

PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE 2001 - 2006

RAPPORT FINAL

TABLE DES MATIERES

MOT DU PRÉSIDENT	1
MISE EN SITUATION	2
RAPPEL DU CONTEXTE DE CREATION DU CITM	2
LES DIAGNOSTICS.....	3
L'ETABLISSEMENT DES RECOMMANDATIONS DU PLAN D'ACTION STRATEGIQUE 2001-2006 (PHASE I)	4
LE CITM COMME RÉSEAU (PHASE II ET III).....	10
LES RENCONTRES	10
LES VISITES.....	11
LES MEMOIRES	11
LES BULLETINS	12
LE SITE INTERNET.....	12
LA VEILLE SUR LE TRANSPORT	12
LA PRESENCE AUX EVENEMENTS	13
LES MISSIONS.....	13
LES PARTENARIATS.....	13
LA RÉPONSE AUX OBJECTIFS.....	14
L'ATTEINTE DES OBJECTIFS	14
LES QUATRE OBJECTIFS	16
Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur	16
Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises	20
Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique	23

Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.....	25
LES SEPT GRANDS PROJETS	28
L'Observatoire du transport des marchandises	28
Campagne de promotion internationale.....	30
Centre de logistique et de distribution de marchandises dans la région de Montréal.....	30
Centre de denrées périssables de Mirabel	31
Centre de distribution pour le commerce électronique.....	31
Centre de distribution de denrées bioalimentaires de la Montérégie.....	31
Corridors de commerce.....	32
PRINCIPALES REALISATIONS	32
LES NOUVEAUX ENJEUX RESSORTIS.....	34
LES AUTRES FREIGHT COUNCILS PARTNERSHIPS	40
LES PERSPECTIVES D'AVENIR	41
CONCLUSION	43
REMERCIEMENTS.....	44
DOCUMENT EN ANNEXE	46
FIGURES	
FIGURE 1 : FICHE D'ETAT D'AVANCEMENT MODELE	6
FIGURE 2 : ORGANIGRAMME	7
FIGURE 3 : FICHE D'EVALUATION FINALE	15

MOT DU PRÉSIDENT



Il me fait plaisir de vous présenter le rapport final du Plan d'action stratégique 2001-2006 du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM). Celui-ci est le fruit d'une action concertée des principaux intervenants en transport du Grand Montréal, plus précisément des décideurs de l'industrie, des gouvernements, des administrations locales et des milieux socioéconomiques.

Ce plan a constitué la base de l'action du CITM au cours des cinq dernières années. Celui-ci a permis de découvrir un secteur économique d'une grande importance, jusque-là relativement méconnu. Il a surtout amené les divers intervenants en transport à travailler ensemble et à identifier des problématiques communes à l'industrie. Les actions réalisées dans ce cadre ont permis de constater que le transport des marchandises connaît un développement sans précédent qui confirme l'accroissement phénoménal de la mobilité des biens à l'échelle planétaire.

Le rapport final rappelle d'abord les activités du CITM en tant que réseau, puis examine la réalisation des objectifs de départ. Il expose ensuite les enjeux ressortis ainsi que les perspectives d'avenir. Il ne faut pas oublier que le CITM n'avait pas seulement un rôle de suivi et d'organisation mais misait également sur une approche proactive dans la mise en valeur du transport des marchandises et de ses bénéfices pour la qualité de vie des gens du Grand Montréal.

Les organisations membres du CITM ont su, avec énergie, réaliser les actions prévues dans le Plan et en effectuer le suivi avec assiduité. Leur participation a été remarquable lors des rencontres du Comité directeur qui avaient lieu trois fois par année tout au long des cinq années qu'a duré le Plan.

Je tiens également à remercier mes prédécesseurs et le personnel du CITM qui ont contribué à la réalisation du Plan d'action stratégique 2001-2006. Nul doute que cette aventure n'est qu'à ses débuts et que cette fructueuse concertation se poursuivra encore de nombreuses années.

Le Président

André Lavallée

MISE EN SITUATION

Rappel du contexte de création du CITM

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) a été constitué à l'automne 1999. Il est un regroupement volontaire composé des décideurs de l'industrie, des gouvernements, des administrations locales, des milieux socioéconomiques et chapeauté par les Conférences régionales des élus de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval, de Longueuil, de Montérégie-Est et de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (anciennement les Conseils régionaux de développement). Il a pour mission principale la réalisation du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006.

Le CITM tire son origine du Forum sur le transport des marchandises. Tenu en juin 1998, sous l'égide du Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), cet événement a connu un vif succès. Fort de la participation de plus de 200 personnes provenant de tous les milieux de l'industrie, le Forum a permis de dégager une première série de pistes d'intervention qui allait devenir les fondements des travaux du CITM. Mais au-delà des thèmes retenus, un constat s'est imposé à tous. Le milieu a exprimé le besoin de mettre en commun ses réalités et de travailler ensemble afin de mieux cerner les perspectives de développement de l'industrie et d'approfondir les connaissances dans le domaine.

Le 20 novembre 2000, le Plan d'action pour le transport des marchandises 2001-2006 était adopté. Convaincus que le succès de la réalisation de son Plan d'action stratégique résidait dans la mise en place d'un processus de mise en œuvre et de suivi, les cinq conseils régionaux de développement du Grand Montréal convenaient de poursuivre leur implication. Par ailleurs les représentants du gouvernement du Québec et du Canada, les représentants des grandes entreprises de transport ainsi que le milieu socioéconomique ont donné leur appui à la poursuite des travaux et ont convenu également de participer activement à la mise en œuvre du Plan d'action stratégique.

Les diagnostics

Avant de définir les interventions à mettre en œuvre afin de parvenir à ses fins, le CITM a dû établir un diagnostic solide du transport des marchandises pour le Grand Montréal. Constituant le point de départ essentiel de la démarche, il définit les principales tendances et les atouts importants de la région, ainsi que les problématiques à solutionner. Le diagnostic a été regroupé dans les quatre documents suivants :

- La congestion routière et le transport des marchandises
- Les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises
- L'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain
- Les atouts et les forces de la région

L'identification de ces quatre enjeux a été le fruit d'une mobilisation sans précédent des principaux décideurs de l'industrie. La vision qui s'en dégage est que la consolidation et le développement de la position du Grand Montréal, comme plaque tournante nord-américaine du transport des marchandises, se concrétise autour d'une industrie de transport forte, prospère, avant-gardiste et mobilisée. Animée par une stratégie commune, l'industrie oriente ses choix de développement en étant résolument tournée vers l'atteinte d'une compétitivité à l'échelle continentale.

Cette vision commune du développement du transport des marchandises pour le Grand Montréal se reflète dans une approche intégrée qui s'appuie sur la force économique de l'industrie et sa capacité de rayonner bien au-delà de nos frontières. Cette approche transcende l'analyse traditionnelle de l'industrie par modes de transport et a privilégié une vision intégrée, plus compatible avec les réalités émergentes de cette industrie. Les objectifs qui en ont découlé représentent la voie choisie par les partenaires afin d'accroître le développement du transport des marchandises dans le Grand Montréal. Ceux-ci sont énumérés comme suit :

- 1) Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur
- 2) Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises
- 3) Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique
- 4) Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement

Afin d'atteindre ces grands objectifs, cinq axes d'intervention ont été retenus. Ces axes d'intervention sont les suivants :

- 1) Planification et amélioration des réseaux et des services
- 2) Développement des marchés
- 3) Modification du cadre réglementaire et fiscal
- 4) Développement de la main-d'œuvre
- 5) Développement technologique

Suite à cela, un cahier de recommandations a été proposé afin d'apporter des solutions aux problèmes identifiés. Celui-ci est le résultat d'un véritable travail de recherche, d'analyse, et de consensus impliquant tous les membres du CITM.

L'établissement des recommandations du Plan d'action stratégique 2001-2006 (Phase I)

La démarche ayant mené à la réalisation du Plan d'action stratégique s'est étalée sur une période de dix-huit mois. Elle a permis de dégager des actions à mettre en œuvre sur un horizon de cinq ans. À cela s'ajoute un travail d'identification des chefs de file et des partenaires afin d'assurer la réalisation du Plan.

Le CITM a identifié 47 recommandations afin de consolider et de développer le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante en matière de transport des marchandises. Elles ont été regroupées dans les cinq axes d'intervention identifiés préalablement.

Devant l'ampleur de la tâche, le CITM a choisi de les classer en ordre de priorité A, B et C. En débutant par les recommandations de priorité A, il a développé une programmation détaillée en compagnie des chefs de file concernés par celles-ci. Pour chaque recommandation sont identifiés :

- Une série d'actions précises
- Un chef de file responsable de la mise en œuvre
- Des partenaires nécessaires à la mise en œuvre
- Un échéancier de réalisation

Le CITM a également choisi d'identifier de grands projets en mesure de créer un impact significatif sur le développement de l'industrie. Ceux-ci se retrouvent parmi les recommandations prioritaires du Plan et sont tous portés par des chefs de file de la communauté. Il s'agit de :

- Observatoire du transport des marchandises
- Campagne de promotion internationale
- Centre de logistique et de distribution de marchandises dans la région de Montréal
- Centre de denrées périssables de Mirabel
- Centre de distribution pour le commerce électronique
- Centre de distribution de denrées bioalimentaires de la Montérégie
- Corridors de commerce

Il est important de noter que l'évolution des recommandations restait toutefois intimement reliée à l'actualité politique et économique. De nombreux imprévus sont venus s'ajouter favorisant ainsi l'ouverture aux stratégies alternatives. Il ne faut pas oublier que le Plan d'action stratégique demeurait évolutif et devait être bonifié de façon continue par les différents organismes maître d'œuvre. Ce qui fait que certaines actions ont été modifiées en cours de route et certains grands projets ont été remplacés par d'autres qui ont pu être développés.

En début de mandat, les chefs de file ont défini leurs actions, les activités prévues, les partenaires impliqués et les échéanciers visés. Ils ont proposé les produits livrables, les résultats attendus et finalement ont identifié les conditions critiques à la mise en œuvre de leurs recommandations. Ces informations compilées sous forme de fiches et regroupées au sein d'un cahier de programmation des actions ont été déposées lors de la rencontre du Comité directeur du 9 octobre 2001. Une seconde version du document a été remise le 28 février 2002.

Au cours de l'année 2002, les chefs de file se sont mis à l'œuvre pour débiter les actions relatives à chacune de leur recommandation. Une première série de fiches d'état d'avancement des actions a été déposée lors de la rencontre du Comité directeur du 28 février 2002. On y retrouve les activités produites, les échéanciers réalisés, les produits livrables et les résultats obtenus, l'explication et l'analyse des écarts possibles, les recommandations et perspectives résultantes et certaines conditions critiques. De nouvelles versions ont été déposées lors des rencontres du Comité directeur du 1^{er} novembre 2002, du 9 juin 2003, du 18 mars 2004, du 4 novembre 2004, du 14 juin 2005 et du 11 mai 2006. Celles-ci ont permis de prendre connaissance, à chaque occasion, de la progression des actions des chefs de file.

