

MONTREAL

PAR QUATRE CHEMINS

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

162

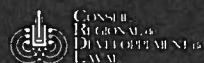
DM79-1

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

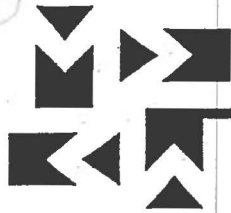
Une initiative de :



**PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE
POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
2001-2006**

TABLE DES MATIERES

MOT DU PRESIDENT	1
AVANT PROPOS	3
1. INTRODUCTION	4
2. UNE DEMARCHE STRUCTUREE	6
3. LE DIAGNOSTIC	8
4. UNE VISION, DES OBJECTIFS	16
5. LES SEPT GRANDS PROJETS	19
6. LES AXES D'INTERVENTION	22
7. LA MISE EN OEUVRE ET LE SUIVI DU PLAN D'ACTION STRATEGIQUE	44
BREVETEMENTS	45



MONTRÉAL

PAR QUATRE CHEMINS

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

ERRATUM

Le comité interrégional pour le transport des marchandises désire apporter les corrections suivantes au « Plan d'action stratégique 2001-2006 ».

Page 21 : Corrections apportées à la description du projet sur les Corridors de commerce.

1. Le titre du projet est remplacé par « **Corridors de commerce** ».
2. À la dernière phrase du dernier paragraphe :
Remplacer : « ... l'activité économique de ce corridor. »
Par : « ... l'activité économique sur des corridors spécifiques. À cet effet, la CCMM entend développer deux corridors particuliers : un corridor dans l'axe nord-sud reliant le Québec à l'état de New York et le corridor Montréal/Toronto/Détroit/Chicago dans l'axe est-ouest ».

Page 24 : Corrections apportées à la recommandation numéro 1.

1. Ajouter les projets suivants à la liste des projets ciblés par le **CITM** :
 - La voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et de l'A-440.
 - La voie de contournement par le prolongement de l'A-640.

MOT DU PRÉSIDENT

Réunir plus de 70 décideurs provenant de tous les milieux pour développer une vision commune de l'avenir de l'industrie du transport des marchandises dans la région de Montréal, c'est le défi que s'est donné le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) en amorçant ses travaux voilà maintenant 18 mois. Le Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises de la région de Montréal 2001-2006 constitue la preuve tangible que ce défi a été relevé avec succès.

Ce Plan d'action stratégique est avant tout le fruit d'une mobilisation sans précédent du milieu socio-économique et de l'industrie. C'est une réalisation collective, rendue possible par une volonté commune de se doter d'un instrument de qualité, capable de façonner l'avenir d'une industrie stratégique pour le développement économique de la région de Montréal.

Ancré solidement dans la réalité d'aujourd'hui mais résolument tourné vers l'avenir, ce plan d'action propose une vision globale du développement de l'industrie. Empreinte des phénomènes émergeant de l'économie mondiale, cette vision pose des défis à la mesure d'une industrie forte et compétitive.

Au-delà d'une vision, le Plan d'action stratégique, c'est également l'expression d'une détermination inflexible d'axer cette démarche sur des résultats concrets. Cela se matérialise à travers des recommandations qui touchent à toutes les facettes du développement de l'industrie. Cela s'exprime également par un appui sans équivoque à de grands projets structurants pour le développement économique de notre région.

Notre mission est maintenant d'assurer la réalisation du Plan d'action stratégique. À cet égard, le CITM pilotera sa mise en œuvre avec les divers intervenants du milieu. Fort de l'engagement de ses chefs de file et de ses partenaires, je suis convaincu que le CITM relèvera ces défis, et ce, pour le plus grand bénéfice de la région de Montréal.

En terminant, je tiens à remercier les membres du CITM qui ont contribué à bâtir cette œuvre collective et spécialement tous ceux et celles qui ont consacré de nombreuses heures à l'élaboration de ce Plan d'action stratégique. Je salue particulièrement les membres du Comité technique et les membres du Comité de liaison. L'esprit d'ouverture, le sens de la communauté et le désir de contribuer à l'essor économique de la région ont animé nos discussions tout au long de ces travaux. C'est là, je crois, un gage des succès futurs de notre démarche.

Le président,



Pierre-Yves Melançon

Comité interrégional pour le transport des marchandises

Le 20 novembre 2000

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

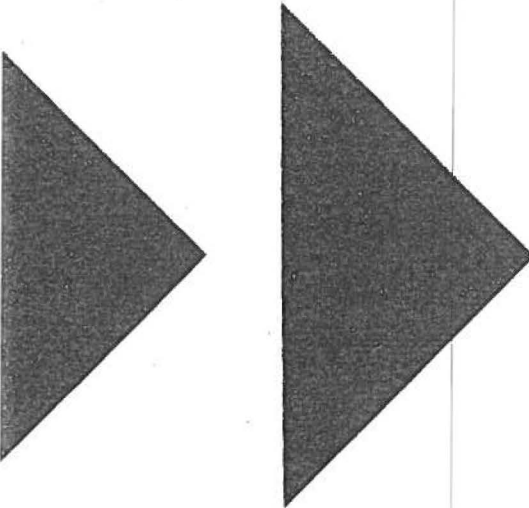
UN PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE EST LE RÉSULTAT D'UN TRAVAIL DE RECHERCHE, D'ANALYSE ET DE CONSENSUS. LA DÉMARCHE DES MEMBRES DU **CITM** SUR UNE PÉRIODE DE DIX-HUIT MOIS A PERMIS DE DÉGAGER UNE VISION DU DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE ET UNE SÉRIE D'ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE SUR UN HORIZON DE 2001-2006. DES AXES D'INTERVENTION ET DES RECOMMANDATIONS ONT ÉTÉ ADOPTÉS. À CELA S'AJOUTE UN TRAVAIL D'IDENTIFICATION DES CHEFS DE FILE ET DES PARTENAIRES AFIN D'ASSURER LA MISE EN ŒUVRE DE CE PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE.

UNE VISION



- ▶ PLANIFICATION ET AMÉLIORATION DES RÉSEAUX ET DES SERVICES
- ▶ DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS
- ▶ MODIFICATION AU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET FISCAL
- ▶ DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE
- ▶ DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

- ▶ FACILITER DES 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
- ▶ RELEVÉR LES DÉFIS DE L'INTÉGRATION AU MILIEU ET DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT



Ce document propose d'abord un diagnostic solide du transport des marchandises pour la région de Montréal. On y retrouve les principales tendances et les atouts importants de la région ainsi que les problématiques à solutionner. Ce diagnostic constitue le point de départ essentiel de notre démarche.

La vision commune du développement du transport des marchandises pour la région de Montréal interpelle l'ensemble des intervenants de l'industrie et du milieu socio-économique. Elle propose une approche intégrée qui s'appuie sur la force économique de l'industrie et sa capacité de rayonner bien au-delà de nos frontières. Les objectifs qui en découlent définissent clairement la voie choisie par les partenaires pour accroître le développement du transport des marchandises dans la région. Ceux-ci proposent de faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur, d'assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, de miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique et de relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

Pour atteindre ces grands objectifs, cinq axes d'intervention ont été retenus. Ces axes d'intervention sont nommément : la planification et l'amélioration des réseaux et des services, le développement des marchés, la modification au cadre réglementaire et fiscal, le développement de la main-d'œuvre et le développement technologique.

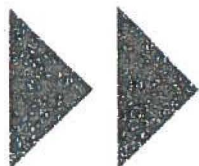
Finalement, le Plan d'action stratégique est accompagné d'un processus de mise en œuvre et de suivi qui trace les paramètres devant assurer la réalisation des recommandations.

Œuvre collective issue de la volonté de leaders provenant de tous les milieux, le Plan d'action stratégique du CITM propose une démarche rigoureuse qui convie la communauté à façonner l'avenir d'un secteur stratégique pour la région de Montréal. Défi passionnant, il fait appel à notre capacité de se mobiliser et de se concerter pour nous assurer une place de choix dans cette nouvelle économie qui se réinvente constamment au rythme des innovations technologiques et du phénomène de la mondialisation.



UNE DÉMARCHE STRUCTURÉE

LE SUCCÈS DE LA DÉMARCHE DU **CITM** REPOSE ÉVIDEMMENT SUR LA PARTICIPATION DU MILIEU. POUR EN ARRIVER AUX RÉSULTATS OBTENUS, IL A FALLU METTRE SUR PIED UNE STRUCTURE D'ORGANISATION AFIN DE BIEN CANALISER LES EFFORTS CONSENTIS À CE PROJET. LA STRUCTURE DE PARTICIPATION DU **CITM** A ÉTÉ DÉVELOPPÉE POUR COUVRIR TOUS LES ASPECTS ORGANISATIONNELS ASSOCIÉS À UNE TELLE INITIATIVE.



Un secrétariat a été mis sur pied dès le printemps 1999 à la direction Développement urbain et transport du Conseil régional de développement de l'île de Montréal afin de fournir le support administratif et logistique.

Le **CITM** a été constitué à l'automne 1999. Il est formé de décideurs de l'industrie, des gouvernements, des administrations locales, des milieux socio-économiques chapeauté par les conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie.

Un comité de pilotage composé des présidents et des directeurs généraux des cinq conseils régionaux de développement a assuré un leadership sur l'ensemble des opérations.



Un comité technique composé de spécialistes a développé le contenu thématique et a produit les documents nécessaires aux travaux du CITM. Son expertise provenait des corps publics, de l'industrie et du milieu socio-économique. Un comité de liaison formé de représentants des organisations membres a joué un rôle clé d'orientation, de validation et de suivi des contenus thématiques auprès des milieux présents au CITM.

La première rencontre du CITM s'est tenue le 2 décembre 1999. S'attaquant d'entrée de jeu au difficile problème de la congestion routière, le CITM a réussi, dès sa première rencontre, à établir un esprit de cohésion et un sens de la communauté qui allaient devenir des éléments essentiels à la réussite de ce projet. Les rencontres suivantes ont eu lieu le 16 mars 2000, le 15 juin 2000 et finalement le 20 novembre 2000 pour entériner le Plan d'action stratégique. Chaque rencontre portait sur un thème où un diagnostic de la problématique était posé. Ceci a permis de cibler des interventions et un cahier de recommandations était proposé pour apporter des solutions aux problèmes identifiés.

Les documents adoptés lors de ces séances sont les suivants :

► **LA CONGESTION ROUTIÈRE ET
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**
DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS, LE 2 DÉCEMBRE 1999

► **LES CONDITIONS FAVORABLES AU
DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE
DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**
DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS, LE 16 MARS 2000

► **L'HARMONISATION DU TRANSPORT DES
MARCHANDISES AVEC LE MILIEU URBAIN**
DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS, LE 15 JUIN 2000

► **LES ATOUTS ET LES FORCES DE LA RÉGION**
DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS, LE 20 NOVEMBRE 2000

► **PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE POUR
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**
LE 20 NOVEMBRE 2000

Grâce à l'énergie, l'expertise et l'engagement de près de 150 personnes qui ont participé à ces différents comités, le CITM présente un Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises qui se veut véritablement une œuvre de concertation et de mobilisation portée par l'ensemble de la communauté.



