

*MONTREAL*

*PAR QUATRE CHEMINS*

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION  
DE LA VILLE DE MONTRÉAL SUR LE PLAN D'URBANISME**

**Montréal, le 31 mai 2004**

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

|  |    |
|--|----|
| Sommaire exécutif .....                              | 1  |
| Avant propos .....                                   | 2  |
| Le CITM .....  | 3  |
| Une approche globale .....                           | 5  |
| La métropole plus qu'une île .....                   | 6  |
| Des constats à faire .....                           | 7  |
| L'étude du CCATM .....                               | 10 |
| L'importance des voies de contournement .....        | 12 |
| Le parachèvement de la 25 une priorité du CITM ..... | 13 |
| Conclusion .....                                     | 14 |

Annexe 1 : Liste des organisations membres du CITM

Annexe 2 : Plan d'action stratégique pour le transport des  
marchandises 2001-2006

## **SOMMAIRE EXÉCUTIF**

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** est un regroupement volontaire des leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal.

Le CITM s'est donné un Plan d'action stratégique (voir annexe 2) sur l'horizon 2001-2006 qui vise à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante nord-américaine du transport des marchandises.

L'un des objectifs du CITM est de faciliter le mouvement des marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur par le parachèvement des liens autoroutiers.

Puisque la Ville de Montréal soumet à la consultation populaire son plan d'urbanisme, que ce dernier donne une place importante au transport et qu'il s'interroge plus spécifiquement sur la finalisation de l'autoroute 25, il était primordial pour les intervenants du domaine du transport de bien faire connaître leur position par rapport au transport des personnes et des marchandises et par rapport à cet axe autoroutier stratégique.

**Le CITM souligne dans son mémoire la nécessité de concevoir la métropole dans une approche systémique dépassant les seules frontières de l'île de Montréal.**

Dans un contexte où l'économie est basée sur des approvisionnements « juste à temps », où Montréal constitue le nœud de convergence de l'ensemble du réseau routier québécois et où le développement des activités portuaires s'intensifie, les déplacements par camions ont été et seront en forte croissance dans la métropole.

Le présent mémoire souligne l'importance de la fluidité dans les transports routiers de marchandises comme élément déterminant autant aux niveaux environnemental que compétitif. On y rappelle le plan initial de développement du réseau routier pour le Grand Montréal qui proposait des voies de contournement de l'île et le lien à faire avec la modernisation préalable de la rue Notre-Dame.

**Enfin, bien qu'en faveur de la finalisation du lien autoroutier de la 25, le CITM rappelle l'importance de ne pas augmenter indûment l'offre de transport automobile notamment en ce qui a trait à l'auto solo et la priorisation nécessaire à donner au développement du transport collectif.**

## **AVANT PROPOS**

---

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est heureux de déposer un mémoire dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal sur son nouveau plan d'urbanisme.

**Notre court mémoire portera d'une façon exclusive sur les réseaux et les infrastructures de transport et plus spécifiquement sur le projet de finalisation de l'autoroute 25.**

D'entrée de jeux, nous saluons la décision de la Ville d'inclure dans sa consultation un questionnement sur cet important tronçon autoroutier faisant partie du réseau artériel métropolitain.

Le Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal définit les balises de son aménagement pour les dix prochaines années. Cet aménagement doit évidemment prendre en compte le développement important que connaîtra le domaine du transport des marchandises et plus précisément le transport par camionnage.

Dans ce contexte nous supportons totalement la proposition du Plan qui confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

Le CITM a déjà eu l'opportunité, par l'entremise du Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM) de prendre part aux rencontres de validation organisées par la Direction du développement urbain. Ces rencontres, portant d'une part sur le transport des personnes et d'autre part sur le transport des marchandises et les secteurs industriels, nous ont permis de faire entendre notre voix dans l'élaboration même du plan d'urbanisme.

De plus, certains de nos membres ont eu l'opportunité d'être également consultés dans le cadre des travaux du Comité transport du CRDÎM lors de sa réunion de décembre dernier.

Ainsi nous sommes heureux que la Ville de Montréal ait fait sienne la majorité de nos propositions de bonification lors de ces pré-consultations. Dans ce sens, le présent mémoire viendra préciser ou renchérir nos interventions précédentes.

## LE CITM

---

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est un regroupement de plus de 70 leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal (la liste des membres est déposée en annexe).

Issu d'un forum organisé en 1998 par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), le CITM est né d'un besoin clairement exprimé de regrouper plus formellement les acteurs de l'industrie du transport des marchandises afin de mettre en commun leurs réalités et de mieux cerner les perspectives de développement de ce secteur d'activité.

Porté par les Conseils régionaux de développement (CRD) de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie, le CITM a vu le jour en 1999. Il a complété ses travaux en novembre 2000 avec l'adoption d'un plan d'action stratégique qui propose une vision d'avenir pour l'industrie du transport des marchandises dans la région métropolitaine. Ce Plan d'action comporte une série d'actions à mettre en œuvre sur un horizon de cinq ans, soit de 2001 à 2006. Il a pour objectif fondamental de maximiser les retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises pour le Grand Montréal.

Actuellement, un Comité directeur composé de plus de 20 organisations chefs de file s'assure de la réalisation des 47 recommandations du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006. Un Comité de pilotage représenté par les dirigeants des cinq CRD assume le leadership des opérations de mise en œuvre du Plan d'action. Lieu de concertation, d'orientation, de direction et d'arbitrage, ce Comité dirige également les relations gouvernementales et publiques. Afin d'assurer le soutien aux travaux du CITM, un Comité de secrétariat a été mis sur pied. À cette fin, il doit encadrer la démarche, coordonner l'ensemble des travaux, 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. Enfin, un Comité technique formé d'une dizaine d'experts en transport apporte un soutien aux travaux.

Les objectifs du CITM sont :

- De promouvoir et de développer l'industrie du transport des marchandises dans le Grand Montréal ;
- De positionner la région du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale ;
- D'assurer la concertation des intervenants du milieu du transport ;
- D'assurer la promotion des actions réalisées.

Afin d'atteindre ces objectifs et de réaliser la mise en œuvre du Plan d'action, le CITM s'est donné comme mandat :

- D'assurer la planification des activités de l'ensemble du Plan d'action ;
- D'assurer le suivi des recommandations auprès des organismes identifiés comme chefs de file ;
- D'assurer le maintien d'un lien continu entre les membres ;
- De supporter les membres par des actions stratégiques d'appoint ;
- D'agir comme porte-parole du milieu du transport des marchandises ;
- D'assurer le « monitoring » de l'ensemble de l'opération.

Après 18 mois de travaux, le **CITM** rendait public, le 20 novembre 2000, son premier plan d'action stratégique. Résultat d'une mobilisation importante (plus de 150 acteurs majeurs du développement économique du Grand Montréal ont été associés aux travaux) et d'un travail important de recherche, d'analyse et de consensus, la démarche a permis de dégager la vision suivante :

***« La consolidation et le développement de la position de la région de Montréal, comme plaque tournante Nord-Américaine 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 la concrétisation de cette vision soit :

- Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur par le parachèvement des liens routiers et des interventions majeures à l'égard des systèmes de transport collectif ;
- Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises ;
- Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique ; et
- Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

## UNE APPROCHE GLOBALE

---

Dans le cadre des actions du CITM, les membres ont privilégié une approche globale qui prend notamment en compte l'intégration au milieu urbain et le respect de l'environnement. Le développement de l'industrie du transport des marchandises est intimement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine. **Ainsi, 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.**

Le CITM s'est intéressé à tous les aspects susceptibles de permettre à l'industrie du transport d'améliorer sa compétitivité. La planification et l'amélioration des réseaux et des services de transport, le développement des marchés, la modification au cadre réglementaire et fiscal, le développement de la main-d'œuvre et enfin le développement technologique font partie de ses champs d'intervention.

Dans le cadre de cette approche globale, le CITM privilégie donc des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun, des mesures de gestion de la circulation et de gestion de la demande, le développement de l'innovation technologique, les nouvelles pratiques commerciales, l'application des normes favorisant une meilleure efficacité énergétique et des stratégies de choix modal favorisant le transport collectif.

## **LA MÉTROPOLE PLUS QU'UNE ÎLE**

---

Pour le CITM, les solutions en transport doivent être envisagées par une approche globale et systémique.

Globale parce qu'à notre avis, il ne peut y avoir une solution unique de type panacée à la problématique du transport dans le Grand Montréal.

Systémique, car les infrastructures de transport sont avant tout un système complexe où une simple intervention sur un élément précis peut avoir des conséquences sur l'ensemble du réseau.

Dans plusieurs domaines et plus spécifiquement pour ce qui est du transport, Montréal doit être pensé minimalement sur une échelle métropolitaine où la ville est en osmose et complémentarité avec les quatre autres régions administratives de sa périphérie immédiate.

Dans ce cas il faut donc, autant que faire se peut, maximiser les liens de transport entre l'Île et les régions de Lanaudière, Laurentides, Laval et de la Montérégie et faire en sorte de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises sur cette échelle métropolitaine.

**De la même façon, puisque Montréal veut consolider son rôle de plaque tournante continentale du transport des marchandises, les liens routiers et autoroutiers doivent être conçus dans une approche plus large qui dépasse largement les limites géographiques de l'île.**



## **DES CONSTATS À FAIRE**

---

Il nous semble primordial de présenter certaines réalités qui caractérisent le milieu du transport des marchandises du Grand Montréal. Ainsi, dans ce mémoire, la position du CITM a comme base de réflexion les constats et prémisses suivants :

- Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises

Le Grand Montréal est la plaque tournante des déplacements de marchandises par les réseaux routier et ferroviaire ainsi que les voies maritimes et aériennes. Il occupe une position charnière entre l'ensemble des régions du Québec et les principaux marchés ontarien et américain. Outre le fait que les réseaux autoroutier et ferroviaire du Québec convergent vers la région montréalaise, la plupart des trajets unissant les régions aux principaux marchés extérieurs font un passage obligé dans la région de Montréal. D'ailleurs au sein de plusieurs marchés, le Grand Montréal joue avec succès le jeu de l'intermodalité. L'efficacité des liens routiers entre les pôles économiques de l'agglomération est un enjeu majeur pour le déplacement des marchandises. Le transport est à la fois une activité économique générant de la richesse, un intrant important dans la production et la distribution des marchandises et un facteur de compétitivité pour les entreprises. Le transport des marchandises est lié à la naissance de la Métropole et est garant de son avenir.

