

FICHES D'ÉVALUATION FINALES

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 1, ACTIONS 1.1 et 1.2
<p>Titre : Compléter et améliorer le réseau routier supérieur de la région de Montréal et ses points d'échanges.</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Transports du Québec</p>	
<p>Actions :</p> <p>1.1 Faire le suivi de la mise en œuvre des projets routiers du Plan de gestion des déplacements (PGDM) de la région métropolitaine de Montréal déposé en avril 2000.</p> <p>1.2 Favoriser la conclusion des ententes requises entre le ministère des Transports du Québec, d'une part, et le gouvernement du Canada ou certaines municipalités, d'autre part, pour la réalisation de certains de ces projets.</p>	
<p>Résultats obtenus</p> <p>Globalement pour le premier quinquennat (2000-2005) du Plan de gestion des déplacements, des dépenses de 2,20 G \$ ont été effectuées sur une prévision initiale de 2,02 G \$, soit près de 110 % du budget annoncé.</p> <p>La stratégie routière a généré des dépenses 1,24 G \$ soit de 102,1 % par rapport au budget prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> 450 G\$ pour les projets d'amélioration du réseau routier supérieur 168 G\$ pour les projets du Plan d'action Montréal-Québec 626 G\$ pour les travaux de réfection du réseau routier stratégique. <p>Ces investissements ont notamment permis les interventions majeures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'amélioration de l'autoroute 15 à Laval (échangeurs, collectrices); • l'amélioration de l'A-10 entre l'échangeur Taschereau et l'A-30 (échangeur, élargissement, insertion d'une voie réservée pour autobus) • l'élargissement de l'autoroute 20 entre le pont-tunnel et la sortie 102 à Ste-Julie ; • le réaménagement du rond-point l'Acadie ; • la réfection de Décarie ; • la réfection de l'A-40 dans l'ouest de l'île de Montréal, etc. <p>En tant que stratégie intégrée d'intervention en transport, le PGDM a également permis une contribution gouvernementale de 2,6 M\$ à des initiatives de gestion de la demande. De plus 956,4 G\$ (20% de plus qu'initialement prévu) ont constitué la part gouvernementale d'investissements pour maintenir et développer les infrastructures de transport en commun métropolitains (prolongement du métro à Laval, équipements et services de trains de banlieues, voies réservées et autres équipements métropolitains).</p> <p>Outre la réalisation de projets, les processus visant la réalisation en partenariat de projets routiers majeurs tels les parachèvements de l'autoroute 25 à Laval et de l'autoroute 30 entre Chateauguay et Vaudreuil-Soulanges ont progressé.¹</p> <p>Ainsi, un partenaire privé a été retenu pour la conception, la construction, le financement et l'exploitation du parachèvement de l'autoroute 25 et les travaux sous la responsabilité du ministère ont été amorcés. Le gouvernement du Québec et le fédéral ont lancé le 13 juillet 2007 l'appel de propositions pour la réalisation en partenariat d'un tronçon de l'A-30 ; les travaux en mode conventionnel pour le tronçon entre Candiac et Ste-Catherine sont également amorcés.</p>	

¹ Les résultats énoncés pour les processus sont à jour et débordent la période 2000-2005

Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan des cinq années d'activités

Des efforts considérables ont été consentis pour améliorer le réseau routier supérieur et les étapes préalables à la réalisation des deux projets majeurs de parachèvement du réseau sont très avancées.

Il est certain que les interventions réalisées ont permis d'améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire de la région métropolitaine bien qu'il soit difficile de le mesurer et d'en attribuer les résultats à une intervention spécifique. Une mise à jour de l'étude sur la congestion permettra tout de même de suivre l'évolution de la situation dans la région métropolitaine entre 1998 et 2003 soit les deux dernières enquêtes origine – destination faites dans la région métropolitaine.

Recommandations et perspectives :

Une mise à jour de la problématique des déplacements dans la région métropolitaine s'impose après un premier quinquennat d'intervention. De plus, divers exercices de planification du territoire ou des transports ont été réalisés ou amorcés par les partenaires du Ministère : Schéma métropolitain de développement et d'aménagement (CMM), Plan de transport (Ville de Montréal), révision du Plan stratégique de développement du transport en commun métropolitain (AMT), etc. rendent incontournable l'élaboration de nouveaux consensus sur les enjeux prioritaires en transport dans la région ainsi que sur les stratégies pour y répondre.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 2, ACTIONS 2.1 À 2.4
Titre : Améliorer et augmenter la desserte par les systèmes de transport collectif	
Chef de file : Agence métropolitaine de transport	
<p>Actions :</p> <p>2.1 Bonifier et compléter les investissements dans les corridors de transport collectif déjà desservis (trains de banlieue, métro, système léger sur rail) selon les résultats des études en cours et à venir.</p> <p>2.2 Identifier et desservir de nouveaux corridors au moyen de systèmes collectifs efficaces (lourds, légers ou par autobus) et réorganiser la desserte locale par autobus en fonction de l'ajout de ces corridors.</p> <p>2.3 Augmenter le nombre de parcs et de cases de stationnements incitatifs offerts à proximité des grandes infrastructures de transport collectif en fonction des points de congestion sur le réseau routier.</p> <p>2.4 Améliorer la performance des centres d'échange modaux de personnes en diminuant le temps de transfert des usagers.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>2.1 Le réseau de métro a été développé par l'entremise du prolongement de la ligne 2 Est à Laval avec trois nouvelles stations (Cartier, de la Concorde et Montmorency). Le réseau de train de banlieue a été développé également, notamment par l'augmentation de la capacité des lignes Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Mont-Saint-Hilaire, et Delson-Candiac, et le prolongement de la ligne de Blainville vers Saint-Jérôme ainsi que l'ajout de nombreuses gares. La réalisation du train de l'Est vers Mascouche et Repentigny a été annoncée quant à elle en mars 2006 et a été préférée au projet du Via-Bus de l'Est. Les études sur le SLR sur l'estacade du pont Champlain ont finalement été déposées en février 2007.</p> <p>2.2 De nouvelles voies réservées pour autobus ont été mises en place, notamment à Brossard (sur l'autoroute 10), à Boucherville (sur la route 132) et à Saint-Bruno-de-Montarville (sur la route 116).</p> <p>2.3 Les stationnements incitatifs se sont grandement développés. Par exemple, ceux de Terrebonne et de Chambly ont été agrandis, alors que des projets sont prévus à Boucherville, Varennes et Sainte-Julie. De plus, de nouvelles places de stationnement sont maintenant offertes exclusivement au covoiturage dans les stationnements incitatifs des trains de banlieue ou des autobus.</p> <p>2.4 De nombreuses gares et terminus ont été bonifiés, notamment les gares de l'ouest de l'île et celles de la Rive-Sud de Montréal. La gare de Candiac a été mise en service en 2005.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>2.1 La mise en service du métro vers Laval est prévue pour avril 2007, soit un délai de 15 mois par rapport à l'échéancier original. Un programme de suivi est prévu pour mesurer l'atteinte des objectifs d'achalandage et de transfert modal.</p> <p>Le SLR sur l'estacade du pont Champlain, d'un coût de 1 milliard de dollars, aurait une longueur de 13 km et augmenterait à plus de 27 000 le nombre de déplacements en transport collectif dans le corridor du pont Champlain, soit 10 000 de plus qu'aujourd'hui.</p> <p>Grâce à l'amélioration constante des services, l'achalandage des trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal a dépassé 15 millions de déplacement en 2006, en hausse de 3,2 % par rapport à 2005.</p> <p>2.2 Les voies réservées mises en place par l'AMT ont permis de réduire le temps de parcours des autobus, ce qui se traduit en économies pour les organismes de transport et en gains de temps pour les usagers du transport collectif. L'achalandage des voies réservées métropolitaines a atteint 26,6 millions de déplacements en 2006, soit une hausse de 2,7 % par rapport à 2005.</p> <p>2.3 Le nombre de places de stationnements incitatifs offertes est de près de 25 000 dont 14 000 pour les trains de banlieue. Ces places sont utilisées à 84 %.</p> <p>2.4 L'achalandage des terminus métropolitains a atteint 66,6 millions de déplacements en</p>	

2006, soit une hausse de 4,9 % par rapport à 2005. Les stationnements incitatifs et les améliorations aux gares et aux quais sont souvent traités ensemble, ce qui bonifie la performance des centres d'échange modaux de personnes en diminuant le temps de transfert des usagers.

Recommandations et perspectives :

2.1 Des études sur le prolongement de la ligne 5 vers Anjou et de la ligne 4 vers Longueuil ont été déposées au ministère des Transports du Québec en 2002 et sont en attente d'une décision par le gouvernement. Le SLR sur l'estacade du pont Champlain contribuerait également à la diminution des gaz à effet de serre. Sa construction prendrait 4 ans. La majorité des intervenants sur la Rive-Sud sont en faveur de ce projet. Les études du projet de SLR sur l'avenue du Parc seront déposées prochainement.

2.2 Le train de l'Est sera en fonction en 2010, en raison du délai de livraison des locomotives bimodes.

2.3 Il faut poursuivre le développement des stationnements incitatifs, notamment les places réservées au covoiturage.

2.4 Il faut poursuivre l'amélioration du temps de transfert des usagers dans les centres d'échanges modaux.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 3, ACTIONS 3.1 À 3.4
Titre : Améliorer la performance du système intermodal à l'échelle de la région	
Chef de file : Ministère des Transports du Québec et Administration portuaire de Montréal	
Actions : 3.1 S'assurer que le prochain programme canadien d'aide aux infrastructures comporte un volet dédié aux installations intermodales du transport des marchandises et soit conforme aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre. 3.2 Favoriser le transfert modal dans le transport des marchandises sur les moyennes et longues distances 3.3 Mettre sur pied un comité de mise en valeur des activités portuaires, conjointement avec la Ville de Montréal et de Montréal-Est, la CUM et le Port de Montréal pour définir ensemble le plan d'aménagement des espaces environnants du port 3.4 S'assurer du maintien et de l'amélioration des accès ferroviaires et routiers pour augmenter l'efficacité et la fluidité du transport vers les marchés de destination	
Résultats obtenus : 3.1 Cette action concerne un autre chef de file que le MTQ 3.2 Transport ferroviaire Le deuxième volet du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire visait la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal. Ce programme s'est terminé le 31 mars 2006. Transport maritime Le Programme d'aide en transport maritime comportait des montants de 20 M\$ pour 5 ans (2001-2006). Il s'est terminé également le 31 mars 2006. Entente de principe Canada-Québec pour la réhabilitation d'infrastructures ferroviaires et la réalisation de projets intermodaux. Cette entente de principe de 100 M\$ sur une période de 5 ans, visant à créer des partenariats public-privé, fut conclue avec le gouvernement fédéral le 28 avril 2005. Elle comporte deux parties : <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'une, pour la réhabilitation d'infrastructures des chemins de fer d'intérêt local (75 M\$), dont le financement est réparti entre le gouvernement fédéral (30 M\$), celui du Québec (20 M\$) et le secteur privé (25 M\$) ; ▪ l'autre (25 M\$) pour la réalisation de projets à caractère intermodal touchant le ferroviaire ou le maritime. Son financement provient du gouvernement du Québec (10 M\$) et du secteur privé (15 M\$). Ainsi, la contribution totale de chacun des deux gouvernements s'élève à 30 M\$ et celle du secteur privé, à 40 M\$. 3.3 La Société du Havre a été formée en octobre 2002. Elle a pour mandat de proposer un plan de développement stratégique pour le secteur situé entre les ponts Victoria et Jacques Cartier. L'administration portuaire participe également à un comité provincial visant à valoriser le transport maritime. 3.4 Diverses études et rapports ont été effectués afin de s'assurer du maintien et de l'amélioration des accès ferroviaires et routiers.	

Analyse de la contribution aux objectifs :

3.1 Cette action concerne un autre chef de file que le MTQ

3.2 Transport ferroviaire

Pour l'ensemble du Québec, 35 projets liés à l'intermodalité se sont concrétisés. Ces subventions, de près de 4 M\$, ont généré des investissements de plus de 26 M\$. Parmi ceux-ci, dans la région de Montréal, un centre de transbordement à Ste-Rosalie.

Transport maritime

Entre 2001 et 2006, douze projets d'infrastructures intermodales ont été réalisés ainsi que deux études grâce à des subventions d'environ 8,7 M\$ sur l'ensemble du Québec.

Pour la région de Montréal, un montant de 35 000 \$ a été alloué à l'étude dédiée au port de Valleyfield pour un plan stratégique de développement, rendu public le 17 mai 2004. Au Port de Montréal, Logistec a bénéficié d'une subvention de 1,4 M\$ en 2002-2003. Parmi les activités de promotion et d'études, une subvention de 34 000 \$ a été allouée pour une étude de transport des marchandises dans la région du Suroît.

3.3 La Société du Havre a déposé sa Vision 2025 en collaboration avec la Ville de Montréal, le ministère des Affaires municipales et des Régions et Développement économique Canada dans lequel on propose un meilleur arrimage entre les activités portuaires et urbaines. Le comité provincial visant à valoriser le transport maritime travaille sur un plan de communication.

3.4 Un rapport sur la façon d'accommoder la croissance au cours des 10 prochaines années a été déposé en février 2002 et mise à jour en 2004-2005. Une étude sur les coûts terrestres pour desservir divers marchés a été déposée en octobre 2002 et partagée avec l'industrie. Une étude comparative sur les coûts totaux de transport (océaniques, portuaires et terrestres) a été déposée en 2004-2005 et a permis de mesurer la compétitivité du port. L'APM exerce également un suivi des corridors de commerce Québec / New York et Windsor / Détroit.