LE DIAGNOSTIC

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT A JOUÉ UN RÔLE PRIMORDIAL DANS L'ÉMERGENCE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL AU NIVEAU INTERNATIONAL. HISTORIQUEMENT, C'EST PAR SA POSITION GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE AU SEIN DU CONTINENT AMÉRICAIN QUE LA RÉGION EST DEVENUE UNE PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES. LE FLEUVE SAINT-LAURENT EST ÉVIDEMMENT L'ÉLÉMENT CENTRAL DE CETTE POSITION PRIVILÉGIÉE. AVEC SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE UNIQUE À L'INTÉRIEUR DU CONTINENT NORD-AMÉRICAIN, IL A PERMIS LA VOCATION INTERNATIONALE DU PORT DE MONTRÉAL, VÉRITABLE PIERRE D'ASSISE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DANS LA RÉGION. À PARTIR DE CET ATOUT NATUREL UNIQUE, LA RÉGION DE MONTRÉAL S'EST DOTÉE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT APTES À RÉPONDRE AU MARCHÉ INTERNATIONAL SANS CESSER EN ÉVOLUTION.

Outre le Port de Montréal, la région peut compter sur des compagnies ferroviaires qui, par le biais de leurs propres réseaux et d'alliances stratégiques, pénètrent profondément au cœur du marché américain. À cela s'ajoute une industrie du camionnage qui emploie plus de 30 000 travailleurs qui œuvrent tant sur le marché local que sur les longues distances. Enfin, la région compte sur une autorité aéroportuaire qui gère deux aéroports internationaux, dont un est dédié en partie au cargo.

Le transport intermodal, dont les principales manifestations dans la région sont le marché des conteneurs maritimes, les initiatives de transport *rail-route* et le fret aérien, est certainement un atout stratégique pour l'industrie. Qui plus est, à l'ère du *juste-à-temps* et de la mondialisation des échanges, l'intégration efficace des modes de transport devient un gage, sinon une condition essentielle de développement économique de la région.

Enfin, l'industrie doit également composer avec les attentes du milieu en matière de qualité de vie et d'environnement.

Le présent chapitre trace donc un portrait actuel de cette industrie stratégique et de l'environnement dans lequel elle doit évoluer.

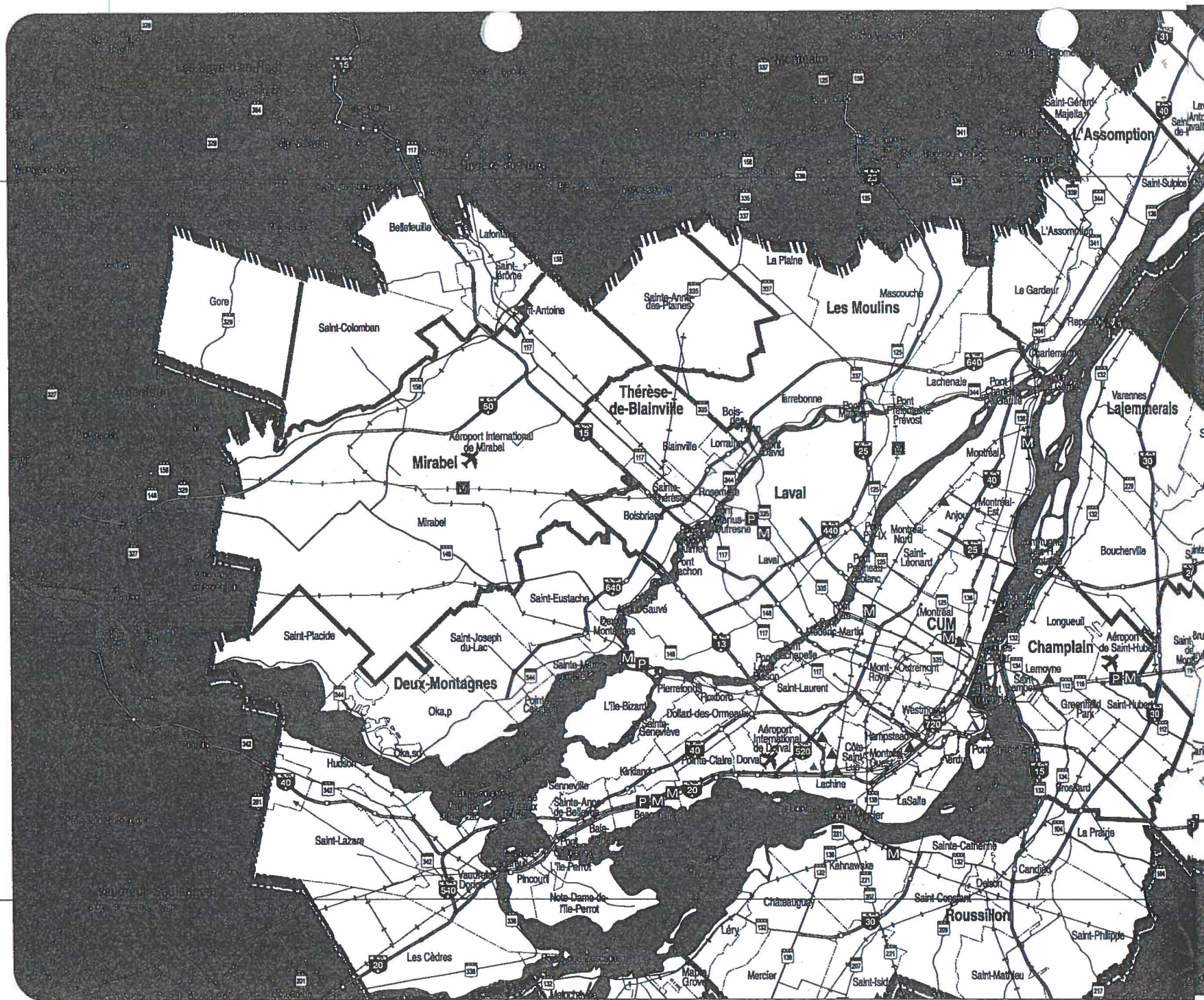
MONTRÉAL, UNE RÉGION DE TRANSPORT

Dès le début de son histoire, la région de Montréal s'est imposée comme un passage obligé du transport. La région est avantageusement localisée pour le commerce de l'Atlantique-Nord, un corridor pourvu d'un trafic de marchandises intense et constant, puisqu'à ses extrémités se trouvent deux des grands foyers industriels du monde, à savoir l'Europe et l'Amérique du Nord.

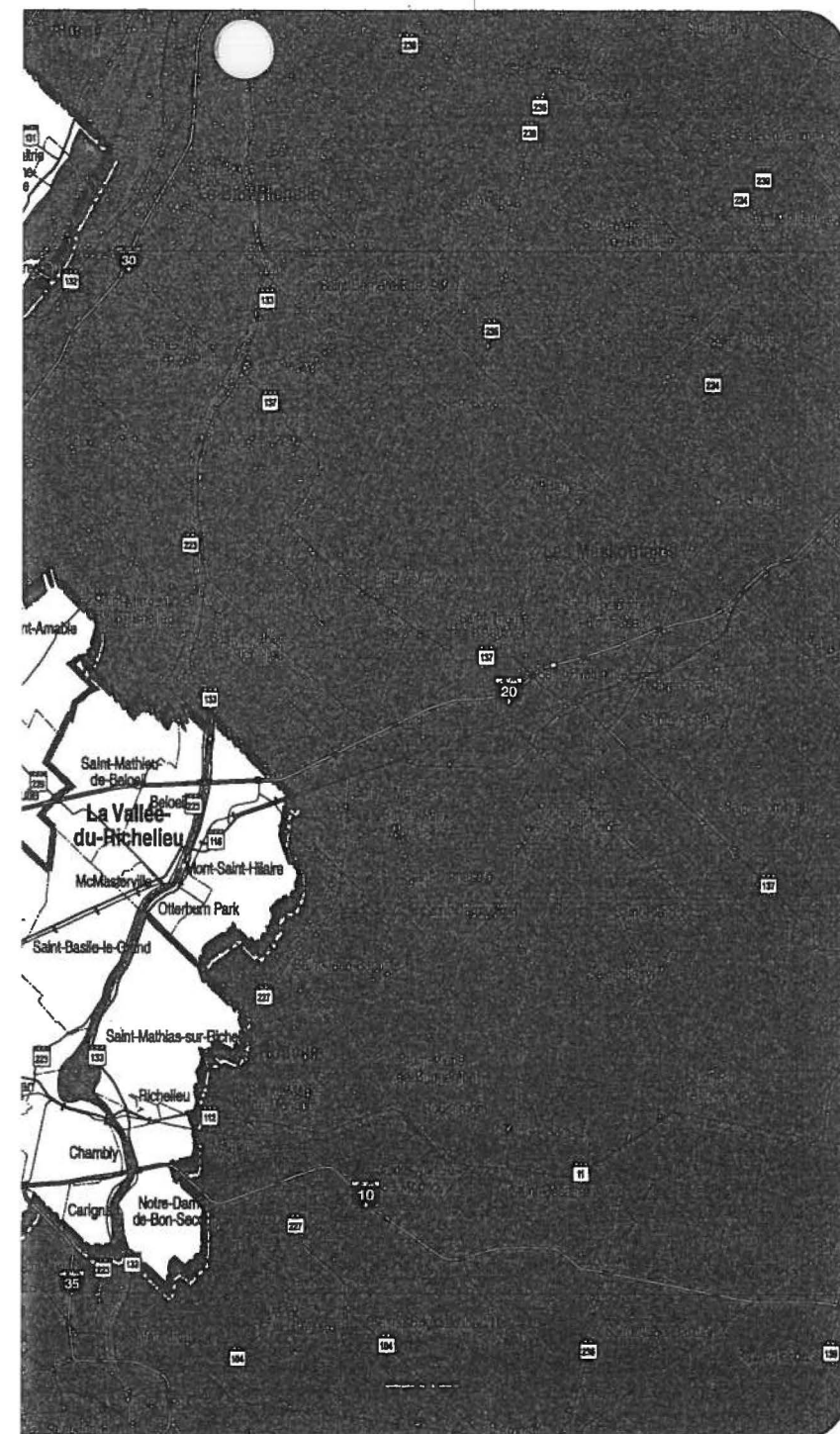
La région de Montréal constitue également le carrefour économique du Québec entier. Non seulement la région joue un rôle prépondérant en raison de son poids démographique et économique (près de la moitié du Québec), mais elle est aussi incontournable sur le plan des transports avec les réseaux qui y convergent et la présence des principaux terminaux.

Les avantages de cette localisation sont particulièrement bien appuyés par le dynamisme des quatre modes de transport. L'efficacité et la capacité disponible représentent les principales cartes maîtresses de l'industrie. Au sein de plusieurs marchés, la combinaison est gagnante, car la région de Montréal joue à fond le jeu de l'intermodalité. C'est le cas du marché des conteneurs maritimes, où le port agit comme pivot d'une chaîne intermodale continue entre l'Europe et le pan nord-est de notre continent.