- Des activités portuaires en développement

La rue Notre-Dame fut l'épine dorsale de l'urbanisation de Montréal. Au fil des ans, par la mise en place des voies ferrées et des infrastructures portuaires, le milieu s'est progressivement orienté vers un corridor industrialo-portuaire. Le Port de Montréal, ainsi que les installations connexes, font partie de l'histoire du développement du Grand Montréal et sont là pour rester. Depuis plusieurs années, les activités portuaires sont en progression (au cours des dix dernières années, une augmentation annuelle moyenne de 5,5 % pour ce qui est du tonnage et de 6,6 % en termes d'augmentation des marchandises conteneurisées). Le Port de Montréal est le leader de tous les ports sur l'Atlantique Nord en ce qui a trait au nombre de conteneurs manutentionnés. Le Port et les arrimeurs se sont montrés capables d'absorber les hausses d'activités, l'un en élargissant graduellement le périmètre portuaire à tout terrain contigu disponible, les autres en améliorant leur efficacité de manutention. Chaque semaine, au-delà de 40 trains et environ 8 000 camions quittent le Port pour desservir la clientèle. Actuellement, l'activité portuaire à Montréal génère des retombées économiques de l'ordre de 1,7 milliard de dollars par année et est à l'origine de 17 000 emplois directs et indirects.

## Le camionnage : une activité en forte croissance

L'orientation que prend l'industrie du transport des marchandises repose principalement sur une croissance accrue 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.

Depuis le début des années 1990, le nombre quotidien de mouvements de camions s'est accru à un rythme de 2 % par année. Des 110 000 véhicules constituant le parc des véhicules lourds au Québec, près de la moitié se retrouve dans la région de Montréal.

Le Grand Montréal rassemble les principales zones industrielles génératrices ou fortement dépendantes des activités de camionnage notamment en raison de la présence importante d'entreprises manufacturières ainsi que des commerces de gros et de détail.

L'augmentation du nombre de camions sur les routes est le résultat d'un développement de l'économie de la région et est directement associée à la compétitivité de nos entreprises. **Le camionnage est un phénomène en croissance qu'il faut prendre en considération. Ceci obligera à identifier et à planifier l'utilisation des voies de circulation privilégiées dans les déplacements de marchandises.**

- La congestion : un problème coûteux

Une énorme pression s'exerce de plus en plus sur le réseau routier de la région entraînant une congestion chronique de plusieurs axes autoroutiers durant les périodes de pointe du matin et du soir. Au cours des années, les temps de congestion s'allongent sans cesse exacerbant d'autant les effets pervers des multiples retards. Cette situation représente une menace pour la viabilité et la compétitivité tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres industries qui comptent sur elle.

Pour les entreprises manufacturières fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante du Grand Montréal, l'augmentation de la congestion est extrêmement pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle affecte en proportion la compétitivité. Ainsi, le respect des heures convenues avec les clients requiert des départs plus hâtifs, un parcours plus long pour éviter les lieux de congestion ou une augmentation des effectifs et de la flotte pour la livraison et la cueillette. La congestion entraîne donc une hausse des frais de rémunération, de carburant ainsi qu'une utilisation moins efficace de la flotte de camions.

Pour les commerces, bureaux, services et entreprises non manufacturières, la congestion se traduit par une augmentation du prix de vente final des produits et des services.

La congestion affecte également gravement l'environnement. Un camion roulant à petite vitesse dans un bouchon de circulation émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait normalement. Et que dire des effets reliés à la série continue d'arrêts et de départs où les moteurs doivent fournir leur pleine puissance. Malgré 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, l'industrie du transport doit parvenir à atteindre une fluidité adéquate afin de faire sa part dans la réduction des gaz à effet de serre.

Ces actions devront être menées de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif, afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment, la congestion.

## **L'ÉTUDE DU CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ (CCATM)**

---

En avril 2003, le ministère des Transports du Québec publiait les données de la dernière enquête sur le camionnage de longue distance au Québec. Cette dernière s'inscrit dans une vaste enquête réalisée en 1999 et parrainée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

De cette enquête, certains chiffres viennent étayer l'importance des mouvements de marchandises par camion sur l'Île et dans sa périphérie ainsi que l'importance de la mise en place d'un réseau artériel efficace. Ils viennent confirmer les constats faits précédemment.

Ainsi entre 1995 et 1999, le nombre de déplacements inter-urbains de camions assurant les échanges avec l'Ontario et les États-Unis ainsi que le parc de véhicules ont presque doublé.

Selon cette même étude, puisque la région montréalaise est une plaque tournante du transport des marchandises et qu'il y a absence de voie de contournement, elle est le lieu de passage obligé de milliers de déplacements.

Ainsi il y a plus de 152 000 déplacements hebdomadaires de camions qui se font dans la région. De ce nombre quelque 31 000 déplacements ne sont ni en provenance ni en destination de la région.

Selon l'analyse, c'est plus de la moitié des 240 000 déplacements interurbains par camion de tout le territoire québécois qui se font en partie sur le réseau routier de l'île de Montréal.

« En fait des 152 000 déplacements de camions exogènes au Grand Montréal 103 000 (68%) ont l'île de Montréal comme point de départ ou d'arrivée. Cette convergence des déplacements interurbains de véhicules lourds sur le réseau routier montréalais montre que l'île de Montréal elle-même constitue un pôle majeur des échanges de marchandises à l'échelle du Québec et de l'Amérique du Nord ».<sup>(1)</sup>

« Sur une base hebdomadaire, plus de 100 000 déplacements de longue distance par camion lourd empruntent, en totalité ou en partie, dans un sens ou dans l'autre, l'autoroute 40 sur l'île de Montréal, ce qui en fait de loin le corridor interurbain le plus sollicité au Québec ».<sup>(1)</sup>

Pratiquement tous les déplacements en provenance ou en direction de l'Ontario, de l'Ouest des États-Unis et de l'Outaouais, une grande partie des déplacements s'effectuant avec le Nord-Est des États-Unis ainsi que ceux assurant la desserte des régions québécoises situées au Nord du Saint-Laurent empruntent l'A-40 sur l'île de Montréal.

---

(1) Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. Gouvernement du Québec, ministère des Transports. 147 pages.

Selon une analyse subséquente du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM), plus de 700 000 déplacements par année se font entre la Rive-Nord et la Rive-Sud. Ces derniers empruntent obligatoirement les artères de Montréal dont plus spécifiquement l'A-40.

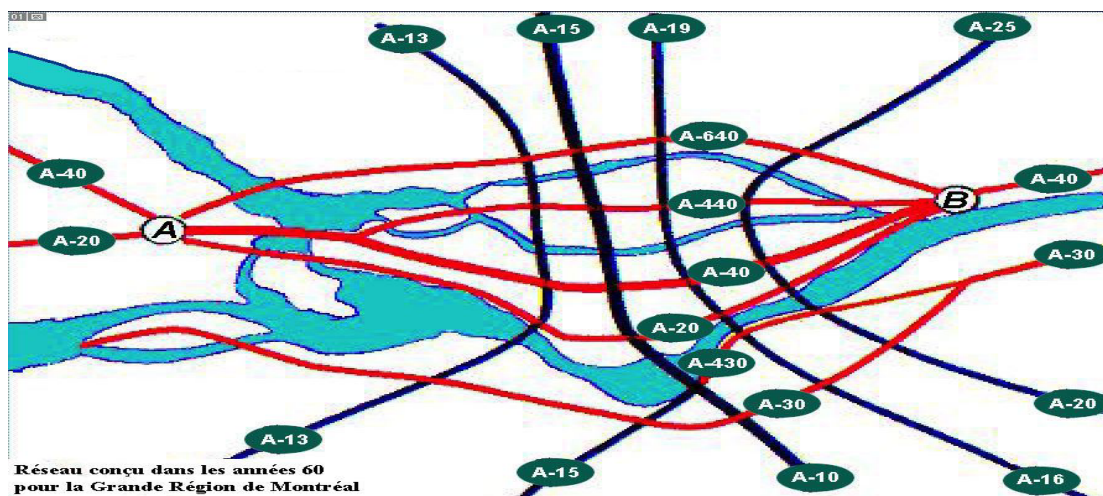
## L'IMPORTANCE DES VOIES DE CONTOURNEMENT

Le parachèvement des liens manquants du réseau autoroutier est une avenue privilégiée par les membres du CITM et fait partie de la recommandation 1 du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises.

**L'absence d'un réseau complet d'autoroutes de contournement (beltway) habituellement présent dans les grandes agglomérations nord-américaines, constitue un handicap à la fluidité des marchandises et à la qualité de vie des Montréalais.**

Malgré plusieurs interventions au cours des dernières années, force est de constater qu'aucun ajout majeur du réseau n'a été fait depuis vingt à trente ans et les quelques éléments implantés demeurent à ce jour incomplet.

Nous sommes loin du bouclage complet de Montréal par les autoroutes 10,13,15,16, 19, 25, 30, 40, 440 et 640 tel que prévu à la fin des années 60.



RÉSEAU DE TRANSIT URBAIN, RÉSEAU SUR ROUTE, M. Pierre Brisset, Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, 19 février 2004, page 3)

Les interventions visant à parachever le réseau autoroutier actuel, notamment dans le but d'offrir des alternatives de déplacements dans l'axe est-ouest et nord-sud doivent être encouragées.