Recommandations et perspectives :

3.1 Cette action concerne un autre chef de file que le MTQ

3.2 Le *Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM)*, annoncé le 24 octobre 2006, a pour but de favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes en complémentarité avec le secteur routier, en particulier pour le transport des marchandises. Doté d'un budget de 21 M\$ sur 5 ans, le PAIM comporte cinq volets : infrastructures intermodales ferroviaires et maritimes; projets pilotes; études; promotion des modes maritime et ferroviaire; valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent. Plusieurs projets ont été conclus pour l'ensemble du Québec mais il n'y a aucun projet pour la région de Montréal, pour l'année 2006-2007.

Les discussions se poursuivent sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires (Entente de principe Canada-Québec) pour conclure une entente officielle .

3.3 Une attention particulière devra être accordée au triage ferroviaire, sous le pont Jacques-Cartier, dont les opérations sont absolument essentielles à la compétitivité du port de Montréal ainsi qu'à la pérennité des accès ferroviaires des deux grands réseaux nationaux. Concernant la jetée Bickerdike, une zone tampon devra être aménagée pour assurer la poursuite des opérations portuaires et industrielles sur cette dernière.

3.4 Les projets doivent être supportés politiquement.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 4, ACTIONS 4.1 ET 4.2
<p>Titre : Mettre en place un Observatoire afin de doter la région d'un outil de planification régionale du transport des marchandises.</p>	
<p>Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises</p>	
<p>Actions : 4.1 Définir un concept détaillé incluant : une définition précise des besoins auxquels répondra l'Observatoire ; l'identification des partenaires ; un mode organisationnel ; une évaluation des coûts de mise en œuvre ; modèle de financement, etc. 4.2 Appuyer la mise en œuvre du projet en collaboration avec les partenaires et en évitant le dédoublement de fonctions</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>4.1 Un rapport présentant la description du concept, les modes de financement proposés et une stratégie de mise en œuvre a été déposé au Comité directeur du CITM en novembre 2002.</p> <p>4.2 L'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal a été créé</p> <p>Les phases I et II de la première étude de l'Observatoire ont été réalisées.</p> <p>L'Observatoire a obtenu une subvention de 75 000 \$ de la part de Transports Canada en avril 2005</p> <p>Elle a par la suite obtenu Obtention une subvention de 45 000 \$ du ministère des Transports du Québec en septembre 2005.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>4.1 L'Observatoire est un lieu qui réunit des partenaires membres du CITM intéressés à travailler en commun pour améliorer la qualité de l'information dans le domaine du transport des marchandises. Il vise à doter la région d'un outil de planification régionale du transport des marchandises.</p> <p>4.2 Le Comité d'orientation et la Table des collaborateurs ont été montés en 2003.</p> <p>Il y a eu deux rencontres du Comité d'orientation et trois rencontres de la Table des collaborateurs</p> <p>Il y a eu également de nombreuses rencontres avec les mandataires des phases de l'étude.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>4.1 Activité terminée.</p> <p>4.2 Préparation du devis technique et de l'appel d'offre de la troisième phase de l'étude par la Table des collaborateurs</p> <p>Il faut envisager la phase III dans le cadre du prochain plan d'action du CITM. Les sujets des grappes et des centres de distribution sont à considérer comme pistes de développement.</p>	

Titre : Favoriser l'écoulement des véhicules lourds sur le réseau routier par le biais de mesures préférentielles

Chef de file : Ministère des Transports du Québec

Actions :

5.1 Analyser la faisabilité de mesures préférentielles, comme : l'implantation de voies réservées pour camions ; le partage des voies réservées pour autobus en dehors des horaires normaux d'exploitation; l'amélioration des conditions de livraison locales.

5.2 Réaliser et mettre en œuvre les mesures préférentielles retenues

Résultats obtenus :

Une Revue de littérature sur les expériences étrangères a été réalisée et présentée au Comité directeur en mars 2004. Aucune mesure spécifique n'a été mise en œuvre.

Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan cinq années d'activités

La recherche indique que l'implantation de voies réservées pour camions demeure plutôt théorique. Elle pose certains défis en milieu urbain (gestion des voies, mouvements aux intersections, types de trafic privilégiés). Les voies partagées ont été tentées dans quelques cas, mais sont en service en dehors des heures de pointe et pour des usages limités, ce qui réduit l'intérêt de leur introduction. En effet, elles répondent d'abord à des problèmes de livraisons. Les voies exclusives ne sont justifiées que pour des proportions très élevées de camions, en transit interurbain.

Les projets états-uniens semblent favoriser un accroissement des camions à très gros gabarit et le trafic de transit, tandis que les expériences européennes cherchent d'abord des solutions d'accès, aires de livraisons ou horaires adaptés en zones piétonnes afin de concilier activités économiques, fonctionnalité urbaine et qualité de vie des résidents.

Recommandations et perspectives :

L'opportunité d'implantation de voies réservées en milieu fortement urbanisé n'est pas démontrée et d'autres mesures mériteraient d'être analysées lors des études d'interventions possibles (systèmes de gestion de la circulation, de signalisation dynamique et de gestion de flottes de véhicules, systèmes de transport intelligents, logistique et formation des chauffeurs).

Par ailleurs, une meilleure connaissance du camionnage et des déplacements à des fins commerciales à l'intérieur de la région métropolitaine demeure une priorité et même un préalable à l'élaboration et l'implantation de mesures préférentielles pour le camionnage.

Titre : Favoriser le covoiturage parmi les solutions de rechange à l'automobile en solo sur le réseau autoroutier en ciblant les déplacements réalisés pour le motif travail

Une étude réalisée par Catherine Morency montre que 70 % du covoiturage est familial, alors que seulement 6 % est fait par des travailleurs dans la région de Montréal. À Washington, une région comparable à Montréal, 16 % des travailleurs covoiturent. Ceci démontre qu'il y a un potentiel lié au développement du covoiturage dans la région de Montréal.

Chef de file : Agence métropolitaine de transport

Actions :

6.1 Organiser et soutenir le covoiturage au sein des entreprises et des institutions de la région de Montréal

6.2 Organiser le covoiturage vers et à partir des stationnements incitatifs de l'AMT

6.3 Prévoir des mesures préférentielles à l'intention des véhicules de covoiturage dont, entre autres, le partage des voies réservées pour autobus sur le réseau autoroutier lorsque l'exploitation par autobus le permet

6.4 Prévoir des stationnements d'échange le long des voies réservées au covoiturage permettant aux automobilistes de se regrouper en covoiturage

6.5 Collaborer avec le MTQ à des études visant à l'extension du réseau autoroutier en covoiturage

Résultats obtenus :

6.1 En 2000, création de la démarche *allégo* qui vise le soutien aux entreprises et aux institutions désirant se prévaloir d'un programme-allégo (ensemble de mesures incitatives aux solutions de rechange à l'automobile en solo, dont le covoiturage).

6.2 En 2005, création d'un un service de jumelage et de stationnement réservé au covoiturage dans les stationnements incitatifs

6.3 VR A-25, Terrebonne-Laval

- Projet pilote concluant, VR autobus + covoiturage 3 pers et + maintenant permanente.

Analyse de la contribution aux objectifs :

6.1 Depuis 6 ans, la démarche allégo a permis la réalisation de vingt-cinq projets impliquant des entreprises, des institutions.

La démarche allégo a aussi permis la création de 5 Centres de gestion des déplacements (CGD) dont 3 sont actifs. Ceux-ci mobilisent les employeurs au niveau local, en partenariat avec les acteurs en transport, dans la promotion des transports durables.

La démarche allégo est inscrite au programme de 4 interventions majeures de la région métropolitaine de Montréal, le plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, le Rapport annuel 2006 sur la santé publique de la population montréalaise, la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention de problèmes liés à l'obésité 2006-2012.

Covoiturage allégo, un service en ligne gratuit d'assistance au jumelage interentreprises ou intraentreprise a été mis sur pied en 2005. Un CD-ROM d'outils au covoiturage est envoyé aux entreprises et institutions adhérant à Covoiturage allégo pour faciliter l'organisation du covoiturage.

6.2 Depuis 2005, 17 stationnements incitatifs de l'AMT offrent du stationnement réservé au covoiturage. Un volet spécifique au jumelage vers les stationnements incitatifs a été ajouté à Covoiturage allégo. Des retours garantis à domicile sont offerts aux passagers qui doivent se déplacer pour une urgence à l'extérieur de leur unité de covoiturage.

6.3 Participation à une étude pilotée par le MTQ visant à évaluer les mesures favorables aux transports collectifs dans la région de Montréal, dont le covoiturage. La synthèse des besoins sera déposée à l'automne 2007.

Recommandations et perspectives :

6.1 Poursuivre la démarche allégo amenant les entreprises et les institutions à promouvoir et à faciliter le covoiturage.

6.2 Prévoir d'autres mesures préférentielles à l'intention des véhicules de covoiturage et étendre le partage des voies réservées pour autobus.

Installer des cases réservées au covoiturage dans les 58 stationnements incitatifs de l'AMT.

Prévoir des stationnements d'échange le long des voies réservées au covoiturage permettant aux automobilistes de se regrouper en covoiturage

Faire des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour l'adoption de mesures fiscales favorable au covoiturage

Collaborer avec le MTQ à des études visant à l'extension du réseau autoroutier au covoiturage

Poursuivre les représentations auprès des intervenants métropolitains pour faire reconnaître la démarche allégo, notamment dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal.

Titre : Favoriser une diversification des horaires de travail des travailleurs afin de réduire l'effet de pointe dans les débits sur les liens routiers

Chef de file : Chambre du commerce du Montréal métropolitain

Action :

Résultats obtenus :

Aucune action.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Aucune action.

Recommandations et perspectives :

Aucune action.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 8, ACTIONS 8.1 ET 8.2
<p>Titre : Identifier le réseau artériel métropolitain (RAM) et harmoniser les caractéristiques physiques et les modalités de gestion de la voirie et de la circulation sur ces axes supérieurs</p>	
<p>Chef de file : Communauté métropolitaine de Montréal</p>	
<p>Actions : 8.1 Identifier un réseau artériel métropolitain de transport sur le territoire de la Communauté. 8.2 Prescrire les normes de gestion de ce réseau; prescrire également les normes d'harmonisation des règles de signalisation et contrôle de la circulation.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>En vertu de la <i>Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal</i>, la Communauté doit identifier un réseau artériel métropolitain (RAM), prescrire des normes minimales de gestion et d'harmonisation applicables à ce réseau ainsi que des règles de signalisation et de contrôle de la circulation.</p> <p>L'identification du RAM a pour objectif de maximiser la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises en canalisant efficacement les véhicules lourds et la circulation de transit. Le RAM sert également d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire, en particulier dans les plans stratégiques des AOT et de l'AMT.</p> <p>En 2002 et 2003, la mise en place d'un comité technique a mené à l'identification d'un projet de RAM ainsi qu'à une réflexion sur les normes minimales à appliquer. Pour des fins de consultation, une première proposition a alors été transmise à toutes les municipalités et MRC. Le conseil de la Communauté a été informé des résultats de la démarche par le biais d'une présentation en décembre 2002.</p> <p>En 2003 et 2004, une étude d'évaluation des coûts, tant au niveau des immobilisations que de l'entretien, a par la suite été réalisée dans le but d'évaluer adéquatement l'impact du plan et des normes minimales de gestion et d'harmonisation préconisées.</p> <p>Au printemps 2005, un avant-projet de règlement a été présenté aux municipalités des couronnes Nord et Sud. En juin 2005, la Communauté a également envoyé aux membres du comité technique, lequel représente les 5 secteurs du territoire, un document illustrant le tracé du RAM.</p> <p>Par ailleurs, lors des consultations publiques tenues au printemps 2005 sur le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD), l'avis gouvernemental sur le PSMAD ainsi que plusieurs commentaires alors formulés étaient à l'effet d'une meilleure intégration des dimensions transport et aménagement.</p> <p>Cette consultation publique portait également sur le cadre institutionnel renouvelé en ce qui a trait au schéma puisque entre temps, le gouvernement du Québec avait énoncé l'hypothèse du maintien des MRC métropolitaines et d'une compétence partagée entre les MRC et la CMM en matière d'aménagement et de développement. Un projet de loi à cet effet est attendu depuis maintenant deux ans.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>La réflexion sur le RAM se poursuivra lorsque sera connue la volonté gouvernementale quant au partage des compétences en matière d'aménagement et de développement.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 9, ACTIONS 9.1 ET 9.2
<p>Titre : Améliorer la coordination de l'ensemble des travaux routiers de la région et des mesures de mitigation des différents organismes responsables; Mieux informer les transporteurs de marchandises au sujet des travaux planifiés et des alternatives de cheminement</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Transports du Québec</p>	
<p>Actions : 9.1 Améliorer la coordination de l'ensemble des travaux routiers de la région et des mesures de mitigation des différents organismes responsables 9.2 Mieux informer les transporteurs de marchandises au sujet des travaux planifiés et des alternatives de cheminement</p>	
<p>Résultats obtenus : 9.1 et 9.2 Les informations sur les interventions principales prévues par le Ministère et des partenaires (SPJCC, CN, municipalités) sont colligées par un groupe de travail interne au Ministère, qui évalue l'environnement global des chantiers, les prévisions de maintien de la circulation, les impacts cumulatifs potentiels. Le MTQ organise des rencontres avec ses partenaires, dont les services d'urgence, afin de faire connaître ses plans d'interventions et d'apporter les ajustements nécessaires.</p> <p>Plus particulièrement, le système Info-RTU actuellement en développement, permettra de mieux soutenir la coordination de l'ensemble des interventions des partenaires sur les infrastructures du domaine public. Ce système est géré par la Ville de Montréal et hérite des possibilités issues de l'évolution de la géomatique et du réseau Internet.</p> <p>L'initiative du projet revient au Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) qui encadre sa réalisation et a élaboré un projet d'architecture de système. Le premier prototype a été testé et a donné lieu à une présentation formelle dans le cadre du Congrès Infra 2005 tenu le 22 novembre. Le début de l'exploitation du système est prévu pour l'été 2007.</p> <p>Quant à la diffusion de l'information, il importe de souligner les améliorations continues du site Internet du MTQ relativement aux travaux routiers. Une carte interactive des principaux chantiers routiers à Montréal est dorénavant accessible.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan cinq années d'activités</p> <p>9.1 INFO RTU Outil informatique permettant une coordination des activités en matière de gestion des impacts des travaux. Parmi les bénéfiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - meilleure connaissance des projets des partenaires et optimisation de la planification ; - accès direct aux coordonnées des responsables des entraves ; - mise à jour d'inventaire plus rapide ; - meilleure fiabilité ; - réduction des impacts des entraves et de leur nombre ; - meilleure synchronisation des travaux, dont les retombées sont importantes considérant l'ampleur des interventions sur l'ensemble du réseau. 	
<p>Recommandations et perspectives :</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 10, ACTIONS 10.1 ET 10.2
<p>Titre : Identifier les sites de chargement et de déchargement de camions ou de conteneurs les plus touchés par les problèmes de congestion et favoriser une diversification des horaires de travail auprès des employés et des entreprises</p>	
<p>Chef de file : Association du camionnage du Québec</p>	
<p>Actions : 10.1 Identifier les sites de chargement et de déchargement de camions ou de conteneurs les plus touchés par les problèmes de congestion. 10.2 Favoriser une diversification des horaires de travail auprès des employés et des entreprises.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>10.1 L'identification de sites de congestion dans les gares intermodales a été effectuée en 2005.</p> <p>10.2 Des démarches ont débuté afin de répertorier les entreprises et/ou sites avec leur horaire d'ouverture respective. Ce répertoire pourrait être disponible aux entreprises de camionnage qui doivent y accéder.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs (bilan):</p> <p>10.1</p> <p>10.2</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>10.1 Répertorier les sites situés près des grandes artères autoroutières ou à accès difficiles compte tenu des restrictions de circulation aux camions</p> <p>10.2 Avec cet outil, un diagnostique pourrait être effectué rapidement et une « campagne » de sensibilisation pourrait être entreprise auprès des grands générateurs de transport de la région.</p> <p>Il faut s'assurer d'une collaboration des industries et commerces d'importance de la région.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 11, ACTIONS 11.1 À 11.4
----------------------------------	---