Figure 1 : Fiche d'état d'avancement modèle

Recommandation :

Chef de file :

Nom du responsable :

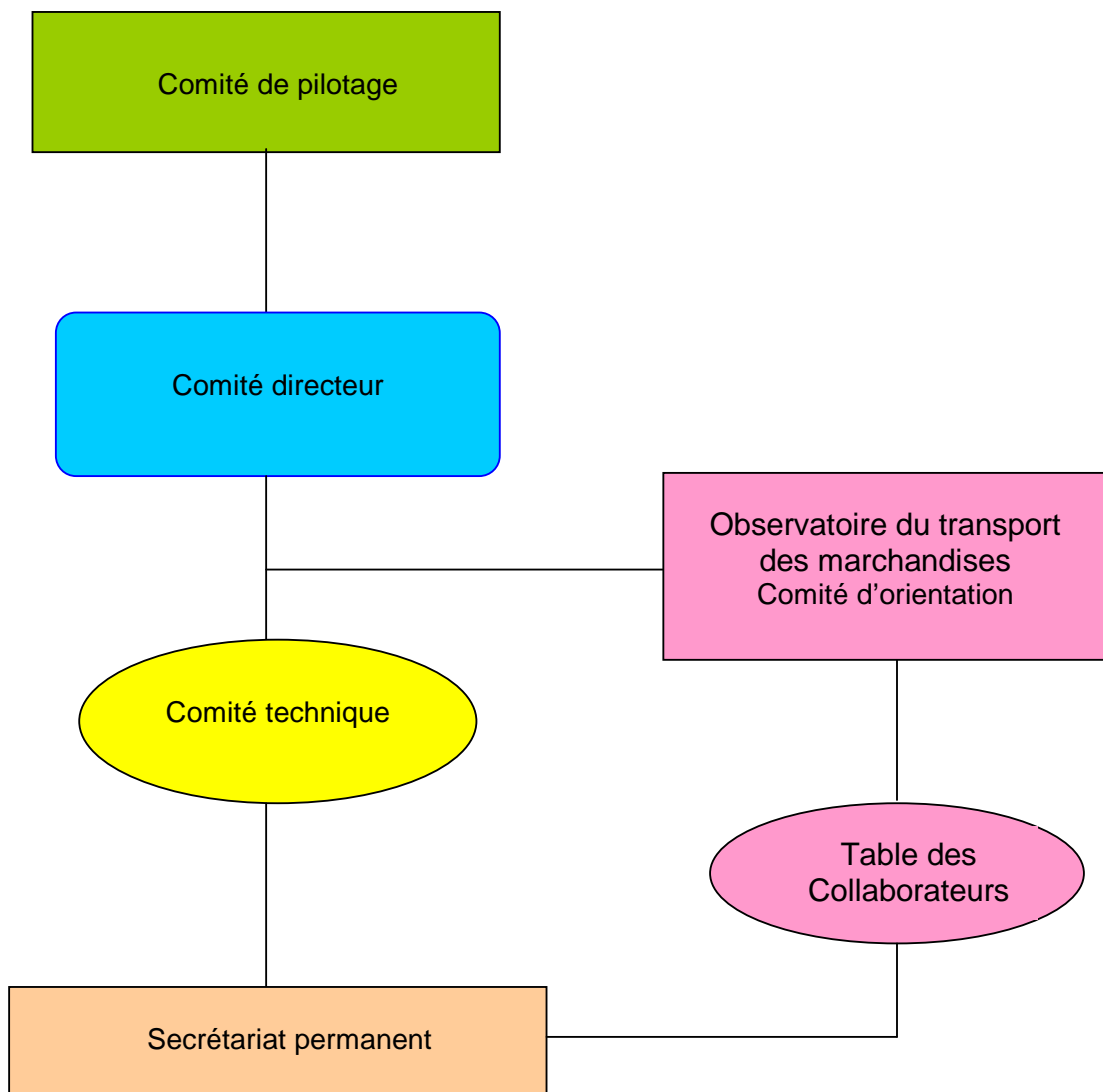
Actions :

<i>Activités produites</i>	<i>Échéanciers réalisés</i>	<i>Produits livrables et résultats obtenus</i>	<i>Explication et analyse de l'écart</i>	<i>Recommandations et perspectives</i>	<i>Conditions critiques</i>
Les activités produites sont-elles différentes des activités prévues?	Les échéanciers ont-ils été dépassés ou anticipés?	Les produits livrables et les résultats obtenus sont-ils différents de ce qui était entendu?	Quels sont les écarts observés? Quelles sont les raisons des écarts?	Quelles sont les leçons à en tirer? Que pouvons-nous faire pour maximiser les résultats? Quelles sont les stratégies alternatives ?	Maintenant quels sont les facteurs de risque pouvant interférer sur les résultats escomptés.

Structure d'organisation

Le succès de la démarche du CITM repose donc sur la participation du milieu. Ainsi, il a fallu mettre sur pied une structure d'organisation afin de bien canaliser les efforts consentis à ce projet.

Figure 2 : Organigramme



Comité de pilotage

Ce comité est composé des présidents et des directeurs généraux des sept Conférences régionales des Élus (CRÉ). Il assume le leadership des opérations de mise en œuvre du Plan d'action stratégique. Le Comité approuve le budget d'opérations et dirige les relations gouvernementales et publiques.

Comité directeur

Il regroupe les organisations du CITM qui sont chefs de file de la mise en œuvre des recommandations du Plan d'actions et certains partenaires. Il a pour mandat de suivre l'avancement des travaux.

Comité technique

Composé d'une dizaine de spécialistes en transport, ce comité a un rôle conseil et de support aux membres.

Comité d'orientation (Observatoire)

L'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal vise à doter la région métropolitaine d'un outil de planification régional du transport des marchandises. Plus spécifiquement, les objectifs sont d'identifier et d'analyser des créneaux de développement stratégique, de mieux connaître les tendances du marché et des flux de transport et de favoriser le développement des connaissances.

Le Comité d'orientation est composé des partenaires membres du CITM intéressés à participer aux travaux de l'Observatoire du transport des marchandises.

Il a pour mandat de :

- Définir les orientations stratégiques de l'Observatoire
- D'identifier les besoins en matière d'information dans le domaine du transport des marchandises
- D'identifier des projets d'intérêt commun entre les partenaires (mandats d'étude)
- D'assurer la gestion efficace de l'Observatoire
- D'assurer la cohérence des travaux
- De valider et d'approuver les mandats réalisés

Table des collaborateurs (Observatoire)

Elle est composée de ressources techniques professionnelles provenant des organismes partenaires siégeant au Comité d'orientation.

Son mandat est de :

- Traduire les orientations du Comité d'orientation en activités concrètes;
- D'encadrer la réalisation des projets communs identifiés par le Comité d'orientation
- De préparer les devis techniques des mandats ainsi que les documents d'appel d'offres pour leur réalisation
- De préparer toute la documentation nécessaire aux travaux du Comité d'orientation
- De conseiller le Comité d'orientation

Secrétariat permanent

Afin d'assurer le soutien aux travaux du CITM, un secrétariat a été mis sur pied. Ce dernier doit encadrer la démarche, coordonner l'ensemble des travaux du Comité directeur, apporter un support à la mise en œuvre des recommandations, coordonner les efforts de communication relativement à la diffusion des résultats des travaux et assurer le suivi administratif et budgétaire.

Le Plan d'action stratégique est donc le fruit d'une démarche collective entreprise par les leaders de l'industrie et du milieu qui ont conjugué leurs efforts afin de définir une vision d'avenir pour une industrie vitale au développement économique de la région. Porté par des chefs de file et des partenaires, il dispose de l'appui nécessaire de la communauté pour façonner, de manière durable, le développement de l'industrie du transport des marchandises.

LE CITM COMME RÉSEAU (PHASE II et III)

Même si l'activité principale du CITM se voulait la réalisation du Plan d'action stratégique 2001-2006, ses fonctions outrepassaient grandement celui-ci. En effet, ses interventions peuvent être énumérées comme suit :

- Promouvoir et développer l'industrie du transport des marchandises dans le Grand Montréal;
- Positionner la région du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale;
- Assurer la concertation des intervenants du milieu du transport;
- Assurer la planification des activités de l'ensemble du Plan d'action stratégique;
- Assurer le suivi des recommandations auprès des organismes identifiés comme chefs de file;
- Assurer le maintien d'un lien continu entre les membres;
- Supporter les membres par des actions stratégiques d'appoint;
- Agir comme porte-parole du milieu du transport des marchandises;
- Assurer le monitoring de l'ensemble de l'opération.

Le CITM n'avait donc pas seulement un rôle de suivi et d'organisation mais il misait également sur une approche proactive dans la mise en valeur du transport des marchandises et de ses bénéfices pour la qualité de vie des gens du Grand Montréal. Voici donc une série d'activités reflétant les diverses interventions du CITM.

Les rencontres

Le Comité de pilotage se rencontrait occasionnellement afin de discuter des grandes orientations du CITM et des questions budgétaires. Entre 2001 et 2006, il s'est réuni aux dates suivantes :

- 6 juin 2001
- 11 janvier, 8 mai et 24 septembre 2002
- 10 septembre 2003 (rencontre des directeurs généraux)
- 20 janvier 2004
- 26 janvier 2005

Le Comité directeur se rencontrait en moyenne trois fois par année afin de faire rapport de l'état d'avancement des actions des différents chefs de file. Au huit mois, il leur était demandé de produire des fiches de suivis des recommandations qui étaient déposées lors de la rencontre, donc à une fréquence d'une rencontre sur deux.

En général, les rencontres du Comité directeur se déroulaient en avant-midi et le lieu variait à chaque occasion. Un chef de file différent accueillait les membres dans ses locaux et offrait le repas du midi et parfois une visite au courant de l'après-midi. Cette formule satisfaisait les membres et permettait de préserver l'intérêt et le dynamisme du Comité.

À l'occasion, des invités se joignaient aux rencontres au sujet de points précis ou venaient présenter une problématique ou un projet qui concernaient les travaux du CITM. C'est de cette façon que de nouveaux chefs de file ont été introduits au Comité et que de nouveaux projets sont venus bonifier le Plan d'action stratégique. Il s'est réuni aux dates suivantes :

- 12 juin et 9 octobre 2001
- 28 février, 11 juin et 1er novembre 2002
- 10 mars, 9 juin et 27 octobre 2003
- 18 mars, 15 juin et 4 novembre 2004
- 17 mars, 14 juin et 15 décembre 2005
- 11 mai et 9 novembre 2006

Le Comité technique se réunissait, de son côté, à la même fréquence que le Comité directeur, idéalement quelques semaines avant, afin de travailler sur des questions précises soulevées par le Comité directeur et de préparer les éventuelles rencontres. Il s'est réuni aux dates suivantes

- 31 mai, 19 juin, 29 août et 23 octobre 2001
- 13 février, 18 mars et 10 mai 2002
- 6 février et 9 avril 2003
- 18 février, 19 mai et 12 août 2004
- 15 février et 19 octobre 2005
- 22 mars, 13 septembre et 30 novembre 2006

Les visites

Outre les visites qui étaient organisées par les chefs de file hôtes d'une rencontre du Comité directeur, la permanence du CITM a participé à de nombreuses visites en lien avec le domaine du transport. Voici une liste non exhaustive de certaines visites effectuées :

- Les installations de Fedex à Mirabel (mai 2002)
- Le terminal intermodal du Canadien National à St-Laurent (septembre 2002)
- Le centre de distribution québécois du groupe Couche-tard à Laval (avril 2003)
- Les chantiers des nouvelles stations à Laval du métro de Montréal (mai 2003)
- Le navire porte-conteneurs Canmar Spirit de la société Canada Maritime (avril 2004)

Les mémoires

Le CITM a été invité à se prononcer sur des enjeux majeurs concernant le transport des marchandises dans le Grand Montréal. Il a également rédigé des mémoires dans le cadre d'audiences publiques ou de consultations publiques sur un projet.

Les mémoires produits sont les suivants :

- Mémoire déposé au BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec (14 janvier 2002)
- Mémoire déposé à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (23 avril 2002)
- Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal sur le Plan d'urbanisme (31 mai 2004)

- Mémoire déposé dans le cadre des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le parachèvement de l'autoroute 25 (16 juin 2005)

Les bulletins

Dans le cadre de la mise en place d'un plan de communication pour le CITM, ce dernier a créé un bulletin d'information qui est distribué à plus de 900 partenaires et intervenants en transport dans tout le Québec. Le premier numéro est sorti en avril 2003 et il paraît trois fois par année. Il contient à chaque fois une dizaine de capsules sur les dernières actualités des membres du CITM et du milieu du transport en général. Les bulletins ont été produits aux mois suivants :

- avril, septembre et décembre 2003
- avril, septembre et décembre 2004
- avril, septembre et décembre 2005
- mai, septembre et décembre 2006

Le site Internet

Le deuxième élément du plan de communication a été la création du site Internet du CITM en collaboration avec Transports Canada. Il a été mis en en fonction en janvier 2004. On peut y retrouver les principales informations sur le CITM tels que celles concernant sa création, sa vision, son territoire et ses choix d'intervention, ses instances décisionnels, ses partenaires et contacts, son Plan d'action, ses bulletins d'information et ses documents produits. C'est un site très convivial, simple et concis où n'importe qui peut s'y retrouver facilement. Les statistiques démontrent une fréquentation assidue et soutenue du site Internet. Par exemple, Il y a eu 647 visiteurs en 2004 et 686 entre janvier et août 2005. Ce qui fait que la fréquentation du site est passée d'une moyenne de 54 visites par mois en 2004 à près de 86 visites par mois en 2005. Nous ne disposons pas toutefois de statistiques pour la fin de 2005 et l'année 2006.