Principales infrastructures de transport dans la région de Montréal



- +— Voies du Canadien National
- +— Voies du Saint-Laurent et Hudson
- +— Voies du Québec-Catineau
- +— Voies du CSX
- ▲ Centre Intermodal
- ▲ Cour de triage maintenance
- △ Cour de triage à activités réduites
- M M M M Transport des marchandises
- P Transport des personnes
- Région métropolitaine de Montréal (RMR 1996)
- Municipalité régionale de comté
- Municipalité

0 1 5 10 km

Source : Ministère des Transports

Mars 2000





LE DIAGNOSTIC

La région de Montréal bénéficie largement du dynamisme de son port. Multifonctionnel, le Port de Montréal comble la plupart des besoins de livraison et d'approvisionnement des industries de la région. S'il s'agit avant tout d'un port polyvalent qui manutentionne des marchandises générales, des céréales, des produits pétroliers et autres vrac solides et liquides, le port mise sur le transport de conteneurs pour agrandir considérablement son hinterland. Cette vocation fait de la région une véritable plaque tournante dont les trafics alimentent navires océaniques, convois ferroviaires et camions.

Récemment, la région a hérité d'un nouveau rôle ferroviaire dans l'échiquier nord-américain, avec le processus de continentalisation et de recentrage des activités que les deux grands chemins de fer ont amorcé au cours des dernières années. Pour une région comme celle de Montréal, cela signifie un rayonnement à l'échelle du continent, des activités intermodales accentuées et un apport nouveau des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

Quant au transport routier, il s'est adapté rapidement aux exigences de l'intégration économique canado-américaine, profitant d'un réseau autoroutier bien connecté à tous les marchés économiques importants du Canada et des États-Unis.

En raison de leurs importantes réserves de capacité, les aéroports de Montréal offrent une grande latitude de croissance du fret aérien, qu'il s'agisse des avions dédiés au cargo ou de la soute des vols passagers. La région de Montréal se positionne avantageusement pour le transbordement du fret aérien d'Europe vers les grands marchés nord-américains. La croissance récente des fréquences et des destinations des vols passagers accroît la capacité de transport du fret.

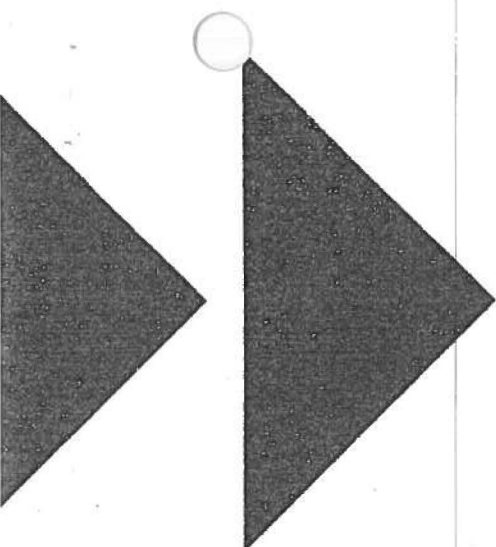
LES GRANDES TENDANCES DE L'INDUSTRIE

L'industrie du transport des marchandises connaît une évolution constante. Elle est d'abord entraînée par l'expansion continue du commerce, dont le rythme de croissance dépasse celui de l'économie en général. À la faveur des ententes libéralisant le commerce à l'échelle internationale et nord-américaine, le Canada est entré massivement dans la ronde et voit maintenant ses exportations contribuer à 38 % du PIB canadien, un bond prodigieux par rapport à 1990 où cette part était de 22 %.

L'essor récent du commerce extérieur a renforcé les liens entre les États-Unis et le Canada. Les exportations transfrontalières constituent 86 % du commerce extérieur, alors qu'elles représentaient un peu plus que 70 % en 1991. L'intégration économique nord-américaine qui en résulte s'est reflétée sur l'industrie du transport, qui a dû rationaliser et continentaliser son exploitation.

La spécialisation des économies incite à échanger davantage. Elle suscite aussi des mouvements de plus en plus longs, car les marchés doivent s'étendre à la mesure de la spécificité des produits. La spécialisation gagne aussi les entreprises à l'intérieur d'un processus manufacturier, favorisant la sous-traitance et l'impartition. Le transporteur s'intègre à la chaîne d'approvisionnement, selon la cadence de la production. La livraison *juste-à-temps* devient alors impérative.





La mondialisation des échanges oblige également à repenser la distribution selon une autre échelle. Déjà en Amérique du Nord, les grandes entreprises ont, pour la plupart, uniformisé leur modèle de distribution sur un modèle régional. Sur le plan mondial, des initiatives analogues sont menées pour systématiser la distribution des produits.

La connivence évidente entre les transports et la distribution conduit l'industrie du transport des marchandises à s'intéresser à la logistique, pour assurer un fonctionnement continu et rationnel des chaînes d'approvisionnement. L'émergence du commerce électronique donne un autre prétexte aux transporteurs de s'insérer activement dans la chaîne de distribution.

L'innovation est par ailleurs appelée à jouer un rôle grandissant autant au niveau de l'exploitation des transports que dans la gestion des infrastructures. Les systèmes de transport intelligents (STI) modifieront sans doute les pratiques habituelles et permettront d'améliorer l'utilisation des capacités et la sécurité.

DES PROBLÉMATIQUES À SOLUTIONNER

Dans une région métropolitaine qui compte plus de trois millions d'habitants, il est inévitable que les mouvements ne s'effectuent pas toujours de façon optimale. À plus forte raison lorsque cette région est en fait la résultante de 350 années d'urbanisation.

Au tournant du millénaire, la région de Montréal est devenue une région urbaine étendue comme jamais, avec une forte mobilité des personnes et des biens. Ici comme ailleurs, l'automobile domine au sein des déplacements individuels. En effet, les enquêtes origines-destinations, effectuées à l'échelle de la région depuis plusieurs années, révèlent que les déplacements en automobile se sont accrus de 34 % entre 1987 et 1998, tandis que les déplacements en transport collectif chutaient de 13 %. L'éclatement spatial des destinations sur le territoire, qui succède à celui des origines, de même que la hausse de la mobilité hors des périodes de pointe, ont contribué à rendre les services de transport collectif moins bien adaptés.





LE DIAGNOSTIC

Par ailleurs, le camion reste le mode privilégié pour le transport des marchandises, spécifiquement durant la décennie quatre-vingt-dix où le tonnage au Québec augmentait de 59% entre 1992 et 1997. Il ressort également que la grande majorité des mouvements de camions (environ 85%) s'effectue à l'intérieur du périmètre de la région. Ce trafic reste stratégique sur le plan économique puisqu'il assure l'approvisionnement des industries et des commerces de la région, et constitue le prolongement des chaînes de transport interrégionales.

Une énorme pression s'exerce donc sur le réseau routier dont certains éléments frôlent constamment la saturation. L'insularité de la région métropolitaine n'aide en rien la situation, les ponts devenant de véritables goulots d'étranglement.

Il n'en demeure pas moins que la congestion routière ne constitue pas le seul frein au développement de l'industrie du transport des marchandises. L'ouverture plus grande vers les marchés extérieurs expose non seulement les transporteurs à davantage de concurrence, mais fait ressortir les lacunes réglementaires et fiscales du Canada et du Québec. Certes, les deux dernières décennies ont vu le paysage réglementaire se transformer et s'alléger considérablement, le plus souvent en s'alignant vers des principes de marché. À cet égard, les règles du jeu entre le Canada et les États-Unis tendent à se rapprocher. Toutefois, des irritants existent encore à l'égard de la fiscalité et des tarifications propres aux transports.

L'orientation que prend l'industrie du transport des marchandises repose principalement sur l'omniprésence du camion, qu'il soit aux extrémités d'une chaîne intermodale, à la livraison porte-à-porte, longue distance ou inséré dans une chaîne d'approvisionnement *juste-à-temps*. L'essor considérable du transport routier au cours des dernières années et la hausse des exigences envers le métier de chauffeur ont fait apparaître des pénuries de camionneurs qualifiés et ressortir les besoins criants de formation du personnel dans l'industrie du camionnage.

Dans la région de Montréal, si l'industrie du transport des marchandises a connu une croissance constante, il en va de même pour les activités urbaines qui ont grandi au même rythme. En effet, l'urbanisation de la région a comblé progressivement les interstices qui, jusqu'alors, servaient de tampons entre les milieux résidentiels et industriels. Les problèmes de cohabitation qui en résultent, souvent dus à une réglementation d'aménagement du territoire déficiente ou inadaptée, constituent un frein pour le développement du transport dans une région fortement urbanisée.

Enfin, les engagements de Kyoto amènent l'industrie du transport des marchandises, qui est un des grands secteurs responsables de la production de gaz à effet de serre, à concilier son développement économique et la protection de l'environnement.

**L'IMPORTANCE DE MISER SUR LES FORCES
DE LA RÉGION POUR DÉVELOPPER DES
PROJETS STRUCTURANTS**

Raffermir la vocation de plaque tournante du transport des marchandises est un objectif qui s'atteint non seulement par la résolution de certains problèmes, mais également par l'utilisation judicieuse des atouts en place dans la région de Montréal. En misant sur les forces déjà présentes, il est possible d'assurer le développement de la région à l'échelle internationale en créant des conditions susceptibles d'accroître l'efficacité et la prospérité de l'industrie du transport des marchandises. La région de Montréal possède des avantages déterminants pour l'essor de cette industrie : sa situation géographique, la qualité des services de transport de marchandises pour desservir le Québec, la côte Est du Canada et les États-Unis, ses caractéristiques économiques et ses potentiels de développement en matière de logistique, de distribution de marchandises et de commerce électronique.

La stratégie que le CITM a retenue pour dynamiser ces atouts consiste à appuyer la mise en œuvre de projets structurants pour l'ensemble de la région.

**LA NÉCESSITÉ D'UNE APPROCHE
CONCILIANTE ET INTÉGRÉE**

Les travaux du CITM nourrissent, certes, un préjugé favorable envers le transport des marchandises. Toutefois, ils ont révélé l'inévitabilité de concilier une multitude d'objectifs qui ne relèvent pas tous du ressort du transport des marchandises.

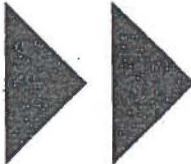
Le CITM préconise une expansion de l'industrie qui doit se concilier avec des objectifs de développement économique, de qualité de vie et de sécurité. Les acteurs du transport des marchandises doivent composer avec ce nouvel environnement.

Au cours de ses travaux, le CITM a reconnu la complexité de l'univers du transport des marchandises, d'où l'importance d'opter pour une approche intégrée. Entre autres, la réalité distincte des mouvements régionaux et nationaux de marchandises mérite une analyse et des interventions particulières. Le monde du transport consiste en une somme de marchés plus ou moins interdépendants, caractérisés par des produits, des origines-destinations, des exigences d'exploitation et des cadres réglementaires différents. Ces marchés sont exploités avec le concours d'un ou de plusieurs modes de transport complémentaires, dotés chacun d'une structure et d'un potentiel qui leur sont propres.



UNE VISION, DES OBJECTIFS

POUR ASSURER UNE DIRECTION D'ENSEMBLE AU PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE, UNE VISION COMMUNE S'IMPOSE AFIN D'ORIENTER L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES. À CET ÉGARD, LES TRAVAUX DU **CITM** ONT PERMIS DE DÉGAGER UNE APPROCHE, QUI TRANSCENDE L'ANALYSE TRADITIONNELLE DE L'INDUSTRIE PAR MODES DE TRANSPORT ET PRIVILÉGIE UNE VISION INTÉGRÉE, PLUS COMPATIBLE AVEC LES RÉALITÉS ÉMERGENTES DE CETTE INDUSTRIE.