Titre : Appuyer le développement des projets de centres de logistique et de distribution continentale dans l'ensemble de la région, dans un esprit de complémentarité

Chef de file : Montréal International, Aéroports de Montréal et Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

Actions :

11.1 Mettre en place des centres de logistique et de distribution continentale dans la région de Montréal

11.2 Développer le centre de denrées périssables à Mirabel et contribuer à faire connaître ses avantages auprès de la communauté d'affaires et des décideurs de l'industrie

11.3 Développer un centre de distribution pour le commerce électronique à Mirabel et contribuer à faire connaître l'étendue du projet et les divers avantages et les retombées pour la région de Montréal à la communauté d'affaires et aux décideurs de l'industrie.

11.4 Réaliser les études préalables à l'implantation d'un centre de distribution bioalimentaire dans la région de la Montérégie et contribuer à faire connaître l'étendue du projet et les divers avantages et retombées pour la région de Montréal à la Communauté d'affaires et aux décideurs de l'industrie.

Résultats obtenus :

11.1 Une sensibilisation à la problématique des centres de logistiques et de distribution.

11.2 Les infrastructures sont occupées par deux entreprises depuis janvier 2005. Cependant, celles-ci n'opèrent pas dans le domaine des denrées périssables.

11.3 Mecachrome a débuté à Mirabel, en janvier 2005, l'assemblage et la distribution d'aéronefs. L'entreprise prévoit produire 24 appareils en 2005 et 48 en 2006.

11.4 Les rapports finaux des études de faisabilité organisationnelle, économique et technique pour le projet de plateforme logistique agroalimentaire de Longueuil (PLAL) ont été déposés en novembre 2006.

Analyse de la contribution aux objectifs :

11.1 Montréal International a décidé de se retirer du dossier. Le ministère des Finances du Québec a décidé de ne pas accorder d'avantages fiscaux pour le centre de logistique.

11.2 Aéroports de Montréal a fermé le Centre de denrée périssable en 2002.

11.3 Le potentiel du commerce électronique s'est finalement avéré faible alors ADM a décidé d'élargir les efforts de démarchage auprès des entreprises du domaine de l'aéronautique.

11.4 L'appui du milieu est incontestable. Une tournée d'information auprès des principaux intervenants de la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire s'est déroulée afin de recueillir des commentaires et un comité de pilotage réunissant 25 organismes oeuvrant dans le secteur été mis en place. Des ententes avec l'Université de Sherbrooke (gestion de l'étude et benchmarking) et avec Deloitte (études de marché et de faisabilité technique) ont été conclues pour les études de marché et de faisabilité technique.

Recommandations et perspectives :

11.1 Montréal International se met à la disponibilité d'un groupe éventuel qui serait intéressé par le projet.

11.2 ADM poursuit ses efforts de promotion de Montréal comme point de transit pour les denrées périssables auprès des transitaires du Nord-Est des Etats-Unis ainsi que le démarchage auprès d'entreprises oeuvrant dans l'industrie.

11.3 ADM a décidé d'élargir les efforts de démarchage auprès des entreprises du domaine de l'aéronautique.

11.4 Un dernier volet doit être ajouté à l'étude finale. Quelques informations manquent toujours. Une décision sera prise cet automne concernant les suites du projet. Le créneau d'excellence bioalimentaire de la Montérégie (ACCORD) est maintenant porteur du projet à la place de Développement économique Longueuil (DEL).

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 12, ACTIONS 12.1 ET 12.2
<p>Titre : Favoriser le développement de corridors de commerce, afin d'accroître les échanges entre le Canada et les États-Unis</p>	
<p>Chef de file : Fédération des chambres de commerce du Québec</p>	
<p>Actions : 12.1 Développer le corridor de commerce entre le Québec et l'État de New York 12.2 Se joindre au corridor de commerce impliquant l'Ontario et le Centre des États-Unis</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>12.1 La signature de l'entente Québec-New York a eu lieu à Lake George le 21 septembre et à Montréal le 6 décembre 2001. Depuis ce temps, il y a eu trois Sommets économiques et trois Sommets sur la frontière qui ont eu lieu en alternance au Québec et dans l'État de New York.</p> <p>12.2 La mise en place du Corridor Québec-Ontario-Midwest est en préparation.</p> <p>Une entente entre la Fédération des chambres du Québec et la Chambre de commerce du Vermont a été signée le 24 mai dernier à Burlington dans le cadre de la mise en place du Corridor Québec-Nouvelle-Angleterre.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>12.1 Un investissement de plus de 130 millions \$ par les gouvernements américain et Québécois pour la transformation du poste frontalier de Lacolle a été annoncé en à la fin de 2001.</p> <p>Il y a quatre comités en marche : transport et frontière, technologie, tourisme et capital de risque, et de nombreuses ententes ont été signées.</p> <p>Une entente est intervenue entre Lakes-to-Locks Passage et la Conférence régionale des élus de la Montérégie Est.</p> <p>12.2 Les deux chambres du Québec et de l'Ontario ont développé une approche commune concernant le Western Hemisphere Travel Initiative qui prévoit l'obligation d'une nouvelle pièce d'identité à la frontière américaine.</p> <p>Il y a eu une rencontre avec des représentants de Kansas city et du Superhighway Corridor (Chicago, Mexico)</p> <p>Des rencontres entre des partenaires du Québec et du Vermont ont eu lieu.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>12.1 Il faut continuer à étendre le réseau de nos partenaires. Idem pour nos amis américains.</p> <p>Le Corridor Québec-New York est encore jeune. Il faut être persévérant et demeurer innovateur de manière à maintenir l'intérêt des partenaires actuels et à en attirer de nouveaux.</p> <p>Il s'agit aussi d'une co-entreprise. Son succès demeurera toujours lié aussi à la volonté des nos partenaires américains.</p> <p>12.2 Il faut continuer à étendre le réseau de nos partenaires. Idem pour nos amis américains.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 13, ACTIONS 13.1 ET 13.2
<p>Titre : Mettre au point une stratégie d'action avec l'ensemble des partenaires économiques et gouvernementaux pour renforcer le marché des conteneurs maritimes, des marchandises diverses non conteneurisées et des marchandises en vrac</p>	
<p>Chef de file : Administration portuaire de Montréal</p>	
<p>Actions :</p> <p>13.1 Assurer la concertation des différents partenaires</p> <p>13.2 Assurer la compétitivité du Port de Montréal et miser sur les principaux atouts concurrentiels</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>13.1 Le comité sur la compétitivité du port de Montréal a été élargi. Il regroupe notamment les lignes maritimes, les opérateurs de terminaux, l'Association du camionnage du Québec, les associations d'expéditeurs, l'Administration de pilotage, la Garde côtière canadienne, les débardeurs et les gouvernements.</p> <p>13.2 Les politiciens et les hauts fonctionnaires ont été sensibilisés à l'importance de l'industrie du transport. Il y a eu une amélioration de la productivité. La croissance moyenne du trafic des conteneurs est de 5,3 % depuis les dix dernières années. Un nouveau trafic d'anodes et de cathodes de cuivre est reçu au port de Montréal ainsi que de nouveaux trafics de concentrés de cuivre.</p> <p>Neuf des 12 plus grandes lignes de conteneurs du monde desservent le port de Montréal.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>13.1 Les réunions ont lieu aux mois de mai et novembre de chaque année.</p> <p>13.2 Les journées maritimes se poursuivent, et l'APM y participe de façon récurrente. Elle a également participé également à un comité formé par l'Association des employeurs maritimes pour étudier la problématique des marchandises diverses non conteneurisées. Une étude de marché dans le secteur céréalier pour identifier des opportunités additionnelles et valider la possibilité de conclure des alliances stratégiques a été réalisée en 2003 et présentée à l'industrie. Enfin, l'APM continue de travailler / collaborer avec le secteur privé pour attirer de nouveaux trafics de vrac.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>13.1 Poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer la compétitivité du port de Montréal.</p> <p>13.2 Assurer le développement de tous les types de marchandises en favorisant le domaine où le port excelle davantage, soit le trafic de conteneurs. Une étude (non publique) sur la capacité du port devrait quant à elle être complétée prochainement.</p> <p>Maintenir et améliorer le rôle de vigie commerciale de l'APM.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 14, ACTIONS 14.1 À 14.6
<p>Titre : Relancer la région de Montréal comme plaque tournante du fret aérien en misant sur la qualité et la capacité de ses infrastructures</p>	
<p>Chef de file : Aéroports de Montréal</p>	
<p>Actions :</p> <p>14.1 Accroître le trafic des passagers entre l'Europe et Montréal, et, par conséquent, le trafic de fret aérien</p> <p>14.2 Soutenir le développement des intégrateurs de Mirabel</p> <p>14.3 Tirer parti de la capacité de la région de Montréal à desservir, pour le fret aérien, le marché américain par camion</p> <p>14.4 Soutenir la corporation de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel pour attirer des entreprises de distribution qui ont besoin de services aériens</p> <p>14.5 S'assurer que la révision de la réglementation concernant le dédouanement par le gouvernement canadien renforce la compétitivité de la région de Montréal</p> <p>14.6 Veiller à ce que la structure de tarification du contrôle aérien permette de maintenir la position concurrentielle de Montréal face aux aéroports américains</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>14.1 Aéroports de Montréal a enregistré une hausse de trafic de 4.7 % en 2006 et atteint 11.4 millions de voyageurs. Le fret a quant à lui progressé de 5% pour atteindre 275 000 tonnes.</p> <p>14.2 Les principaux intégrateurs de Mirabel évaluent présentement les opportunités reliées à l'accroissement de leur capacité au départ de Mirabel.</p> <p>14.3 Le transporteur Oceanair cargo négocie présentement avec les autorités canadiennes dans le but d'obtenir les droits requis afin d'offrir des services entre l'Italie et Montréal. En plus de desservir le marché local, Oceanair compte viser le marché américain.</p> <p>14.4 Bien que le programme d'incitatifs fiscaux ait été aboli. Aéroports de Montréal poursuivra ses efforts de démarchage auprès d'entreprises oeuvrant dans les secteurs porteurs.</p> <p>14.5 Plusieurs rencontres ont eu lieu entre Aéroports de Montréal et des représentants de l'Agence canadienne du Revenu (ARC).</p> <p>14.6 L'accroissement du trafic aérien enregistré permet à Navcan de maintenir sa structure tarifaire.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>14.1 Le volume de passagers de ou vers l'Europe est en forte hausse (8,7 %) et de nouvelles liaisons se sont ajoutées.</p> <p>14.2 ADM continue à soutenir ce secteur à fort potentiel de croissance.</p> <p>14.3 La congestion des plates-formes du Nord-Est des États-Unis, la disponibilité d'espace tout cargo au départ de Montréal et la faiblesse du dollar canadien ont contribué à accroître le volume de marchandises américaines transitant via Montréal.</p> <p>14.4 Le programme d'incitatifs fiscaux a été aboli.</p> <p>14.5 Le climat sociopolitique a retardé quelque peu l'implantation du nouveau système.</p> <p>14.6</p>	

Recommandations et perspectives :

14.1 Il faut considérer le maintien et le raffermissement du marché actuel. Il faut également cibler et démarcher les marchés offrant le plus de potentiel tant au niveau passager que cargo.