Le site est entretenu et mis à jour par l'agent de développement du CITM. Celui-ci a reçu une formation du logiciel *Microsoft Office Frontpage 2003* à cet effet.

L'adresse du site Internet et la suivante : <http://www.citm-transport.org>

La veille sur le transport

La permanence du CITM assure quotidiennement une veille sur le milieu du transport. Elle effectue notamment de la recherche sur Internet et parcourt les médias nationaux à la recherche d'articles pertinents en transport. Elle est également abonnée aux revues spécialisées dans le domaine et réalise les suivis des différentes recherches.

Cette information ainsi répertoriée et conservée constitue un excellent centre d'information sur le transport des marchandises et est considéré comme une référence dans le Grand Montréal. Les membres du CITM ainsi que les intervenants en transport n'hésitent pas à faire appel à la permanence pour toute information.

La présence aux événements

La permanence du CITM est présente à de nombreux événements reliés avec le domaine. A titre d'exemple, elle assiste aux conférences de presse et aux différentes présentations touchant le milieu. Elle prend part également aux différents colloques en transport tels ceux organisés par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et par le Corridor Québec-New York.

Les missions

Le CITM a également organisé des missions à l'étranger afin de promouvoir l'organisme de concertation ainsi que les atouts du transport des marchandises dans le Grand Montréal, par exemple la présence bien établie des quatre modes ainsi que le potentiel indiscutable de l'intermodalité. D'ailleurs une mission auquel a pris part quelques membres du CITM a été organisée à Liège en Belgique dans le cadre du Forum E-Translogistics en novembre 2002.

Les partenariats

La permanence du CITM est notamment membre de la direction Transport des marchandises de l'AQTR et du Comité sur le transport des matières dangereuses du Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal. À ce titre, elle a fait partie du comité organisateur des colloques de l'AQTR suivants :

- Colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain le 16 octobre 2003
- Colloque sur la logistique intermodale le 1^{er} février 2007

Elle a aussi fait partie du comité organisateur de la Semaine nationale des transports 2004 de l'AQTR.

Pour ce qui est du Comité sur les matières dangereuses de la Ville de Montréal, il complète actuellement l'évaluation quantitative des conséquences des scénarios d'accident sur 10 sites-témoins à Montréal et il déposera des recommandations aux autorités de la Ville d'ici décembre 2007.

Elle a également participé à de nombreux comités aviseurs comme ceux de *Moving The Economy* en Ontario, du Plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents (STI) et de l'Enquête auprès des expéditeurs du ministère des Transports du Québec.

L'esprit de partenariat demeure très importante et constitue l'essence même du CITM. On retrouve à la fin du document la liste des partenaires qui ont contribué à la réalisation du Plan d'action stratégique.

LA RÉPONSE AUX OBJECTIFS

L'atteinte des objectifs

Afin d'évaluer l'évolution des recommandations du Plan d'action stratégique 2001-2006, les membres devaient donc faire rapport de l'état d'avancement de leurs actions au Comité directeur. Ils remplissaient également des fiches de suivi qui garnissaient le cahier d'état d'avancement. Tel que mentionné précédemment, ce dernier était produit à une fréquence d'une rencontre sur deux, donc aux huit mois.

La permanence a également réalisé deux rapports de progression du Plan d'action stratégique. Un rapport de mi-année a d'abord été déposé en mars 2004 puis un deuxième en mars 2006. Ceux-ci exposaient le sommaire de réalisations des 47 recommandations, selon leur priorité, avec l'aide de graphiques et de tableaux. Trois degrés d'avancement ont été élaborés à partir de pourcentage de réalisation estimé, et cela a permis d'avoir une idée de l'évolution des recommandations. Il faut spécifier également que le pourcentage représentait la réalisation des actions prévues et non les résultats en tant que tel qui sont eux beaucoup influencés par l'actualité politique.

Les 27 recommandations de priorité A, tout comme celles de priorité B et C, ont fait l'objet d'interventions continues depuis le début de la réalisation du Plan. Il faut rappeler que les cinq axes de développement (planification et amélioration des réseaux et des services, développement des marchés, modifications au cadre réglementaire et fiscal, développement de la main-d'œuvre et développement technologique) ont été abordés.

La question est maintenant de savoir si les objectifs de départ ont été réalisés. Avec l'aide des outils mentionnés précédemment et tout en se guidant par les axes d'intervention, nous avons tenté d'y répondre. Rappelons d'abord les grands objectifs du Plan d'action stratégique 2001-2006.

- Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur
- Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises
- Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique
- Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement

À partir des fiches d'état d'avancement produites par les membres de façon régulière, la permanence a créé un modèle de fiche d'évaluation finale, ci-jointe, qui se concentre sur les résultats obtenus ainsi que sur les recommandations et perspectives d'avenir. Ceci dans le but d'évaluer le niveau d'atteinte de la démarche et la pertinence de poursuivre ces actions ou de les réorienter sous un autre angle. Ces fiches énoncent donc le titre de la recommandation, le nom du chef de file, les actions prévues, les résultats obtenus, l'analyse de la contribution aux objectifs et les recommandations et perspectives. Vous retrouvez le détail de ces fiches en annexe.

Figure 3 : Fiche d'évaluation finale

FICHE D'ÉVALUATION FINALE	RECOMMANDATIONS, ACTIONS
Titre :	
Chef de file :	
Actions :	
Résultats obtenus :	
Analyse de la contribution aux objectifs : -bilan des cinq années d'activités selon les actions prévues au départ	
Recommandations et perspectives :	

Suite à l'information recueillie dans les fiches d'évaluation finale, nous pouvons constater que les objectifs ont été globalement atteints. Certaines recommandations ont donné de meilleurs résultats que d'autres mais dans l'ensemble, un énorme progrès a été réalisé. N'oublions pas que la problématique du transport des marchandises demeure complexe et qu'il faudra encore de nombreux efforts afin de tenter d'améliorer les divers enjeux de manière continue. Jamais nous avons eu la prétention de tout régler en seulement cinq ans ! Mais l'objectif était de faire notre part dans un long processus qui implique un grand nombre d'acteurs. De plus, ce n'est pas un secret de dire que la démarche doit se poursuivre de plus belle pour le bénéfice de notre économie et de nos collectivités.

Nous nous sommes également rendus compte que quelques événements d'importance se sont produits durant cette période de cinq ans. D'abord les attentats du 11 septembre 2001 ont affecté radicalement le monde du transport à l'échelle internationale et non seulement dans le secteur aérien. Tous les modes de transport en ont subi les contrecoups et ils ont vu l'intensité de leurs échanges diminuée pendant une certaine période. Les recommandations du Plan demeuraient aussi pertinentes mais certains éléments comme la sécurité prenaient soudainement une importance de premier plan. La prise en compte grandissante des impacts des changements climatiques au cours des dernières années a également mis de l'avant les questions environnementales dont certaines sont directement liées au domaine du transport. Ces nouvelles données ont non seulement influencé l'évolution de certaines recommandations mais elles ont aussi contribué à faire ressortir les nouveaux enjeux qui seront les fers de lance du prochain plan d'action du CITM.

Les quatre objectifs

Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur

La pression grandissante sur le réseau routier du Grand Montréal et la congestion que cela amène constituent des menaces directes à la viabilité et à la compétitivité du transport des marchandises et des autres industries qui comptent sur lui. Il est donc primordial de faciliter la circulation des marchandises dans la région. C'est pourquoi le Plan proposait le parachèvement des axes autoroutiers, des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun ainsi que des mesures de gestion de circulation et de la demande. Le développement des systèmes intermodaux et la possibilité de mesures préférentielles pour les camions faisaient également partie de la solution.

Dans le cas de l'amélioration du réseau routier supérieur du Grand Montréal, le Plan du CITM proposait un suivi des différentes actions reliées à cette recommandation. Les principaux axes ciblés étaient la rue Notre-Dame ainsi que les autoroutes 30 et 25. À propos de la rue Notre-Dame, un concept axé sur la gestion dynamique de l'offre en transport a été rendu public le 6 juillet 2005 par le Premier ministre du Québec et le maire de Montréal. Ce concept comprend essentiellement quatre voies de circulation par direction, dont une voie réservée en tout temps au transport en commun ; quelques étagements pour l'aménagement de parcs ou à des intersections problématiques (Pie-IX), une piste cyclable et piétonnière du côté nord et le prolongement du boulevard de l'Assomption pour accéder à l'avenue Souigny et à l'A-25. La gestion dynamique de l'offre signifie que les feux de circulation demeureront « au vert » sur la rue Notre-Dame (axe est-ouest) pendant les périodes de pointe. Un système de barrière limitera l'accès des véhicules aux axes nord-sud. En dehors des heures de pointe, les feux de circulation fonctionneront normalement et la rue Notre-Dame répondra aussi aux besoins

locaux. Le MTQ et la Ville poursuivent les analyses et études afin de raffiner le concept, éventuellement soumis à la consultation publique, et des discussions ont toujours lieu avec le Port de Montréal et le CN.

Les travaux ont quant à eux débuté dans le prolongement de l'autoroute 30 en partenariat public-privé. La partie Ouest, dans laquelle le gouvernement fédéral contribue, est entamée depuis 2006 et la partie Est de même que le tronçon Jean-Leman sont en voie de l'être. Des contrats avec des firmes de génie-conseil ont également été signés. En ce qui a trait à l'autoroute 25, un certificat d'autorisation en faveur du MTQ a été délivré, avec conditions, le 14 décembre 2005. Trois candidats ont été retenus suite à l'appel de qualification et ils ont été invités à soumissionner lors de l'appel de propositions qui s'est tenu à l'été 2006. Le choix du candidat sélectionné sera connu au cours de l'année 2007 et les travaux débiteront au même moment. D'autres interventions importantes ont eu lieu sur le réseau, notamment sur les autoroutes 15, 13, 10, 20 et Métropolitaine. Le réaménagement du rond-point Dorval revêt aussi une importance particulière. Le rapport du BAPE a été rendu public le 13 mars 2006 et une optimisation du projet qui intègre les recommandations de la Commission a été réalisée. Les travaux devraient débiter en 2007-2008.

L'amélioration du système de transport collectif allait de pair avec celui du réseau routier. Le CITM a souligné dès le départ la nécessité d'aborder ces deux problématiques ensembles et d'éviter de les étudier en silo. De meilleurs services de transport en commun signifient une réduction du nombre d'automobiles sur le réseau et ainsi davantage d'espace pour le transport des marchandises. À cet effet, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est mandatée afin d'améliorer et d'augmenter la desserte en transport en commun à l'échelle de la région. Ainsi, le réseau de métro de Montréal 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, 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 et celui-ci est grandement attendu par les citoyens de la Rive-sud. De nouvelles voies réservées pour autobus ont été mises en place et les stationnements incitatifs se sont grandement développés.

L'AMT se penche également sur des mesures incitatives et fiscales auprès des employeurs. À titre d'exemple, elle a créé la démarche *allégo* qui vise le soutien aux entreprises et aux institutions désirant se prévaloir d'un programme-allégo qui consiste en un ensemble de mesures et de solutions de rechange à l'automobile en solo, dont le covoiturage. Depuis six ans, la démarche a permis la réalisation de vingt-cinq projets impliquant des entreprises et des institutions. La démarche *allégo* a aussi permis la création de cinq Centres de gestion des déplacements (CGD) dont trois sont actifs. Ceux-ci mobilisent les employeurs au niveau local, en partenariat avec les acteurs en transport, dans la promotion des transports durables. De plus, un service en ligne gratuit d'assistance au jumelage interentreprises ou intra-entreprise a été mis sur pied en 2005. Des mesures préférentielles à l'intention des véhicules de covoiturage ont aussi été instaurées et un projet pilote concluant s'est réalisé dans la voie réservée de l'autoroute 25 entre Terrebonne et Laval. Il faut souligner également la création, en 2005, d'un service de jumelage et de stationnement réservé au covoiturage dans les stationnements incitatifs.