« LA CONSOLIDATION ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA POSITION DE LA RÉGION DE MONTRÉAL, COMME PLAQUE TOURNANTE NORD-AMÉRICAINNE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES, SE CONCRÉTISE AUTOUR D'UNE INDUSTRIE DU 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. »



QUATRE GRANDS OBJECTIFS ONT ÉTÉ ARTICULÉS
AFIN D'ORIENTER LES ACTIONS NÉCESSAIRES
À SA CONCRÉTISATION :

- 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.

FACILITER LES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ET LES ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC L'EXTÉRIEUR

Une énorme pression s'exerce de plus en plus sur le réseau routier de la région qui entraîne une congestion chronique de plusieurs axes autoroutiers durant les périodes de pointe. Cette situation représente sans aucun doute une menace pour la viabilité et la compétitivité tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres industries qui comptent sur elle.

Le CITM propose une approche globale pour faciliter la circulation des marchandises dans la région. D'abord, il est indispensable de prioriser le parachèvement des axes autoroutiers. De même, des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun font également partie de la solution.

Le CITM privilégie également des mesures de gestion de la circulation et de gestion de la demande. Celles-ci peuvent être mises en application rapidement et avec une facture raisonnable afin d'augmenter la capacité des infrastructures routières.

Le CITM est d'avis que, dans certains cas, les systèmes intermodaux doivent être mis à contribution

pour améliorer les mouvements de marchandises, de même que des mesures fiscales et réglementaires. Il faut aussi examiner l'opportunité et la faisabilité de mesures préférentielles pour les camions, ayant pour but de séparer les trafics de personnes et de biens pour une meilleure efficacité et une plus grande sécurité.

ASSURER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Pour le CITM, 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.

L'industrie du transport des marchandises se doit d'évoluer dans un **environnement réglementaire et fiscal approprié et judicieux**. À cet égard, les défaillances et les iniquités ressortent avec davantage d'intensité dans la mesure où les transporteurs œuvrent dans une multitude de juridictions.

L'industrie a besoin d'une **main-d'œuvre suffisante et qualifiée**. L'élargissement du spectre des activités prises en charge par l'industrie comme la logistique, la distribution ou les services à valeur ajoutée sollicitent de nouvelles compétences. La forte croissance prévue du transport des marchandises





UNE VISION, DES OBJECTIFS

amènera des pénuries de personnel qualifié, notamment en ce qui a trait au transport routier. Enfin, la capacité de mettre à profit l'innovation apparaît aussi comme un gage de succès de l'industrie. L'innovation n'est pas confinée que sur le plan technologique, mais également sur le plan de la gestion, des pratiques commerciales et sur les services offerts.

MISER SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES COMME LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les travaux du CITM sont résolument tournés vers la croissance du secteur du transport des marchandises, qui dépend en grande partie de notre capacité de rayonner auprès de nos marchés extérieurs et de se positionner en regard des nouvelles tendances.

Le CITM est d'avis que la région de Montréal possède des caractéristiques concurrentielles pour étendre les activités actuelles et occuper de nouveaux créneaux. Mais avant tout, il faut faire connaître les avantages manifestes de transiter par la région montréalaise. Ainsi deviennent nécessaires des **efforts de promotion à l'étranger**. La région a également intérêt à adopter des mesures favorisant l'**implantation de nouveaux équipements**, comme des centres de distribution et de logistique, destinés à obtenir de nouveaux trafics européens. Elle doit aussi **se positionner sur le plan des nouvelles pratiques commerciales**, comme le commerce électronique et les corridors de commerce, afin d'en saisir les occasions.

RELEVER LES DÉFIS DE L'INTÉGRATION AU MILIEU ET DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le développement de l'industrie du transport des marchandises est certainement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine. Les causes des problèmes actuels de cohabitation sont multiples mais compréhensibles dans le contexte d'une évolution rapide des transports et d'une urbanisation tout aussi vigoureuse.

Afin de remédier à ces problèmes de cohabitation, le CITM préconise une approche préventive. Il privilégie des mesures de nature réglementaire en aménagement du territoire qui assureront une meilleure compatibilité entre, d'une part, les infrastructures et les axes de transport et, d'autre part, l'affectation des espaces situés à proximité. Les efforts en matière d'aménagement du territoire devront tenir compte de l'existence des corridors de transport.

Par ailleurs, l'harmonisation avec le milieu n'est pas confinée au seul domaine urbain. En effet, le secteur des transports contribue significativement à la dégradation de l'environnement, notamment par ses émissions polluantes. À cet égard, diverses mesures sont réalisables, entre autres, par 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, des stratégies de choix modal moins énergivores.



LES SEPT GRANDS PROJETS

POUR CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LE RÔLE DE PLAQUE TOURNANTE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES, LE **CITM** A IDENTIFIÉ DES PROJETS EN MESURE DE CRÉER UN IMPACT SIGNIFICATIF SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE. CES GRANDS PROJETS SE RETROUVENT PARMI LES RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES DU **CITM** ET SONT TOUS PORTÉS PAR DES CHEFS DE FILE DE LA COMMUNAUTÉ.

OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Projet porté par le CITM, l'Observatoire du transport des marchandises pour la région de Montréal vise à doter la région d'un outil de planification régional du transport des marchandises. Il aura pour mission de rassembler, générer et partager une information de qualité sur le transport des marchandises, afin de favoriser la prise de décision en matière de développement stratégique de l'industrie.

CAMPAGNE DE PROMOTION INTERNATIONALE

Piloté par Montréal International, la campagne de promotion internationale vise à faire connaître aux Européens les attributs de la région de Montréal, ainsi que son expertise en matière de transport, de logistique et de centres de distribution pour l'Amérique du Nord.

Cette campagne permettra de faire connaître les avantages, les installations et les coûts hautement concurrentiels de la région. Elle permettra également à la région de Montréal d'affirmer sa position au sein de l'Amérique du Nord et de démontrer sa complémentarité avec la région de New York.





LES SEPT GRANDS PROJETS

CENTRE DE LOGISTIQUE ET DE DISTRIBUTION DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Le marché de la logistique et de la distribution est voué à un essor remarquable. L'évolution du commerce mondial amène un nombre croissant d'entreprises à effectuer une réorganisation de leurs opérations de distribution en confiant ces activités à des compagnies spécialisées en logistique. Celles-ci mettent sur pied des centres de logistique et de distribution de marchandises qui offrent des services de distribution à valeur ajoutée, en incorporant des opérations finales qui étaient autrefois associées à la production comme l'assemblage, la vérification du produit, l'étiquetage et l'emballage.

C'est dans cette perspective que **Montréal International** élabore une stratégie pour encourager le développement de centres de logistique et de distribution pour les produits européens destinés à l'ensemble du marché de l'Amérique du Nord.

CENTRE DE DENRÉES PÉRISSABLES DE MIRABEL

Aéroports de Montréal (ADM) s'est donné comme objectif de faire de Mirabel la plaque tournante cargo de la côte Est de l'Atlantique pour le trafic des denrées périssables. Déjà doté d'un centre de denrées périssables, l'aéroport de Mirabel est en mesure d'offrir aux lignes aériennes tout-cargo, expéditeurs, importateurs et exportateurs ainsi qu'à toute l'industrie une méthode de manutention et de distribution efficace et à un coût compétitif.

ADM souhaite maintenant faire la promotion auprès des acteurs de l'industrie du transport des marchandises, des avantages logistiques qui sont offerts par son centre de denrées périssables et ainsi assurer son plein développement.

CENTRE DE DISTRIBUTION POUR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE

Aéroports de Montréal (ADM) souhaite développer ce secteur d'avenir pour la région de Montréal. À cet égard, ADM entend inciter les entreprises œuvrant dans le secteur de la logistique et de la distribution à venir s'établir à l'aéroport de Mirabel.

Cette démarche consiste essentiellement à faciliter la création de centres de logistique informatisés, à encourager le raccordement virtuel des divers intervenants et à accroître le niveau actuel des échanges en réduisant les erreurs par l'entremise de systèmes informatiques.



CENTRE DE DISTRIBUTION DE DENRÉES BIOALIMENTAIRES DE LA MONTÉRÉGIE

La position stratégique de la région de la Montérégie à proximité de Lacolle, qui constitue la plus importante porte d'entrée des denrées périssables dans l'est du Canada en provenance des États-Unis et de l'Amérique latine, lui permet de s'imposer comme centre important de logistique industrielle. La région de la Montérégie bénéficie d'avantages concurrentiels pour les denrées bioalimentaires en provenance ou à destination des États-Unis et pour la distribution est-ouest de Toronto aux Maritimes.

Le Conseil régional de développement de la Montérégie veut créer un centre de distribution des denrées alimentaires qui réunirait les producteurs bioalimentaires, les responsables de la mise en marché et l'ensemble des services logistiques et connexes. Ce centre offrirait des services d'inspection, de douane, de transport, de courtage, d'entreposage, de manutention rapide, le tout dans une zone franche.

CORRIDOR DE COMMERCE QUÉBEC / NEW YORK

Les corridors de commerce et de transport entre le Canada, les États-Unis et le Mexique se multiplient depuis quelques années. Il s'agit d'organisations non gouvernementales réunissant des partenaires des secteurs privés et publics et vouées au développement des échanges à l'intérieur d'un corridor spécifique. On en dénombre environ une vingtaine qui se consacrent à la promotion d'un couloir particulier à l'intérieur du grand marché de l'ALÉNA.

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) souhaite prendre le leadership d'un regroupement de partenaires de la région pour favoriser le développement de corridors de commerce entre le Canada et les États-Unis. Cette initiative permettrait de renforcer les relations entre les partenaires canadiens et américains et contribuerait à assurer le développement de politiques, de projets et d'investissements susceptibles de dynamiser la croissance de l'activité économique de ce corridor.

LES AXES D'INTERVENTION

Le **CITM** a retenu cinq axes d'intervention qui identifient d'emblée les créneaux d'action qui lui sont prioritaires. Ces axes regroupent les 47 recommandations que le **CITM** a formulées tout au long de ses travaux.

PLANIFICATION ET AMÉLIORATION DES RÉSEAUX ET DES SERVICES

Une meilleure planification du transport des marchandises à l'échelle de la région et l'amélioration des réseaux des services offerts sont un gage de réussite pour rendre l'industrie plus compétitive et pour faciliter les déplacements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région. Les actions privilégiées portent sur le réseau routier, le transport collectif, l'intermodalité, l'observatoire et les mesures préférentielles pour camions.

DÉVELOPPEMENT DE MARCHÉS

Le développement de nos marchés est la pierre angulaire de l'essor économique de l'industrie du transport des marchandises. Pour raffermir notre fonction de plaque tournante, il est impératif non seulement de consolider les marchés actuels comme le conteneur, le vrac et le fret aérien, mais aussi de développer de nouveaux créneaux comme celui de la logistique et du commerce électronique.

MODIFICATIONS AU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET FISCAL

La compétitivité de l'industrie, son intégration au milieu urbain et l'attention qu'elle doit porter à l'environnement sont, en grande partie, assurées par des modifications au cadre réglementaire et fiscal. Plusieurs domaines sont touchés, comme la fiscalité canadienne, la fiscalité foncière, l'aménagement du territoire et l'urbanisme, l'harmonisation de différents règlements et politiques sur l'ensemble des territoires et l'efficacité énergétique.

DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE

La compétitivité de l'industrie de la région de Montréal nécessite des interventions en matière de formation et de recrutement de la main-d'œuvre, notamment au niveau du transport routier des marchandises.

DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

L'appui au développement technologique est un geste nécessaire pour améliorer les déplacements de marchandises et assurer la compétitivité de l'industrie en général. Le développement et le déploiement des nouvelles technologies sont l'affirmation d'une industrie avant-gardiste désireuse d'optimiser ses activités.

Priorités d'intervention

[illegible]

Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
-----------------	---------	--------------	-------------	------------

- AUGMENTER LE NOMBRE DE PARCS ET DE CARRÉS DE STATIONNEMENTS INCENTIVÉS OFFERTS À L'ACCOMMODER DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN FONCTION DES POINTS DE CONGESTION SUR LE RÉSEAU ROUTIER.
- AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES COUVRES D'ÉCHANGE MODAL POUR PERSONNES EN ALIMANT LE TEMPS DE TRANSFERT DES USAGERS.

RECOMMANDATION 3

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU SYSTÈME INTERMODAL À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION

- ASSURER LA RÉALISATION D'AUTRES PROJETS DE MESURES CONCERNANT LA RECOMMANDATION

AGENCE
MÉTROPOLITAINE
DE LA RÉGION

(HDEVO)

2006

- ÉVALUER QUE LE PROCHAIN PROGRAMME CANADIEN D'AIDE AUX INFRASTRUCTURES COMPORTE EN VOIE D'ÊTRE AUX INSTALLATIONS INTERMODALES DE TRANSFERT DES MARCHANDISES ET SONT CONFORMES AUX OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX
PUBLICS
ET DE LA
MÉTÉOROLOGIE

• ADMINISTRATIONS LOCALES ET
RÉGIONALES • ADMINISTRATION PORTUAIRE
DE MONTRÉAL • AÉROPORTS DE MONTRÉAL
• ASSOCIATIONS DE L'AMÉNAGEMENT
• ASSOCIATIONS D'USAGERS

2001

- FAVORISER LE TRANSFERT MODAL DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR DES MOYENS À LONGUES DISTANCES

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS
DU QUÉBEC

• L'AMÉNAGEMENT CANADIEN • COMITÉ DE
TRAVAIL • COMITÉ DE TRAVAIL
CANADA • ENTREPRISES DE CAMPAGNES
• ENTREPRISES PRIVÉES • MINISTÈRE

2006

- METTRE SUR PIED UN COMITÉ DE MISE EN VALEUR DES ACTIVITÉS PORTUAIRES, COMPOSÉMENT AVEC LES VILLES DE MONTRÉAL ET DE MONTRÉAL-ÉST, LA CÔTE ET LE PORT DE MONTRÉAL POUR DÉVELOPPER ENSEMBLE LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DES ÉCLUSES RIVERAINES DU PORT

ADMINISTRATION
GÉNÉRALE DE
MONTRÉAL

• LES PAYS MUNICIPAUX ET DE LA
MÉTROPOLITAINE • MINISTÈRE DES FINANCES
DU CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES
DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE PROMOTION
DE MONTRÉAL ET RÉGION

2004

- S'ASSURER QU'IL Y AURA EN PLACE DES MESURES D'ÉVALUATION DES RISQUES ET D'ÉVALUATION DES BÉNÉFICES DES PROJETS DE MISE EN VALEUR DES ÉCLUSES RIVERAINES

AGENCE

• SERVICES CANADA

2006

PRIORITÉ A



Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
RECOMMANDATION 4 Mettre en place un observatoire régional des transports intermodalisés	• Définir un observatoire des transports intermodalisés • Définir les objectifs, les missions, les compétences de l'observatoire • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire • Définir les modalités de mise en œuvre de l'observatoire • Approuver la mise en œuvre de l'observatoire • Présenter l'observatoire aux partenaires régionaux • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire	COTM	• Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement	2008
RECOMMANDATION 5 Favoriser le développement des transports intermodalisés	• Définir les modalités de mise en œuvre de l'observatoire • Définir les objectifs, les missions, les compétences de l'observatoire • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire • Définir les modalités de mise en œuvre de l'observatoire • Approuver la mise en œuvre de l'observatoire • Présenter l'observatoire aux partenaires régionaux • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire	Agence régionale de développement	• Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement	2008
	• Définir les modalités de mise en œuvre de l'observatoire • Définir les objectifs, les missions, les compétences de l'observatoire • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire • Définir les modalités de mise en œuvre de l'observatoire • Approuver la mise en œuvre de l'observatoire • Présenter l'observatoire aux partenaires régionaux • Définir les modalités de fonctionnement de l'observatoire	Agence régionale de développement	• Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement • Agence régionale de développement	2008

Recommandations	Chef de file	Partenaires	PRIORITÉ B
RECOMMANDATION 6 FAVORISER LA PRÉSENCE DE PLUSIEURS PERSONNES À BORD DES VÉHICULES AUTOMOBILES SUR LE RÉSEAU ROUTIER : • ORGANISER ET SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE SERVICES DE COVOITURAGE AU SEIN DES ENTREPRISES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL; • PRÉVOIR DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES À L'INTENTION DES VÉHICULES DE COVOITURAGE DONT, ENTRE AUTRES, LE PARTAGE DES VOIES RÉSERVÉES POUR AUTOBUS SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER LORSQUE L'EXPLOITATION PAR AUTOBUS LE PERMET.	AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES • INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT ET DE SANTÉ • SYNDICATS • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	
RECOMMANDATION 7 FAVORISER UNE DIVERSIFICATION DES HORAIRES DE TRAVAIL DES TRAVAILLEURS AFIN DE RÉDUIRE L'EFFET DE POINTE DANS LES DÉBITS SUR LES LIENS ROUTIERS.	CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAINE	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES • SYNDICATS	PRIORITÉ B

Recommandations	Chef de file	Partenaires	PRIORITÉ C
RECOMMANDATION 8 IDENTIFIER LE RÉSEAU INTERRÉGIONAL DE TRANSPORT QUE PARTAGENT LES MUNICIPALITÉS ET HARMONISER LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET LES MODALITÉS DE GESTION DE LA VOIRIE ET DE LA CIRCULATION SUR CES AXES SUPÉRIEURS.	COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	
RECOMMANDATION 9 AMÉLIORER LA COORDINATION DE L'ENSEMBLE DES TRAVAUX ROUTIERS DE LA RÉGION ET DES MESURES DE MITIGATION DES DIFFÉRENTS ORGANISMES RESPONSABLES; MIEUX INFORMER LES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES AU SUJET DES TRAVAUX PLANIFIÉS ET DES ALTERNATIVES DE CHEMINEMENT.	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • CANADIEN NATIONAL • LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN • SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT	
RECOMMANDATION 10 IDENTIFIER LES SITES DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT DE CAMIONS OU DE CONTENEURS LES PLUS TOUCHÉS PAR LES PROBLÈMES DE CONGESTION ET FAVORISER UNE DIVERSIFICATION DES HORAIRES DE TRAVAIL AUPRÈS DES EMPLOYÉS ET DES ENTREPRISES.	ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC	• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • ASSOCIATIONS DE DÉTAILLANTS ET DE MANUFACTURIERS • ASSOCIATIONS D'EXPÉDITEURS (ALIMENTAIRE, PÉTROLIER, ETC.) • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES • SYNDICATS • TERMINAUX MULTIMODAUX	PRIORITÉ C

PRIORITÉ A

[illegible]

Prioritē A

PRIORITÉ B

Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
RECOMMANDATION 17 OBTENIR UNE MODIFICATION À LA RÉGULARITÉ TOUCHANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE AFIN QUE LES TRANSPORTEURS CANADIENS NE SOIENT PAS DÉSAVANTAGÉS PAR RAPPORT À LEURS CONCURRENTS AMÉRICAINS, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE L'AMORTISSEMENT DU MATÉRIEL RAILANT ET DES INFRASTRUCTURES DIVERSES.	• PROPOSER DES CHANGEMENTS APPROPRIÉS ET FAIRE VALOIR AUPRÈS DES INSTANCES VISÉES.	CANADIAN NATIONAL ET CHEMIN DE FER SAINT-LAMBERT & HUDSON	• FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE RÉGULATION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE	2002
RECOMMANDATION 18 OBTENIR UNE MODIFICATION À LA RÉGULARITÉ 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, L'ÉTAT DES DISPOSITIONS DE LA TVA, LES TRANSACTIONS ENTRE ENTREPRISES, ETC., ET LES TAUX DES INTÉRÊTS POUR LES CRÉDITS D'IMPÔT.	• PROPOSER DES CHANGEMENTS APPROPRIÉS ET FAIRE VALOIR AUPRÈS DES INSTANCES VISÉES.	ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC	• FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC	2002
RECOMMANDATION 19 FAIRE VALOIR AUPRÈS DES GOUVERNEMENTS DU QUÉBEC, DE MONTRÉAL, D'ARRONDISSEMENTS MULTIRÉGIONAUX, DES GOUVERNEMENTS DES PROVINCES, DES AMÉNAGEMENTS MILITAIRES.	• FAIRE VALOIR AUPRÈS DES GOUVERNEMENTS DU QUÉBEC, DE MONTRÉAL, D'ARRONDISSEMENTS MULTIRÉGIONAUX, DES GOUVERNEMENTS DES PROVINCES, DES AMÉNAGEMENTS MILITAIRES, LES DÉSAVANTAGES SUBIS PAR LES ENTREPRISES MARITIMES EN CE QUI A TRAIT À LA PÉRIODE D'AMORTISSEMENT, L'ÉTAT DES DISPOSITIONS DE LA TVA, LES TRANSACTIONS ENTRE ENTREPRISES, ETC., ET LES TAUX DES INTÉRÊTS POUR LES CRÉDITS D'IMPÔT.	ARMÉE CANADIENNE	• AMÉNAGEMENTS LOCALES ET RÉGIONAUX • ASSOCIATION DES ENTREPRISES MARITIMES • CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME • SOCIÉTÉ DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES DU PORT DE MONTRÉAL • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES AFFAIRES MARITIMES ET DE LA PÊCHE • PÊCHE ET Océan Canada • GARDE COASTALE • FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA	2002

Recommandations

Actions

Chef de file

Partenaires

Échéancier

RECOMMANDATION 20

Améliorer la loi sur l'investissement, en particulier
la loi relative aux régimes d'investissement, en
particulier la loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

La loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

La loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

La loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

La loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

La loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

Améliorer la loi sur l'investissement, en
particulier la loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

Améliorer la loi sur l'investissement, en
particulier la loi relative aux régimes d'investissement
pour les entreprises de la zone de libre-échange
de la zone de libre-échange.