Il faut compléter le réseau de voie de contournement sur l'île de Montréal dont la voie de contournement par le prolongement de l'A-30; la voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et de l'A-440 et la voie de contournement par le prolongement de l'A-640.

## **LE PARACHÈVEMENT DE LA 25 : UNE PRIORITÉ DU CITM**

Le parachèvement de l'autoroute 25 est une priorité des intervenants en transport du CITM et constitue également une volonté clairement exprimée des acteurs du développement économique des régions de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie.

Nous pensons que ce lien autoroutier est important pour le développement économique non seulement de l'île de Montréal, mais également pour toute la région métropolitaine. Dans ce sens, il viendra faciliter de beaucoup les liens de ces régions avec l'Est de Montréal **en évitant le passage obligé des personnes, mais surtout des marchandises par l'autoroute métropolitaine (A-40).**

Dans le contexte d'une modernisation préalable de la rue Notre-Dame, il est nécessaire de dégager rapidement le flux de camions provenant notamment des activités portuaires vers le nord de la région. Comme nous l'avons vu le port de Montréal est une pierre d'assise de l'industrie montréalaise du transport des marchandises. Pour conserver sa compétitivité, le port doit rapidement sortir les marchandises de l'île de Montréal.

Le parachèvement de la 25 est une priorité issue de notre approche globale où les membres du CITM sont soucieux de l'augmentation importante dans les dernières années du nombre d'autos par ménage et de la diminution de la part modale du transport en commun.

Il est clair que les nouvelles interventions sur le réseau routier ne doivent pas augmenter le nombre de véhicules automobiles avec seulement le conducteur à bord. Les améliorations aux infrastructures routières doivent intégrer des aménagements avec des mesures favorisant le développement du transport collectif.

Le parachèvement de la 25 doit être mené de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment la congestion. La diminution de l'incitation à une plus grande utilisation de l'automobile est l'une de nos préoccupations.

Des mesures préférentielles pour les camions visant à diminuer le temps de déplacement de ces véhicules devraient également être mises en place pour ce tronçon autoroutier.

Enfin, dans le but d'améliorer l'écoulement des véhicules sur le réseau, le CITM privilégie l'intégration du contrôle des réseaux autoroutiers et urbains par la coordination du système de gestion de la circulation autoroutière avec les systèmes de coordination des flux de circulation des voies urbaines.

## CONCLUSION

---

L'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises dans le Grand Montréal tout en respectant la qualité de vie des citoyens est un défi de tous les instants.

Dans ce contexte, l'une des préoccupations majeures du CITM est d'augmenter la fluidité du transport des marchandises en relevant le défi de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

Nous croyons qu'à Montréal, le développement de l'industrie du transport des marchandises est directement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine.

Dans son mémoire, le CITM a voulu souligner aux décideurs et planificateurs urbains son intérêt et son accord à prioriser le transport collectif comme objectif dans les prochaines années.

Il a tenu également à souligner l'importance d'étudier les problématiques de transport à l'échelle du Grand Montréal et ce en concertation avec ses régions partenaires que sont Lanaudière, Laurentides, Laval et la Montérégie.

**Montréal doit être en osmose avec sa périphérie. Dans ce cadre, le mémoire a tenté de souligner que le lien avec le Nord par le parachèvement de l'autoroute 25 et la modernisation préalable de la rue Notre-Dame est une condition de réussite.**

Enfin il serait utopique de ne pas souligner toute la problématique de financement reliée au développement des infrastructures de transport.

Ce mémoire est le reflet des préoccupations des membres du CITM contenues dans le plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006. Au nom de tous, nous tenons à remercier l'Office de consultation de Montréal et la Ville de Montréal qui nous ont donné l'opportunité de contribuer à bonifier le plan d'urbanisme.



## **ANNEXE**

---

### **Liste des membres du Comité directeur du Comité interrégional pour le transport des marchandises**

- Administration portuaire de Montréal
- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine des transports
- Association du camionnage du Québec
- Association québécoise du transport et des routes – AQTR
- Camo-route
- Canadien National
- Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- CLD Beauharnois-Salaberry
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Contrôle routier Québec
- Environnement Canada
- Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
- Ministère de l'Environnement du Québec
- Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère du Développement économique et régional
- Montréal International
- Société de promotion de l'industrie ferroviaire
- Transports Canada
- Ville de Montréal

**MONTRÉAL**

**PAR QUATRE CHEMINS**

**COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

Une initiative de :



Conseil régional  
de développement  
de l'île de Montréal



CONSEIL RÉGIONAL  
DE DÉVELOPPEMENT  
LANAUDIÈRE



Laurentides



CONSEIL  
RÉGIONAL de  
DÉVELOPPEMENT de  
LAVAL

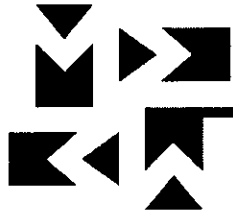


Conseil régional  
de développement  
de la Montérégie

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

## TABLE DES MATIÈRES

|    |   |    |
|----|---|----|
|    | MOT DU PRÉSIDENT  | 1  |
|    | AVANT-PROPOS  | 3  |
| 1. | INTRODUCTION  | 4  |
| 2. | UNE DÉMARCHE STRUCTURÉE                                   | 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 ŒUVRE ET LE SUIVI DU PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE | 44 |
|    | REMERCIEMENTS   | 45 |



## **E R R A T U M**

**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

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (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 pour mieux cerner les perspectives de développement de l'industrie.

C'est donc à partir de ce constat que l'idée de regrouper plus formellement les acteurs de cette industrie est devenue un projet porteur de développement. Initiative des conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie, le **CITM** a pris son envol en rassemblant plus de 70 décideurs, dont la moitié proviennent de l'industrie. Les municipalités, les syndicats et les milieux d'affaires et de développement économique complètent la composition du **CITM**. Ensemble, ils se sont donné le mandat de produire un plan d'action stratégique pour consolider et développer l'industrie du transport des marchandises.

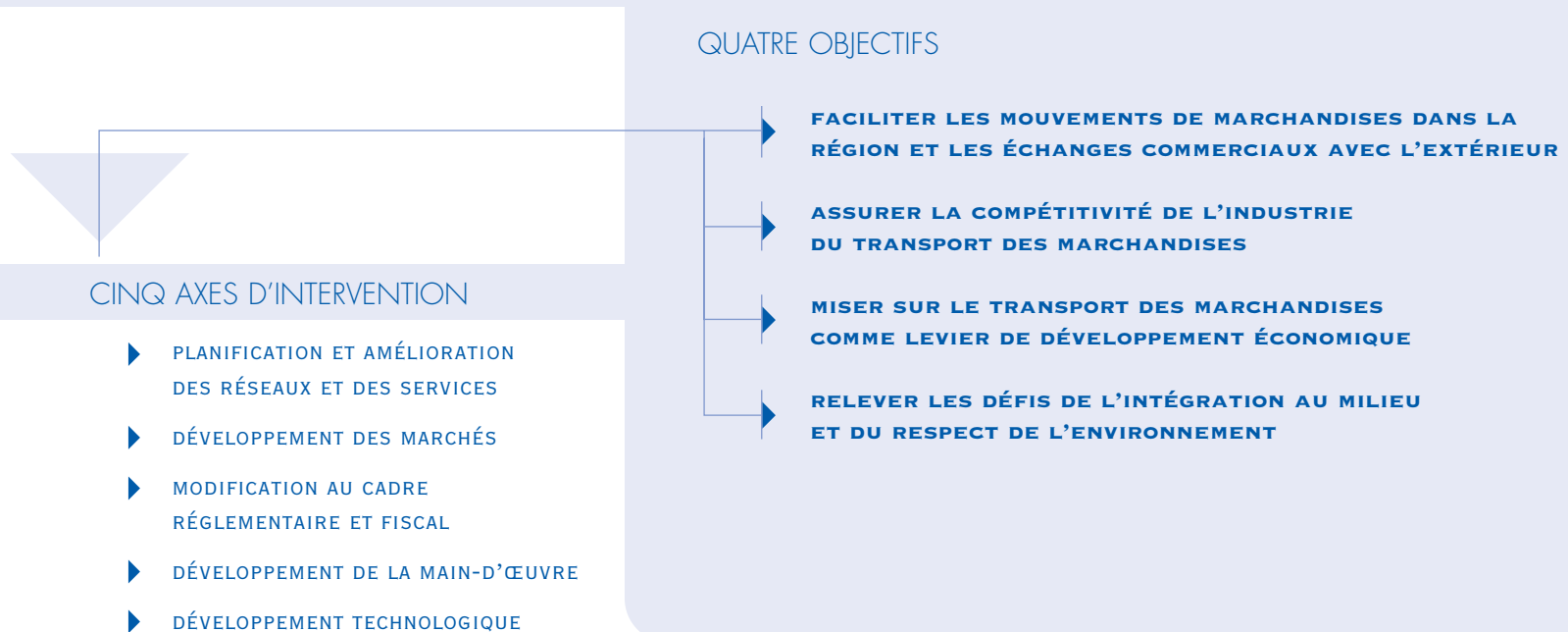
À partir de cette mobilisation, quatre enjeux prioritaires ont été identifiés et travaillés afin de structurer la préparation du Plan d'action stratégique, soit : **la congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises, l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain ainsi que les atouts et les forces de la région**. Pour chacun de ces enjeux, un diagnostic et des recommandations ont été retenus au fil d'une implication active de l'ensemble des membres du **CITM**.

Le Plan d'action stratégique est donc le fruit d'une démarche collective entreprise par des 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 façon durable, le développement de l'industrie du transport des marchandises.