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. D'abord la 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 puis la non-imposition de cet avantage monétaire pour l'employé. Sans oublier que 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. Ces mesures devraient inciter de nouvelles clientèles à utiliser le transport en commun.

Le MTQ a de son côté étudié la possibilité d'implanter des mesures préférentielles à l'intention des véhicules lourds sur le réseau routier. Il a effectué une revue de littérature sur les expériences étrangères et celle-ci a démontré que l'implantation de voies réservées pour camions demeure plutôt théorique et pose certains défis en milieu urbain. 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. 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. L'opportunité d'implantation n'est donc pas démontrée et d'autres mesures mériteraient d'être retenues lors des études d'interventions possibles comme les systèmes de gestion de la circulation.

Le MTQ a poursuivi l'implantation de caméras de surveillance, de détection de véhicules et de panneaux à messages variables sur les principaux axes autoroutiers. 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. Les résultats visés sont une optimisation de l'utilisation des réseaux de transport par une réduction de la congestion récurrente et incidente, l'amélioration de la sécurité et la réduction de la consommation de carburant et des émissions polluantes. Le nombre de moyens de diffusion de l'information en temps réel concernant l'état de la congestion routière, en collaboration avec le secteur privé, a été accru et un excellent exemple se retrouve dans le site Internet du MTQ sur l'écoulement de la circulation, disponible depuis juin 2002. Toutefois, une meilleure coordination des équipements avec ceux des autres partenaires s'imposait. 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 d'autre part. Quelques arrimages ponctuels ont été réalisés par les partenaires mais les efforts doivent se poursuivre. L'adoption par la CMM d'un règlement identifiant le réseau artériel métropolitain (RAM) et la réglementation afférente est un préalable à une véritable coordination à l'échelle métropolitaine.

L'amélioration de la coordination de l'ensemble des travaux routiers de la région et des mesures de mitigation des différents organismes responsables vise également à favoriser la fluidité des déplacements de marchandise. À cet effet, le MTQ a développé le site Info R T U, outil informatique permettant une coordination des activités internes en matière de gestion des impacts des travaux. Il est géré par la Ville de Montréal et renferme des informations systématisées avec références spatiales pour toutes les entraves envisagées par les partenaires. Le ministère a ainsi développé une expertise quant au maintien de la circulation dans les chantiers routiers. Par ailleurs, celui-ci représente un pourcentage de plus en plus élevé du coût des travaux. De plus, le site Internet actuel rend disponible les informations sur les travaux routiers par axes et par régions. Une carte interactive des principaux chantiers routiers à Montréal est dorénavant accessible. Il est aussi possible de faire des recherches spécialisées tel le volet entraves aux charges et dimensions. L'intégration des systèmes de télécommunication permettra d'optimiser le rendement de la surveillance du réseau et des activités qui en découlent. Les administrations de Boston et de New York notamment envisagent le recours à des solutions d'intégration du même type que la nôtre.

Le développement des systèmes intermodaux constitue lui aussi une solution à la fluidité des mouvements de marchandises dans la région et des échanges commerciaux avec l'extérieur. Le MTQ a mis sur pied des programmes d'aide aux infrastructures ferroviaires et maritimes et une entente fut conclue avec le gouvernement fédéral, le 29 avril 2005, afin de créer un partenariat public-privé pour financer la réalisation de projets à caractère intermodal. Ceci représente un montant de 25 M\$ sur 5 ans, lesquels seront financés par le gouvernement du Québec (10 M\$) et le secteur privé (15 M\$). En contrepartie, la contribution fédérale sera allouée en totalité au financement de projets de réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local pour un coût total des projets de 75 M\$, incluant la part du gouvernement du Québec et celle du secteur privé. Ainsi, la contribution de chacun des deux gouvernements à ces projets s'élève à 30 millions de dollars et celle du secteur privé, à 40 millions de dollars, pour un total de 100 millions de dollars sur cinq ans. Notons également l'aide à l'entreprise Kruger qui vise la rénovation de son quai à Trois-Rivières afin de permettre le transport par barge de copeaux de bois entre la Côte-Nord et Trois-Rivières.

Enfin, 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.

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) a de son côté identifié les sites de congestion dans les gares intermodales en 2005. Certains problèmes subsistent et des discussions entre les entreprises ferroviaires et de camionnage sont nécessaires afin d'améliorer la situation. Des démarches ont également débuté afin de répertorier les entreprises et les sites avec leur horaire d'ouverture respective. Ce répertoire pourrait être disponible aux entreprises de camionnage qui doivent y accéder. De plus, Transports Canada a réalisé un document faisant état du transport intermodal dans les quatre grands pôles de transport de la région de Montréal.

Une des régions du Grand Montréal qui souhaite se développer en tant que lieu d'expertise en intermodalité et en transport des marchandises est celle du Suroît dans l'Ouest de la Montérégie. Misant sur des atouts indéniables au niveau des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes, un rapport sur la stratégie de développement a été déposé en mai 2006. Ce projet jouit d'un tel potentiel qu'il est rapidement devenu un des projets prioritaires du Plan d'action stratégique du CITM. Inutile de dire que le prolongement de l'autoroute 30 viendrait bonifier les infrastructures déjà existantes. La CRÉ de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent s'affaire à mettre sur pied des tables de concertation sur les différents projets qui pourront produire des documents à cet effet.

Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises

La compétitivité de l'industrie du transport des marchandises repose essentiellement sur trois facteurs : l'environnement réglementaire et fiscal, la main-d'œuvre ainsi que l'innovation. La multitude de juridictions dans lesquelles les transporteurs oeuvrent rend leurs opérations complexes et nécessite un environnement réglementaire et fiscal approprié. L'élargissement des activités prise en charge par l'industrie comme la logistique et la distribution ainsi que la forte croissance du transport des marchandises ont créé le besoin d'une main-d'œuvre suffisante et qualifiée. Au départ reliée davantage au transport routier, la pénurie de main-d'œuvre touche maintenant les autres modes, notamment l'industrie ferroviaire. Enfin, l'innovation demeure toujours un gage de succès et de compétitivité dans le domaine du transport des marchandises.

Afin d'obtenir une modification à la fiscalité touchant le transport ferroviaire pour 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, la Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) a déposé en 2006 un mémoire auprès du ministre des Finances et de la ministre déléguée aux Transports. De plus, la SPIF 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. Elle 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.

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) a tenté de son côté d'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. Heureusement, 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 États-Unis. Le gouvernement du Québec a convenu d'appliquer les mêmes critères. 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 les 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. Enfin l'ACQ a tenté d'obtenir un assouplissement des règles de cabotage routier aux États-Unis et de faire respecter celles en vigueur au Canada. En ce sens, 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. Pour l'ACQ, il s'agit d'un dossier réglé mais le travail se poursuit afin de faire respecter les règles canadiennes de cabotage routier aux compagnies de camionnage américaines

À propos du transport maritime, 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. Les réunions ont lieu aux mois de mai et novembre de chaque année. Le dossier de l'imposition des structures de quai a quant à lui 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. De plus, 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. L'administration portuaire de Montréal a quant à elle réalisé un rapport sur la façon d'accommoder la croissance au cours des 10 prochaines années en février 2002 et celui-ci a été mis à jour en 2004-2005. Elle a également produit une étude sur les coûts terrestres pour desservir divers marchés en 2002 et celle-ci a été partagée avec l'industrie. De plus, 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. Enfin, le Conseil consultatif maritime qui regroupe des ministères fédéraux et des représentants de l'industrie maritime a été réactivé et travaille à promouvoir et à reconnaître les bonnes pratiques déployées par l'industrie.

Enfin, du côté du transport aérien, plusieurs rencontres ont eu lieu entre Aéroports de Montréal (ADM) et des représentants de l'Agence canadienne du Revenu (ARC) afin de s'assurer que la révision de la réglementation concernant le dédouanement par le gouvernement canadien renforce la compétitivité de la région de Montréal. Des efforts restent à faire dans ce domaine.

Autre composante importante de la compétitivité, le nombre de diplômés et la qualité de la formation en transport des marchandises a canalisé l'énergie de quelques chefs de file pendant la durée du Plan et se poursuit à l'heure actuelle puisque la pénurie de main-d'œuvre s'est accentuée. L'organisme Camo-Route a terminé quatre projets en ce sens pour le transport routier. Il s'agit des projets *Accès-Route*, *Banque d'emplois*, *Promotion de l'industrie* et *Norme professionnelle*. 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, se poursuit de son côté. Le projet existe déjà pour les camions tracteurs et un volet pour les camions porteurs a été ajouté. Les volets forestier et agrégat (conducteurs de camions à bennes basculantes) ont aussi débuté. Un autre projet réalisé est celui qui a permis d'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. Une liste des écoles privées et des commentaires préliminaires sur leur potentiel de compétence ont été réalisés en décembre 2005.

Le CITM a pour sa part, en collaboration avec le MTQ, effectuer un repérage des programmes de formation continue existants. 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.

Un bilan des programmes de formation de l'enseignement secondaire, collégial et universitaire en logistique et en transport a également été réalisé 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. 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 qui est donnée dans cinq collèges du Grand Montréal. Le Collège Gérald-Godin a offert quant à lui une formation pour les chefs de train qui est maintenant donné au Collège André-Laurendeau. Un Comité sectoriel de main-d'œuvre a été mis sur pied pour l'industrie ferroviaire et la SPIF a été très active dans ce dossier. Des programmes universitaires existent également, notamment à L'École des Hautes études commerciales qui, dans le cadre de son programme de baccalauréat en administration des affaires, offre une option en logistique des opérations. Elle offre également un diplôme d'études supérieures en gestion de la chaîne logistique et a créé une chaire de recherche en distribution ainsi que cinq programmes de logistique.

Au niveau de l'innovation, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a joué un rôle important. Elle a permis d'accroître la recherche, le développement et l'implantation des systèmes de transport intelligents (STI) par l'entremise de diverses activités. En collaboration avec différents partenaires, elle a tenu un forum et un colloque sur les STI. Elle organise également le lancement officiel du plan stratégique québécois des STI prévu à l'automne 2007. La direction technique STI de l'AQTR est active depuis le 20 juin 2003 et quatre sous comités ont été créés : le comité formation, le comité architecture et normes, le comité publications et le comité colloques et événements. Plusieurs formations et conférences ont également eu lieu. L'AQTR participe aussi activement à STI-Canada. De plus, une brochure est produite afin de démystifier les STI, notamment ceux reliés à l'exploitation des véhicules commerciaux. Il sera distribué de manière électronique aux intervenants en transport et en 2000 exemplaires papier au cours de l'année 2007. Les nombreuses activités de l'AQTR portant sur les STI contribuent à développer l'expertise québécoise en cette matière et 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.

Transports Canada a également fait sa part du côté de l'innovation. Dans le cadre du *Programme stratégique d'infrastructures routières* (PSIR), 100 millions de dollars ont été octroyés pour différentes initiatives d'intégration d'un réseau national. C'est dans le cadre de ce programme que Transports Canada finance, avec le gouvernement du Québec, les projets d'amélioration au poste frontalier de Lacolle et certains projets STI. Grâce au programme *d'Initiatives de planification des transports et d'intégration modale*, Transports Canada a financé également 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, sept concernaient directement le Québec (4 en 2004 et 3 en 2006). Pour ce qui est du *PSIR*, 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. Enfin, les projets financés à l'extérieur du Québec pourront également contribuer à faire avancer l'état des connaissances dans le domaine.

L'Observatoire du transport des marchandises du CITM, tel que décrit à la fin de cette section, veut également jouer un rôle dans l'amélioration de la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises et par le fait même des entreprises de fabrication et de distribution du Grand Montréal.

Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique

Cet objectif a revêtu une importance particulière puisque 6 des 7 grands projets identifiés comme prioritaires dans le Plan d'action stratégique s'y rattachent directement. La capacité de rayonner auprès de nos marchés extérieurs et de se positionner en regard des nouvelles tendances demeurent primordiaux. Le Grand Montréal possède des caractéristiques concurrentielles indéniables et l'idée était évidemment de les faire connaître. L'objectif renvoie à des actions telles que les efforts de promotion à l'étranger et l'implantation de nouveaux équipements comme des centres de distribution et de logistique destinée à obtenir de nouveaux trafics européens et américains. Il est cependant clairement ressorti que la mise sur pied de ce type de centres s'avère complexe et nécessite un appui incontestable des autorités et du milieu. Quelques projets ont connu un succès retentissant alors que d'autres ont été abandonnés en cours de route.

Si les projets de centre de denrées périssables de Mirabel, de centre de distribution pour le commerce électronique ou de centre de distribution aux abords du port de Montréal ont été abandonnées pour des raisons hors du contrôle de leurs chefs de file respectifs, la campagne de promotion internationale, le Centre de distribution de denrées bioalimentaires de la Montérégie et surtout le Corridor Québec-New York constituent des succès qui ont permis de répondre en partie à l'objectif de départ. Les détails de ces projets se retrouvent à la fin de cette section.

De bons résultats sont à souligner dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire. Au niveau du transport maritime, les politiciens et les hauts fonctionnaires ont été sensibilisés à l'importance de cette industrie et il y a eu une amélioration de la productivité. La croissance moyenne du trafic des conteneurs est d'ailleurs de 5,3 % depuis les dix dernières années. Il est également remarquable de constater que neuf des 12 plus grandes lignes de conteneurs du monde desservent le port de Montréal. Les journées maritimes se poursuivent, et l'APM y participe de façon récurrente. Elle participe également à un comité formé par l'Association des employeurs maritimes afin d'étudier la problématique des marchandises diverses non conteneurisées. De plus, une étude de marché dans le secteur céréalier afin d'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 et de collaborer avec le secteur privé afin d'attirer de nouveaux trafics de vracs.

Le secteur aérien n'est pas en reste et a connu aussi de bons résultats malgré les soubresauts causés par les événements de septembre 2001. En effet, ADM 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. Le volume de passagers de ou vers l'Europe est en forte hausse (8,7 %) et de nouvelles liaisons se sont ajoutées. Les principaux intégrateurs de Mirabel, notamment FedEx, UPS et Purolator, évaluent quant à eux les opportunités reliées à l'accroissement de leur capacité au départ de Mirabel et ADM continue à soutenir ce secteur à fort potentiel de croissance. 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. Le démarchage auprès des entreprises œuvrant dans les industries à forte demande pour le transport aérien se poursuit.

Le mode ferroviaire a également enregistré des progrès par l'entremise de la Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF). Elle a participé à la mise sur pied des corridors de commerce et 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. Il y a eu également la 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.

La question des centres de distribution mérite une attention particulière. Malgré les quelques difficultés d'implantation constatées lors de la période 2001-2006, il n'en demeure pas moins que cette avenue semble porteuse d'avenir et tend à se développer de plus en plus. Il existe actuellement une méconnaissance de ce phénomène. Ces centres amènent pourtant de nombreux bénéfices au niveau de la fluidité et de l'efficacité de la distribution de marchandises ainsi qu'au niveau des impacts sur l'environnement.

Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement

Le développement rapide du transport des marchandises dans le Grand Montréal a été accompagné d'une urbanisation tout aussi vertigineuse. Cette évolution commune a parfois amené une cohabitation difficile entre les activités de transport et celles liées à la qualité de vie urbaine. C'est pourquoi le CITM a choisi de s'attarder particulièrement à cet objectif afin que ces types d'activités puissent se déployer en harmonie et, par le fait même, que le transport des marchandises ne soit pas vu nécessairement comme une nuisance pour les riverains de ses infrastructures. Des mesures réglementaires en aménagement du territoire ont été privilégiées afin de remédier à cette situation. Une meilleure intégration entre l'aménagement et le transport et une reconnaissance de l'existence et de la nécessité de ce dernier ont été préconisées.

Il est prouvé que le transport est responsable en partie de la dégradation de la qualité de l'air. En effet, on dit qu'il est responsable d'environ 38 % des émissions polluantes dans le Grand Montréal. Le milieu du transport doit donc faire sa part afin de remédier à la situation. Des mesures sont possibles comme l'adoption et l'application de normes favorisant une meilleure efficacité énergétique, des pratiques de conduite et d'entretien des véhicules plus appropriées, l'introduction de nouvelles technologies et des stratégies de choix modal moins énergivores.

Le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) a reporté en 2007 la modernisation de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), qui pourrait éventuellement contenir des dispositions obligatoires concernant les évaluations d'impacts en matière de transport. Il faut souligner 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 (SMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Celle-ci a de son côté identifié un réseau artériel métropolitain de transport mais ce réseau reste à être approuvé. Le gouvernement demande à la CMM de hiérarchiser les réseaux métropolitains et locaux dans son SMAD 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.

Le CITM a tenté de faire sa part dans cet objectif en organisant notamment un colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain en collaboration avec l'AQTR. 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. De plus, le MTQ a réalisé une étude sur les générateurs de transport des marchandises dans la région de Montréal en septembre 2006. Celle-ci donne notamment une belle image de l'évolution de la localisation de ces générateurs sur le territoire du Grand Montréal. L'ACQ a également fait des démarches auprès du gouvernement au sujet d'une utilisation adéquate du frein moteur en milieu urbain. Un groupe de travail gouvernement/municipalités/industrie sur le bruit a notamment été créé et une campagne de sensibilisation a été effectuée par Contrôle routier Québec. Le MTQ a mis de son côté une carte numérique du réseau de camionnage qui peut être consultée sur son site Internet à l'adresse suivante : <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/infrastructures>.

Le transport des matières dangereuses en milieu urbain mérite aussi une attention particulière. La Ville de Montréal y a répondu en mettant sur pied en 2002 un 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. Une étude a été réalisée et des recommandations seront transmises aux autorités au cours de l'année 2007.

Pour ce qui est de la cohabitation avec les chemins de fer, la SPIF suit de près le dossier. Une demande a été effectuée au gouvernement du Québec afin de modifier la loi des cités et des villes pour obliger les promoteurs résidentiels à souligner les contraintes de la proximité d'une emprise ferroviaire. Il y a également 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. Trop souvent, les poursuites de résidents ayant été mal informés par les promoteurs de la présence d'activités ferroviaires à proximité ont défrayé les manchettes. Il est donc intéressant de constater que cette problématique est également prise en compte.

La Société du Havre de Montréal s'applique de son côté à un meilleur arrimage entre les activités portuaires et urbaines. Elle a pour mandat de proposer un plan de développement stratégique pour le secteur situé entre les ponts Victoria et Jacques Cartier. La Ville de Montréal a accueilli chaudement les propositions énoncées dans la Vision 2025 de l'organisme et des interventions sur le territoire sont à prévoir dans les prochaines années.

Tout cela démontre bien que la cohabitation des activités urbaines est de plus en plus étudiée et que cela contribuera à des mesures concrètes de la part des décideurs afin de remédier à la situation. Nous pouvons conclure que même s'il reste encore du chemin à faire, les municipalités ont été sensibilisées au transport des marchandises et sont de plus en plus conscientes de l'importance de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les diverses activités urbaines. Il est à ce propos encourageant de constater la prise en compte du transport des marchandises dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Chaque partie doit donc faire son effort.

Étant donné que l'industrie du transport devait également faire sa part, certaines mesures ayant trait à la performance des véhicules et des carburants ont été prises. Sous la direction d'Environnement Canada, un règlement fédéral sur les émissions des véhicules routiers, en harmonisation avec les normes américaines, a été publié et est en vigueur depuis 2004. Celui-ci permettra une 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. Un autre règlement portant sur la teneur en soufre du carburant diesel routier, soit une limite de 15 ppm depuis 2006, toujours en harmonisation avec les normes américaines, a été publié et est en vigueur depuis le 15 octobre 2006. Ce dernier permettra une 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 également. 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%). De plus, de nouvelles mesures sont à venir à partir de 2007 afin d'améliorer les émissions des véhicules hors routes ainsi que celles du transport ferroviaire et maritime.

Le gouvernement du Québec a de son côté adopté un règlement mettant en vigueur, le 1^{er} juillet 2006, le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL). Sa mise en œuvre amènera une réduction annuelle de quelque 82 000 tonnes de gaz à effet de serre et de 450 tonnes de particules fines. Ce sont les contrôleurs de Contrôle routier Québec (CRQ) qui ont le mandat d'effectuer les vérifications et de distribuer des amendes au besoin. Les autorités vont attendre de voir les résultats de ce programme avant d'examiner la possibilité de l'étendre aux véhicules légers. Il y a également eu une augmentation du nombre de contrôles routiers dans le Grand Montréal et au nouveau poste de Lacolle entre 2001 et 2006. De plus, on dénote un accroissement de la formation des contrôleurs. Au cours des dernières années, 7 % de la masse salariale de CRQ fut consacrée à la formation des contrôleurs routiers. Beaucoup d'efforts sont ainsi investis dans la formation de base et en perfectionnement.

Le CITM se réjouit de l'initiative de l'ACQ et de l'Alliance canadienne du camionnage 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. Le MTQ s'étant montré intéressé par cette mesure, espérons que ce projet, qui serait bénéfique notamment pour l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, sera mis de l'avant dans les plus brefs délais. Il faut saluer également l'initiative de la Ville de Montréal d'avoir imposé un règlement sur la marche au ralenti des moteurs sur son territoire. En effet, un conducteur ne doit pas le laisser tourner pendant plus de trois minutes sous peine d'écoper d'une amende 50\$ ou de 100\$ en cas de récidive. Bien que cette mesure s'adresse aux véhicules légers, les camions doivent s'y soumettre également.

Une autre avenue intéressante et dont nous n'avons pas terminé d'entendre parler est celle de la promotion des carburants alternatifs. D'abord, le projet Biodiesel de la Société de transport de Montréal, en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, a été expérimenté auprès de 155 véhicules en 2002 et 2003. Le gouvernement du Québec a annoncé par la suite un remboursement complet de la taxe sur les carburants pour le biodiesel acheté par les transporteurs en commun en avril 2005. Cette expérience intéressante a permis de réfléchir à des applications possibles pour le transport des marchandises. Constitué de matières grasses végétale et animale, le biodiesel demeure une énergie utilisable dans tous les moteurs diesel d'automobiles, de camions, de navires, etc. Même en ne représentant qu'un cinquième du carburant fini, le biodiesel contribue à réduire de 30% les émissions polluantes. L'élimination de la taxe sur les carburants pour le biodiesel acheté par les transporteurs en commun devrait ainsi être appliquée aux autres utilisateurs. L'éthanol pourrait également s'avérer une option intéressante malgré que les experts ne s'entendent pas encore sur ses bienfaits.

Il ne faut pas oublier non plus toute la question du développement des moteurs hybrides et électriques qui ne fait que progresser. À ce sujet, le CITM collabore avec le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) situé à Saint-Jérôme. Les travaux qui s'y déroulent laissent présager des nouvelles intéressantes pour l'avenir et l'industrie du transport des marchandises pourra en profiter et ainsi contribuer à la réduction de ses impacts négatifs sur l'environnement.

Les sept grands projets

Rappelons que le CITM avait identifié sept grands projets en mesure de créer un impact significatif sur le développement de l'industrie. Ces grands projets se retrouvent parmi les recommandations prioritaires du Plan et sont tous portés par des chefs de file de la communauté. C'est pourquoi nous les avons traités individuellement afin de vraiment faire ressortir leurs effets dans la réalisation des objectifs du Plan d'action stratégique.