Ministère
des
Finances
et
du
Budget

Ministère
des
Finances
et
du
Budget

2015

Ministère
des
Finances
et
du
Budget

Ministère
des
Finances
et
du
Budget

2016



Recommandations

Actions

Chef de file

Partenaires

Échéancier

RECOMMANDATION 21

ENCOURAGER LES MUNICIPALITÉS À PRENDRE EN COMPTE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LEURS ACTIONS ET DANS L'AMÉNAGEMENT EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À CETTE FIN :

- CONTRÔLER L'IMPLANTATION DE ZONES RESIDENTIELLES OU AUTRES MAILLONS SENSIBLES À PROXIMITÉ DES SOURCES DE NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES ROUTES À PORTS DÉBITS DE CANYONS, LES COURS D'EAU, LES VOIES FERRÉES, ETC.
- FAVORISER L'IMPLANTATION DE MESURES ADÉQUATES D'ATTÉNUATION DU BRUIT.
- CLASSER ET PRÉVOIR EN BOUTURE D'IMPORT DE MONTREAL DES ACTIVITÉS COMBINÉES AVEC SES FONCTIONS INDUSTRIELLES.
- CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES À L'INTERIEUR DES ZONES RELEVÉES À CETTE FIN ET EN ASSURANT LEUR DURABILITÉ À LONG TERME.
- PRÉVOIR DES NORMES D'IMPLANTATION ET UN COEFFICIENT D'OCCLUSION DU SOL MINIMUM QUI TIENNENT COMPTE DES BÂTIMENTS EN MARCHANDISE ET EN STATIONNEMENT DES COMPOSANTES DE TRANSPORT BOULIER.

- METTRE SUR PIED UN COMITÉ COMMISSAIRE DES INTERVENANTS MUNICIPAUX AFIN D'IDENTIFIER LES MODIFICATIONS À APPLICHER ET EN ÉVALUER LES IMPACTS.
- FAIRE VALOIR LES MODIFICATIONS ADRESSÉES DES DÉCISIONS.

CCIM

ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE • DES MOYENS RÉSIDUELS

2008

RECOMMANDATION 22

FAIRE FIGURER DANS LES CARTES DE VENTE OU DE LOCATION DE TOUTE ZONE DE DÉVELOPPEMENT STIGMA ZONES À COÛT MODÉRÉ DES ÉQUIPEMENTS ÉCONOMIQUES ET DES BÂTIMENTS À FAIBLE COÛT DE CONSTRUCTION.

- IDENTIFIER LES VARIATIONS DES SOURCES D'ALIMENTATION.
- FAIRE VALOIR LES NORMES MINIMALES DES ÉQUIPEMENTS ÉCONOMIQUES.

CCIM
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE

• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE
• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE

2008

PRIORITÉ A

Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
RECOMMANDATION 23 Mettre en œuvre les mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	- Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	Association des ports de l'Est du Québec	Association des ports de l'Est du Québec	2002
RECOMMANDATION 24 Mettre en œuvre les mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	- Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	Association des ports de l'Est du Québec	Association des ports de l'Est du Québec	2002
RECOMMANDATION 25 Mettre en œuvre les mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	- Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau. - Établir une liste des mesures de réduction des coûts de transport des marchandises par voie d'eau.	Association des ports de l'Est du Québec	Association des ports de l'Est du Québec	2002



Recommandations

Actions

Chef de file

Partenaires

Échéancier

RECOMMANDATION 26

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES AFIN DE RÉDUIRE LA POLLUTION.

- RÉSERVER LES NORMES DE CONSERVATION DE CARBURANT APPLICABLES AUX VÉHICULES LOURDS NEUFS VENDUS AU CANADA.
- RÉSERVER LES NORMES SUR LA QUALITÉ DES CARBURANTS VENDUS AU CANADA.

ENVIRONNEMENT CANADA

• ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL • MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC • TRANSPORTS CANADA

2002

- S'ASSURER QUE LES NORMES DE NOUVEAU PROGRAMME OBLIGATOIRE D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES VÉHICULES SONT HARMONISÉES AVEC CELLES DE L'ENSEMBLE DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

(IDÉA)

2002

RECOMMANDATION 27

ASSURER LE RESPECT DES NORMES RELATIVES À L'ÉTAT MÉCANIQUE ET AUX CHARGES DES VÉHICULES.

- AUGMENTER LE NOMBRE DE CONTRÔLES SAISONNIERS.
- ACCROÎTRE LA FORMATION DES CONTRÔLEURS.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

• ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • CAMO-ROUTE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

2001

RECOMMANDATION 28

AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET ASSURER QUE LE CONTRÔLE SE FAISE DE FAÇON SYSTÉMATIQUE DURANT TOUTE L'ANNÉE.

- INVENTORIER LES MOUVEMENTS DE MATIÈRES DANGEREUSES DANS CHAQUE RÉGION.
- APPORTER LES AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES AU CONTRÔLE, NOTAMMENT EN AUGMENTANT LE NOMBRE DE VÉRIFICATIONS.

BOULÉVARD DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • CONSEILS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT • CORPS POLICIERS MUNICIPAUX • ENVIRONNEMENT CANADA • MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SURETE DU QUÉBEC • TRANSPORTS CANADA

2001

PRIORITÉ A



Recommandations

Chef de file

Partenaires

RECOMMANDATION 29

HARMONISER À L'ÉCHELLE CONTINENTALE LES COÛTS D'IMMATRICULATION AINSI QUE LES NORMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PARTICULIÈREMENT À L'ÉGARD DES RÈGLES RELATIVES AUX POIDS ET AUX DIMENSIONS AINSI QU'ÀUX HEURES DE SERVICE.

TRANSPORT
CANADA

• ASSOCIATIONS CANADIENNES ET AMÉRICAINES DES TRANSPORTEURS ROUTIERS • DÉPARTEMENTS DE TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS • GOUVERNEMENTS DES PROVINCES CANADIENNES ET DES ÉTATS AMÉRICAINS
• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

RECOMMANDATION 30

INCITER LES ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES À GÉRER LA LOCALISATION DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE CAMIONNAGE;
• EN FONCTION DE LEUR PROXIMITÉ AU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EXISTANT ET DU POTENTIEL D'INTERMODALITÉ PAR LE BIAIS D'UNE RÉGLEMENTATION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE APPROPRIÉE;
• EN COLLÉGIALITÉ AVEC TOUS LES AUTRES EXPLOITANTS DE RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LE PLUS HÂTIVEMENT POSSIBLE DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL AFIN DE BIEN COORDONNER LES MESURES D'INSERTION DE CES ACTIVITÉS.

CITM

• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE
• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT

RECOMMANDATION 31

AMÉLIORER LES PRATIQUES DE CONDUITE ET D'ENTRETIEN DES VÉHICULES LOURDS, NOTAMMENT EN :
• ASSURANT L'APPLICATION EFFICACE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN OBLIGATOIRE PRÉVU EN 2002;
• RENDANT OBLIGATOIRE L'UTILISATION DU COUPE-MOTEUR.

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS DU
QUÉBEC

• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • CAMO-ROUTE
• ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • INDUSTRIE CANADA
• TRANSPORTS CANADA

RECOMMANDATION 32

METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE SUR LE BRUIT FERROVIAIRE, SEMBLABLE À LA POLITIQUE SUR LE BRUIT ROUTIER, DANS LAQUELLE LES DIFFÉRENTS PALIERS GOUVERNEMENTAUX SE PARTAGENT LES COÛTS LIÉS AUX MESURES DE MITIGATION.

CANADIEN
NATIONAL ET
CHEMIN DE FER
SAINT-LAURENT &
HUDSON

• ADMINISTRATIONS LOCALES • ENVIRONNEMENT CANADA
• MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE
• TRANSPORTS CANADA

Recommandations	Chef de file	Partenaires
RECOMMANDATION 33 METTRE EN VIGUEUR LE CODE MÉRCAVIS DE GESTION DES PESTICIDES DE MANIÈRE À TRANSFÉRER, DES MUNICIPALITÉS AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, LA GESTION DE LA VÉGÉTATION LE LONG DES CORRIDORS FERROVIAIRES.	MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC	• ADMINISTRATIONS LOCALES • TRANSPORTEURS FERROVIAIRES
RECOMMANDATION 34 REVIRER LA FISCALITÉ DES ENTREPRISES POUR LES FRAIS LIÉS AU TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE FAVORISER L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF : • METTRE EN PLACE LA COMPTABILISATION FISCALE DES FRAIS LIÉS AU TRANSPORT COLLECTIF ENGAGÉS PAR LES ENTREPRISES ENVERS LEURS EMPLOYÉS DONT, ENTRE AUTRES, LA FOURNITURE DES PASSES MENSUELLES LIBRES D'IMPÔT POUR L'EMPLOYÉ; • REVIRER À LA BAISSE LA COMPTABILISATION FISCALE PAR LES EMPLOYEURS DES FRAIS ET AUTRES INCITATIFS INDIRECTS LIÉS À L'UTILISATION DU VÉHICULE PARTICULIER PAR LES NAVETTEURS DONT, ENTRE AUTRES, LA FOURNITURE OU LA SUBVENTION D'ESPACES DE STATIONNEMENT; • METTRE EN PLACE DES MESURES FISCALES EN FAVEUR DE L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF, NOTAMMENT PAR UN CRÉDIT D'IMPÔT POUR LES INDIVIDUS.	AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT	ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES • FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COLLECTIF • SYNDICATS
RECOMMANDATION 35 FAVORISER L'HARMONISATION DES RÉGLEMENTATIONS MUNICIPALES CONCERNANT LA FOURNITURE D'ESPACES DE STATIONNEMENT PAR LES PROPRIÉTAIRES ET LES PROMOTEURS IMMOBILIERS, ET INFLUENCER LA BASE TARIFAIRE DES PARCS DE STATIONNEMENT PRIVÉS (TAXES, PERMIS) AFIN DE DÉCOURAGER L'UTILISATION DU VÉHICULE PARTICULIER PAR LES NAVETTEURS.	CITM	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES

PRIORITÉ B



Recommandations	Chef de file	Partenaires
RECOMMANDATION 36 FAIRE RESPECTER LES LIMITES DE VITESSE AFFICHÉES SUR LES ROUTES ET AUTOROUTES EN INTENSIFIANT LES CONTRÔLES AUPRÈS DES VÉHICULES LOURDS.	SÛRETÉ DU QUÉBEC	• ADMINISTRATIONS LOCALES • CORPS POLICIERS MUNICIPAUX • MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
RECOMMANDATION 37 EXAMINER LA POSSIBILITÉ DE MODULER LES COÛTS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES LOURDS EN FONCTION DE LEUR EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE.	SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC	MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
RECOMMANDATION 38 AUGMENTER LE NOMBRE DE DIRIGÉS EN TRANSPORT ROUTIER ET REHAUSSER LA QUALITÉ DE LEUR FORMATION	• Élargir le bassin de recrutement en encourageant une plus grande présence des femmes et des jeunes dans l'industrie du camionnage. • Améliorer l'image de l'industrie du camionnage pour faciliter le recrutement en démontrant les avantages économiques qu'ont offerts sa restructuration et les avantages qu'elle offre à sa main-d'œuvre. • Faire la promotion, en milieu scolaire, des professions liées à l'industrie du transport afin d'augmenter le recrutement et de répondre à la professionnalisation de la main-d'œuvre. • Mettre sur pied une série de programmes qui renforceront l'image positive des régions, du camionnage et la main-d'œuvre québécoise. • Établir un régime de qualification afin d'uniformiser les compétences des chauffeurs de camion que leur formation relève d'une école ou d'un organisme. • Fournir des solutions aux contraintes liées par les bureaux d'assurances aux jeunes chauffeurs. • Permettre la gestion de la formation dans l'industrie du transport routier en offrant un environnement où les apprentis puissent bénéficier de la formation avec les besoins de l'industrie. • Travailler avec les entreprises pour l'intégration des nouveaux employés dans les entreprises.	CAMUS-BOIT	• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • CENTRES JOUONS DE DÉVELOPPEMENT • COMPAGNIES D'ASSURANCES • EMPLOI QUÉBEC • MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION BB • QUÉBEC • SINDICATS • TABERMETRO • POLITIQUE DE LA MAIN-D'ŒUVRE	2002

PRIORITÉ A

A

Recommandations

Chef de file

Partenaires

RECOMMANDATION 39

FAVORISER LA MISE SUR PIED DE PROGRAMMES DE FORMATION CONTINUE DE MANIÈRE À FACILITER L'ADAPTATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE À L'INTÉGRATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS LEUR TRAVAIL.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC

• CAMO-ROUTE • ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • INSTITUT DE FORMATION EN GESTION DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE • INSTITUT MARITIME • INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE • SYNDICATS

RECOMMANDATION 40

SOUTENIR LA FORMATION DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER, EN PARTICULIER DANS LES CFIL, EN REGROUPEANT LES PARTENAIRES ET EN DÉVELOPPANT LES OUTILS APPROPRIÉS.

SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

• ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA • CANADIEN NATIONAL • CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT & HODGSON • EMPLOI-QUÉBEC • MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SYNDICATS

RECOMMANDATION 41

FAIRE UN BILAN DES PROGRAMMES DE FORMATION DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE, COLLÉGIAL ET UNIVERSITAIRE EN LOGISTIQUE ET EN TRANSPORT, AFIN D'ASSURER UNE MEILLEURE ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE ET UNE COOPÉRATION PLUS ÉTROITE ENTRE L'INDUSTRIE ET LES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC

• CAMO-ROUTE • EMPLOI-QUÉBEC • ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • INSTITUT DE FORMATION EN GESTION DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE • INSTITUT MARITIME • INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

Recommandations	Actions	Chef de file	Partenaires	Échéancier
RECOMMANDATION 42 MISER SUR L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET AUGMENTER LA COMPÉTITIVITÉ DES DIFFÉRENTS MODES	• REPERÇONNER LES ASPECTS DES INTERMODAL (RAILROUTE) • REFLECTER LES DÉFIS TECHNOLOGIQUES INTERMODALES ENTRE LES TRANSPORTS MARITIMES ET PÉRIODIQUES • RÉGULER L'USAGE DES TECHNOLOGIES ABRÉGÉES (BATEAU, TRAIN, CARTE, BORD) ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS • AMÉLIORER ET INTÉGRER LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT	TRANSPORTS CANADA	• ADMINISTRATION DE PILOAGE DES LAURENTIENS CANADA • ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL • ASSOCIATION DES EMPLOYÉS MARITIMES • ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • CAMIONNAGE • ENTREPRISES PRIVÉES • TRANSPORTS CANADA • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • PÊCHES ET Océans Canada (GARCIN PÉRIODE) • SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER • SONDAGES	2006
RECOMMANDATION 43 ACCROÎTRE LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT ET L'INNOVATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)	• ASSOCIER LE RÔLE, L'AMBIANCE, L'INNOVATION ET L'INFORMATION CONCEPTUELLE À LA STRATÉGIE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI) • FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION POUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET DES MARCHANDISES • ASSURER UN MEILLEUR APPUI ENTRE LES TRAVAUX DE RECHERCHE ET LES BESOINS DE L'INDUSTRIE	STI	• ENTREPRISES DE TRANSPORT • UNIVERSITÉS D'INNOVATION • EXPERTISE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • STI CANADA • TRANSPORTS CANADA	2002

PRIORITÉ A

A



[illegible]

Recommandations	Chef de file	Partenaires
RECOMMANDATION 46 AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA CIRCULATION PAR UNE MEILLEURE COORDINATION DES ÉQUIPEMENTS : • AMÉLIORER LES ÉQUIPEMENTS DE CONTRÔLE DES FEUX DE CIRCULATION ET COORDONNER LES FEUX DE CIRCULATION LE LONG DES PRINCIPALES VOIES URBAINES. COMPLÉTER CES SYSTÈMES AUX ENDROITS STRATÉGIQUES AU MOYEN DE SYSTÈMES DE SURVEILLANCE PAR CAMÉRA ; • COORDONNER ENTRE EUX LES SYSTÈMES MUNICIPAUX DE FEUX DE CIRCULATION IMPLANTÉS ET LES COORDONNER AVEC LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GESTION DE LA CIRCULATION AUTOROUTIÈRE DU MTQ.	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT • ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE, ASSOCIATIONS DE PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS • ASSOCIATIONS DE TAXI, BUREAU DU TAXI • ENTREPRISES PRIVÉES • LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN • SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT
RECOMMANDATION 47 FAVORISER UNE UTILISATION ADÉQUATE DU FREIN MOTEUR PAR LES MOYENS SUIVANTS : • INCITER LE GOUVERNEMENT À DÉFINIR ET À FAIRE RESPECTER DES MODALITÉS ACCEPTABLES D'UTILISATION DU FREIN MOTEUR DE MANIÈRE À RESTREINDRE LES NUISANCES EN MILIEU URBAIN ; • ACCROÎTRE LA RECHERCHE POUR AMÉLIORER LA TECHNOLOGIE DU FREIN MOTEUR ; • SOUMETTRE À UN PROGRAMME D'INSPECTION LES COMPOSANTES DU FREIN MOTEUR ET DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT DES VÉHICULES LOURDS ; • ENTREPRENDRE UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION AUPRÈS DES CAMIONNEURS POUR UNE UTILISATION ADÉQUATE DU FREIN MOTEUR.	ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC	• CENTRES DE RECHERCHE UNIVERSITAIRE • ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

PRIORITÉ B

LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE

LE **CITM** EST CONVAINCU QUE LE SUCCÈS DE LA RÉALISATION DE SON PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE RÉSIDE DANS LA MISE EN PLACE D'UN PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI. CE MODE DE FONCTIONNEMENT EST BASÉ SUR UN ENGAGEMENT FORMEL DES CHEFS DE FILE ET DES PARTENAIRES POUR LA RÉALISATION DES RECOMMANDATIONS. SOUPLE ET LÉGER, LE MODE DE FONCTIONNEMENT PROPOSÉ ASSURERA LA RÉALISATION DES RECOMMANDATIONS PAR LE MAINTIEN D'UN LIEN CONTINU AVEC LES PARTENAIRES DE MISE EN ŒUVRE AINSI QUE LA DIFFUSION DE L'AVANCEMENT DES TRAVAUX AUPRÈS DES MEMBRES DU **CITM**.

LA FORMATION D'UN COMITÉ DIRECTEUR

Le Comité directeur, regroupant les membres de l'actuel Comité de liaison du **CITM** et les chefs de file de la mise en œuvre des recommandations, aura pour mandat de suivre l'avancement des travaux de mise en œuvre des recommandations, de réaligner les travaux en fonction des développements de l'actualité et de maintenir un lien entre les intervenants. Ce Comité se réunira trois ou quatre fois par année.

LA FORMATION DE GROUPES DE TRAVAIL

Les groupes de travail seront formés des partenaires qui ont pris un engagement pour la réalisation des recommandations. Il peut y avoir un groupe de travail par recommandation ou, dans certains cas, un groupe de travail par chef de file lorsque cela s'avèrera plus efficace. Le chef de file est responsable de l'avancement des travaux, de l'élaboration du plan de travail et de l'échéancier qu'il réalisera en collaboration avec les partenaires identifiés.

LA FORMATION D'UN COMITÉ TECHNIQUE

Le rôle du Comité technique consistera à encadrer et à donner un support aux groupes de travail, à coordonner la production des documents nécessaires aux rencontres du Comité directeur, à assurer la mise à jour du Plan d'action stratégique, et l'évaluation des mesures de performance des recommandations. Les activités reliées au suivi de l'actualité et à la diffusion des résultats des travaux auprès des membres du **CITM** et des médias lui seront confiées.

LE LIEN AVEC LE CITM

Il est primordial d'informer les membres du **CITM** de l'évolution des travaux. Il est également souhaitable de conserver nos acquis, principalement le regroupement des forces vives de l'industrie du transport des marchandises. Pour ce faire, il y aura une rencontre annuelle du **CITM**.



REMERCIEMENTS

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

AÉRIEN

Marco Mingarelli	Président ADMC	Aéroports de Montréal
Guy Maynard	Chef de vente cargo province de Québec	Air Canada Cargo
Serge Larue	Directeur général	Excel Cargo Inc.
Danielle Poulin	Directrice générale de l'exploitation	Fédéral Express
Mario Caron	Président	Région est du Canada
Robert Baril	Directeur-Gérant exploitation	Oplogistik Inc.
André Bourassa	Vice-président, projets spéciaux et logistique	Purolator Courrier ltée
	Association des transitaires internationaux canadiens inc.	Starber Fritz Inc.
Miran Pristovnik	Directeur provincial des opérations	United Parcel Services

FERROVIAIRE

R.H. Ballantyne	Président	Association des chemins de fer du Canada
Yves Lemieux	Premier directeur planification stratégique et financière	Canadien National
Michel Bertrand	Vice-président, Exploitation	Chemin de fer Les lignes du Sud du Québec
Martin Lacombe	Président	Chemin de fer Québec - Gatineau
Jacques J. Côté	Président et chef de direction	Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson

MARITIME

Dominic Taddéo	Président-directeur général	Administration portuaire de Montréal
Michel Tosini	Vice-président	CP Ships Logistics
John Peacock	President and Chief Operating Officer	Fednav International Ltd
Serge Dubreuil	Président	Logistec Arrimage Inc.
Kevin Doherty	Président	Montréal Container Terminals
Ron McBrearty	Vice-President, Operation & Marketing	Terminal Termont Inc.
Robert Pinsonneault	Directeur général, Québec	Mearsk Canada Inc.

ROUTIER

Daniel Coulombe	Vice-président finance	Agence de déménagement Pierre Panneton
Jacques Lapalme	Président	Camionnage Intra-Québec inc.
Serge Leclerc	Président de l'Association du Camionnage du Québec	Clarke Transport
Robert Papineau	Président	Groupe Papineau Inc.
Viateur Audet	Président	Groupe V.A. Inc.
Ferris Abraham	Vice-président	Simard Transport ltée
Claude Pigeon	Vice-président exécutif	Association du camionnage du Québec

EXPÉDITEUR

Gérald A. Ponton	Président	Alliance des manufacturiers et exportateurs du Québec
Sylvain Langis	Président	Autobus Orléans Express
Serge Murphy	Directeur des transports et douanes	Bridgestone - Firestone Canada inc.
Michel Nadeau	Vice-président, affaires publiques et services aux membres	Conseil canadien de la distribution alimentaire
Claude Savignac	Directeur des ressources humaines	Excellent Transport
Brian Couture	Directeur développement et exploitation	Fédéral Express
John Woods	Directeur du transport	Louisiana Pacifique Canada
Claude Robert	Président	Robert transport inc.
Benoît Girard	Directeur	Super Marché N.G.