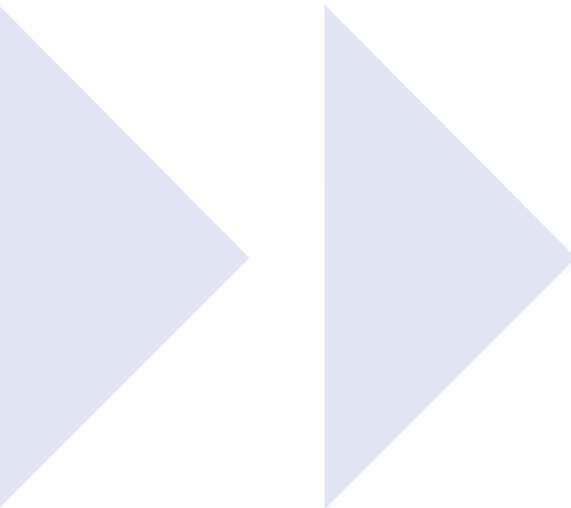
# INTRODUCTION

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







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.

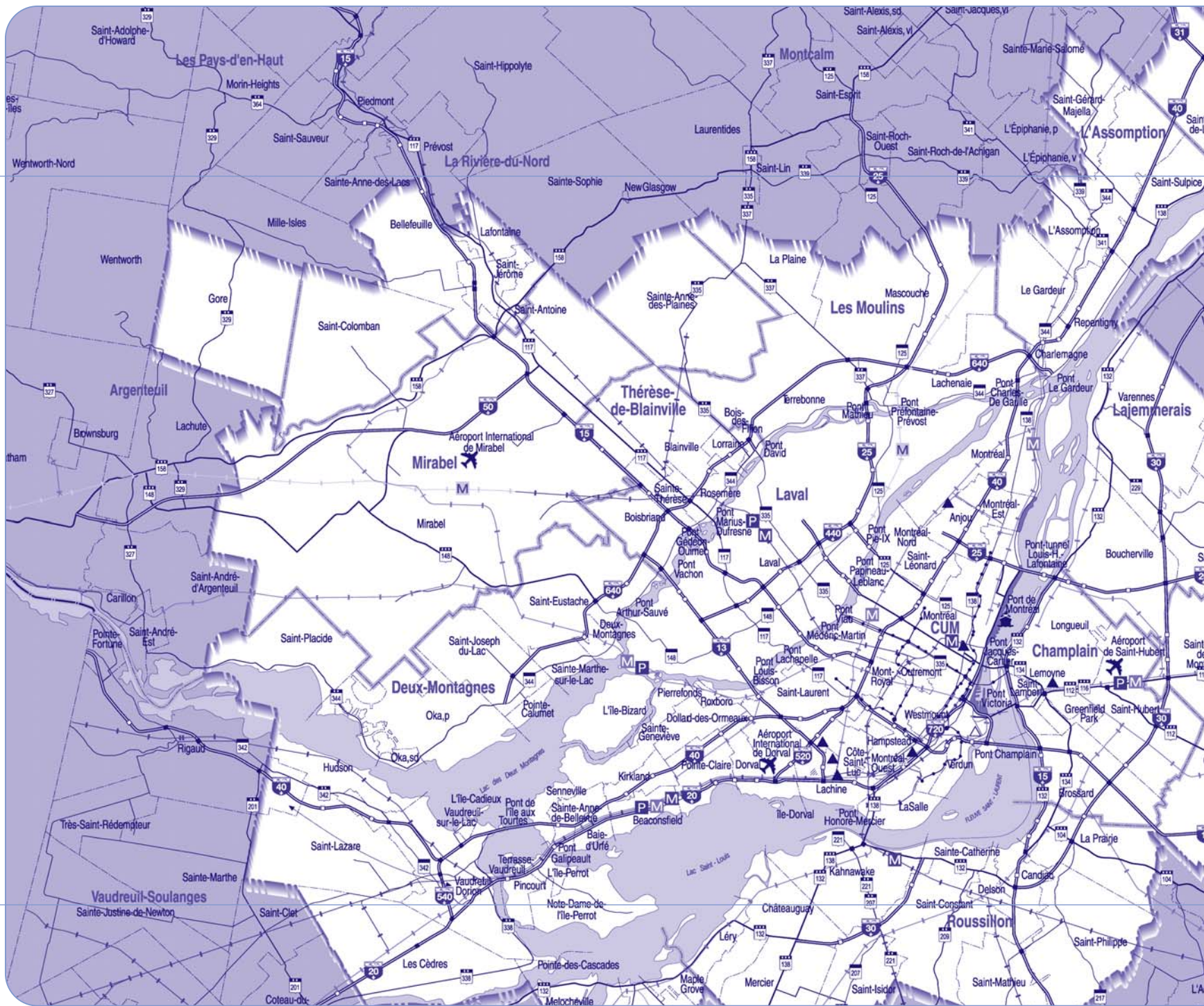
### **MONTRÉAL, UNE RÉGION DE TRANSPORT**

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.

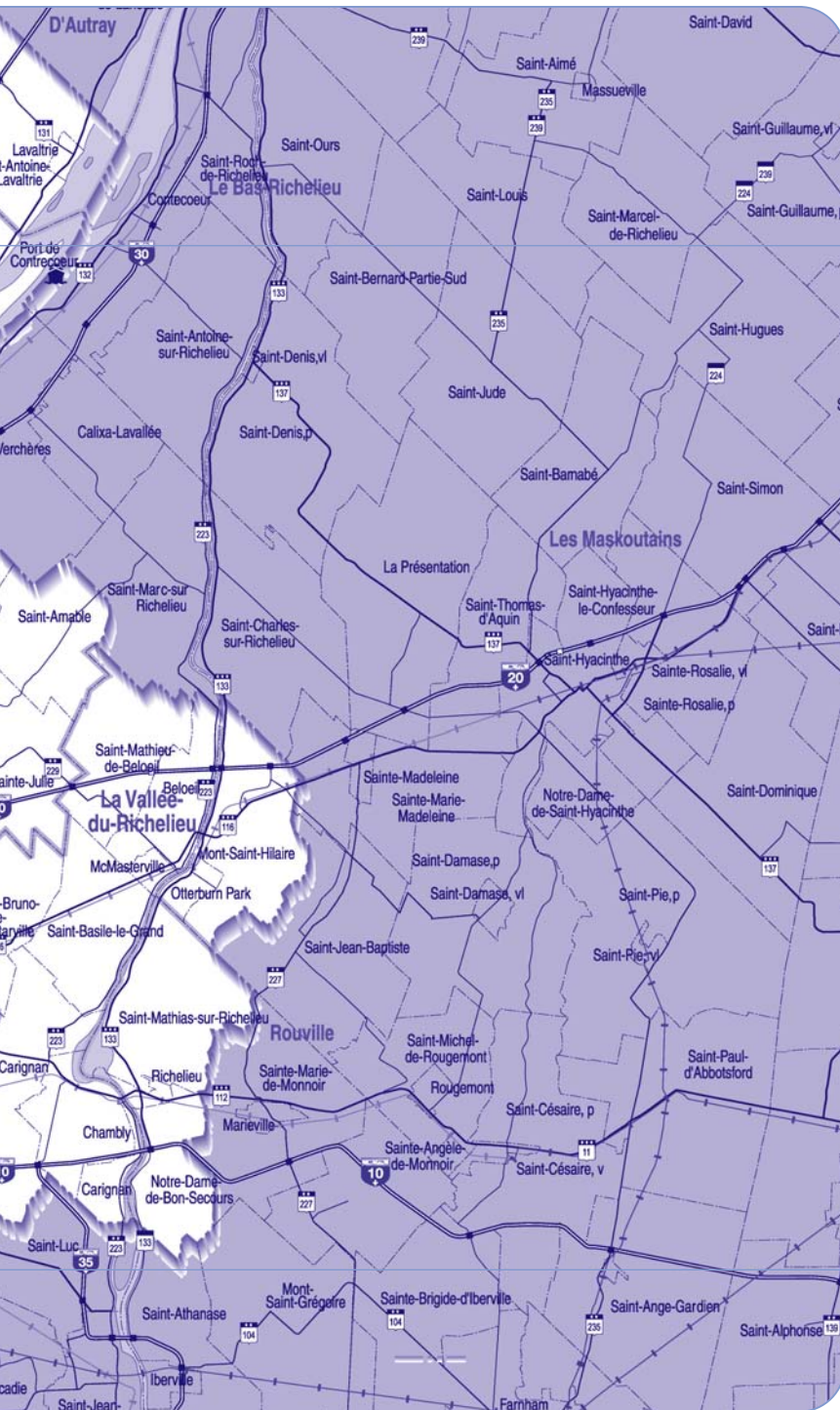
La région de Montréal constitue également le carrefour économique du Québec entier. Non seulement la région joue un rôle prépondérant en raison de son poids démographique et économique (près de la moitié du Québec), mais elle est aussi incontournable sur le plan des transports avec les réseaux qui y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





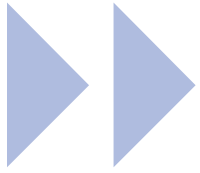
## Principales infrastructures de transport dans la région de Montréal



- +—+—+—+— Voies du Canadien National
- +—+—+—+— Voies du Saint-Laurent et Hudson
- +—+—+—+— Voies du Québec-Gatineau
- +—+—+—+— Voies du CSX
- ▲ Centre intermodal
- ▲ Cour de triage maintenue
- △ Cour de triage à activités réduites
- M 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

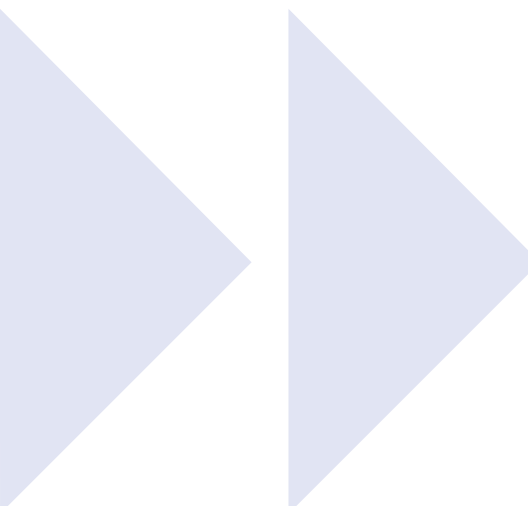
L'industrie du transport des marchandises connaît une évolution constante. Elle est d'abord entraînée par l'expansion continue du commerce, dont le rythme de croissance dépasse celui de l'économie en général. À la faveur des ententes libéralisant le commerce à l'échelle internationale et nord-américaine, 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.