L'Observatoire du transport des marchandises

Un des projets qui mérite une attention particulière et qui profite d'une belle lancée est incontestablement l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal. Partie intégrale du CITM, il n'en demeure pas moins qu'elle profite d'une certaine autonomie par l'entremise de son Comité d'orientation et de sa Table des collaborateurs. Il faut souligner cependant que tout au long de cette démarche, le CITM, via son Comité directeur, demeure l'entité responsable du projet. Il en délègue toutefois la gestion et la direction au Comité d'orientation. À cet égard, il a l'obligation de faire état des activités de l'Observatoire lors des réunions du Comité directeur.

La force de l'Observatoire repose sur la mobilisation des divers intervenants. Cette approche innovatrice permet, pour la première fois, la mise en commun des énergies et des informations pour la réalisation d'études communes. Les partenaires impliqués dans l'Observatoire sont les suivants:

- Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ)
- Ville de Montréal (Division du transport)
- Ministère des Transports du Québec
- Transports Canada
- Ministère des Affaires municipales et des Régions
- Agence métropolitaine de transport
- Aéroports de Montréal
- Association du camionnage du Québec
- Camo-route,
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
- Société de promotion de l'industrie ferroviaire
- Montréal International

L'Observatoire du transport des marchandises représente donc une démarche qui est originale, spécifique au Grand Montréal et suivie avec intérêt par un nombre grandissant de décideurs d'ici et d'ailleurs. Elle repose sur le volontariat de chacun et de l'intérêt individuel et collectif à faire du Grand Montréal une plaque tournante continentale pour le transport des marchandises. A cet effet, la mise en place d'un observatoire est apparue comme un moyen efficace pour arriver à ces fins. Le projet actuel constitue donc le résultat de cette volonté et des besoins actuels de l'industrie.

La mise sur pied de l'Observatoire a nécessité un travail de longue haleine. Le Comité technique a rencontré à quelques reprises des experts universitaires et du milieu afin de connaître leurs besoins ainsi que les paramètres qu'ils souhaitaient voir pour un observatoire. Deux consultants ont ensuite été engagés afin de soumettre des propositions et la mise en marche a finalement débuté à l'automne 2002. Un sous-comité provenant du Comité technique du CITM a dès lors travaillé sur la mise en place de la structure et du Comité d'orientation, ainsi que sur les thèmes d'étude possibles représentant les préoccupations de l'industrie et des gouvernements. Les cinq thèmes qui sont ressortis sont les suivants :

- Portrait de la compétitivité du Grand Montréal en matière de transport des marchandises
- Étude sur le « juste à temps » et autres processus manufacturiers
- Plan de comptage
- Impacts sur le milieu urbain
- Intermodalité

Lors de la première rencontre du Comité d'orientation le 13 mai 2003, les membres ont clairement démontré les thèmes d'étude privilégiés. Un consensus a été établi sur le choix de la première étude à effectuer, soit une intégration des études portant sur la compétitivité et sur les notions de juste à temps et autres processus manufacturiers. Cela a abouti, selon la volonté des membres, à une étude sur les caractéristiques des entreprises du Grand Montréal en termes de processus logistiques et leurs besoins en transport. Il a été question ensuite de la formation de la Table des collaborateurs qui s'est chargé de poursuivre les discussions et de préparer le devis technique.

L'étude a été divisée en trois parties. La première phase a pris la forme d'une revue de littérature ainsi que d'une proposition de méthodologie pour les phases subséquentes. Elle a permis de se familiariser avec la terminologie concernant la logistique et la chaîne d'approvisionnement. Elle a permis également de constater que c'était un domaine d'étude passablement naissant et qu'il y avait un manque évident de connaissances à ce sujet. L'impact direct des pratiques logistiques sur le transport des marchandises a été clairement démontré tout comme la nécessité de les étudier conjointement. Car semble-t-il que leurs interactions ne feront qu'augmenter dans le futur. Les politiques de transport sont d'ailleurs souvent vues en isolation, sans tenir compte de toute la chaîne logistique.

La deuxième phase a consisté en une collecte et une analyse d'information auprès des entreprises de fabrication et de distribution du Grand Montréal afin de dresser un portrait du niveau de développement de la fonction logistique dans ces secteurs. En prenant soin d'inclure le secteur manufacturier, les produits du bois, les produits chimiques, les produits pharmaceutiques, les produits alimentaires et les produits du vêtement, cela a permis d'arriver à une bonne représentativité et de faire une évaluation des implications des pratiques logistiques pour le transport des marchandises dans le Grand Montréal. Les mandataires ont réussi à établir une classification des entreprises enquêtées selon le niveau de développement de leur fonction logistique et leurs besoins en transport et fait ressortir le fait qu'il existe une certaine relation entre les deux. Les expéditeurs du Grand Montréal ont toutefois des besoins logistiques en transport plutôt hétérogène et le développement des technologies de pointe et l'élargissement de la gamme des services sont fortement recommandés aux transporteurs. Au niveau de la fluidité et de l'évolution de la congestion, l'élargissement des créneaux et des horaires de livraison démontré par l'étude constitue un facteur à considérer pour les entreprises et les acteurs concernés dans la planification des transports.

La troisième phase, quant à elle, devait permettre de positionner l'industrie du transport des marchandises et des services logistiques du Grand Montréal, en regard des résultats des phases précédentes. Elle devait faire le lien entre la demande et l'offre de services logistiques et de transport dans le Grand Montréal, ce qui aurait permis de dégager des mesures concrètes favorisant l'efficacité des services de transport et la compétitivité des entreprises de fabrication et de distribution. Cette phase n'a pas été réalisée puisque les membres ont plutôt préféré revoir le sujet de la prochaine étude à l'intérieur du prochain plan d'action.

Les coûts de la première étude ont été évalués à 150 000 \$ et le financement a été assuré par Transports Canada, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et le CITM. Jusqu'à maintenant, près de 100 000 \$ ont été dépensés pour les phases I et II. D'autres membres du CITM se sont montrés intéressés à participer au financement des prochaines études.

Campagne de promotion internationale

Visant à faire connaître aux Européens les attributs du Grand Montréal ainsi que son expertise en matière de transport, de logistique et de centres de distribution, Montréal International poursuit la prospection auprès des investisseurs européens mais également américains. Les avantages, les installations et les coûts hautement concurrentiels de la région, ainsi que la complémentarité avec la région de New York, sont véritablement mis de l'avant. Une campagne Internet où des dirigeants de multinationales établies dans la région métropolitaine de Montréal vantait les principaux atouts de la région auprès des investisseurs étrangers a été lancée en novembre 2002. Près de vingt dossiers dans le domaine du transport et de la logistique ont été ou sont toujours en cours. Cela représente des investissements de près de 180 M\$ et la création de près de 500 emplois. Des collaborations ont également été réalisées avec les professionnels de la défunte Zone de commerce international de Montréal à Mirabel.

Centre de logistique et de distribution de marchandises dans la région de Montréal

Étant donné l'essor remarquable du marché de la logistique et de la distribution, beaucoup d'espoir était fondé sur les centres de logistique et de distribution de marchandises pour le Grand Montréal. La Ville de Montréal possédait une réserve foncière située à l'angle des rues Dickson et Notre-Dame, près du port, qui devait accueillir un futur centre de logistique. Mais dû au fait que le ministère des Finances de l'époque avait décidé de ne pas accorder d'avantages fiscaux pour le centre de logistique, la Ville s'est tournée vers un autre projet de développement. Le projet pourrait cependant être relancé sur une base autre que territoriale, donc non systématiquement près du port. Heureusement, certaines entreprises privées ont érigé des centres de distribution comme Couche-Tard et Provigo à Laval. Montréal International met toutefois son expertise et son information à la disponibilité de tout groupe qui déciderait de se manifester.

Centre de denrées périssables de Mirabel

Voulant faire de Mirabel la plaque tournante cargo de la côte Est de l'Atlantique pour le trafic des denrées périssables, ADM tenait à profiter du fait qu'il existait déjà un centre de denrées périssables à l'aéroport de Mirabel. Mais à l'automne 2001, ADM décidait de mettre fin aux activités du Centre. L'aéroport de Mirabel est demeuré quand même un point de transit important pour les denrées périssables. Par exemple, le transitaire espagnol VIAS a assuré une liaison aérienne entre Vittoria en Espagne et Montréal au printemps 2002. ADM a par la suite trouvé un exploitant pour les infrastructures. Cependant, celui-ci n'opère pas dans le domaine des denrées périssables.

Centre de distribution pour le commerce électronique

Le commerce électronique était considéré comme un secteur d'avenir pour le Grand Montréal mais il n'a pas eu l'impact prévu à l'échelle mondiale. ADM voulait inciter les entreprises œuvrant dans le secteur de la logistique et de la distribution à venir s'établir à l'aéroport de Mirabel dans le but de créer des centres de logistique informatisés. Des efforts de démarchage ont été faits, conjointement avec les intervenants de la défunte Zone de commerce international de Montréal à Mirabel, auprès d'entreprises œuvrant dans le domaine de la distribution. Des efforts de promotion du potentiel de Mirabel pour les centres de distribution du commerce électronique ont également été effectués. En septembre 2002, le logisticien CIC Aerospace a débuté ses activités de distribution de pièces aéronautiques à Mirabel. Il a également construit un centre de distribution de plus de 400 000 pi², au coût de 100 M \$, qui a favorisé la création de 164 emplois. Mecachrome a quant à elle débuté, en janvier 2005 à Mirabel, l'assemblage et la distribution d'aéronefs. L'entreprise prévoyait produire 24 appareils en 2005 et 48 en 2006. ADM a par la suite choisi de concentrer ses efforts sur les entreprises de distribution au sens large et non uniquement sur celles œuvrant dans le domaine de la distribution pour le commerce électronique.

Centre de distribution de denrées bioalimentaires de la Montérégie

Afin de profiter de la position stratégique de la Montérégie à proximité de Lacolle et comme centre important de logistique industrielle, il faut tirer partie des avantages concurrentiels pour les denrées bioalimentaires en provenance ou à destination des États-Unis et pour la distribution est-ouest de Toronto aux Maritimes. D'abord chapeauté par l'ancien Conseil régional de développement de la Montérégie, ce projet a été repris par Développement économique Longueuil. L'idée est de créer un centre de distribution de denrées alimentaires qui réunirait les producteurs bioalimentaires, les responsables de la mise en marché et l'ensemble des services logistiques connexes (douane, transport, courtage, entreposage, manutention) dans une zone franche. Après un retard dans le financement, le projet a pu enfin démarrer sous la forme de VISA 2005. Des efforts de démarchage auprès des investisseurs ainsi que de nombreuses études de faisabilité ont été réalisées, notamment par l'Université de Sherbrooke et la firme Deloitte. Le projet a finalement obtenu une subvention du gouvernement fédéral de 250 000 \$ dans le cadre du Programme d'initiatives et de planification des transports et d'intégration modale. Les rapports finaux des études de faisabilité organisationnelle, économique et technique ont été déposés en novembre 2006. Il faut noter que le projet se nomme maintenant Plateforme logistique agroalimentaire de Longueuil (PLAL). Le Conseil de la transformation agroalimentaire et des produits de consommation (CTAC), pour le créneau d'excellence bioalimentaire de la Montérégie (Accord), est devenu porteur du projet. Une décision est attendue à l'automne 2007 concernant les suites à donner au projet.

Corridors de commerce

Dans le but de favoriser le développement de corridors de commerce entre le Canada et les Etats-Unis, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) puis ensuite la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), en collaboration avec la *Plattsburgh-North Country Chamber of Commerce*, ont habilement contribué à mettre sur pied le Corridor Québec-New York. Il regroupe des partenaires des secteurs privés et publics voués au développement des échanges entre les deux entités. Les domaines du transport et frontière, technologie, tourisme et capital de risques sont abordés. Des sommets économiques et sur la frontière ont lieu en alternance. Le lieu alterne également entre le Québec et l'État de New York. Un projet conjoint d'investissements au postes frontière Lacolle et Champlain a été réalisé et les travaux sont à l'heure actuelle bien avancés. Des investissements de plus de 100 millions ont été effectués du côté américain et de 75 millions du côté québécois. Il va de soit que les mesures de sécurités américaines depuis le 11 septembre 2001 ont énormément affecté les échanges entre les deux pays et le *Western Hemisphere Travel Initiative* qui exigera le passeport à la frontière ne viendra pas aider les choses. Ce sur quoi les acteurs du Corridor portent énormément d'attention. Le programme Fast-Express qui vise à reconnaître la marchandise tout comme son transporteur avait déjà porté un dur coup. Des discussions pour la mise en place du Corridor Québec-Ontario-Midwest et du Corridor Québec-Nouvelle-Angleterre sont également en cours.