14.2 Il faut considérer le maintien et le raffermissement du marché actuel.

14.3 Il faut poursuivre la promotion de Montréal auprès des transitaires du Nord-Est des Etats-Unis ainsi que le démarchage auprès d'entreprises oeuvrant dans les industries à forte demande pour le transport aérien.

14.4 Aéroports de Montréal poursuivra ses efforts de démarchage auprès d'entreprises oeuvrant dans les secteurs porteurs.

14.5 Il faut poursuivre les efforts entrepris.

14.6 Il faut poursuivre les efforts entrepris.

Titre : Promouvoir les atouts de la région de Montréal et les compétences de l'industrie du transport des marchandises auprès du marché européen

Chef de file : Montréal International

Action :

15.1 Mettre en œuvre une campagne de promotion internationale en concertation avec divers partenaires

Résultats obtenus :

15.1 L'industrie du transport des marchandises du Grand Montréal demeure un élément de la promotion effectuée.

Elle obtient ainsi une influence positive auprès des investisseurs étrangers.

Depuis le début de l'année 2004, plusieurs implantations d'entreprises du secteur du transport et de la distribution ont été annoncées sur le territoire du Grand Montréal. Ce qui représente des investissements de près de 100 millions de dollars et la création de plus de 600 emplois.

Analyse de la contribution aux objectifs :

15.1 Montréal International a lancé en 2002 une campagne Internet auprès des investisseurs étrangers pour vanter les atouts de la région qui représente un investissement global de un million de dollars.

Il y a eu la tenue en 2003 du congrès international de *l'International Economic Development Council*, association internationale de développeurs économiques, où il sera question entre autres de l'importance des infrastructures comme les ports de mer et les aéroports dans une perspective de mondialisation des marchés.

Recommandations et perspectives :

15.1 Poursuite de la prospection auprès des investisseurs européens et américains.

Titre : Positionner la région de Montréal comme nœud ferroviaire majeur dans le cadre de l'extension du réseau ferroviaire canadien aux États-Unis, pour maximiser les retombées économiques dans la région de Montréal.

Chef de file : Société de promotion de l'industrie ferroviaire

Action :

Résultats obtenus :

16.1 La Société de promotion de l'industrie ferroviaire a participé à la mise sur pied des corridors de commerce.

Elle a organisé des rencontres avec des décideurs autour du thème de l'intermodalité dans les transports, notamment des forums, colloques et journées ferroviaires.

Elle a surtout contribué à une entente cadre signée entre Ottawa et Québec visant l'aide financière pour l'amélioration des infrastructures des CFIL.

Analyse de la contribution aux objectifs :

16.1 L'industrie ferroviaire participe de façon régulière au Sommet Québec-New York depuis les tous débuts.

Il y a eu organisation d'un Forum sur l'industrie ferroviaire au printemps 2003.

Il y a eu une étude d'incidences produite par la S.P.I.F. en collaboration avec ADEC et déposée en janvier 2006.

Des journées ferroviaires québécoises ont eu lieu les 20 et 21 novembre 2003 et les 21 et 22 novembre 2006.

Il y a eu mise sur pied d'un comité organisateur avec les représentants des quatre modes (aérien, routier, maritime et ferroviaire) afin de préparer un Forum sur l'intermodalité dans les transports qui devait avoir lieu en janvier 2007.

Recommandations et perspectives :

16.1 Il y aura poursuite des négociations entre Ottawa et Québec sur les modalités d'application des investissements tripartites.

Le milieu espère une entente sur les points de divergence entre le MTQ, Transports Canada et Infrastructures Canada.

L'implication des partenaires est primordiale.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 17, ACTION 17.1
<p>Titre : Obtenir une modification à la fiscalité touchant le transport ferroviaire afin que les transporteurs canadiens ne soient pas désavantagés par rapport à leurs concurrents américains, notamment en ce qui concerne l'amortissement du matériel roulant et des infrastructures diverses.</p>	
<p>Chef de file : Société de promotion de l'industrie ferroviaire</p>	
<p>Action : 17.1 Favoriser les changements appropriés et les faire valoir auprès des instances visées</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>17.1 La Société de promotion de l'industrie ferroviaire a déposé en 2006 un mémoire auprès du ministre des Finances et de la ministre déléguée aux Transports.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>17.1 La Société de promotion de l'industrie ferroviaire s'affaire à revoir la fiscalité municipale des corridors ferroviaires au Québec à l'égard des chemins de fer régionaux et des emprises utilisées à des fins de transport en commun dans la région de Montréal.</p> <p>La SPIF tente également de faire revoir les taux d'amortissement du matériel roulant ferroviaire dans la fiscalité canadienne, en partenariat avec l'Association des chemins de fer du Canada, le Canadien National et Chemins de fer Canadien Pacifique.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>17.1 La Société de promotion de l'industrie ferroviaire vise un crédit d'impôt remboursable. Le dossier est à l'étude mais la SPIF dispose de l'appui du ministère des Transports du Québec et de l'Union des municipalités du Québec.</p> <p>La SPIF espère obtenir le support du gouvernement dans le dossier des taux d'amortissement.</p>	

Titre : Obtenir une modification à la fiscalité canadienne touchant le transport routier afin que les transporteurs canadiens ne soient pas désavantagés par rapport aux entreprises américaines, particulièrement en ce qui a trait à la période d'amortissement, certaines dispositions de la TVQ (transactions entre entreprises liées) et les taux déductibles pour les frais de repas.

Chef de file : Association du camionnage du Québec

Actions :

18.1 Proposer les changements appropriés et les faire valoir auprès des instances visées

Résultats obtenus :

18.1 Le gouvernement canadien a consenti en décembre 2003 un per diem pour les repas des chauffeurs de camions à 45 \$ par jour au lieu de 33 \$. Ce montant est également consenti en dollars américains pour les chauffeurs qui circulent aux USA. Le gouvernement du Québec a convenu d'appliquer les mêmes critères.

Analyse de la contribution aux objectifs (bilan) :

18.1 L'ACQ réclame également une politique globale de transport routier des marchandises au Québec comme le MTQ l'a fait pour le maritime et le ferroviaire. Dans nos échanges à ce jour, une telle politique inclurait des mesures fiscales de nature à harmoniser la fiscalité québécoise et canadienne avec les autres administrations.

Le MTQ s'est jusqu'à maintenant montré favorable à sa mise en place. Il avait d'ailleurs fait une étude interne à cet effet en 2001.

Les priorités à court terme de l'actuel ministre des Transports ne portent pas sur la mise en œuvre d'une telle politique.

Recommandations et perspectives :

18.1 Il reste maintenant à maintenir la pression concernant la déductibilité des frais de repas à 80 % ainsi que l'amortissement accéléré pour les véhicules.

Nous croyons qu'il faille agir tant au niveau fédéral qu'au niveau provincial pour accélérer ce dossier de longue haleine.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 19, ACTIONS 19.1 À 19.3
Titre : Renforcer la position concurrentielle du Port de Montréal à l'aide de modifications réglementaires et fiscales	
Chef de file : Administration portuaire de Montréal	
<p>Actions :</p> <p>19.1 Examiner l'impact des modifications au régime de fiscalité foncière du port et des ses occupants, relativement à l'imposition des structures de quais et à l'application du règlement sur les taxes d'eau et de services, et l'ajuster, s'il y a lieu, de manière à ne pas compromettre leur capacité concurrentielle.</p> <p>19.2 S'assurer qu'au terme de la présente entente, les frais d'opérations de la Garde Côtière ne mettent pas en péril la capacité concurrentielle des lignes maritimes et du port.</p> <p>19.3 Assurer un lien et participer au groupe de travail sur la fiscalité maritime du groupe conseil maritime.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>19.1 Le dossier de l'imposition des structures de quai a été réglé pour l'ensemble des installations publiques au Québec. Quant au règlement sur les taxes d'eau et de service, le dossier est présentement en litige.</p> <p>19.2 L'industrie maritime travaillera à réduire les coûts d'utilisation de la Garde côtière canadienne.</p> <p>19.3 Les taux applicables pour le dragage d'entretien du chenal sont ajustés annuellement en fonction de l'IPC.</p> <p>Les ministères ont été sensibilisés à la contribution de l'industrie maritime à l'économie du pays.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>19.1 Sans objet.</p> <p>19.2 L'industrie maritime poursuit son travail par le biais de différents comités sectoriels dans le but de réduire les coûts d'utilisation de la Garde côtière.</p> <p>19.3 Un Conseil consultatif maritime qui regroupe des ministères fédéraux et des représentants de l'industrie maritime a été réactivé et travaille à promouvoir et reconnaître les bonnes pratiques déployées par l'industrie.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>19.1 Le dossier reste à suivre.</p> <p>19.2 Le dossier se poursuit.</p> <p>19.3 Sans objet.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 20, ACTIONS 20.1 À 20.4
<p>Titre : Amender la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) afin que les schémas d'aménagement incluent : l'analyse des potentiels de développement économique des infrastructures de transport des marchandises; l'évaluation des incidences des activités du transport des marchandises sur les affectations du sol à proximité; l'évaluation et l'analyse des impacts des grands générateurs de transport des marchandises sur les voies de circulation; la prévision de zones tampons suffisamment larges afin de minimiser les impacts entre les zones sensibles et les activités ferroviaires, maritimes, aéroportuaires et le long de corridors à forts débits de camions lourds; la mise en place obligatoire, par les promoteurs immobiliers, de mesures de mitigation adéquates à l'intérieur des milieux perturbés par les activités liées au transport des marchandises et la planification du transport des marchandises en y incluant la notion de gestion par corridor de transport</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Affaires municipales et des régions</p>	
<p>Actions :</p> <p>20.1 Identifier les modifications législatives à apporter.</p> <p>20.2 Identifier les impacts des modifications demandées.</p> <p>20.3 Identifier les principaux corridors.</p> <p>20.4 Mettre en place des mesures afin d'optimiser ces corridors, en harmonie avec le milieu.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>20.1 Le MAMR reporte en 2007 la modernisation de la LAU, qui pourrait éventuellement contenir des dispositions obligatoires concernant les évaluations d'impacts en matière de transport. Signalons toutefois qu'il existe une volonté gouvernementale d'allègement réglementaire et législative. Le MAMR, avec la collaboration du MTQ et de l'AMT, a transmis le 29 juin 2005 à la CMM l'avis gouvernemental sur le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)</p> <p>20.2 Le gouvernement analysera les impacts du futur SMAD de la CMM sur le contenu transport en juillet 2007.</p> <p>20.3 La CMM a identifié un réseau artériel métropolitain, mais ce réseau reste à être approuvé.</p> <p>20.4 À venir suite à l'adoption du SMAD.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>20.1 L'avis gouvernemental sur le PSMAD, précise les obligations ou les modifications nécessaires à la finalisation du SMAD.</p> <p>20.2 Une analyse du MTQ, de l'AMT et du MAMR aura lieu en vue d'une décision gouvernementale sur le SMAD de la CMM.</p> <p>20.3 Le gouvernement demande à la CMM de hiérarchiser les réseaux métropolitains et locaux afin de répondre aux orientations du cadre d'aménagement en matière de gestion de l'urbanisation et de planification des transports des personnes et des marchandises dans son SMAD</p> <p>20.4 Le gouvernement invite la CMM à compléter l'exercice amorcé dans le PSMAD afin de déterminer des normes de gestion du réseau artériel métropolitain.</p>	

Recommandations et perspectives :

20.1 Entre autres, la CMM est invitée à compléter l'analyse de la problématique de la mobilité des marchandises et de la desserte des pôles économiques et multisectoriels, la justification des divers tronçons de la rocade autoroutière et à compléter l'exercice relatif à l'identification du réseau artériel métropolitain et la détermination des normes de gestion.

20.2 Le maintien ou non des compétences des MRC en aménagement peut avoir un impact sur le contenu transport du SMAD.

20.3 Le gouvernement s'attend à ce que la CMM indique son réseau artériel métropolitain au SMAD. La CMM n'a pas pour le moment adopté de règlement d'identification et de normes du réseau artériel métropolitain tel que le prévoyait la Loi sur la CMM.

20.4 La CMM et les municipalités ont des difficultés à obtenir un consensus dans ce dossier. Les problèmes touchent aux disparités municipales quant à la qualité des routes et infrastructures et à l'ampleur présumée des coûts des modifications.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 21, ACTIONS 21.1 ET 21.2
<p>Titre : Encourager les municipalités à prendre davantage en compte le transport des marchandises dans leurs actions et dans la réglementation en matière d'aménagement du territoire</p>	
<p>Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises</p>	
<p>Actions : 21.1 Mettre sur pied un comité réunissant les intervenants municipaux afin d'identifier les modifications à apporter et d'en évaluer les impacts. 21.2 Faire valoir les modifications auprès des décideurs.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>21.1 La création de la CMM et son implication dans cet enjeu favorisent la réunion des intervenants municipaux.</p> <p>Un colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain a eu lieu le 16 octobre 2003. Il a été organisé par la direction Transport des marchandises de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), en collaboration avec le CITM. L'objectif était un échange de l'information et des expériences intéressantes au niveau de l'aménagement du territoire et de l'intégration du camionnage dans celui-ci.</p> <p>21.2 Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal reprend les propositions du CITM en termes de transport des marchandises notamment dans la question de la cohabitation avec l'aménagement du territoire.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>21.1 Le CITM a travaillé avec la CMM dans l'élaboration de la vision stratégique et continue à le faire pour le schéma d'aménagement, afin que la problématique transport des marchandises soit prise en compte et fasse l'objet de règlements dûment appliqués.</p> <p>Les municipalités sont davantage sensibilisées au transport des marchandises.</p> <p>Le colloque a permis d'apporter des recommandations aux décideurs.</p> <p>21.2 Le CITM a participé aux rencontres de consultation sur le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de la Ville de Montréal.</p> <p>Des rencontres entre le CITM et les professionnels du ministère des Affaires municipales et de la Métropole et le ministère des Transports du Québec ont également eu lieu à ce sujet en 2002..</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>21.1 Le CITM souhaite des actions concrètes de la part des décideurs et une ouverture des municipalités à prendre davantage en compte le transport des marchandises dans leurs actions et dans la réglementation en matière d'aménagement du territoire.</p> <p>21.2 Le Plan de transport de la Ville de Montréal devrait reprendre les objectifs du CITM en termes de transport des marchandises et de son intégration dans le milieu urbain. Son dépôt est prévu pour mai 2007.</p>	

Titre : Révision du cadre législatif et réglementaire des chemins de fer de juridiction québécoise (CFIL et sites industriels).