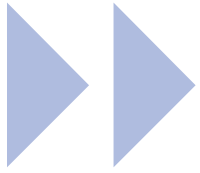
La connivence évidente entre les transports et la distribution conduit l'industrie du transport des marchandises à s'intéresser à la logistique, pour assurer un fonctionnement continu et rationnel des chaînes d'approvisionnement. L'émergence du commerce électronique donne un autre prétexte aux transporteurs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

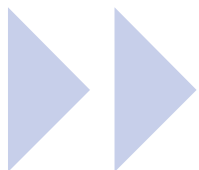
Les travaux du CITM nourrissent, certes, un préjugé favorable envers le transport des marchandises. Toutefois, ils ont révélé l'inévitabilité de concilier une multitude d'objectifs qui ne relèvent pas tous du ressort du transport des marchandises.

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 PARMIS 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.

## CORRIDORS DE COMMERCE

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 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.

## 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

Devant l'ampleur de la tâche, le **CITM** a choisi de classer les 47 recommandations en priorité A, B et C. Il faut noter que les sept projets appuyés par le **CITM** sont tous classés en priorité A.

Pour assurer l'efficacité du Plan d'action stratégique, le **CITM** considère qu'il est impératif d'agir simultanément et de façon coordonnée au niveau des cinq axes d'intervention, en commençant par mettre en œuvre les recommandations de priorité A.

À cette fin, le **CITM** a développé, pour cette catégorie de recommandations, un plan d'action détaillé. 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.

Lorsque la mise en œuvre des recommandations de priorité A sera bien amorcée, le **CITM** procédera à l'élaboration d'un plan d'action détaillé pour les autres recommandations.



PRIORITÉ A

| Recommandations  | Actions  | Chef de file            | Partenaires  | Échéancier              |
|--|--|-------------------------|--|-------------------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 1</b><br/>                     COMPLÉTER ET AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR DE LA RÉGION DE MONTRÉAL ET SES POINTS D'ÉCHANGE. LES PROJETS CIBLÉS SONT LES SUIVANTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PARACHEVER L'A-720 EN TENANT COMPTE DE LA PROBLÉMATIQUE DES ACCÈS AU PORT DE MONTRÉAL ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'ÉCHANGEUR A-13 / A-640 ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'ÉCHANGEUR A-15 / A-640 ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'ÉCHANGEUR DORVAL / A-20 ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'ÉCHANGEUR L'ACADIE / A-40 ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'ÉCHANGEUR A-10 / TASCHEREAU ;</li> <li>• RÉAMÉNAGER L'A-40, L'A-20 ET L'A-13 ;</li> <li>• PROLONGER LE BOULEVARD MARIEN ENTRE LES BOULEVARDS HENRI-BOURASSA ET PERRAS ;</li> <li>• PROLONGER LE BOULEVARD RODOLPHE-FORGET ENTRE LE BOULEVARD PERRAS ET L'A-40 ;</li> <li>• PARACHEVER LE LIEN CAVENDISH/CAVENDISH/ROYALMOUNT ;</li> <li>• LA VOIE DE CONTOURNEMENT PAR LE PROLONGEMENT DE L'A-30 ;</li> <li>• LA VOIE DE CONTOURNEMENT PAR LE PROLONGEMENT DE L'A-25 ET DE L'A-440 ;</li> <li>• LA VOIE DE CONTOURNEMENT PAR LE PROLONGEMENT DE L'A-640.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• FAIRE LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS ROUTIERS DU PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL DÉPOSÉ EN AVRIL 2000.</li> <li>• FAVORISER LA CONCLUSION DES ENTENTES REQUISES ENTRE LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, D'UNE PART, ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA OU CERTAINES MUNICIPALITÉS, D'AUTRE PART, POUR LA RÉALISATION DE CERTAINS DE CES PROJETS.</li> </ul> | <p>CITM</p> <p>CITM</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • GOUVERNEMENT DU CANADA • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul>  | <p>2006</p> <p>2001</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 2</b><br/>                     AMÉLIORER ET AUGMENTER LA DESSERTE PAR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• BONIFIER ET COMPLÉTER LES INVESTISSEMENTS DANS LES CORRIDORS DE TRANSPORT COLLECTIF DÉJÀ DESSERVIS (TRAINS DE BANLIEUE, MÉTRO, SYSTÈME LÉGER SUR RAIL) SELON LES RÉSULTATS DES ÉTUDES EN COURS ET À VENIR ;</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• FAIRE LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN INCLUS AU PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL DÉPOSÉ EN AVRIL 2000.</li> </ul>   | <p>CITM</p>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT • ASSOCIATIONS DE TAXI • ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC • BUREAU DU TAXI • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES</li> </ul> | <p>2006</p>             |

| Recommandations   | Actions  | Chef de file  | Partenaires   | Échéancier                               |
|---|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>IDENTIFIER ET DESSERVIR DE NOUVEAUX CORRIDORS AU MOYEN DE SYSTÈMES COLLECTIFS EFFICACES (LOURDS, LÉGERS OU PAR AUTOBUS) ET RÉORGANISER LA DESSERTÉ LOCALE PAR AUTOBUS EN FONCTION DE L'AJOUT DE CES CORRIDORS;</li> <li>AUGMENTER LE NOMBRE DE PARCS ET DE CASES DE STATIONNEMENTS INCITATIFS OFFERTS À PROXIMITÉ DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN FONCTION DES POINTS DE CONGESTION SUR LE RÉSEAU ROUTIER ;</li> <li>AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES CENTRES D'ÉCHANGE MODAUX DE PERSONNES EN DIMINUANT LE TEMPS DE TRANSFERT DES USAGERS.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ASSURER LA RÉALISATION D'AUTRES PROJETS OU MESURES CONFORMES À LA RECOMMANDATION.</li> </ul>  | AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT  | <ul style="list-style-type: none"> <li>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT COLLECTIF</li> </ul> (IDEM)  | 2006                                     |
| <p><b>RECOMMANDATION 3</b></p> <p>AMÉLIORER LA PERFORMANCE DU SYSTÈME INTERMODAL À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>S'ASSURER QUE LE PROCHAIN PROGRAMME CANADIEN D'AIDE AUX INFRASTRUCTURES COMPORTE UN VOLET DÉDIÉ AUX INSTALLATIONS INTERMODALES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET SOIT CONFORME AUX OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE.</li> <li>FAVORISER LE TRANSFERT MODAL DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES MOYENNES ET LONGUES DISTANCES.</li> <li>METTRE SUR PIED UN COMITÉ DE MISE EN VALEUR DES ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONJOINTEMENT AVEC LES VILLES DE MONTRÉAL ET DE MONTRÉAL-EST, LA CUM ET LE PORT DE MONTRÉAL POUR DÉFINIR ENSEMBLE LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES ENVIRONNANTS DU PORT.</li> <li>S'ASSURER DU MAINTIEN ET DE L'AMÉLIORATION DES ACCÈS FERROVIAIRES ET ROUTIERS POUR AUGMENTER L'EFFICACITÉ ET LA FLUIDITÉ DU TRANSPORT VERS LES MARCHÉS DE DESTINATION.</li> </ul> | MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE<br>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC<br>ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL<br>(IDEM) | <ul style="list-style-type: none"> <li>ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL</li> <li>AÉROPORTS DE MONTRÉAL</li> <li>ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>ASSOCIATIONS D'EXPÉDITEURS</li> <li>CANADIEN NATIONAL</li> <li>CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT &amp; HUDSON</li> <li>COMPAGNIES MARITIMES</li> <li>CONSEIL DU TRÉSOR DU CANADA</li> <li>ENTREPRISES DE CAMIONNAGE</li> <li>ENTREPRISES PRIVÉES</li> <li>MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE</li> <li>MINISTÈRE DES FINANCES DU CANADA</li> <li>MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC</li> <li>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE</li> <li>TRANSPORTS CANADA</li> </ul> | 2001<br><br>2006<br><br>2001<br><br>2006 |