Principales réalisations

En résumé, voici un sommaire des principales réalisations du CITM et de ses membres traduisant les recommandations du Plan d'action stratégique 2001-2006

- Mise en place par le CITM de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal
- Réussite des représentations auprès du ministre des Transports du Canada pour le rétablissement de la liaison Luxembourg-Mirabel-Hunstville par MK Airlines.
 - Le CITM a contribué au rétablissement de cette liaison pour ce transporteur qui permet aux expéditeurs du Grand Montréal de recevoir et d'expédier notamment, des pièces surdimensionnées grâce à la grande capacité du Boeing 747-200. Le Conseil privé lui avait retiré ses droits d'opération à l'été 2003, renversant ainsi une première décision favorable de l'Office des transports du Canada.
- Publication d'un règlement par le gouvernement du Canada sur les émissions des véhicules routiers et d'un règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier suite aux démarches d'Environnement Canada.
- Mise en place par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL).
- Augmentation par Contrôle routier Québec du nombre de contrôles, des postes de contrôle ainsi que de la formation des contrôleurs.

- Mise en place par Camo-Route de programmes de promotion, de formation et d'intégration des chauffeurs de camions.
- Mise en place du projet Biobus par le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, en collaboration avec la Société de transport de Montréal. Obtention d'une détaxe pour les transporteurs en commun.
- Réalisation par le CITM d'un bilan des programmes de formation de l'enseignement secondaire, collégial et universitaire en logistique et en transport.
- Mise en place d'un programme de formation pour équipes de train sous la supervision de la Société de promotion de l'industrie ferroviaire.
- Mise en place du corridor Québec-New York par l'entremise de la Fédération des chambres du commerce du Québec (FCCQ).
- Formation du Comité sur le transport des matières dangereuses du Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal.
- Élaboration d'un rapport sur le transport intermodal dans le Grand Montréal par Transport Canada.
- Nombreux colloques sur les systèmes de transport intelligents (STI) organisés par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et début de la mise en place d'un plan stratégique québécois en matière de STI par le MTQ.
- Organisation par l'AQTR, en collaboration avec le CITM, d'un colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain.
- Mission à Liège en Belgique dans le cadre du Forum E-Translogistics.
- Dépôt par le CITM d'un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.
- Dépôt par le CITM d'un mémoire à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.
- Dépôt par le CITM d'un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de prolongement de l'autoroute 25.
- Reconnaissance par le Sommet de Montréal du CITM et de son Plan d'action stratégique.
- Publication par le CITM d'un bulletin d'information trimestriel et création de son site Internet avec la collaboration de Transports Canada
- Les recommandations du CITM ont été reprises dans le Plan d'urbanisme, le Plan de transport et la Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal, de même que dans la Vision de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Les nouveaux enjeux ressortis

Comme nous le disions précédemment, certains événements sont venus quelque peu modifier les priorités qui avaient été identifiées lors du diagnostic initial. De plus, certains enjeux ont pris une grande importance au cours de cette période et ont mérité une attention grandissante. Ceux-ci, ainsi que les nouveaux qui ne figuraient pas dans le Plan, viendront alimenter le prochain plan d'action du CITM. Dans les fiches d'évaluation finale des recommandations du Plan d'action stratégique 2001-2006, une section était d'ailleurs consacrée aux recommandations et perspectives selon les chefs de file. Nous avons dans un premier temps passer en revue ces dernières pour enfin faire ressortir les thèmes à privilégier dans la poursuite de nos activités.

Les principales recommandations qui ressortent portent notamment sur le développement de l'**intermodalité** et l'**aménagement du territoire**. Ainsi, l'Administration portuaire de Montréal (APM) propose dans ses fiches de poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer la compétitivité du port de Montréal et d'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. La Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) ajoute qu'il y aura poursuite des négociations entre Ottawa et Québec sur les modalités d'application des investissements tripartites pour l'amélioration des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Le milieu espère une entente sur les points de divergence entre le MTQ, Transports Canada et Infrastructures Canada.

Aéroports de Montréal (ADM) indique qu'il faut cibler et démarcher les marchés offrant le plus de potentiel tant au niveau passager que cargo. Il faut également 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 afin de desservir le marché américain par camion. L'Association du camionnage du Québec (ACQ) suggère de son côté de répertorier les sites de chargement et de déchargement de camions ou de conteneurs situés près des grandes artères autoroutières ou à accès difficiles compte tenu des restrictions de circulation aux camions. Avec cet outil, un diagnostic pourrait être effectué rapidement et une « campagne » de sensibilisation pourrait être entreprise auprès des grands générateurs de transport de la région.

Transports Canada demande de son côté de poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer les différentes intégrations modales. Le gouvernement fédéral met présentement sur pied le plan en infrastructure tel qu'indiqué dans le budget de 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. Il serait intéressant également de voir où en est rendu le ministère des Transports du Québec (MTQ) avec son nouveau programme d'aide à l'intégration modale, annoncé le 24 octobre 2006, et devant financer la réalisation de projets à caractère intermodal pour un montant de 21 M\$ sur 5 ans.

Au niveau de l'aménagement du territoire, APM souhaite voir une attention particulière 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. Il faudrait également suivre les intentions du 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.

La CMM est de son côté invitée à compléter l'analyse de la problématique de la mobilité des marchandises et de la desserte des pôles économiques et multisectoriels ainsi que la justification des divers tronçons de la rocade autoroutière. Elle doit de plus compléter l'exercice relatif à l'identification du réseau artériel métropolitain (RAM) et la détermination des normes de gestion. 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. Le maintien ou non des compétences des MRC en aménagement peut aussi avoir un impact sur le contenu transport du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement (SMAD). La réflexion sur le RAM se poursuivra lorsque la volonté gouvernementale sera connue quant au partage des compétences en matière d'aménagement et de développement. Au sujet des plans de camionnage des municipalités du Grand Montréal, la plupart des arrondissements de l'île de Montréal ont déjà adopté une réglementation. Ce sont surtout les arrondissements de certaines villes de l'Ouest de l'Île qui demeurent en réflexion. Des communications ont cours régulièrement avec le MTQ afin de poursuivre le réseau.

Le CITM souhaite donc 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. 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. Le CITM souhaite également une poursuite du suivi des activités génératrices de camionnage par les administrations locales et régionales et des actions concrètes de leur part. L'étude du MTQ sur les générateurs de transport des marchandises dans la région de Montréal, déposée en septembre 2006, devrait contribuer à inciter les administrations locales et régionales à gérer la localisation des activités génératrices de camionnage sur leur territoire. Enfin, 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. La Ville de Montréal songe à imposer un nouvel impôt sur le stationnement hors rue aux propriétaires de stationnements privés. 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.

Certaines mesures sont également toujours souhaitées au niveau de la **fiscalité**. La SPIF 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. Elle vise un crédit d'impôt remboursable. 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.

La problématique de la **main-d'œuvre** et de la **formation** est clairement soulignée, notamment par les intervenants du milieu ferroviaire et du camionnage. La SPIF espère la création d'un institut ferroviaire à Montréal et le Camo-Route souhaite 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. À ce propos, le CITM propose de mettre à jour le repérage des programmes de formation continue existants effectué en 2000, et le bilan des programmes de formation de l'enseignement secondaire, collégial et universitaire en logistique et en transport, également réalisé en 2000. Ceci permettra d'assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et une coopération plus étroite entre l'industrie et les institutions d'enseignement. De plus, il y a nécessité d'une stratégie nationale complète se basant sur les réalisations antérieures et sur les pratiques exemplaires des autres pays.

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) souligne la nécessité de continuer à étendre le réseau de nos partenaires par l'entremise des **corridors de commerce**. Le Corridor Québec-New York est encore jeune et il faut être persévérant et demeurer innovateur de manière à maintenir l'intérêt des partenaires actuels et à en attirer de nouveaux. Il s'agit aussi d'une coentreprise, alors son succès demeurera toujours lié à la volonté des partenaires américains. Il faut également porter attention et participer à la mise sur pied des Corridor Québec-Ontario-Midwest et Québec-Nouvelle-Angleterre. Il est aussi nécessaire de s'assurer de ne pas confondre ces derniers avec le nouveau projet de Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs actuellement en émergence.

Le projet de plateforme logistique agroalimentaire de Longueuil (PLAL) nécessite également un appui et une participation du CITM. Un dernier volet doit être ajouté à l'étude finale car 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). D'ailleurs les **centres de distribution** suscitent un intérêt certain. À cet effet, l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal considère que les sujets des grappes et des centres de distribution sont à considérer comme pistes de développement. Mais les suites de ses activités seront élaborées dans le cadre du prochain plan d'action du CITM.

Les **interventions sur les infrastructures routières et les transports collectifs** sont toujours souhaitées. La poursuite des projets de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 30 est notamment privilégiée. Les transports collectifs doivent toutefois occuper une place importante dans ces projets. De plus, des études sur le prolongement de la ligne 5 du métro de Montréal 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 projet de navette ferroviaire qui servirait à relier le centre-ville avec l'aéroport et qui contribuerait à améliorer l'offre de transport collectif dans l'ouest de l'île de Montréal est également en cours. Les études du projet de SLR sur l'avenue du Parc seront de leurs côtés déposées prochainement. Le train de l'Est sera quant à lui en fonction en 2010 et il faut poursuivre le développement des stationnements incitatifs, notamment les places réservées au covoiturage. Les autres interventions en transport en commun souhaitables sont de poursuivre la démarche *allégo* amenant les entreprises et les institutions à promouvoir et à faciliter le covoiturage, de prévoir d'autres mesures préférentielles à l'intention des véhicules de covoiturage et d'étendre le partage des voies réservées pour autobus. Le gouvernement devrait aussi apporter une aide fiscale favorable au covoiturage.

En ce qui a trait aux **considérations environnementales**, il faut voir s'il y a des possibilités d'appliquer les résultats du projet Biodiesel à des véhicules de transport de marchandises. A cet effet, l'élimination de la taxe sur les carburants pour le biodiesel acheté par les transporteurs en commun devrait être appliquée aux autres utilisateurs. De plus, si les résultats sont convaincants à propos du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL), il faudrait considérer la possibilité de l'étendre aux véhicules légers. Enfin, de nouvelles mesures sont à venir, à partir de 2007, afin d'améliorer les émissions des véhicules hors routes ainsi que celles du transport ferroviaire et maritime.

Les comités dans lequel le CITM œuvre veulent également poursuivre leurs actions. Par exemple, 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 de l'AQTR est souhaitable pour les prochaines années. Quant au Comité sur le transport des matières dangereuses du Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal, la prochaine étape de l'étude sur les 10 sites-matières témoins sera 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.

Ce tour d'horizon permet de faire ressortir certains thèmes prioritaires qui sont les suivants :

- Intermodalité
- Aménagement du territoire
- Fiscalité
- Main-d'œuvre et formation
- Corridors de commerce
- Centres de distribution
- Interventions sur les infrastructures routières et les transports collectifs
- Considérations environnementales

Il sera intéressant de comparer ces thèmes prioritaires avec les représentants de l'industrie lors de rencontres qui sont prévues pour le printemps 2007.