ADMINISTRATIONS LOCALES

Florence Junca-Adenot	Présidente-directrice générale	Agence métropolitaine des transports
Paul Leduc	Maire de Brossard et Président du CLD Champlain	CLD Champlain
Vera Danyluk	Présidente	Communauté urbaine de Montréal
Marcel Therrien	Préfet	MRC des Moulins
Roger Gaudet	Préfet	MRC Montcalm
Jean-Jacques Beldié	Président	Société de transport de la Ville de Laval
Georges Bossé	Président	Union des municipalités de banlieue sur l'île de Montréal
Gilles Vaillancourt	Maire	Ville de Laval
Pierre Bourque	Maire	Ville de Montréal
Denis Lapointe	Maire	Ville de Salaberry de Valleyfield
Émile Parent	Maire	Ville de Tracy

MILIEU D'AFFAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT

Stéphane Bélainky	Conseiller	Centre de formation du transport routier de la Commission scolaire Rivière-du-Nord
Jean-Denis Côté	Président	Centre de gestion des exportations de la Montérégie
Normand Legault	Président	Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
François Plourde	Vice-Président de Cima +	Chambre de commerce et d'industrie de Laval
Alain Girard	Professeur en logistique de transport	Collège Lionel-Groulx
Alain Larue	Président	CRD Lanaudière
Pierre Gingras	Président	CRD Laurentides
Jean-Louis Bédard	Président	CRD Laval
Claude Bernier	Président	CRD Montérégie
Pierre-Yves Melançon	Président du Comité interrégional pour le transport des marchandises, vice-président du CRDÎM, conseiller municipal de la Ville de Montréal	CRDÎM
Pierre Desrochers	Président du comité exécutif	CRDÎM
Guy Sirois	Vice-président exécutif	Groupe Gaudreault
Jean-Noël Côté	Directeur, Service Ingénierie	LBCD
Jacques Girard	Président-directeur général	Montréal International

MILIEU SYNDICAL

Arthur Sandborn	Président	Conseil central du Montréal Métropolitain
Jean-Guy Frenette	Vice-président, Concertation sectorielle	Fonds de solidarité des travailleurs du Québec
Michel Murray	Président	Syndicat des débardeurs - SCFP, Section locale 375
Jean-Michel Montiel	Président du syndicat	T.C.A. - FTQ
Guy St-Pierre	Secrétaire archiviste	TCA Québec
Jean Chartrand	Vice-président	Teamsters - Local 106

GOUVERNEMENTS - OBSERVATEURS

Dominique Lavoie	Directrice régionale par intérim	Emploi-Québec
Paul Clermont	Directeur à la Direction du Commerce	Ministère de l'Industrie et du Commerce
Bryant McDonough	Sous-ministre adjoint	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
Yves « Bob » Dufour	Sous-ministre adjoint	Ministère des Régions
Marc Grégoire	Directeur général de la région du Québec	Ministère des Transports du Canada
Yvon Tourigny	Sous-ministre adjoint	Ministère des Transports du Québec
		Direction générale des politiques et de la sécurité en transport
Jocelyn Jacques	Sous-ministre adjoint aux opérations	Développement économique Canada
Jean Rivet	Directeur régional	Ministère de l'Environnement du Québec

DIRECTION DU PROJET

Marie-Josée Lessard	Directrice, Développement Urbain et Transport	CRDÎM
---------------------	---	-------

COMITÉ DE L'EST

Marc Archambault	CLD Champlain	Directeur général
Éric Banville	CRD Lanaudière	Conseiller en développement
Gilles Beaupré	Agence Canada Maritime Limitée	Directeur général des opérations
Louise G. Bergeron	Commission des Transports	Commissaire
Richard Bergeron	Agence Métropolitaine de transport	Chargé de projet
Mario Blanchet	Logistec Arrimage	Vice-président
Suzanne Bleau-Myrand	Fednav International Ltd	Marketing Manager
Daniel Boileau	Aéroports de Montréal	Directeur, fret, logistique et intermodalité
Stéphanie Boulenger	Alliance des manufacturiers et exportateurs du Québec	Conseillère en économie
Prisco Cardillo	Min. des Régions - Montérégie	Conseiller
Manon Caron	CRD Laval	Directrice générale
Marcel Cédilotte	Association des chemins de fer du Canada	Directeur des services mécaniques
Guy Chartrand	Transports Canada	Adjoint spécial, région du Québec
Pierre Châteauvert	Ministère des Transports du Québec	Chef de cabinet
Danielle Chevette	CRD Montérégie	Directrice générale
Renée Clermont	Ville de Laval	Officier- Relations publiques
Sylvie Cossette	MRC de Champlain	Directrice générale
Jean-Claude Daigle	Chemin de fer Québec - Gatineau	Vice-président, Marketing
Gilles Dubois	Conseil central du Montréal métropolitain	Vice-président
Christine Duby	Ministère des Transports du Québec	Chef du Service de plans et des Affaires Régionales
Pierre-André Dugas	Ministère des Transports du Québec, direction Montréal	Directeur
Hélène Duval	CRD Laval	Agente de développement
Johanne Falcon	Ville de Montréal	Directrice Services travaux publics et environnement
Mark Fenwick	Samson, Bélair, Deloitte et Touche	Analyste sénior
Louise Filion	Canadien National	Première directrice Affaires publiques
Normand Fillion	Administration portuaire de Montréal	Vice-président Marketing et développement
Stéphane Fortin	UPS Canada	Directeur du transport Province de Québec
Luc Gagné	CRD Laval	Adjoint au directeur
André Gamache	CRDÎM	Directeur général
Denis Gervais	Ville de Laval	Chef de division circulation et transport

Michel Gervais	Centre de gestion des exportations de la Montérégie	Directeur général
Richard Guay	Excellent Transport	Représentant
Annick Laberge	Conseil canadien de la distribution alimentaire	Directrice
Luc Lacharité	Chambre de commerce du Montréal Métropolitain	Aff. gouv., services aux membres
Louis Lacroix	CRD Montérégie	Vice-président exécutif
Serge Lacroix	Emploi-Québec - Montréal	Agent de développement
André Lavallée	Min. des Affaires municipales et de la Métropole	Agent de recherche
Esther Lavertu	Provigo	Directeur de cabinet adjoint
Marcel Lauzon	Commission scolaire Rivière du Nord	Directrice trafic et transport
Claude Léger	Communauté urbaine de Montréal	Conseiller
Sylvain Lessard	Transports Canada	Directeur général
Richard Malo	CRD Lanaudière	Directeur régional
François Mercier	CRD Laurentides	Directeur général par intérim
Denyse Nepveu	Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson	Directeur général
Nicole Paquin	Logistec Arrimage	Chef de service Affaires publiques et gouvernementales
Alain Paradis	Ministère des Transports du Québec	Directrice de projet
Jacques Pelletier	Ministère des Transports du Québec	Conseiller
Ronald Poupart	Montréal International	Directeur de la mobilité en transport
Guy Provost	Cast Terminal inc.	Conseiller
François Purcell	Ville de Montréal	Directeur des opérations
Pierre Ragault	CRD Montérégie	Conseiller municipal
Guy Raynault	CRD Laurentides	District de St-Edouard
Jean Rivet	Ministère de l'Environnement	Directeur général par intérim
Claude Rouleau	Ministère de l'Environnement	Directeur général adjoint
Mélanie Roy	Association du camionnage du Québec	Directeur régional - Environnement
Sophie Tremblay	Association du camionnage du Québec	Analyste-conseil et coordonnateur de programmes
Joseph Trouvé	Canadien National	Agent de recherche
Marc-André Vaillancourt	Union des municipalités de banlieue de l'île de Montréal	Analyste
Régis Vigneau	Montréal International	Directeur Développement Corporatif
		Directeur général
		Vice-président principal et secrétaire corporatif

REMERCIEMENTS

LE COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES REMERCE L'ÉQUIPE DE PROJET QUI A ASSURÉ LA QUALITÉ DES TRAVAUX ET LE SOUTIEN À TOUTE CETTE DÉMARCHE DE CONCERTATION. LES RENDUMENTS PRODUITS ONT GRANDIEMENT CONTRIBUÉ À AMÉLIORER LES CONNAISSANCES SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL ET PERMETTENT D'IDENTIFIER LES PRINCIPALES ACTIONS À ENTREPRENDRE COLLECTIVEMENT.

DIRECTION DU COMITÉ

MAURICE JOSÉE LESSARD

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT
DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (CRDM)
DÉPARTEMENT DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET DE TRANSPORT

COORDINATION DU COMITÉ TECHNIQUE

ROSEMARIE LACOSTE

CRDM - L'ÉCOLE SAINT-JACQUES

COMITÉ TECHNIQUE

JEAN DUBREUIL

VILLE DE MONTRÉAL

YVES HAMEL

VILLE DE MONTRÉAL

LOUIS BÉRY

CRDM

ROSE DUFRESNE

CRDM

DANIEL GROCHOWSKI

TRANSPORTS CANADA

MARC GAGNON-JARVIS

CAVALIERS INC.

LYNE BACHARITY

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

JEAN-YVES LORANGER

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

STÉPHANE MONT

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES
ET DE LA MÉTROPOLE

FRANÇOIS PACHET

TRANSPORTS CANADA

ALAIN TREDEAU

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

CONSULTANTS - TRANSPORT

ROSEMARIE LACOSTE

CONSEIL CANADIEN

ANDRÉ BUREAU

CONSEIL CANADIEN

RYAN LEBLANC

INSTITUT DE LA PÊCHE FÉDÉRALE - QUÉBEC

SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

JEAN AUGET

CRDM

CHRISTINE GUELLET

CRDM

COMMUNICATIONS

ALAIN SAINT-CARTE

DEPARTEMENT DES RELATIONS PUBLIQUES

ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS

FRANÇOIS FORGUES

OPUS 3 INC.

ANDRÉ LÉVESQUE

OPUS 3 INC.

ALAIN ROGALA

OPUS 3 INC.

LE **COMITÉ** TIENT AUSSI À REMERCIER SINCÈREMENT TOUTES LES ORGANISATIONS QUI ONT SOUTENU FINANCIÈREMENT SES TRAVAUX ET RENDU POSSIBLE CETTE IMPORTANTE ENTREPRISE DE CONCERTATION ENTRE L'INDUSTRIE ET LE MILIEU. LE **COMITÉ** TIENT ÉGALEMENT À SOULIGNER LE SOUTIEN TECHNIQUE APPORTÉ PAR LA **VILLE DE MONTRÉAL, L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES (AQTR)** ET LA **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM)** DANS LA MISE EN PLACE DE CETTE INITIATIVE.

LES GOUVERNEMENTS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

TRANSPORTS CANADA

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUÉBEC

MINISTÈRE DES RÉGIONS

EMPLOI-QUÉBEC

L'INDUSTRIE

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

AÉROPORTS DE MONTRÉAL

ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

CANADIEN NATIONAL

CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT & HUDSON

LES MILIEUX D'AFFAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LANAUDIÈRE

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DES LAURENTIDES

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MONTÉRÉGIE

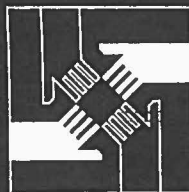
MONTRÉAL INTERNATIONAL

Le document *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006* a été préparé dans le cadre des travaux du Comité interrégional pour le transport des marchandises.

Tous droits réservés au Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM).

La reproduction du texte, en tout ou en partie, est autorisée à la condition d'en mentionner la source.

CRDÎM



Conseil régional
de développement
de l'île de Montréal

1555, rue Peel, bureau 1100
Montréal (Québec) H3A 3L8

Téléphone: (514) 842-2100
Télécopieur: (514) 842-4599