PRIORITÉ A

| Recommandations   | Actions  | Chef de file  | Partenaires  | Échéancier              |
|---|--|---|--|-------------------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 4</b><br/>METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE AFIN DE DOTER LA RÉGION D'UN OUTIL DE PLANIFICATION RÉGIONALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉFINIR UN CONCEPT DÉTAILLÉ INCLUANT: UNE DÉFINITION PRÉCISE DES BESOINS AUXQUELS RÉPONDRA L'OBSERVATOIRE; L'IDENTIFICATION DES PARTENAIRES; UN MODE ORGANISATIONNEL; UNE ÉVALUATION DES COÛTS DE MISE EN ŒUVRE; UN MODÈLE DE FINANCEMENT, ETC.</li> <li>• APPUYER LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET EN COLLABORATION AVEC LES PARTENAIRES ET EN ÉVITANT LE DÉDOUBLEMENT DE FONCTIONS AVEC LES ORGANISMES EXISTANTS.</li> </ul>  | CITM  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS</li> <li>• CAMO-ROUTE</li> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• CONSEILS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</li> <li>• EXPÉDITEURS, INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE</li> <li>• SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC</li> <li>• SYNDICATS</li> <li>• TRANSPORTEURS</li> <li>• TRANSPORTS CANADA</li> <li>• UNIVERSITÉS</li> </ul> | 2003                    |
| <p><b>RECOMMANDATION 5</b><br/>FAVORISER L'ÉCOULEMENT DES VÉHICULES LOURDS SUR LE RÉSEAU ROUTIER PAR LE BIAIS DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES.</p>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ANALYSER LA FAISABILITÉ DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES, COMME :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'IMPLANTATION DE VOIES RÉSERVÉES POUR CAMIONS;</li> <li>• LE PARTAGE DES VOIES RÉSERVÉES POUR AUTOBUS EN DEHORS DE LEURS HORAIRES NORMALES D'EXPLOITATION;</li> <li>• L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE LIVRAISON LOCALES.</li> </ul> </li> <li>• RÉALISER ET METTRE EN ŒUVRE LES MESURES PRÉFÉRENTIELLES RETENUES.</li> </ul> | <p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</p> <p>EXPLOITANTS DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT</li> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• ASSOCIATIONS DE PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS</li> <li>• ASSOCIATIONS DE TAXI</li> <li>• BUREAU DU TAXI</li> <li>• LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT</li> </ul> <p>(IDEM)</p>  | <p>2002</p> <p>2006</p> |



| Recommandations   | Chef de file                                  | Partenaires   |
|---|---|---|
| <p><b>RECOMMANDATION 6</b></p> <p>FAVORISER LA PRÉSENCE DE PLUSIEURS PERSONNES À BORD DES VÉHICULES AUTOMOBILES SUR LE RÉSEAU ROUTIER :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ORGANISER ET SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE SERVICES DE COVOITURAGE AU SEIN DES ENTREPRISES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL;</li> <li>• 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.</li> </ul> | AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES</li> <li>• INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT ET DE SANTÉ</li> <li>• SYNDICATS</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul> |
| <p><b>RECOMMANDATION 7</b></p> <p>FAVORISER UNE DIVERSIFICATION DES HORAIRES DE TRAVAIL DES TRAVAILLEURS AFIN DE RÉDUIRE L'EFFET DE POINTE DANS LES DÉBITS SUR LES LIENS ROUTIERS.</p>  | CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES</li> <li>• SYNDICATS</li> </ul>  |

PRIORITÉ B

| Recommandations  | Chef de file                          | Partenaires   |
|--|---------------------------------------|---|
| <p><b>RECOMMANDATION 8</b></p> <p>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.</p>  | COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul>   |
| <p><b>RECOMMANDATION 9</b></p> <p>AMÉLIORER LA COORDINATION DE L'ENSEMBLE DES TRAVAUX ROUTIERS DE LA RÉGION ET DES MESURES DE MITIGATION DES DIFFÉRENTS ORGANISMES RESPONSABLES; MIEUX INFORMER LES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES AU SUJET DES TRAVAUX PLANIFIÉS ET DES ALTERNATIVES DE CHEMINEMENT.</p> | MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• CANADIEN NATIONAL</li> <li>• LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN</li> <li>• SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT</li> </ul>   |
| <p><b>RECOMMANDATION 10</b></p> <p>IDENTIFIER LES SITES DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT DE CAMIONS OU DE CONTENEURS LES PLUS TOUCHÉS PAR LES PROBLÈMES DE CONGESTION ET FAVORISER UNE DIVERSIFICATION DES HORAIRES DE TRAVAIL AUPRÈS DES EMPLOYÉS ET DES ENTREPRISES.</p>                               | ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• ASSOCIATIONS DE DÉTAILLANTS ET DE MANUFACTURIERS</li> <li>• ASSOCIATIONS D'EXPÉDITEURS (ALIMENTAIRE, PÉTROLIER, ETC.)</li> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES</li> <li>• SYNDICATS</li> <li>• TERMINAUX MULTIMODAUX</li> </ul> |

PRIORITÉ C

| Recommandations   | Actions  | Chef de file                                       | Partenaires   | Échéancier |
|---|--|--|---|------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 11</b><br/>                     APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS DE CENTRES DE LOGISTIQUE ET DE DISTRIBUTION CONTINENTALE DANS L'ENSEMBLE DE LA RÉGION, DANS UN ESPRIT DE COMPLÉMENTARITÉ.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• METTRE EN PLACE DES CENTRES DE LOGISTIQUE ET DE DISTRIBUTION CONTINENTALE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL.</li> </ul>  | MONTRÉAL INTERNATIONAL                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL</li> <li>• AÉROPORTS DE MONTRÉAL</li> <li>• CANADIEN NATIONAL</li> <li>• CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT &amp; HUDSON</li> <li>• CORPORATION DE LA ZONE DE COMMERCE INTERNATIONAL DE MONTRÉAL</li> <li>• DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA</li> <li>• FINANCES CANADA</li> <li>• FONDS DE SOLIDARITÉ DE LA FTQ</li> <li>• INDUSTRIE CANADA</li> <li>• INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR</li> <li>• INVESTISSEMENT QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE FINANCEMENT</li> <li>• TRANSPORTEURS AÉRIENS</li> <li>• TRANSPORTS CANADA</li> </ul> | 2002       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER LE CENTRE DE DENRÉES PÉRISSABLES À MIRABEL ET CONTRIBUER À FAIRE CONNAÎTRE SES AVANTAGES AUPRÈS DE LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES ET DES DÉCIDEURS DE L'INDUSTRIE.</li> </ul>  | AÉROPORTS DE MONTRÉAL                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• CORPORATION DE LA ZONE DE COMMERCE INTERNATIONAL DE MONTRÉAL</li> <li>• MONTRÉAL INTERNATIONAL</li> </ul>  | 2002       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER UN CENTRE DE DISTRIBUTION POUR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE À MIRABEL ET CONTRIBUER À FAIRE CONNAÎTRE L'ÉTENDUE DU PROJET ET LES DIVERS AVANTAGES ET LES RETOMBÉES POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL À LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES ET AUX DÉCIDEURS DE L'INDUSTRIE.</li> </ul>   | AÉROPORTS DE MONTRÉAL                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE</li> <li>• CORPORATION DE LA ZONE DE COMMERCE INTERNATIONAL DE MIRABEL</li> <li>• MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC</li> <li>• MONTRÉAL INTERNATIONAL</li> <li>• MONTRÉAL TECHNOVISION</li> </ul>  | 2002       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• RÉALISER LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'IMPLANTATION D'UN CENTRE DE DISTRIBUTION BIOALIMENTAIRE DANS LA RÉGION DE LA MONTÉRÉGIE ET CONTRIBUER À FAIRE CONNAÎTRE L'ÉTENDUE DU PROJET ET LES DIVERS AVANTAGES ET RETOMBÉES POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL À LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES ET AUX DÉCIDEURS DE L'INDUSTRIE.</li> </ul> | CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MONTÉRÉGIE | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SELON L'AVANCEMENT DU PROJET</li> </ul>  | 2002       |





| Recommandations  | Actions   | Chef de file                                  | Partenaires   | Échéancier |
|--|---|---|---|------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 12</b><br/>FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE CORRIDORS DE COMMERCE, AFIN D'ACCROÎTRE LES ÉCHANGES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER LE CORRIDOR DE COMMERCE ENTRE LE QUÉBEC ET L'ÉTAT DE NEW YORK.</li> <li>• SE JOINDRE AU CORRIDOR DE COMMERCE IMPLIQUANT L'ONTARIO ET LE CENTRE DES ÉTATS-UNIS.</li> </ul>   | CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE • CHAMPLAIN HUDSON TRADE CORRIDOR AND GATEWAY COALITION • CONSEILS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT • DOUANES CANADA</li> <li>• MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• MONTRÉAL INTERNATIONAL</li> <li>• MUNICIPALITÉS • NAFTA SUPERHIGHWAY COALITION • REVENU CANADA</li> <li>• TRANSPORTS CANADA • TRANSPORTEURS</li> <li>• U.S. CUSTOMS SERVICE</li> </ul>    | 2001       |
| <p><b>RECOMMANDATION 13</b><br/>METTRE AU POINT UNE STRATÉGIE D'ACTION AVEC L'ENSEMBLE DES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES ET GOUVERNEMENTAUX POUR RENFORCER LE MARCHÉ DES CONTENEURS MARITIMES, DES MARCHANDISES DIVERSES NON CONTENEURISÉES ET DES MARCHANDISES EN VRAC.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSURER LA CONCERTATION DES DIVERS PARTENAIRES.</li> <li>• ASSURER LA COMPÉTITIVITÉ DU PORT DE MONTRÉAL ET MISER SUR SES PRINCIPAUX ATOUTS CONCURRENTIELS.</li> </ul>  | ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES CANADA • ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE • ASSOCIATIONS DES EMPLOYEURS MARITIMES • ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • ENTREPRISES MARITIMES • PÊCHES ET OCÉANS CANADA (GARDE CÔTIÈRE) • MONTRÉAL INTERNATIONAL • SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER • SYNDICATS • TRANSITAIRES</li> </ul>  | 2006       |
| <p><b>RECOMMANDATION 14</b><br/>RELANCER LA RÉGION DE MONTRÉAL COMME PLAQUE TOURNANTE DU FRET AÉRIEN EN MISANT SUR LA QUALITÉ ET LA CAPACITÉ DE SES INFRASTRUCTURES.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ACCROÎTRE LE TRAFIC DES PASSAGERS ENTRE L'EUROPE ET MONTRÉAL ET, PAR CONSÉQUENT, LE TRAFIC DE FRET AÉRIEN.</li> <li>• SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES CINQ (5) GRANDS INTÉGRATEURS DE SERVICE DE MESSAGERIE INSTALLÉS À MIRABEL.</li> <li>• TIRER PARTI DE LA CAPACITÉ DE LA RÉGION DE MONTRÉAL À DESSERVIR, POUR LE FRET AÉRIEN, LE MARCHÉ AMÉRICAIN PAR CAMION.</li> </ul> | AÉROPORTS DE MONTRÉAL                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CORPORATION DE LA ZONE DE COMMERCE INTERNATIONAL DE MONTRÉAL</li> <li>• DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA</li> <li>• INDUSTRIE CANADA • FINANCES CANADA</li> <li>• FONDS DE SOLIDARITÉ DE LA FTQ</li> <li>• INVESTISSEMENT QUÉBEC • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC • MONTRÉAL INTERNATIONAL • SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE FINANCEMENT • TRANSPORTEURS AÉRIENS</li> <li>• TRANSPORTS CANADA • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul> | 2006       |