Les actions qui ressortent de cette synthèse des recommandations et perspectives peuvent être énumérées comme telles :

Intermodalité

- ❑ Poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer la compétitivité du port de Montréal
- ❑ Assurer le développement de tous les types de marchandises en favorisant le domaine où le port excelle davantage, soit le trafic de conteneurs.
- ❑ Favoriser l'entente entre le MTQ, Transports Canada et Infrastructures Canada sur les modalités d'application des investissements tripartites pour l'amélioration des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

- ❑ Cibler et démarcher les marchés offrant le plus de potentiel tant au niveau passager que cargo
- ❑ Poursuivre la promotion de Montréal auprès des transitaires du Nord-Est des États-Unis ainsi que le démarchage auprès d'entreprises oeuvrant dans les industries à forte demande pour le transport aérien afin de desservir le marché américain par camion
- ❑ Répertorier les sites de chargement et de déchargement de camions ou de conteneurs situés près des grandes artères autoroutières ou à accès difficiles compte tenu des restrictions de circulation aux camions
- ❑ Effectuer une « campagne » de sensibilisation auprès des grands générateurs de transport de la région.
- ❑ Poursuivre la concertation des différents partenaires afin d'assurer les différentes intégrations modales

Aménagement du territoire

- ❑ Porter une attention particulière 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
- ❑ Aménager une zone tampon pour assurer la poursuite des opérations portuaires et industrielles sur la jetée Bickerdike.
- ❑ 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.
- ❑ Poursuivre le suivi des activités génératrices de camionnage par les administrations locales et régionales et exiger des actions concrètes de leur part.
- ❑ Prendre en compte la problématique du stationnement pour les administrations municipales, particulièrement à Montréal à cause de la présence du centre-ville.

Fiscalité

- ❑ 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.
- ❑ 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.

Main-d'œuvre et formation

- ❑ Favoriser la création d'un institut ferroviaire à Montréal.
- ❑ 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.

- ❑ Mettre à jour le repérage des programmes de formation continue existants effectué en 2000.
- ❑ Mettre à jour le bilan des programmes de formation de l'enseignement secondaire, collégial et universitaire en logistique et en transport, également réalisé en 2000.

Corridors de commerce

- ❑ Poursuivre la participation au Corridor Québec-New York
- ❑ Participer à la mise sur pied des Corridor Québec-Ontario-Midwest et Québec-Nouvelle-Angleterre.
- ❑ Participer au nouveau projet de Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs actuellement en émergence.

Centres de distribution

- ❑ Appuyer et participer au projet de plateforme logistique agroalimentaire de Longueuil (PLAL).
- ❑ Considérer les sujets des grappes et des centres de distribution comme pistes de développement pour les suites de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal.

Les interventions sur les infrastructures routières et les transports collectifs

- ❑ Poursuivre les projets de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 30.
- ❑ Poursuivre les études de développement du métro, du SLR et des trains de banlieues
- ❑ Poursuivre le développement des stationnements incitatifs, notamment les places réservées au covoiturage.
- ❑ Poursuivre la démarche allégo amenant les entreprises et les institutions à promouvoir et à faciliter le covoiturage.
- ❑ Prévoir d'autres mesures préférentielles à l'intention des véhicules de covoiturage et étendre le partage des voies réservées pour autobus.
- ❑ Inciter le gouvernement à apporter une aide fiscale au covoiturage et aux entreprises et aux individus qui achètent des autos offrant une bonne efficacité énergétique.

Considérations environnementales

- ❑ Voir à la possibilité d'appliquer les résultats du projet Biodiesel à des véhicules de transport de marchandises.
- ❑ Appuyer les activités du Conseil québécois du biodiesel (CQB).

- ❑ Considérer la possibilité d'étendre aux véhicules légers le programme du PIEVAL.

Autres activités

- ❑ Poursuivre l'implication dans la direction Transport des marchandises de l'AQTR.
- ❑ Poursuivre l'implication dans le Comité sur le transport des matières dangereuses du Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal

Les autres Freight Councils Partnerships

Le CITM fait partie des Freight Councils Partnerships (FCP) au Canada. Ceux-ci peuvent être définis comme des organisations de décideurs rassemblées autour d'enjeux reliés au transport urbain des marchandises. L'objectif est de rendre plus efficace le transport des marchandises en milieu urbain. Étant donné qu'un transport des marchandises efficace et sécuritaire est vital à la santé de l'économie et à la compétitivité des centres urbains, toutes les études tendent à conclure que ceux-ci ont besoin d'un réseau efficace de décideurs en transport. Ce dernier doit supporter le milieu politique et échanger sur les meilleurs moyens d'intervention dans différents secteurs. Les autres FCP au Canada sont le *Greater Vancouver Gateway Council*, le *Central Ontario Freight Advisory Firm* (COFAF) et le *Good Movement Study* (Peel County). Un autre FCP est en formation à Halifax en Nouvelle-Écosse.

Le CITM a été cité en exemple et a eu quelques échanges avec ces autres organisations mais il est important, selon certains membres, de les développer davantage. Le partage de problématiques communes et les manières d'y remédier ne peuvent qu'être bénéfiques pour tous. Avec l'avènement du commerce avec l'Asie qui exerce une forte pression sur les ports de l'Ouest, notamment celui de Vancouver et, de ce fait, sur les réseaux ferroviaires et routiers dans l'Ouest du pays, il est plus que pertinent de favoriser un meilleur arrimage entre les actions de chacun. Les effets de cette congestion seront de plus en plus ressentis partout au pays. De plus, la volonté du gouvernement fédéral d'investir dans les portes d'entrée et les corridors de commerce justifie une fois de plus la démarche. Le CITM devrait s'engager à augmenter ces échanges et à voir s'il y a des possibilités de réaliser des actions communes pour le bénéfice du transport des marchandises au pays.

LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Lors de la dernière rencontre du Comité directeur qui a eu lieu le 9 novembre 2006, il a été demandé aux membres de s'exprimer sur les suites qu'ils veulent donner au CITM. La question est de savoir quelle sera la fonctionnalité d'un tel réseau. Les membres veulent poursuivre avec une structure légère composée d'une permanence payée et de bénévoles. Les deux questions qui leur étaient posées sont les suivantes :

- 1) *Pour les prochains travaux du CITM, croyez-vous qu'il y a lieu d'entreprendre une démarche semblable à la précédente, c'est-à-dire un plan d'action quinquennal, ou préférez-vous une démarche ciblée davantage sur des thèmes précis et/ou des enjeux particuliers?*
- 2) *Dans cette perspective, quel doit être le rôle d'une instance interrégionale sur le transport des marchandises, comme le CITM, regroupant des intervenants de l'industrie, du milieu socioéconomique et des divers paliers de gouvernement?*

Suite aux discussions, les points qui ressortent le plus sont les suivants :

- Le retour du privé, des transporteurs, qui étaient pourtant présents au départ (les 70)
- L'identification de thèmes et de projets concrets
- La composition du Comité doit être revue
- La poursuite des échanges concernant les projets des membres
- L'Observatoire du transport des marchandises comme élément de relance du Comité
- Les objectifs à plus court terme
- Le respect des objectifs de départ
- L'utilisation d'indicateurs afin de mesurer les progrès
- Les actions le plus près possible de la réalité
- La participation du privé selon les thèmes privilégiés
- La mobilisation autour d'un événement spécial afin d'assurer la relance
- La poursuite du concept de plaque tournante du transport des marchandises
- Le CITM est essentiel pour l'équilibre entre transport en commun et transport des marchandises
- L'approche de l'industrie afin de voir leurs préoccupations
- La réponse aux besoins de l'industrie
- La tenue de rencontres avec les ministres concernés
- L'écoute des citoyens
- L'approche doit être positive
- La sensibilisation des citoyens
- L'urgence d'agir concernant le transport des marchandises
- La valeur ajoutée du CITM
- Les réactions de l'industrie face à nos propositions
- La participation des associations plutôt que les transporteurs eux-mêmes
- La valorisation des bons côtés du transport des marchandises
- La spécificité à atteindre pour Montréal comme lieu d'harmonisation des activités
- La problématique de la formation
- La mise en place d'objectifs consensuels
- Les discussions doivent se rendre aux oreilles des décideurs
- Le Plan d'action sur un horizon de trois ans

Suite à cette rencontre, le Comité technique du CITM s'est réuni à quelques reprises afin de préparer une démarche devant mener à l'élaboration d'un nouveau plan d'action. Afin de bien cerner les enjeux actuels du transport des marchandises dans le Grand Montréal, le Comité technique organisera des rencontres avec l'industrie, plus spécifiquement avec des représentants des quatre modes de transport. Il sera intéressant de comparer les thèmes qui leur sont chers avec ceux qui nous avons fait ressortir à partir des fiches d'évaluation finales remplies par les membres. Il leur sera également demandé de quelle façon le CITM peut s'impliquer afin de répondre à ces préoccupations de l'industrie, quel doit être son fonctionnement et la composition des comités. Les résultats de cette démarche seront connus dans le futur Plan d'action du CITM qui devrait être soumis au cours de l'été 2007.

CONCLUSION

Le Plan d'action stratégique a amené dès le début les gens des différents milieux du transport à travailler ensemble. Des problèmes similaires affectent l'industrie et cela se reflète partout dans le monde. En dehors de la réalisation des recommandations du Plan, c'est la démarche de réseau et de partenariat qui sont incomparables et qui ont permis au CITM de servir d'exemple à d'autres organisations comme les *Freight Councils*.

Les actions réalisées afin de répondre aux objectifs de départ ont permis de constater que le transport des marchandises est en hausse tout comme la fabrication, les exportations et la consommation. Elles ont mis en surface de nouveaux enjeux telles que la formation et la qualité de vie. Il est donc temps de s'attarder sur ces nouvelles problématiques. Mais avant tout, c'est la synergie qui s'est développée avec tous les modes et les acteurs faisant partie du réseau qui mérite d'être soulignée.

Il ne faut pas oublier non plus que cette démarche n'est pas fixe dans le temps et ne se limite pas uniquement aux années 2001 à 2006 du premier Plan d'action stratégique. Un nouveau plan est en cours d'élaboration et il visera à répondre aux nouveaux défis qui se pointent au niveau du transport des marchandises dans le Grand Montréal.

REMERCIEMENTS

Le CITM remercie toutes les organisations qui ont assuré la qualité des travaux et qui ont soutenu cette démarche de concertation. Il s'agit des membres présents et passés de tous les comités ainsi que les partenaires externes à l'organisation qui ont apporté leur expertise dans les différents travaux.

- Administration portuaire de Montréal
- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine de transport
- Association du camionnage du Québec
- Association québécoise du transport et des routes
- Camo-Route inc.
- Canadien Nationale
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- CLD Beauharnois-Salaberry
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Conférence régionale des élus de Lanaudière
- Conférence régionale des élus de Laval
- Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- Conférence régionale des élus de Longueuil
- Conférence régionale des élus de Montréal
- Conférence régionale des élus de Montérégie-Est
- Conférence régionale des élus des Laurentides
- Environnement Canada
- Fédération des chambres de commerce du Québec
- Ministère des Affaires municipales et des Régions
- Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs
- Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Ministère des Transports du Québec
- Montréal International
- Société de l'Assurance automobile du Québec
- Société de promotion de l'industrie ferroviaire
- Transports Canada
- Ville de Montréal
- UPS

Parmi ces organisations, nous tenons à remercier sincèrement celles qui ont participé financièrement aux travaux et rendu possible la réalisation de ce Plan d'action stratégique :

- Administration portuaire de Montréal
- Aéroports de Montréal
- Association du camionnage du Québec
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- Conférence régionale des élus de Montréal

- Conférence régionale des élus des Laurentides
- Conseil régional de développement de Lanaudière
- Conseil régional de développement de Laval
- Conseil régional de développement de l'île de Montréal
- Conseil régional des Laurentides
- Conseil régional de la Montérégie
- Ministère des Affaires municipales et des Régions
- Ministère des Transports du Québec
- Transports Canada
- Ville de Montréal

Nous tenons également a remercié les présidents qui ont vu aux destinées du CITM au cours de ces cinq années :

- M. Pierre-Yves Mélançon (2001)
- M. Claude Dauphin (2002-2005)
- M. André Lavallée (2006)

Nous remercions également le vice-président du CITM et président de l'Observatoire du transport des marchandises :

- M. Michel Gagné (2002-2004)

La permanence du CITM est constituée de :

- M. Guy Raynault, coordonnateur général
- M. Louis-David Dugal, agent de développement
- Mme Suzanne Perreault, secrétaire de direction

DOCUMENT EN ANNEXE

- Fiches d'évaluation finales