Chef de file : Société de promotion de l'industrie ferroviaire

Actions :

22 Faire inclure dans les offres de vente ou de location de toute unité de logement située à moins de 300 mètres de l'emprise ferroviaire, une disposition avertissant obligatoirement les futurs occupants de l'existence de cette emprise.

24 Obtenir une harmonisation des politiques et des règlements en matière de gestion des corridors ferroviaires provinciaux en assurant la primauté de la réglementation québécoise.

32 Mettre en place une politique sur le bruit ferroviaire, semblable à la politique sur le bruit routier, dans laquelle les différents paliers gouvernementaux se partagent les coûts liés aux mesures de mitigation

Résultats obtenus :

Il y a eu une entente en 2003 entre l'ACFC et la Fédération canadienne des Municipalités au sujet de la cohabitation entre chemins de fer et milieux résidentiels.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Il y a eu présentation d'un nouveau mémoire au Ministre des Transports du Québec sur l'obtention d'une politique ferroviaire au Québec en 2003.

Une demande a été effectuée au gouvernement du Québec pour modifier la loi des cités et des villes afin d'obliger les promoteurs résidentiels de souligner les contraintes de la proximité d'une emprise ferroviaire

Recommandations et perspectives :

LA SPIF espère la création d'une régie du transport ferroviaire.

La SPIF souhaite poursuivre les relations avec les municipalités et l'intervention avec le Ministre des Affaires municipales et des Régions.

La SPIF prévoit débiter les discussions sous peu avec les représentants du MTQ.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 23, ACTIONS 23.1 ET 23.2
<p>Titre : Obtenir un assouplissement des règles de cabotage routier aux États-Unis et faire respecter celles en vigueur au Canada</p>	
<p>Chef de file : Association du camionnage du Québec</p>	
<p>Actions : 23.1 S'assurer que les autorités gouvernementales fassent respecter les règles canadiennes de cabotage routier auprès des compagnies de camionnage américaines. 23.2 Assurer le suivi des discussions entamées avec les autorités américaines en matière d'immigration</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>23.1 L'activité est toujours au programme</p> <p>23.2 La nouvelle interprétation permet désormais à un transporteur d'effectuer un déplacement d'un lieu X à un lieu Y à l'intérieur des États-Unis à condition que la semi-remorque soit celle-là même avec laquelle le chauffeur est entré aux États-Unis ou avec laquelle il quittera les États-Unis</p> <p>La requête en jugement déclaratoire a été rejetée par la cour américaine en septembre 2002.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs (bilan) :</p> <p>23.1 L'Association poursuit ses pressions auprès de Douanes Canada et Immigration Canada</p> <p>23.2 Il y a eu un assouplissement dans l'interprétation des règles d'immigration pour les chauffeurs canadiens en territoire américain.</p> <p>La requête est rejetée mais la cour exige l'allègement de l'application des normes de l'INS (Immigration and Naturalisation Service). La décision ne relève pas de la justice américaine.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>23.1 Les deux paliers de gouvernement doivent faire respecter les règles canadiennes de cabotage routier auprès des compagnies de camionnage américaines</p> <p>23.2 Les assouplissements de l'interprétation de la part de l'INS survenus en 2002 satisfont la majorité des besoins de l'industrie. Pour l'ACQ, il s'agit d'un dossier réglé.</p> <p>Un allègement de l'application des normes de l'INS.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 25, ACTIONS 25.1 À 25.3
Titre : Favoriser l'adoption de plans de camionnage à l'échelle de la région	
Chef de file : CITM, Ministère des Transports du Québec – SLPU, Dir. Laurentides-Lanaudière	
<p>Actions :</p> <p>25.1 Faire amender le code de la sécurité routière afin de rendre obligatoire l'élaboration d'un plan de camionnage conforme à la politique du gouvernement du Québec en cette matière.</p> <p>25.2 Favoriser la diffusion des plans de camionnage auprès des utilisateurs du réseau et des résidents de la région de Montréal.</p> <p>25.3 Systématiser le suivi de la mise en place des réseaux de camionnage pour l'ensemble de la région de Montréal, et ce, jusqu'à ce que le Code de la sécurité routière soit amendé.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>25.1 Le réseau de camionnage demeure incomplet dans le Grand Montréal</p> <p>25.2 Depuis le printemps 2007 une mise à jour de la cartographie du réseau de camionnage sous la responsabilité du MTQ est disponible sur son site Internet (l'Atlas des transports du gouvernement du Québec). La mise à jour des chemins du réseau local municipal devrait être disponible au cours de l'année 2007.</p> <p>http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchandisesCamionnage.asp</p> <p>25.3 La plupart des arrondissements de l'île de Montréal ont déjà adopté une réglementation. Ce sont surtout les arrondissements et des villes du côté ouest de l'île qui demeurent en réflexion.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan cinq années d'activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Voir ci-haut 	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>25.1 Il faudrait étendre le réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>25.2 Assurer la mise à jour et la diffusion des informations sur les plans de camionnage et développer les mécanismes d'échanges avec l'industrie sur les modifications temporaires au réseau (entraves et travaux).</p> <p>25.3 L'adoption des règlements relève de la responsabilité des municipalités et les discussions se poursuivent quant au réseau municipal de la région métropolitaine. Par ailleurs, l'identification et la normalisation d'un réseau artériel métropolitain tel que prévu à la loi constitutive de la Communauté métropolitaine de Montréal faciliteraient la complémentarité entre les réseaux en matière de camionnage.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 26, ACTIONS 26.1 À 26.3
<p>Titre : Améliorer l'efficacité énergétique du transport routier des marchandises afin de réduire la pollution</p>	
<p>Chef de file : Environnement Canada et Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</p>	
<p>Actions : 26.1 Resserrer les normes de consommation de carburant applicables aux véhicules lourds vendus au Canada. 26.2 Resserrer les normes de qualité des carburants vendus au Canada. 26.3 S'assurer que les normes du nouveau programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules soient harmonisées avec celles de l'ensemble du Canada et des États-Unis.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>26.1 Publication d'un règlement fédéral sur les émissions des véhicules routiers (harmonisation avec les normes américaines) <i>Publication: 1^{er} jan. 2003, En vigueur: 1^{er} jan. 2004.</i></p> <p>26.2 Publication d'un règlement fédéral sur la teneur en soufre du carburant diesel routier : limite de 15 ppm d'ici 2006 (harmonisation avec les normes américaines) <i>Publication: 31 juillet 2002, Norme de 15 ppm pour la vente de diesel routier en vigueur depuis le 15 octobre 2006.</i></p> <p>26.3 Un extrait d'un document qui résume les programmes actuellement en vigueur au Canada et aux États-Unis a été produit.</p> <p>Le règlement a été adopté et est entré en vigueur le 1^{er} juin 2006.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>26.1 Règlement officiellement adopté. Réduction des émissions des véhicules se traduisant par une meilleure qualité de l'air, une diminution des gaz à effet de serre et la réduction des impacts sur la santé des canadiens.</p> <p>26.2 Règlement officiellement adopté. Réduction de la teneur en soufre du diesel d'environ 95 % se traduisant par des émissions atmosphériques beaucoup plus faibles et une réduction des impacts sur la santé des canadiens.</p> <p>26.3 Une revue des normes canadiennes et américaines a été réalisée en janvier 2002.</p> <p>Les articles portant sur les amendes sont entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2006 et les contrôleurs de la SAAQ affectés au programme ont suivi une formation</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>26.1 et 26.2 La publication de ces règlements est une priorité pour Environnement Canada et vise entre autre à atteindre nos objectifs de qualité de l'air et à rencontrer nos engagements internationaux (Entente Canada-États-Unis) et nationaux (Normes pan-canadiennes).</p> <p>Entre les années 2000 et 2020, la mise en place des règlements sur les véhicules et les carburants plus propres, procurera pour l'ensemble du secteur routier des réductions d'environ 18 000 tonnes de particules fines (-60%), 22 000 tonnes de dioxyde de soufre (-90%) et 700 000 tonnes d'oxydes d'azote (-80%).</p> <p>De plus, de nouvelles mesures sont à venir (à partir de 2007) afin d'améliorer les émissions des véhicules hors routes ainsi que du transport ferroviaire et maritime.</p> <p>26.3 La mise en œuvre de ce programme amènera une réduction annuelle de quelque 82 000 tonnes de gaz à effet de serre et de 450 tonnes de particules fines.</p> <p>Les autorités vont attendre de voir les résultats de ce programme avant d'examiner la possibilité de l'étendre aux véhicules légers.</p>	

Titre : Assurer le respect des normes relatives à l'état mécanique et aux charges des véhicules

Chef de file : Société de l'Assurance automobile du Québec

Actions :

27.1 Augmenter le nombre de contrôles routiers

27.2 Accroître la formation des contrôleurs

Résultats obtenus :

27.1 Au cours des années 2005 et 2006, on constate que le nombre de mouvements de transports vérifiés (MTV) par les contrôleurs routiers se sont maintenus. Cependant, les données pour les six premiers mois de l'année 2007 nous permettent d'envisager une augmentation substantielle du nombre de vérifications effectuées. Le tableau suivant fournit les données statistiques pour ces années :

	2005	2006	2007 (note 1)
MTV	95 939	95 656	50 910

Note 1 : Pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 29 juin 2007

MTV : Mouvement de transport vérifié

Nos observations permettent aussi de noter une certaine régularité au cours des années dans le pourcentage de véhicules non conformes (NC) interceptés sur la route :

	2005	2006	2007 (note 1)
MTV	95 939	95 656	50 910
NC	42 166	40 728	22 795
% NC	44 %	43 %	45 %

Note 1 : Pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 29 juin 2007

MTV : Mouvement de transport vérifié

NC : Véhicule non conforme

% NC : Pourcentage de véhicule non conforme

Il est important de spécifier qu'un grand nombre d'interceptions de véhicules lourds se pratique à l'aide de la méthode du ciblage. Il serait donc erroné de prétendre qu'environ un camion sur deux au Québec est jugé non conforme, sur la simple base de la statistique précédente.

Mentionnons aussi que Contrôle Routier Québec (CRQ) pèse plus d'un demi-million de véhicules par année. Cette mesure a comme objectif de protéger le réseau routier contre une détérioration prématurée.

	2005	2006	2007 (note 1)
# de pesées	544 110	514 462	354 718

Note 1 : Pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 29 juin 2007

Finalement, dans le cadre de l'année de la sécurité routière, Contrôle Routier Québec entend déployer des efforts additionnels quant aux opérations de contrôles effectués sur les routes du Québec. En plus des opérations provinciales récurrentes, telles que Roadcheck, Pas Frein et Sécuribus, l'agence effectuera au cours de l'année 2007 des opérations spéciales sur les matières dangereuses, les déménagements, le transport scolaire, la ronde de sécurité, l'arrimage et les heures de conduite.

27.2 Au cours des dernières années, Contrôle Routier Québec a investi annuellement plus de 7 % de sa masse salariale en formation. Elle possède un plan de formation pour les nouveaux contrôleurs routiers comprenant 21 semaines à l'École nationale de police du Québec (ENPQ) à Nicolet. À cette formation, s'ajoute une période de 10 semaines couvrant des éléments particuliers que doit mettre en application le contrôleur routier dans l'exercice de ses fonctions. De plus, le personnel plus expérimenté doit remettre à jour ses connaissances de façon continue dans le cas de modifications législatives importantes.

En 2005 et 2006, CRQ a procédé à l'embauche et la formation de 64 nouveaux contrôleurs routiers. Pour 2007, la formation de la prochaine cohorte de 20 contrôleurs débute le 24 septembre à l'ENPQ.

La formation du personnel de CRQ demeure un enjeu majeur pour l'organisation afin de satisfaire au standard élevé de compétences exigées de la part du gouvernement et des partenaires de l'industrie du transport.

Analyse de la contribution aux objectifs :

27.1 Au moyen d'intervention sur la route et en entreprise, Contrôle Routier Québec s'assure que les véhicules qui effectuent du transport de personnes et de biens se conforment aux lois et règlements qui les régissent, notamment en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.

Au cours des prochaines années, l'agence va multiplier les mesures de contrôles sur nos routes et réviser ses façons de faire afin de mieux cibler ses interventions dans le cadre d'un contrôle juste et équitable.

27.2 L'orientation gouvernementale de réduire l'effectif de l'État et d'assurer l'équilibre financier entraîne, notamment pour l'ensemble de la Société de l'assurance automobile du Québec, une diminution de 10 % de son effectif, tel qu'indiqué dans son Plan stratégique 2006-2010.

Contrôle Routier Québec devra aussi rationaliser les ressources au sein de son organisation. Toutefois, devant les exigences de continuer de toujours offrir des services et des produits adéquats et de qualité, l'agence entend maximiser ses standards de qualité.

Pour cette raison, CRQ entend consacrer au moins 5 % de sa masse salariale à la formation de la main-d'œuvre pour 2007, tel qu'indiqué dans le plan d'action 2007 de l'agence. Cette cible est transitoire car en attente d'une définition d'un plan de développement des compétences pour son personnel.