PRIORITÉ A

|            | Recommandations  | Actions   | Chef de file           | Partenaires   | Échéancier |
|------------|--|---|------------------------|---|------------|
| PRIORITÉ A | <p><b>RECOMMANDATION 14 (SUITE)</b><br/>RELANCER LA RÉGION DE MONTRÉAL COMME PLAQUE TOURNANTE DU FRET AÉRIEN EN MISANT SUR LA QUALITÉ ET LA CAPACITÉ DE SES INFRASTRUCTURES.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SOUTENIR LA CORPORATION DE LA ZONE DE COMMERCE INTERNATIONAL DE MONTRÉAL À PROXIMITÉ DE L'AÉROPORT DE MIRABEL POUR ATTIRER DES ENTREPRISES DE DISTRIBUTION QUI ONT BESOIN DE SERVICES AÉRIENS.</li> <li>• S'ASSURER QUE LA RÉVISION DE LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT LE DÉDOUANEMENT PAR LE GOUVERNEMENT CANADIEN RENFORCE LA COMPÉTITIVITÉ DE LA RÉGION DE MONTRÉAL.</li> <li>• VEILLER À CE QUE LA STRUCTURE DE TARIFICATION DU CONTRÔLE AÉRIEN PERMETTE DE MAINTENIR LA POSITION CONCURRENTIELLE DES AÉROPORTS DE MONTRÉAL FACE AUX AÉROPORTS AMÉRICAINS.</li> </ul> | (IDEM)                 | (IDEM)  | 2006       |
|            | <p><b>RECOMMANDATION 15</b><br/>PROMOUVOIR LES ATOUTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL ET LES COMPÉTENCES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES AUPRÈS DU MARCHÉ EUROPÉEN.</p>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• METTRE EN ŒUVRE UNE CAMPAGNE DE PROMOTION INTERNATIONALE EN CONCERTATION AVEC DIVERS PARTENAIRES</li> </ul>  | MONTRÉAL INTERNATIONAL | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CHAMBRES DE COMMERCE • CONSEILS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • TRANSPORTS CANADA</li> <li>• TRANSPORTEURS</li> </ul> | 2002       |

|            | Recommandations  | Chef de file  | Partenaires  |
|------------|--|---|--|
| PRIORITÉ B | <p><b>RECOMMANDATION 16</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• POSITIONNER LA RÉGION DE MONTRÉAL COMME NŒUD FERROVIAIRE MAJEUR DANS LE CADRE DE L'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN AUX ÉTATS-UNIS, POUR MAXIMISER LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL.</li> </ul> | CANADIEN NATIONAL ET CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT & HUDSON | <ul style="list-style-type: none"> <li>• EXPÉDITEURS • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE</li> <li>• TRANSPORTS CANADA</li> </ul> |



| Recommandations   | Actions  | Chef de file   | Partenaires   | Échéancier  |
|---|--|--|---|-------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 17</b><br/>OBTENIR UNE MODIFICATION À LA FISCALITÉ TOUCHANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE AFIN QUE LES TRANSPORTEURS CANADIENS NE SOIENT PAS DÉSAVANTAGÉS PAR RAPPORT À LEURS CONCURRENTS AMÉRICAINS, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE L'AMORTISSEMENT DU MATÉRIEL ROULANT ET DES INFRASTRUCTURES DIVERSES.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• PROPOSER LES CHANGEMENTS APPROPRIÉS ET LES FAIRE VALOIR AUPRÈS DES INSTANCES VISÉES.</li> </ul>   | <p>CANADIEN NATIONAL ET CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT &amp; HUDSON</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC • SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE</li> </ul>  | <p>2002</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 18</b><br/>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.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• PROPOSER LES CHANGEMENTS APPROPRIÉS ET LES FAIRE VALOIR AUPRÈS DES INSTANCES VISÉES.</li> </ul>   | <p>ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC</p>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC</li> </ul>  | <p>2002</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 19</b><br/>RENFORCER LA POSITION CONCURRENTIELLE DU PORT DE MONTRÉAL À L'AIDE DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES ET FISCALES.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• EXAMINER L'IMPACT DES MODIFICATIONS AU RÉGIME DE FISCALITÉ FONCIÈRE DU PORT ET DE SES OCCUPANTS, RELATIVEMENT À L'IMPOSITION DES STRUCTURES DE QUAIS ET À L'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LES TAXES D'EAU ET DE SERVICES, ET L'AJUSTER, S'IL Y A LIEU, DE MANIÈRE À NE PAS COMPROMETTRE LEUR CAPACITÉ CONCURRENTIELLE.</li> <li>• S'ASSURER QU'AU TERME DE LA PRÉSENTE ENTENTE LES FRAIS D'OPÉRATION DE LA GARDE CÔTIÈRE NE METTENT PAS EN PÉRIL LA CAPACITÉ CONCURRENTIELLE DES LIGNES MARITIMES ET DU PORT.</li> <li>• ASSURER UN LIEN ET PARTICIPER AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA FISCALITÉ MARITIME DU GROUPE CONSEIL MARITIME.</li> </ul> | <p>ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL</p>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES • CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME • SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE • PÊCHES ET OCÉANS CANADA (GARDE CÔTIÈRE) • FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA</li> </ul> | <p>2002</p> |

PRIORITÉ A

PRIORITÉ A

| Recommandations   | Actions   | Chef de file  | Partenaires   | Échéancier              |
|---|---|---|---|-------------------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 20</b></p> <p>AMENDER LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME (LAU) AFIN QUE LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT INCLUENT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ANALYSE DES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ;</li> <li>• L'ÉVALUATION DES INCIDENCES DES ACTIVITÉS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR LES AFFECTATIONS DU SOL À PROXIMITÉ ;</li> <li>• L'ÉVALUATION ET L'ANALYSE DES IMPACTS DES GRANDS GÉNÉRATEURS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR LES VOIES DE CIRCULATION ;</li> <li>• LA PRÉVISION DE ZONES TAMPONS SUFFISAMMENT LARGES AFIN DE MINIMISER LES IMPACTS ENTRE LES ZONES SENSIBLES ET LES ACTIVITÉS FERROVIAIRES, MARITIMES, AÉROPORTUAIRES ET LE LONG DE CORRIDORS À FORTS DÉBITS DE CAMIONS LOURDS ;</li> <li>• LA MISE EN PLACE OBLIGATOIRE, PAR LES PROMOTEURS IMMOBILIERS, DE MESURES DE MITIGATION ADÉQUATES À L'INTÉRIEUR DES MILIEUX PERTURBÉS PAR LES ACTIVITÉS LIÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.</li> <li>• LA PLANIFICATION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES EN Y INCLUANT LA NOTION DE GESTION PAR CORRIDOR DE TRANSPORT.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• IDENTIFIER LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES À APPORTER.</li> <li>• IDENTIFIER LES IMPACTS DES MODIFICATIONS DEMANDÉES.</li> <li>• IDENTIFIER LES PRINCIPAUX CORRIDORS.</li> <li>• METTRE EN PLACE DES MESURES AFIN D'OPTIMISER CES CORRIDORS, EN HARMONIE AVEC LE MILIEU.</li> </ul> | <p>MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE</p> <p>MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • PROMOTEURS RÉSIDENTIELS</li> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • TRANSPORTEURS</li> </ul> | <p>2003</p> <p>2003</p> |



| Recommandations  | Actions  | Chef de file  | Partenaires  | Échéancier |
|--|--|---|--|------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 21</b><br/>ENCOURAGER LES MUNICIPALITÉS À PRENDRE D'AVANTAGE EN COMPTE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LEURS ACTIONS ET DANS LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. À CETTE FIN :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CONTRÔLER L'IMPLANTATION DE ZONES RÉSIDENNELLES OU AUTRES MILIEUX SENSIBLES À PROXIMITÉ DES SOURCES DE NUISANCES COMME LES AXES ROUTIERS À FORTS DÉBITS DE CAMIONS, LES COURS DE TRIAGE, LES VOIES FERRÉES, ETC. ;</li> <li>• FAVORISER L'IMPLANTATION DE MESURES ADÉQUATES D'ATTÉNUATION DU BRUIT ;</li> <li>• S'ASSURER DE PRÉVOIR EN BORDURE DU PORT DE MONTRÉAL DES ACTIVITÉS COMPATIBLES AVEC SES FONCTIONS INDUSTRIELLES ;</li> <li>• CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES À L'INTÉRIEUR DES ZONES PRÉVUES À CETTE FIN ET EN ASSURANT LEUR VOCATION À LONG TERME ;</li> <li>• PRÉVOIR DES NORMES D'IMPLANTATION ET UN COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL MINIMUM QUI TIENNENT COMPTE DES BESOINS EN MANŒUVRE ET EN STATIONNEMENT DES COMPAGNIES DE TRANSPORT ROUTIER.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• METTRE SUR PIED UN COMITÉ RÉUNISSANT LES INTERVENANTS MUNICIPAUX AFIN D'IDENTIFIER LES MODIFICATIONS À APPORTER ET D'EN ÉVALUER LES IMPACTS.</li> <li>• FAIRE VALOIR LES MODIFICATIONS AUPRÈS DES DÉCIDEURS.</li> </ul> | CITM  | ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES<br>• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE • PROMOTEURS RÉSIDENNELS  | 2003       |
| <p><b>RECOMMANDATION 22</b><br/>FAIRE INCLURE DANS LES OFFRES DE VENTE OU DE LOCATION DE TOUTE UNITÉ DE LOGEMENT SITUÉE À MOINS DE 300 MÈTRES DE L'EMPRISE FERROVIAIRE, UNE DISPOSITION AVERTISSANT OBLIGATOIREMENT LES FUTURS OCCUPANTS DE L'EXISTENCE DE CETTE EMPRISE.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• IDENTIFIER LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES À APPORTER.</li> <li>• FAIRE VALOIR LES CHANGEMENTS AUPRÈS DES INSTANCES COMPÉTENTES.</li> </ul>  | CANADIEN NATIONAL ET CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT & HUDSON | • ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • ASSOCIATION PROVINCIALE DES CONSTRUCTEURS D'HABITATIONS DU QUÉBEC • CHAMBRE DES NOTAIRES • MINISTÈRE DE LA JUSTICE DU QUÉBEC • RÉGIE DU LOGEMENT • SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE | 2001       |

