de transport routier de l'important bassin de main-d'œuvre que constitue le cœur de l'Île de Montréal.

Finalement, même advenant qu'un tel déplacement des générateurs de mouvements de transport soit positif, ce qui n'est pas notre opinion, nous croyons qu'un tel bienfait ne serait que temporaire.

En effet, depuis toujours, les générateurs de mouvements de transport ont tendance à s'installer à l'extérieur du tissu urbain et, à chaque fois, c'est le développement et l'urbanisation qui rejoint la concentration de générateurs de mouvements de transport. Or, en pensant qu'une telle solution serait viable, la solution ne saurait être que temporaire et ce, puisqu'à nouveau, le développement et l'urbanisation de l'Île de Montréal et de sa banlieue rejoindront nécessairement les générateurs de mouvements de transport où qu'ils se trouvent, ramenant ainsi l'impact positif, s'il en existait un, à néant.

De plus, nous ne croyons pas que la localisation des générateurs de mouvements de transport soit particulièrement source de congestion et ce, puisque actuellement la majorité de ceux-ci sont déjà concentrés dans quelques parcs industriels qui ne se mêlent pas ou peu au tissu urbain, de sorte que la nécessité d'un tel déplacement, au-delà des motifs ci-devant énoncés, nous semble bien inutile puisque le bénéfice qui serait escompté par une telle décision existe déjà de par la situation actuelle.

Encore une fois, il nous semble important de rappeler de ne pas sous-estimer l'impact économique qu'aurait le déplacement des générateurs de mouvements de transport à l'extérieur de l'Île de Montréal et ce, pour les motifs ci-devant énoncés.

L'industrie du transport routier est, et a toujours été pour la ville de Montréal, un vecteur de développement important qui a, dans le passé, participé activement au développement de la structure municipale et que sa perte, au-delà de l'impact économique direct que cela représenterait, risquerait aussi d'affecter l'image de marque de Montréal comme pôle économique du Québec.

Les problèmes de congestion routière de l'Île de Montréal ne sont pas liés aux générateurs de mouvements de transport mais plutôt, tel que ci-devant indiqué, à la discontinuité du réseau routier et par l'inefficacité du plan de transport routier actuel de sorte que la mise en place de mesures visant à régler ces deux problématiques rendrait inutile toute autre piste de solution.

4. Modifier les habitudes de l'industrie du transport routier serait également faire fausse route

Le *Plan de transport 2007* prévoit la possibilité, pour améliorer la fluidité de la circulation routière, de modifier les habitudes liées au transport routier et ce, puisque, la majorité des mouvements de transport s'effectue entre 07h00 et 19h00, du lundi au vendredi, l'objectif d'une telle mesure étant d'amener tant les générateurs de mouvements de transport que les entreprises œuvrant dans ce domaine, à offrir des services sur les sept (7) jours de la semaine, vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24).

Une telle proposition a le mérite, théoriquement du moins, de diluer sur l'ensemble de la semaine des mouvements de transport circulant pendant une période restreinte sur l'Île de Montréal et partant de diminuer d'autant la congestion routière.

Toutefois, si cette solution amène un bienfait théorique, la réalité de l'industrie du transport routier ne permettra pas d'en tirer les bienfaits au point de vue pratique.

En effet, c'est le rythme dicté par l'industrie manufacturière et par les distributeurs, lequel rythme est le même à Montréal que ailleurs en Amérique du Nord, qui dicte le cycle de l'industrie du transport routier et cette réalité économique vise essentiellement des expéditeurs et des destinataires qui font affaires du lundi au vendredi durant la journée et le seul désir de la communauté montréalaise de changer cette réalité dans le contexte du mode économique nord-américain ne permettra pas de rencontrer cet objectif. En bref, ce n'est parce que la ville de Montréal souhaiterait modifier lesdites habitudes que l'économie nord-américaine s'adaptera.

Par ailleurs, si nous voulons être cohérents avec l'objectif de base du *Plan de transport 2007*, il faudrait, advenant qu'effectivement il soit possible et souhaitable de changer les habitudes de l'industrie du transport routier, que les services de transport en commun en place soient aussi performants la nuit et la fin de semaine que durant la semaine, ce qui impliquerait nécessairement une augmentation de la fréquence des trains de banlieue, des services d'autobus et du métro et des coûts qui y sont reliés.

Or, en évaluant l'impact positif qui proviendrait de la modification des habitudes de l'industrie du transport routier, il faudrait aussi calculer l'impact négatif qui lui proviendrait de l'augmentation des services de transport en commun à être offerts. Aussi, au terme de cet exercice, il est loin d'être certain,

en tenant compte des aménagements à être apportés au transport en commun pour accommoder cette nouvelle réalité, qu'il y aurait un bénéfice environnemental véritable à une telle démarche.

De plus, l'ensemble du *Plan de transport 2007* s'inscrit dans un objectif de qualité de vie. Or, en demandant aux personnes travaillant directement ou indirectement dans l'industrie du transport routier, ce qui implique, il va de soit, des personnes travaillant dans l'industrie manufacturière et chez les distributeurs, de travailler la nuit et la fin de semaine, ne nous trouverions-nous pas alors à aller à l'encontre de cet objectif général de meilleure qualité de vie?

Ne nous trouverions-nous pas également, par ailleurs, en imposant le travail de nuit et de fin de semaine, à rendre plus difficile le métier de conducteur professionnel et ainsi contribuer à l'augmentation de la pénurie de cette précieuse main-d'œuvre ?

Dans le même ordre d'idées, en étendant le cycle de l'industrie du transport routier sur l'ensemble de la journée, nous nous retrouverions alors à forcer la circulation des véhicules lourds la nuit et ce, alors même qu'il est démontré que le travail de nuit va spontanément à l'encontre du cycle normal de l'être humain.

Ainsi, en adoptant une telle mesure, et donc en allant à l'encontre de ce cycle normal, ne nous retrouverions-nous pas alors à augmenter bien inutilement les risques d'accidents la nuit, nous trouvant ainsi à diminuer la sécurité routière et la quiétude des citoyens, lesquelles font également partie de la qualité de vie.

Par ailleurs, et ce pour tous les motifs ci-devant mentionnés, nous croyons que cette mesure s'avèrerait bien inutile avec un réseau routier complété et un plan de transport routier efficace.

5. La ville de Montréal ne devrait pas avoir juridiction sur les charges et dimensions permises

Le *Plan de transport 2007* prévoit que la ville de Montréal demandera au gouvernement du Québec de lui octroyer des pouvoirs afin de lui permettre de réglementer les charges et dimensions permises sur son territoire.

Or, il faut bien voir qu'à l'heure actuelle, la réglementation mise en place par le gouvernement du Québec respecte généralement les ententes de normalisation intervenues avec les autres juridictions et que d'ajouter un autre niveau de réglementation ne ferait que compliquer la tâche de l'industrie du transport routier qui est déjà confrontée à un nombre fort important de règles et ce, à la grandeur de l'Amérique du Nord.

De plus, il y a fort à parier que l'objectif de la réglementation que pourrait mettre en place la ville de Montréal serait de s'assurer que les véhicules qui circulent sur son territoire soient moins longs et moins lourds.

Or, une telle réglementation irait à l'encontre de l'objectif du *Plan de transport 2007* qui est d'améliorer la qualité de l'environnement, notamment par le biais de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

En effet, en diminuant le poids et la longueur des véhicules pouvant circuler sur le territoire de la ville de Montréal, celle-ci ne se trouverait, en bout de piste, qu'à augmenter le nombre des véhicules devant alors y circuler puisqu'il faudrait alors plus de véhicules pour transporter le même volume qu'actuellement, ce qui, par la force des choses, entraînerait une augmentation de l'émission des gaz à effet de serre, manquant ainsi de façon évidente la cible du *Plan de transport 2007*.

Une telle façon de faire augmenterait aussi les coûts de transport ce qui risquerait d'affecter grandement la capacité de plusieurs entreprises montréalaises d'entrer en concurrence avec des entreprises situées en dehors des limites de la ville de Montréal, puisque celles-ci auraient alors à supporter des coûts de transport moins onéreux ce qui, en bout de piste, affecterait la vigueur de l'économie montréalaise. Une telle hausse des coûts de transport aurait aussi comme conséquence d'augmenter le prix des biens de consommation achetés sur l'Île de Montréal diminuant d'autant le niveau de vie des Montréalais.

6. Le financement du *Plan de transport*

Il est difficile, dans le présent mémoire, de commenter le financement du *Plan de transport* puisque celui-ci prévoit un certain nombre d'avenues sans toutefois prendre position clairement sur les avenues privilégiées.

Toutefois, il sera essentiel à la ville de Montréal, avant de prendre une décision à cet égard, d'identifier clairement l'objectif recherché et ce, puisque le mode de financement choisi variera en fonction dudit objectif.

Le *Plan de transport* indique qu'une de ces possibilités serait de faire contribuer les entreprises de transport routier et les générateurs de mouvements de transport pour l'usure prématurée du réseau routier.

Cette affirmation démontre encore une fois combien cette industrie est perçue comme un mal nécessaire dans notre société alors qu'elle est, dans les faits, un acteur de premier plan dans le moteur économique de la ville de Montréal. Or, s'il est vrai que les véhicules lourds usent plus le réseau routier que les véhicules de promenade, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont un apport essentiel pour l'économie montréalaise et leur présence sur le territoire de la ville de Montréal devrait être considérée comme tel.

Par ailleurs, dans le cadre de cette vaste réflexion, il ne faut pas oublier que, dans la mesure où le réseau routier comprendrait des voies de contournement efficaces et que le plan de transport routier serait fonctionnel, seuls les véhicules devant circuler sur l'Île de Montréal s'y retrouverait, de sorte que l'impact sur les infrastructures routières serait beaucoup moindre et qu'il serait dès lors inutile d'imposer une charge fiscale supplémentaire.

De plus concrètement, les données de *Statistique Canada* démontrent que la problématique de la congestion routière est beaucoup plus le fruit de l'augmentation soutenue ces dernières années du nombre de véhicules de promenade que du nombre de véhicules lourds de sorte que d'exiger un effort fiscal à l'industrie du transport routier serait également faire fausse route. Il est à noter que les véhicules lourds ne représentent que 2,6% de tous les véhicules immatriculés au Québec.

Par ailleurs, il ne faut pas non plus oublier que le transport routier est une industrie où la marge bénéficiaire est on ne peut plus mince, entre 2% et 4%, de sorte que cette industrie ne peut tout simplement pas supporter d'autres augmentations.

Aussi, dans ce contexte, nul besoin d'entreprendre un vaste débat philosophique quant à l'opportunité d'appliquer à l'industrie du transport routier une telle source de financement; en effet, au cours des dix (10) dernières années, l'industrie du transport routier a connu une augmentation importante des montants attribués à la majorité des postes de dépense et ce, alors même que les revenus n'ont pas augmentés récemment et qu'il n'y a pas non plus à l'horizon d'augmentation significative de ceux-ci.

En terminant, il nous semblerait essentiel, avant d'aller de l'avant avec quelque démarche de financement que ce soit, que des études soient faites, vu le peu de données sur le sujet, sur le coût exact de la congestion routière et que toute initiative de financement soit déterminée de concert avec les principaux acteurs concernés. Une telle démarche concertée aurait pour effet d'une part de s'assurer que tous les éléments pertinents ont été pris en compte et, d'autre part, d'éviter d'inutiles confrontations.

Ces études ne devront se faire toutefois, il va de soit, qu'une fois que le réseau routier de la région métropolitaine aura été rendu fonctionnel et qu'un plan de transport routier efficace aura été mis en place et ce, afin d'être certain, advenant que telle mesure serait toujours nécessaire, d'adopter le bon véhicule de financement.

D) CONCLUSION

Tel que dénoncé plus avant dans le présent mémoire, les commentaires soumis s'inscrivent dans un esprit de collaboration et ne visent qu'à améliorer le produit final.

Tel qu'indiqué, le *Plan de transport 2007* est incomplet en ce qu'il ne tient pas compte de la situation réelle de l'industrie du transport routier.

Aussi, il nous semble clair qu'il serait prématuré d'appliquer quelque mesure que ce soit à l'égard de cette industrie, tant et aussi longtemps que le réseau routier n'aura pas été complété et qu'un plan de transport routier fonctionnel, uniforme et élaboré en partenariat pour l'ensemble de l'Île de Montréal n'aura pas été adopté et communiqué et ce, puisque nous avons la ferme conviction qu'une fois ces deux (2) aspects complétés et jumelés aux améliorations proposées au transport en commun par le *Plan de transport 2007*, que les problèmes de congestion routière de la région métropolitaine seront chose du passée.

Par ricochet, l'élimination de la congestion routière rendra l'industrie du transport routier plus attrayante pour les gens attirés par la conduite des véhicules lourds ce qui, du moins nous l'espérons, améliorera la problématique reliée à la pénurie de conducteurs professionnels.

Par ailleurs, soyez certains que nous gardons l'esprit ouvert pour continuer de contribuer comme nous l'avons toujours fait, essentielle réflexion à laquelle se soumet actuellement la ville de Montréal.

Le Camo-route

L'Association du camionnage du Québec

L'Association sectorielle transport et entreposage

L'Association nationale des administrateurs de flotte – chapitre Québec

L'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec

Syndicat des Métallos et Travailleurs autonomes du Québec

Le 2 août 2007