Recommandations et perspectives :

Au cours des prochaines années, l'agence va multiplier les mesures de contrôler sur nos routes et réviser ses façons de faire afin de mieux cibler ses interventions dans le cadre d'un contrôle juste et équitable.

Titre : Améliorer le contrôle du transport routier des marchandises dangereuses et assurer que le contrôle se fasse de façon systématique durant toute l'année

Chef de file : Ville de Montréal et Société de l'Assurance automobile du Québec

Actions :

28.1 Inventorier les mouvements de matières dangereuses dans chaque région

28.2 Apporter les améliorations nécessaires au contrôle, notamment en augmentant le nombre de vérifications

Résultats obtenus :

28.1 Mise sur pied en 2002 du comité sur le transport des matières dangereuses, découlant du Comité municipal de sécurité civile, qui a comme mandat principal d'améliorer la gestion de la circulation des matières dangereuses sur le territoire de Montréal afin de limiter les impacts sur la population et l'environnement en cas d'accident.

Celui-ci a choisi d'étudier le volet routier d'abord. Un benchmarking a été effectué et a permis de constater le manque de données dans le domaine. Le Comité a donc ciblé son étude sur certains sites vulnérables. C'est donc 10 sites-matières témoins, soit 5 sites autoroutiers et 5 sites locaux, qui ont été identifiés et ce dans un souci de couvrir le territoire de l'île de Montréal d'est en ouest.

28.2 Contrôle Routier Québec (CRQ) enregistre dans ses systèmes les opérations de matières dangereuses tenues sur le territoire du Grand Montréal. Les données pour 2005 et 2006 sont :

2005	MTV	NC	% NC
SCR – Montréal est/Lanaudière	77	28	37 %
SCR – Longueuil	1 575	580	37 %
SCR – Saint-Jean	110	25	23 %
SCR – Montréal ouest/Laurentides	24	8	33 %
Total	1 786	641	36 %

2006	MTV	NC	% NC
SCR – Montréal est/Lanaudière	143	34	24 %
SCR – Longueuil	824	287	35 %
SCR – Saint-Jean	116	33	28 %
SCR – Montréal ouest/Laurentides	110	26	24 %
Total	1 193	380	32 %

Pour 2007, les données disponibles étant trop préliminaires, il n'est pas requis de les présenter.

MTV : Mouvement de transport vérifié

NC : Véhicule non conforme

% NC : Pourcentage de véhicule non conforme

Il y a eu une amélioration du contrôle et une augmentation du nombre de vérification des véhicules lourds transportant des matières dangereuses d'année en année entre 2001 et 2006. Contrôle Routier Québec effectue une présence régulière aux différents ponts menant à l'île de Montréal ainsi qu'une attention particulière aux tunnels.

Au cours de l'année 2006, Transport Canada a apporté des modifications importantes aux règles de transport des matières dangereuses. Pour l'occasion, tous les contrôleurs routiers ont reçu une formation de mise à jour de leurs connaissances

Analyse de la contribution aux objectifs :

28.1 Il y a eu des rencontres continues du Comité directeur et du groupe de travail, ce qui a permis de maintenir un bon niveau de concertation entre les principaux intervenants dans le domaine. De plus, le Centre de sécurité civile produit et transmet une note d'information mensuelle au directeur général de la Ville de Montréal et à la Commission de sécurité publique afin de leur fournir un état d'avancement des travaux du Comité sur le transport des matières dangereuses de la Ville de Montréal. Le contrôle du transport des matières dangereuses est très complexe et il faudra du temps pour y arriver. Néanmoins, des pas intéressants ont été faits, notamment au niveau de la connaissance de ce domaine.

28.2 L'augmentation du contrôle et du nombre de vérifications auprès des véhicules lourds a du même coup favorisé le contrôle du transport des matières dangereuses. Des modifications réglementaires sur les matières dangereuses ayant trait notamment aux tunnels ont été apportées en août 2002 et les vérifications ont adaptées à la nouvelle réglementation. La SAAQ va maintenir ses patrouilles aux entrées et sorties des ponts et des tunnels. De plus, deux opérations provinciales annuelles et 4 autres opérations locales strictement sur les matières dangereuses auront lieu à chaque année.

Recommandations et perspectives :

28.1 Les prochaines étapes seront l'élaboration des recommandations à la Ville de Montréal. L'objectif ultérieur consiste en un arrimage avec le gouvernement provincial et le développement d'un Plan particulier d'intervention en cas d'accident routier impliquant des matières dangereuses. Suite à cela, les volets ferroviaires, maritimes et aériens seront étudiés.

28.2 Il s'agira de continuer à assurer un meilleur contrôle des matières qui transitent sur les ponts et tunnels et accroître la sécurité des usagers de la route.

Titre : Harmoniser à l'échelle continentale les coûts d'immatriculation ainsi que les normes de sécurité routière, particulièrement à l'égard des règles relatives aux poids et aux dimensions ainsi qu'aux heures de service

Chef de file : Transports Canada

Action :

29.1 Harmoniser à l'échelle continentale les coûts d'immatriculation ainsi que les normes de sécurité routière, particulièrement à l'égard des règles relatives aux poids et aux dimensions ainsi qu'aux heures de service

Résultats obtenus :

Bien que la réglementation relative aux charges et dimensions des véhicules relève au Canada des gouvernement provinciaux et territoriaux, Transports Canada participe au groupe de travail relatif à la politique des charges et dimensions des véhicules (Task Force on Vehicle Weights and Dimensions Policy).

En 1988, le gouvernement fédéral, de même que l'ensemble de provinces et territoires ont convenu des termes d'un protocole d'entente relatif aux limites de charges et dimensions des véhicules lourds au Canada. Des modifications ont été apportés à ce protocole en 1991, 1994, 1997 et 2004. La réglementation en vigueur au Québec ne tient toutefois pas compte des modifications apportées en 2004.

En ce qui concerne les coûts d'immatriculations, il n'y a pas d'harmonisation entre les différentes provinces et territoires.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Des rencontres du groupe de travail fédéral/provincial relatif à la politique des charges et dimensions des véhicules ont lieu deux (2) fois par année et TC y participe de façon récurrente.

Recommandations et perspectives :

Il est primordial de poursuivre les discussions avec les provinces et territoires de même qu'avec le gouvernement américain afin de poursuivre les actions visant à harmoniser les normes relatives aux charges et dimensions des véhicules.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 30, ACTIONS 30.1 ET 30.2
<p>Titre : Inciter les administrations locales et régionales à gérer la localisation des activités génératrices de camionnage.</p>	
<p>Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises</p>	
<p>Actions : 30.1 Miser sur la mise en place d'une réglementation appropriée visant l'accroissement de l'intermodalité 30.2 Coordonner les mesures d'insertion en collégialité avec tous les autres exploitants de réseaux de transport</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>30.1 Un colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain a eu lieu le 16 octobre 2003. Il a été organisé par la direction Transport des marchandises de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), en collaboration avec le CITM. L'objectif était un échange de l'information et des expériences intéressantes au niveau de l'aménagement du territoire et de l'intégration du camionnage dans celui-ci.</p> <p>30.2 Le MTQ a conçu une carte sur les grandes zones génératrices de déplacements de marchandises en 1999 et celle-ci est mise à jour de façon régulière.</p> <p>Une étude sur les générateurs de transport des marchandises dans la région de Montréal a également été réalisée en septembre 2006. Elle a été présentée notamment dans un colloque de l'AQTR le 7 novembre dernier intitulé <i>Les pratiques d'intégration dans la planification dans les transports</i>.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>30.1 Le colloque a permis d'apporter des recommandations aux décideurs.</p> <p>30.2 Le CITM travaille en étroite collaboration avec la CMM et la Ville de Montréal pour que cette problématique soit considérée dans les plans d'urbanisme, les plans de transport ainsi que dans le schéma d'aménagement métropolitain.</p> <p>Le CITM a participé à des rencontres de consultation sur le plan d'urbanisme et le plan de transport de la Ville de Montréal, de même que sur le schéma d'aménagement métropolitain.</p> <p>Les plans de la Ville de Montréal et le schéma de la CMM ont repris les objectifs du CITM en termes de transport des marchandises et de son intégration dans le milieu urbain.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>30.1 Le CITM souhaite une poursuite du suivi des activités génératrice de camionnage par les administrations locales et régionales et des actions concrètes de leur part.</p> <p>30.2 Le CITM souhaite une poursuite de la concertation entre les organismes concernés.</p> <p>L'étude sur les générateurs de transport des marchandises dans la région de Montréal devrait contribuer à inciter les administrations locales et régionales à gérer la localisation des activités génératrices de camionnage sur leur territoire.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 31, ACTIONS 31.1 ET 31.2
<p>Titre : Améliorer les pratiques de conduite et d'entretien des véhicules lourds</p>	
<p>Chefs de file : Société de l'Assurance automobile du Québec et CITM</p>	
<p>Actions : 31.1 Assurer l'application efficace du programme d'entretien obligatoire prévu en 2002 31.2 Rendre obligatoire l'utilisation du coupe-moteur</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>31.1 Les contrôleurs de la SAAQ assurent l'application efficace du programme d'entretien (PIEVAL). 65 contrôleurs routiers ont reçu la formation sur PIEVAL. Des opérations spéciales ont également lieu. L'application du règlement a débuté le 1^{er} juin 2006. Une période de sensibilisation s'est réalisée jusqu'au 1^{er} septembre 2006, date à laquelle les contrôleurs routiers ont commencé à remettre des infractions.</p> <p>31.2 La Ville de Montréal a adopté un règlement interdisant de faire tourner le moteur au ralenti durant plus de trois minutes. L'amende peut atteindre 400 \$.</p> <p>Certaines entreprises comme Robert Transport ont fait installer un dispositif qui coupe le moteur lorsque le camion est en arrêt depuis cinq minutes.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>31.1 Ce programme va contribuer à une réduction de la pollution émanant des véhicules lourds</p> <p>31.2 Une campagne de sensibilisation pour contrer le ralenti inutile des moteurs a eu lieu dans le Grand Montréal avec entre autres la participation de Gaz Métro et Aéroports de Montréal. Les éco-quartiers ont pris une part active dans cette opération.</p> <p>Les chauffeurs de camion sont de plus en plus sensibilisés à adopter une attitude positive envers l'environnement par l'entremise de la communication et la formation.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>31.1 La mise en œuvre de ce programme amènera une réduction annuelle de quelque 82 000 tonnes de gaz à effet de serre et de 450 tonnes de particules fines.</p> <p>Les autorités vont attendre de voir les résultats de ce programme avant d'examiner la possibilité de l'étendre aux véhicules légers.</p> <p>31.2 Il faudrait installer dans tous les camions un dispositif qui coupe le moteur lorsque le camion est en arrêt depuis cinq minutes.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 33, ACTIONS 33.1 ET 33.2
<p>Titre : Mettre en vigueur le code québécois de gestion des pesticides de manière à transférer, des municipalités au gouvernement du Québec, la gestion de la végétation le long des corridors ferroviaires</p>	
<p>Chef de file : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</p>	
<p>Actions : 33.1 Mettre en vigueur le code québécois de gestion des pesticides. 33.2 Transférer des municipalités au gouvernement du Québec, la gestion de la végétation le long des corridors ferroviaires.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>33.1 Le code québécois de gestion des pesticides est en vigueur depuis avril 2003.</p> <p>33.2 Les entreprises désirant utiliser des pesticides le long des corridors ferroviaires doivent envoyer un avis en ce sens à la direction régionale concernée du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'aux municipalités concernées. Un rapport sur la réalisation des travaux doit également être transmis à la direction régionale concernée du ministère après la fin de ceux-ci.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>33.1 Les travaux comportant l'utilisation de pesticides pour l'entretien des corridors ferroviaires ne sont plus assujettis à un certificat d'autorisation de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.</p> <p>33.2 Il faut s'assurer que le code est respecté et effectuer le suivi des travaux comportant l'utilisation des pesticides le long des corridors ferroviaires.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>33.1 Activité terminée.</p> <p>33.2 Il faut s'assurer, de manière continue, que le code est respecté et effectuer le suivi des travaux comportant l'utilisation des pesticides le long des corridors ferroviaires.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 34, ACTIONS 34.1 À 34.3
<p>Titre : Revoir la fiscalité des entreprises pour les frais liés au transport des personnes afin de favoriser l'utilisation du transport collectif</p>	
<p>Chef de file : Agence métropolitaine de transport</p>	
<p>Actions :</p> <p>34.1 Mettre en place la comptabilisation fiscale des frais liés au transport collectif engagés par les entreprises envers leurs employés dont, entre autres, la fourniture des passes mensuelles libres d'impôt pour l'employé.</p> <p>34.2 Revoir à la baisse la comptabilisation fiscale par les employeurs des frais et autres incitatifs indirects liés à l'utilisation du véhicule particulier par les navetteurs dont, entre autres, la fourniture ou la subvention d'espaces de stationnement.</p> <p>34.3 Mettre en place des mesures fiscales en faveur de l'utilisation du transport collectif, notamment par un crédit d'impôt pour les individus.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>34.1 Dans sa Politique québécoise du transport en commun parue en 2006, le gouvernement du Québec a introduit deux mesures fiscales en faveur du transport collectif visant les employeurs et les travailleurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité pour l'employeur de déduire de ses revenus 200 % du montant du laissez-passer de transport en commun qu'il assume pour son employé • Non-imposition de cet avantage monétaire pour l'employé <p>34.2</p> <p>34.3 Depuis le 1^{er} juillet 2006, le gouvernement du Canada offre aux particuliers un crédit d'impôt non remboursable de 15.5 % pour le coût d'achat des laissez-passer de transport en commun.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>34.1 Le gouvernement provincial précédent avait proposé en 2002 d'instaurer des allègements fiscaux de transport en commun des salariés. Ce projet a donc été repris par le gouvernement actuel. Combinées à la mesure déjà en place du gouvernement fédéral permettant la déduction du laissez-passer, ces mesures devraient inciter de nouvelles clientèles à utiliser le transport en commun</p> <p>34.2</p> <p>34.3 Combinées aux mesures annoncées par le gouvernement provincial permettant la déduction du laissez-passer, ces mesures devraient inciter de nouvelles clientèles à utiliser le transport en commun.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>34.1 Il faudrait apporter une aide aux entreprises qui achètent des autos offrant une bonne efficacité énergétique.</p> <p>34.2</p> <p>34.3 Il faudrait accompagner cette mesure d'une amélioration de l'offre de service de transports collectifs.</p> <p>Il faudrait apporter une aide aux individus qui achètent des autos offrant une bonne efficacité énergétique.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 35, ACTIONS 35.1 ET 35.2
<p>Titre : Favoriser l'harmonisation des réglementations municipales concernant la fourniture d'espaces de stationnement par les propriétaires et les promoteurs immobiliers, et influencer la base tarifaire des parcs de stationnement privés (taxes, permis) afin de décourager l'utilisation du véhicule particulier par les navetteurs</p>	
<p>Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises</p>	
<p>Actions : 35.1 Favoriser l'harmonisation des réglementations municipales concernant la fourniture d'espaces de stationnement par les propriétaires et les promoteurs immobiliers 35.2 Influencer la base tarifaire des parcs de stationnement privés (taxes, permis) afin de décourager l'utilisation du véhicule particulier par les navetteurs</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>35.1 La Ville de Montréal a porté de 150 à 500 mètres autour des stations de métro et des gares l'obligation de construire deux fois moins de stationnement que les exigences habituelles, pour les commerces seulement.</p> <p>35.2 Les heures d'utilisation des parcomètres ont été prolongées le lundi, mardi et mercredi ainsi que le dimanche.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>35.1 Le travail d'harmonisation va se poursuivre.</p> <p>35.2 Les nouvelles bornes informatisées découragent l'utilisation abusive des parcomètres par les usagers</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>35.1 Le CITM s'attend à une prise en compte de la problématique du stationnement par les administrations municipales, particulièrement Montréal à cause de la présence du centre-ville.</p> <p>35.2 La Ville de Montréal songe à imposer un nouvel impôt sur le stationnement hors rue, aux propriétaires de stationnements privés.</p> <p>La problématique de l'accès aux commerces du centre-ville et l'opposition de certains commerçants et résidents doit être prise en considération et il est important de bien les informer et de les sensibiliser aux raisons de ces hausses de tarifs.</p>	

Titre : Faire respecter les limites de vitesse affichées sur les routes et autoroutes en intensifiant les contrôles auprès des véhicules lourds

Chef de file : CITM

Action :
36.1 Bloquer la vitesse des véhicules lourds à 105 km/h

Résultats obtenus :

36.1

L'Association du camionnage du Québec et l'Alliance canadienne du camionnage ont initié une démarche qui demandent aux gouvernements fédéral et provincial de limiter la vitesse des camions à 105 km/h, et ce, avec l'aide d'un dispositif qui est pourtant déjà intégré dans la plupart des camions fabriqués et vendus depuis 1995.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Le MTQ s'intéresse maintenant à cette problématique. Le projet fait l'unanimité des deux côtés de la frontière.

Recommandations et perspectives :

Le MTQ doit mettre sur pied un cadre réglementaire suffisamment efficace pour rencontrer les objectifs environnementaux et de sécurité inhérents au projet mais aussi suffisamment souple pour qu'il ne nuise pas à la fluidité des opérations des compagnies de transport.

Titre : Examiner la possibilité de moduler les coûts d'immatriculation des véhicules lourds en fonction de leur efficacité énergétique

Chef de file : Transports Canada

Action :

37.1 Examiner la possibilité de moduler les coûts d'immatriculation des véhicules lourds en fonction de leur efficacité énergétique

Résultats obtenus :

37.1

Aucun résultat n'a été obtenu relativement à cette action. De plus, *ÉcoRoute* qui devait s'occuper du *Programme d'accréditation des parcs de véhicules au niveau national* n'existe plus.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Recommandations et perspectives :

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 38, ACTIONS 38.1 À 38.8
<p>Titre : Augmenter le nombre de diplômés en transport routier et rehausser la qualité de leur formation</p>	
<p>Chef de file : Camo-Route</p>	
<p>Actions :</p> <p>38.1 Élargir le bassin de recrutement en encourageant une plus grande présence des femmes et des jeunes dans l'industrie du camionnage.</p> <p>38.2 Améliorer l'image de l'industrie du camionnage pour faciliter le recrutement en démontrant les changements récents qui ont marqué sa transformation et les avantages qu'elle offre à sa main-d'œuvre.</p> <p>38.3 Faire la promotion, en milieu scolaire, des professions liées à l'industrie du transport afin d'accroître le recrutement et de renforcer la professionnalisation de la main-d'œuvre.</p> <p>38.4 Mettre sur pied une banque d'emplois qui facilitera l'arrimage entre les besoins d'embauche et la main-d'œuvre disponible.</p> <p>38.5 Établir une norme professionnelle afin d'uniformiser les compétences des chauffeurs de camions et que leur formation relève d'une école privée ou publique.</p> <p>38.6 Trouver des solutions aux contraintes imposées par les bureaux d'assurances aux jeunes chauffeurs.</p> <p>38.7 Structurer la gestion de la formation dans l'industrie du transport routier au Québec en développant des stratégies et des outils visant à arrimer la formation avec les besoins de l'industrie.</p> <p>38.8 Trouver des moyens pour faciliter l'intégration des chauffeurs de camions dans leur emploi.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>38.1 et 38.8 Projet « Accès-Route » complété en 2002</p> <p>38.4 Projet « Banque d'emplois » complété en 2002</p> <p>38.2 et 38.3 Projet « Promotion de l'industrie » complété en 2002</p> <p>38.5 à 38.7 Projet « Norme professionnelle » complété en 2003</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>Le programme Routier @ 100% se poursuit. Le projet existe déjà pour les camions tracteurs et ajout d'un volet pour les camions porteurs. Les volets forestier et agrégat (conducteurs de camions à bennes basculantes) ont débuté.</p> <p>Autre projet réalisé :</p> <p>Inventorier les centres de formation privés qui peuvent donner le DEP en conduite de camions, cours reconnu par le MELS ainsi que d'autres centres aptes à le donner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une liste des écoles privées et des commentaires préliminaires sur leur potentiel de compétence ont été réalisés en décembre 2005 	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>Autres projets en développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer le programme de financement pour les candidats désirant une formation qualifiante présentement non financée par Emploi Québec • Signer une entente avec le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage sur l'utilisation d'un programme de formation à l'intention des nouveaux entrants • Développer un programme disponible sur Internet concernant la gestion des ressources humaines en transport 	

Titre : Favoriser la mise sur pied de programmes de formation continue de manière à faciliter l'adaptation de la main-d'œuvre à l'intégration des nouvelles technologies dans leur travail

Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises

Action :
39.1

Résultats obtenus :

39.1 Un repérage des programmes de formation continue existants a été réalisé en 2000.

Analyse de la contribution aux objectifs :

39.1 L'UQAM offre un programme de Gestion du transport routier des marchandises qui a pour objectif d'améliorer les connaissances des cadres, dirigeants et agents de maîtrise de l'industrie du transport routier des marchandises.

L'Université Concordia offre un MBA qui porte sur la gestion des compagnies aériennes et des aéroports. Ce programme s'adresse à des professionnels ayant au moins trois ans d'expérience dans le domaine de l'aviation ou des compagnies aériennes.

Camo-Route et l'Association du camionnage du Québec donne également des formations, notamment le programme Routier @100% qui vise à formaliser la compétence générale et la compétence des spécialités de la profession, dans le but d'évaluer les chauffeurs d'expérience et de leur fournir les moyens d'apprentissage et de suivi qui leur permettront de répondre à la norme établie.

Recommandations et perspectives :

39.1 Une mise à jour du bilan devrait être effectuée.

Titre : Soutenir la formation du personnel des chemins de fer, en particulier dans les CFIL, en regroupant les partenaires et en développant les outils appropriés.

Chef de file : Société de promotion de l'industrie ferroviaire

Action :
40.1

Résultats obtenus :

40.1 Un Programme de formation pour équipes de train a été instauré en 2004 au Collège Gérald-Godin. (Attestation d'études collégiales)

Il y a des Projets en cours actuellement avec deux Cégep (André-Laurendeau et Sept-Iles) et avec la Commission scolaire des Trois-Lacs

Analyse de la contribution aux objectifs :

40.1 Une Table sectorielle a été mise sur pied en 2002

Un Comité sectoriel de main-d'œuvre a été mis sur pied mais celui-ci connaît des ratés dans sa première année dus à d'importants désaccords entre les représentants des employeurs et les représentants des associations de travailleurs avec le résultat que près d'un quart de million de subvention a été perdu.

Il y a eu une entente de collaboration avec des établissements du réseau d'enseignement en 2006.

Recommandations et perspectives :

40.1 La SPIF espère la création d'un institut ferroviaire à Montréal.

L'industrie doit participer au projet-pilote.

La SPIF espère un fonctionnement adéquat du Comité sectoriel.

Titre : Faire un bilan des programmes de formation de l'enseignement secondaire, collégial et universitaire en logistique et en transport, afin d'assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et une coopération plus étroite entre l'industrie et les institutions d'enseignement

Chef de file : Comité interrégional pour le transport des marchandises

Action :
41.1

Résultats obtenus :

41.1 Un bilan a été effectué en 2000.

Le CITM a participé à une rencontre entreprises-éducation : transport et logistique au CÉGEP André-Laurendeau en février 2006.

Analyse de la contribution aux objectifs :

41.1 Niveau collégial :

Il existe une formation de techniciens et techniciennes capables de répondre aux fonctions logistiques reliées à l'approvisionnement, la production, la distribution et le transport des marchandises. Cette formation est offerte dans 5 Collèges :

- André-Laurendeau (LaSalle)
- Lionel-Groulx (Ste-Thérèse)
- François-Xavier Garneau (Québec)
- Institut maritime (Rimouski)
- Lévis-Lauzon

Le Collège Gérald-Godin a offert une formation pour les chefs de train qui est maintenant donné au Collège André-Laurendeau.

Niveau universitaire :

-Programme de certificat en commerce international à l'UQAM et au HEC

-Programme de gestion logistique à l'UQTR et Laval

-Certificat en administration option services de transport à l'UQAM

-Certificat en transport à McGill

Gestion du transport routier des marchandises à l'UQAM

-Programme de deuxième cycle en gestion du transport et de la logistique à l'UQAM

-Programme International Aviation MBA à Concordia

-Programme de troisième cycle en aménagement du territoire et développement régional à Laval

L'École des Hautes études commerciales, dans le cadre de son programme de baccalauréat en administration des affaires, offre une option en logistique des opérations. Il offre également un diplôme d'études supérieures en gestion de la chaîne logistique Elle a également créé une chaire de recherche en distribution ainsi que 5 programmes de logistique

Recommandations et perspectives :

41.1 Il faut poursuivre les partenariats avec les institutions d'enseignement et le suivi des programmes de formation.

Le bilan de 2000 devrait être mis à jour.

Il existe un besoin criant de main-d'œuvre dans l'industrie du transport, particulièrement de chauffeurs de camions et d'opérateurs de train.

Il y a nécessité d'une stratégie nationale complète se basant sur les réalisations antérieures et sur les pratiques exemplaires des autres pays.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 42, ACTIONS 42.1 À 42.4
<p>Titre : Miser sur l'innovation technologique pour favoriser l'intermodalité et accroître la compétitivité des différents modes</p>	
<p>Chef de file : Transports Canada</p>	
<p>Actions :</p> <p>42.1 Perfectionner les systèmes intermodaux rail/route.</p> <p>42.2 Perfectionner les technologies intermodales entre les transports maritimes et ferroviaires.</p> <p>42.3 Accélérer l'usage des technologies à bord (GPS, boîte noire, ordinateur de bord) et des technologies de l'information pour les fins logistiques.</p> <p>42.4 Améliorer et intégrer les nouvelles technologies d'aide à la navigation sur le fleuve St-Laurent.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR), 100 millions de \$ (M\$) ont été octroyés pour différentes initiatives d'intégration d'un réseau national. C'est dans le cadre de ce programme que Transport Canada finance avec le gouvernement du Québec, les projets d'amélioration au poste frontalier de Lacolle et certains projets STI.</p> <p>En vertu du programme Initiatives de planification des transports et d'intégration modale, Transports Canada finance les projets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modélisation de l'incidence de la croissance du commerce outre-mer sur les ports maritimes du Canada : approche de la dynamique des systèmes ; • Simulateur en ligne du coût intégral de transports intermodaux de marchandises et site Internet pour la coopération stratégique en transport intermodal ; • Étude des besoins en logistique avancée et en intermodalité dans la grande région de Québec. <p>Enfin, à titre de chef de file pour la réalisation de la recommandation #42, Transports Canada a réalisé un document faisant état du transport intermodal dans les quatre grands pôles de transport de la région de Montréal.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>Dans le cadre du programme d'Initiatives de planification des transports et d'intégration modale, Transports Canada a financé 17 projets suite à l'appel de proposition lancé en 2004 et 13 supplémentaires dans le cadre de celui lancé en 2006. Parmi les projets financés, 7 concernaient directement le Québec (4 en 2004 et 3 en 2006). Toutefois, une importante part des projets financés peuvent contribuer, par l'avancement de l'état des connaissances, à l'atteinte des objectifs relatifs aux actions 42.1 à 42.3.</p> <p>Pour ce qui est du Programme stratégique d'infrastructures routières, en plus de financer une partie du plan stratégique québécois en matière de STI, il a permis de financer 2 projets relatifs aux STI au Québec. Encore une fois, même les projets financés à l'extérieur du Québec pourront contribuer à faire avancer l'état des connaissances dans le domaine.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>Poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer les différentes intégrations modales.</p> <p>Le Gouvernement met présentement sur pied le plan en infrastructure tel qu'indiqué dans le Budget 2007. Transports Canada étant sensible à l'importance de l'intégration des différents modes et à celle des nouvelles technologies à des fins logistiques, les nouveaux programmes devraient pouvoir permettre de contribuer à la mise en place d'innovations technologiques pour favoriser l'intermodalité et accroître la compétitivité des différents modes.</p>	

Titre : Accroître la recherche, le développement et l'implantation des systèmes de transport intelligents (STI).

Chef de file : Association québécoise du transport et des routes (AQTR)

Actions :

43.1 Assurer le suivi, la mise en œuvre et la diffusion de l'information concernant le Plan stratégique du ministère des Transports sur les systèmes de transport intelligents (STI).

43.2 Favoriser le développement de technologies de l'information pour le suivi des véhicules et des marchandises.

43.3 Assurer un meilleur arrimage entre les travaux de recherche et les besoins de l'industrie.

Résultats obtenus :

43.1

L'AQTR, en collaboration avec différents partenaires², a tenu les 5 et 6 mai 2003, un Forum sur les systèmes de transport intelligents.

L'AQTR avec la collaboration du comité organisateur de la direction STI a réalisé le 23 novembre 2005 un colloque sur les STI : Les succès STI au Québec.

En collaboration avec son comité organisateur, l'AQTR organise le lancement officiel du plan stratégique québécois des STI, soit pour l'automne 2007.

43.2

La direction technique STI de l'AQTR est active depuis le 20 juin 2003. Quatre sous comités ont été créés : a) comité formation; b) comité architecture et normes; c) comité publications; et d) comité colloques et événements.

L'AQTR a offert les 10, 11 et 12 mars 2004, une formation sur les normes STI. Cette formation offerte en anglais, se fait en collaboration avec l'Institute of Transportation Engineers

De nombreuses conférences traitant de STI et des innovations en transport ont été présentés lors du 42 congrès annuel de l'AQTR en 2007.

La Direction STI de l'AQTR a contribué activement au Congrès de STI Canada, qui s'est déroulé à Québec le 15-16-17 mai 2005. Nous notons la présence de la directrice générale de l'AQTR, et le directeur de la Direction STI de l'AQTR, sur le comité organisateur de ce congrès.

L'AQTR avec la collaboration du comité organisateur de la Direction Transport de marchandises et STI a réalisé le 1 février 2007 un colloque à Montréal intitulé : Logistique intermodal : perspective et avenir. Ce colloque a rassemblé plus de 130 experts des transports des marchandises des 4 modes.

La Direction STI a organisée et présentée une session technique (STI et transport de marchandises) lors du premier salon Cam-Logique le 26 avril 2007 au stade olympique.

La Direction STI a produite un pamphlet pour démystifier les STI, dont l'exploitation des véhicules commerciaux. Il sera distribué de manière électronique aux intervenants en transport et à 2000 exemplaires papier en 2007.

43.3

Tel que prévu à l'origine, il faut attendre le dépôt du plan stratégique québécois en matière de STI pour entreprendre cette action.

Notons la participation de Dominique Lacoste, directrice générale de l'AQTR, sur le comité de concertation québécois, pour le plan stratégique des STI et la participation de membres

² Ministère des Transports du Québec, Ministère du Développement économique et régional, Société de l'assurance automobile du Québec, Transports Canada, Bell, Agence métropolitaine de transport, Union des municipalités du Québec, Association des ingénieurs-conseils du Québec et Association du camionnage du Québec

de la Direction STI de l'AQTR à STI Canada.

Analyse de la contribution aux objectifs :

Les nombreuses activités de l'AQTR portant sur les STI contribuent à développer l'expertise québécoise en cette matière.

Des outils comme le pamphlet sur les STI et des ententes de diffusions d'informations sur les STI avec l'Union des Municipalités aident grandement à la diffusion et la démystification des STI dans le monde des transports et le grand public en général.

Avec le lancement du Plan stratégique québécois des STI, des actions plus spécifiques aux transports des marchandises pourront être produites.

Recommandations et perspectives :

La direction technique STI de l'AQTR, par son travail sur les différents aspects des STI, traite de systèmes applicables à la gestion de flottes et par conséquent, au suivi des véhicules et des marchandises. Une plus grande collaboration entre les Directions STI et Transport des Marchandises est souhaitable pour les prochaines années.

Plusieurs conférences devraient être au programme du congrès de l'AQTR en 2008 à Québec.

Le prochain congrès de STI Canada se déroulera à Québec en 2008. L'AQTR et la Direction STI participeront à sa réalisation.

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 44, ACTIONS 44.1 ET 44.2
<p>Titre : Encourager le développement et la promotion de carburants alternatifs</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune</p>	
<p>Actions : 44.1 Promouvoir les technologies alternatives existantes 44.2 Développer de nouvelles technologies</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>44.1 Projet terminé : Biodiesel/STM.</p> <p>44.2 La société Rothsay a construit une usine d'une capacité annuelle de 35 millions de litres de biodiesel en juillet 2004. Elle a amorcé sa production en août 2005.</p> <p>Le Conseil québécois du biodiesel (CQB) a été établi à Thetford Mines en décembre 2005.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs :</p> <p>44.1 Le rapport de fin de projet a été déposé en juin 2003.</p> <p>Le travail s'est réalisé de façon exemplaire, donnant de très bons résultats, et il y a eu un excellent travail de communication.</p> <p>Le gouvernement du Québec a annoncé un remboursement complet de la taxe sur les carburants pour le biodiesel acheté par les transporteurs en commun en avril 2005.</p> <p>44.2 Le biodiesel constitue une énergie utilisable dans tous les moteurs diesel d'automobiles, de camions, de navires, etc.</p> <p>Même en ne représentant qu'un cinquième du carburant fini, le biodiesel contribue à réduire de 30% les émissions polluantes</p> <p>Le CQB vise à promouvoir l'utilisation du biodiesel pour remplacer le petrodiesel dans les transports et le chauffage des résidences.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>44.1 Il faut voir s'il y a des possibilités d'appliquer les résultats du projet Biodiesel à des véhicules de transport de marchandises.</p> <p>La Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal espèrent des mesures fiscales afin de pouvoir continuer le projet.</p> <p>44.2 L'élimination de la taxe sur les carburants pour le biodiesel acheté par les transporteurs en commun devrait être appliquée aux autres utilisateurs.</p> <p>Le CQB vise également à permettre au Québec d'assumer son leadership en matière de réduction des gaz à effet de serre, de qualité de l'air et son plein potentiel tant en vue de la valorisation des matières résiduelles qu'en vue de la performance du biodiesel en climat nordique.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 45, ACTIONS 45.1 ET 45.2
<p>Titre : Accroître la couverture géographique et fonctionnelle du système de gestion de la circulation autoroutière de la région de Montréal</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Transports du Québec</p>	
<p>Actions : 45.1 Poursuivre l'implantation de caméras de surveillance, de détection de véhicules et de panneaux à messages variables sur les autoroutes A-40, A-15, A-25, et A-720 et initier l'implantation sur d'autres axes autoroutiers (A-10, A-13, A-20, A-30). 45.2 Accroître le nombre de moyens de diffusion de l'information concernant l'état de la congestion routière en collaboration avec le secteur privé.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>45.1</p> <p>Déploiement du réseau de télécommunication et installation des équipements de terrain (caméras (1 unité / km), stations de détection (2 stations / km), panneaux à messages variables</p> <p>Réseau projeté:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 km (réseau central): surveillance complète et PMV (réseau initial: 35 km) • installations ponctuelles d'équipements en des points stratégiques du réseau routier (Budgets dorénavant intégrés au sein des projets eux-mêmes, la mise à jour du système ayant pris le relais de son extension.) <p>45.2</p> <p>Réalisation d'ententes pour la diffusion des données de circulation (images des caméras de surveillance) en temps réel.</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan cinq années d'activités</p> <p>45.1</p> <p>Investissements depuis le dépôt du PGDM : 45 M\$ pour les 5 ans du PGDM</p> <p>En marge de l'installation des équipements assurant la couverture géographique prévue, une révision de l'architecture des systèmes de télécommunication a été entreprise en vue d'une intégration de tous les équipements sous une même plateforme.</p> <p>À terme ceci permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimisation de l'utilisation des réseaux de transport (réduction de la congestion récurrente et incidente) ; • Amélioration de la sécurité ; • Réduction de la consommation de carburant et des émissions polluantes. 	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>Poursuivre la recherche et le développement en matière de collecte et de diffusion de l'information sur la circulation (STI, GPS, intégration des systèmes, etc.) afin de permettre aux usagers de la route de modifier leurs itinéraires selon les conditions de circulation.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 46, ACTIONS 46.1 À 46.3
<p>Titre : Améliorer l'efficacité des systèmes de gestion de la circulation par une meilleure coordination des équipements</p>	
<p>Chef de file : Ministère des Transports du Québec</p>	
<p>Actions :</p> <p>46.1 Améliorer les équipements de contrôle des feux de circulation et coordonner les feux de circulation le long des principales voies urbaines.</p> <p>46.2 Compléter ces systèmes aux endroits stratégiques au moyen de systèmes de surveillance par caméra.</p> <p>46.3 Coordonner entre eux les systèmes municipaux de feux de circulation implantés et les coordonner avec le fonctionnement du système de gestion de la circulation autoroutière du MTQ.</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>46.1 Cette action se rapporte aux instances municipales</p> <p>46.2 Cette action se rapporte aux instances municipales</p> <p>46.3 La mise en œuvre porte sur les principales voies urbaines, d'une part, et sur la coordination entre eux des systèmes municipaux de feux de circulation et de ceux-ci avec les systèmes de gestion de la circulation autoroutière du MTQ.</p> <p>Pour les systèmes de gestion de la circulation sous la responsabilité du ministère voir la fiche 45</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs : Bilan des cinq années d'activités</p> <p>Des arrimages ponctuels ont été réalisés par les partenaires. Ces efforts ont néanmoins révélé la nécessité d'une plus grande proactivité des partenaires.</p> <p>Aux limites de la juridiction d'autorités responsables différentes sur une même artère métropolitaine, ces autorités doivent prendre les mesures afin de relier et coordonner les feux de circulation entre leurs juridictions.</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>L'adoption par la CMM d'un règlement identifiant un réseau artériel métropolitain (RAM) et la réglementation afférente est un préalable à une véritable coordination à l'échelle métropolitaine. Le Plan de transport de la Ville de Montréal rendu public en mai prévoit des investissements en matière de mesures de gestion de la circulation.</p>	

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATION 47, ACTIONS 47.1 À 47.4
<p>Titre : Favoriser une utilisation adéquate du frein moteur</p>	
<p>Chef de file : Association du camionnage du Québec</p>	
<p>Actions :</p> <p>47.1 Inciter le gouvernement à définir et à faire respecter des modalités acceptables d'utilisation du frein moteur de manière à restreindre les nuisances en milieu urbain</p> <p>47.2 Accroître la recherche pour améliorer la technologie du frein moteur et du système d'échappement des véhicules lourds</p> <p>47.3 Soumettre à un programme d'inspection les composantes du frein moteur et du système d'échappement des véhicules lourds</p> <p>47.4 Entreprendre une campagne de sensibilisation auprès des camionneurs pour une utilisation adéquate du frein moteur</p>	
<p>Résultats obtenus :</p> <p>47.1 Des débats sont actuellement en cours au gouvernement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostique de la situation des véhicules dégageant une forte pollution sonore • Politique du MTQ sur l'encadrement par les municipalités des véhicules nuisibles au niveau sonore. • Le programme <i>Ambassadeurs de la route</i> sensibilise les chauffeurs à cet effet • Campagne de sensibilisation de Contrôle routier Québec auprès des véhicules lourds • Campagne de sensibilisation de la SQ auprès de l'ensemble des usagers de la route <p>47.2 La technologie rencontre les niveaux sonores acceptables pour Transports Canada.</p> <p>47.3 Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a mis sur pied du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules lourds (PIEVAL).</p> <p>47.4</p>	
<p>Analyse de la contribution aux objectifs (bilan) :</p> <p>47.1 Création d'un groupe de travail gouvernement/municipalités/industrie sur le bruit.</p> <p>47.2 C'est les modifications postérieures à l'achat qui peuvent générer un bruit excessif (incompatibilité des tuyaux d'échappement, caisse de résonance installée volontairement, bris ou perforation dans le système d'échappement).</p> <p>47.3 L'application du règlement a débuté le 1^{er} juin 2006. Une période de sensibilisation s'est réalisée jusqu'au 1^{er} septembre 2006, date à laquelle les contrôleurs routiers ont commencé à remettre des infractions.</p> <p>47.4</p>	
<p>Recommandations et perspectives :</p> <p>47.1 Amener les municipalités à se pencher sur la source du problème générateur de plaintes des citoyens soit le bruit et non l'usage du frein moteur.</p> <p>47.2 Activité terminée</p> <p>47.3 Ce programme, en plus de contribuer à une réduction de la pollution émanant des véhicules lourds, va également permettre d'inspecter les composantes du système d'échappement des véhicules lourds</p> <p>47.4 Cet élément devrait être intégré à 47.3 tel que souligné au chapitre des « activités prévues » dans la fiche d'actions.</p>	