PRIORITÉ A

| Recommandations  | Actions   | Chef de file                                    | Partenaires   | Échéancier |
|--|---|---|---|------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 23</b><br/>OBTENIR UN ASSOUPLISSEMENT DES RÈGLES DE CABOTAGE ROUTIER AUX ÉTATS-UNIS ET FAIRE RESPECTER CELLES EN VIGUEUR AU CANADA.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'ASSURER QUE LES AUTORITÉS GOUVERNEMENTALES FASSENT RESPECTER LES RÈGLES CANADIENNES DE CABOTAGE ROUTIER AUPRÈS DES COMPAGNIES DE CAMIONNAGE AMÉRICAINES ;</li> <li>• ASSURER LE SUIVI DES DISCUSSIONS ENTAMÉES AVEC LES AUTORITÉS AMÉRICAINES EN MATIÈRE D'IMMIGRATION.</li> </ul>   | ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATIONS CANADIENNES ET AMÉRICAINES DE CAMIONNAGE</li> <li>• U.S. IMMIGRATION AND NATURALIZATION SERVICE • IMMIGRATION ET CITOYENNETÉ CANADA • SYNDICATS DES CAMIONNEURS</li> </ul>        | 2002       |
| <p><b>RECOMMANDATION 24</b><br/>OBTENIR UNE HARMONISATION DES POLITIQUES ET DES RÈGLEMENTS EN MATIÈRE DE GESTION DES CORRIDORS FERROVIAIRES PROVINCIAUX EN ASSURANT LA PRIMAUTÉ DE LA RÉGLEMENTATION QUÉBÉCOISE.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• IDENTIFIER LA NATURE DES PROBLÈMES RENCONTRÉS PAR LES COMPAGNIES FERROVIAIRES DE JURIDICTION PROVINCIALE.</li> <li>• RÉUNIR EN COMITÉ LES PRINCIPAUX INTERVENANTS CONCERNÉS EN FONCTION DE LA NATURE DES PROBLÈMES.</li> <li>• IDENTIFIER LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES À APPORTER.</li> </ul>  | SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATION LOCALES ET RÉGIONALES, CANADIEN NATIONAL</li> <li>• CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT &amp; HUDSON • COMPAGNIES FERROVIAIRES</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul> | 2002       |
| <p><b>RECOMMANDATION 25</b><br/>FAVORISER L'ADOPTION DE PLANS DE CAMIONNAGE À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• FAIRE AMENDER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AFIN DE RENDRE OBLIGATOIRE L'ÉLABORATION D'UN PLAN DE CAMIONNAGE CONFORME À LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN CETTE MATIÈRE .</li> <li>• FAVORISER LA DIFFUSION DES PLANS DE CAMIONNAGE AUPRÈS DES UTILISATEURS DU RÉSEAU ET DES RÉSIDANTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL.</li> <li>• SYSTÉMATISER LE SUIVI DE LA MISE EN PLACE DES RÉSEAUX DE CAMIONNAGE POUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL, ET CE, JUSQU'À CE QUE LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SOIT AMENDÉ .</li> </ul> | CITM  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul>  | 2002       |
|  |   | MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC              | (IDEM)  | 2002       |



| Recommandations   | Actions  | Chef de file                                | Partenaires  | Échéancier |
|---|--|---|--|------------|
| <b>RECOMMANDATION 26</b><br>AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES AFIN DE RÉDUIRE LA POLLUTION.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>RESSERRER LES NORMES DE CONSOMMATION DE CARBURANT APPLICABLES AUX VÉHICULES LOURDS NEUFS VENDUS AU CANADA.</li> <li>RESSERRER LES NORMES SUR LA QUALITÉ DES CARBURANTS VENDUS AU CANADA.</li> </ul> | ENVIRONNEMENT CANADA                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL • MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC</li> <li>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC • TRANSPORTS CANADA</li> </ul>   | 2002       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>S'ASSURER QUE LES NORMES DU NOUVEAU PROGRAMME OBLIGATOIRE D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES VÉHICULES SOIENT HARMONISÉES AVEC CELLES DE L'ENSEMBLE DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS.</li> </ul>            | MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC      | (IDEM)   | 2002       |
| <b>RECOMMANDATION 27</b><br>ASSURER LE RESPECT DES NORMES RELATIVES À L'ÉTAT MÉCANIQUE ET AUX CHARGES DES VÉHICULES.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>AUGMENTER LE NOMBRE DE CONTRÔLES ROUTIERS.</li> <li>ACCROÎTRE LA FORMATION DES CONTRÔLEURS.</li> </ul>  | SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC | <ul style="list-style-type: none"> <li>ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC • CAMO-ROUTE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul>  | 2001       |
| <b>RECOMMANDATION 28</b><br>AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET ASSURER QUE LE CONTRÔLE SE FASSE DE FAÇON SYSTÉMATIQUE DURANT TOUTE L'ANNÉE. | <ul style="list-style-type: none"> <li>INVENTORIER LES MOUVEMENTS DE MATIÈRES DANGEREUSES DANS CHAQUE RÉGION.</li> <li>APPORTER LES AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES AU CONTRÔLE, NOTAMMENT EN AUGMENTANT LE NOMBRE DE VÉRIFICATIONS.</li> </ul>  | SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC | <ul style="list-style-type: none"> <li>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 • SÛRETÉ DU QUÉBEC</li> <li>TRANSPORTS CANADA</li> </ul> | 2001       |

PRIORITÉ A

| Recommandations   | Chef de file   | Partenaires  |
|---|--|--|
| <p><b>RECOMMANDATION 29</b><br/>                     HARMONISER À L'ÉCHELLE CONTINENTALE LES COÛTS D'IMMATRICULATION AINSI QUE LES NORMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PARTICULIÈREMENT À L'ÉGARD DES RÈGLES RELATIVES AUX POIDS ET AUX DIMENSIONS AINSI QU'AUX HEURES DE SERVICE.</p>   | <p>TRANSPORT CANADA</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATIONS CANADIENNES ET AMÉRICAINES DES TRANSPORTEURS ROUTIERS</li> <li>• DÉPARTEMENTS DE TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS</li> <li>• GOUVERNEMENTS DES PROVINCES CANADIENNES ET DES ÉTATS AMÉRICAINS</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> </ul> |
| <p><b>RECOMMANDATION 30</b><br/>                     INCITER LES ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES À GÉRER LA LOCALISATION DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE CAMIONNAGE ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EN FONCTION DE LEUR PROXIMITÉ AU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EXISTANT ET DU POTENTIEL D'INTERMODALITÉ PAR LE BIAS D'UNE RÉGLEMENTATION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE APPROPRIÉE ;</li> <li>• 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.</li> </ul> | <p>CITM</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>• MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT</li> </ul>  |
| <p><b>RECOMMANDATION 31</b><br/>                     AMÉLIORER LES PRATIQUES DE CONDUITE ET D'ENTRETIEN DES VÉHICULES LOURDS, NOTAMMENT EN :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSURANT L'APPLICATION EFFICACE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN OBLIGATOIRE PRÉVU EN 2002 ;</li> <li>• RENDANT OBLIGATOIRE L'UTILISATION DU COUPE-MOTEUR.</li> </ul>   | <p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</p>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• CAMO-ROUTE</li> <li>• ENTREPRISES DE CAMIONNAGE</li> <li>• INDUSTRIE CANADA</li> <li>• TRANSPORTS CANADA</li> </ul>   |
| <p><b>RECOMMANDATION 32</b><br/>                     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.</p>   | <p>CANADIEN NATIONAL ET CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT &amp; HUDSON</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES</li> <li>• ENVIRONNEMENT CANADA</li> <li>• MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC</li> <li>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE</li> <li>• TRANSPORTS CANADA</li> </ul>  |





| Recommandations  | Chef de file                                  | Partenaires  |
|--|---|--|
| <p><b>RECOMMANDATION 33</b><br/>METTRE EN VIGUEUR LE CODE QUÉBÉCOIS DE GESTION DES PESTICIDES DE MANIÈRE À TRANSFÉRER, DES MUNICIPALITÉS AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, LA GESTION DE LA VÉGÉTATION LE LONG DES CORRIDORS FERROVIAIRES.</p>  | <p>MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC</p> | <p>• ADMINISTRATIONS LOCALES • TRANSPORTEURS FERROVIAIRES</p>  |
| <p><b>RECOMMANDATION 34</b><br/>REVOIR LA FISCALITÉ DES ENTREPRISES POUR LES FRAIS LIÉS AU TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE FAVORISER L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• REVOIR À LA BAISSE LA COMPTABILISATION FISCALE PAR LES EMPLOYEURS DES FRAIS ET AUTRES INCITATIFS INDIRECTS LIÉS À L'UTILISATION DU VÉHICULE PARTICULIER PAR LES NAVETTEURS DONT, ENTRE AUTRES, LA FOURNITURE OU LA SUBVENTION D'ESPACES DE STATIONNEMENT;</li> <li>• METTRE EN PLACE DES MESURES FISCALES EN FAVEUR DE L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF, NOTAMMENT PAR UN CRