

Pour faire sauter les bouchons de circulation

Dominique Forget

Combien de temps avez-vous passé dans les bouchons de circulation en vous rendant au travail ce matin? Si vous habitez à proximité de votre boulot ou voyagez en transports en commun, vous vous moquez bien de cette question. Mais si vous faites partie des milliers de banlieusards qui font la navette tous les jours au volant de leur voiture, vous n'avez probablement pas la tête à rire. Déjà, en 1991, l'Agence métropolitaine de transport estimait le temps perdu dans les bouchons de circulation à 102 heures par personne par année. Selon les projections pour 2011, le temps ainsi perdu passerait à 296 heures par personne par année. L'équivalent de huit semaines de 35 heures!

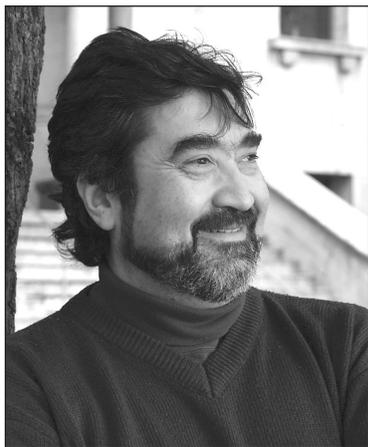


Photo : Martin Brault

Teodor Gabriel Crainic, professeur à l'École des sciences de la gestion.

Résoudre le problème en construisant de nouvelles routes, de nouveaux ponts? Certainement pas. «On ne peut pas construire des infrastructures à l'infini», remarque Teodor Gabriel Crainic, professeur en recherche opérationnelle au Département de management et technologie et directeur du Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport, un centre de recherche qui regroupe des chercheurs de l'UQAM et de l'Université de Montréal. «D'abord, ces constructions coûtent très cher. Ensuite, elles ne suffiront jamais. On aura beau construire toutes les routes qu'on voudra, elles seront très vite consommées par les automobilistes.»

Selon le professeur, qui est égale-

ment titulaire de la Chaire en management logistique, il faut plutôt apprendre à faire «mieux avec ce qu'on a». Depuis des années, il travaille en collaboration avec des chercheurs européens qui ont eu à faire face à l'engorgement de leurs villes bien avant les Nord-Américains. Les grandes métropoles d'Europe, tout comme celles d'Asie, sont, en effet, nettement plus congestionnées en raison de la densité de la population.

Livraison anarchique

Un des projets qui lui tient à cœur a trait au transport des marchandises au centre-ville. «À Montréal, le transport des marchandises est très visible, souligne M. Crainic. Les autoroutes de contournement n'ont jamais été achevées et tous les camions lourds doivent passer par l'autoroute métropolitaine. Mais ce n'est qu'une partie du problème. Au centre-ville, on voit constamment des camions de livraison, petits et gros. Ils se garent en double pour décharger leurs cargaisons et servir les commerces. Ceci n'est pas propre à Montréal, mais commun à toutes les villes du monde.»

Le problème, selon M. Crainic, c'est que les camions qui circulent au centre-ville sont généralement à peu près vides. Ils se déplacent pour quelques livraisons seulement, réparties aux quatre coins de la métropole. «Un magasin à rayon va recevoir ses chaussures d'un livreur, ses CD d'un second, ses fournitures de bureau d'un troisième... Il n'y a aucune concertation entre ces livreurs, chacun fait sa petite affaire.»

Pour diminuer le nombre de camions sur les routes de la ville, le professeur a imaginé un centre de logistique qui fonctionnerait un peu comme un bureau de poste. Les expéditions arriveraient de l'extérieur de la ville par des moyens de transport de grand calibre comme des avions, des bateaux ou des camions. Les livraisons seraient ensuite triées en fonction de leur destination, mais aussi de leur compatibilité. En effet, on ne pourrait pas envisager mettre

des légumes dans le même camion que des produits chimiques.

Projet pilote en Italie

De tels centres de tri existent déjà à l'échelle pilote dans certaines villes italiennes dont Rome, Torino et Gênes. Le professeur Crainic travaille en étroite collaboration avec des chercheurs de l'École Polytechnique de Milan et connaît bien les initiatives italiennes. Au mois de septembre dernier, il a déposé une demande de subvention au Fonds de recherche sur la nature et les technologies à Québec pour lancer une recherche qui tentera d'évaluer la faisabilité d'un tel projet à Montréal.

«Ce n'est pas uniquement une question de faisabilité technique, mais également une question de volonté politique, affirme M. Crainic. L'installation d'un tel centre engendrerait des délais dans les livraisons et des coûts. Pourtant, on n'aura plus le choix si on veut préserver notre qualité de vie et souscrire aux objectifs de Kyoto.»

Le professeur Crainic a d'autres projets dans ses cartons qui sont susceptibles d'améliorer les transports dans la grande région de Montréal. Il s'intéresse notamment au transport en commun. Selon lui, le service à horaire fixe aurait peut-être avantage à être revu. «Le soir, dans les banlieues, on voit de gros autobus qui circulent complètement vides. Je pense qu'il serait possible d'implanter un service sur demande, un peu comme cela existe pour les personnes handicapées. L'utilisateur appellerait à la centrale une heure avant son voyage et le trajet de l'autobus serait adapté en conséquence.»

Le chercheur réalise que ce type de changement sera difficile à implanter. «En ce moment, la Société de transport à Montréal (STM) est trop occupée à éteindre des feux pour avoir le temps de se questionner sur ses services. Mais il faut lancer des idées. La STM ne cesse d'augmenter ses tarifs et n'arrive pas pour autant à boucler son budget. Tôt ou tard, il lui faudra apprendre à faire mieux.» ●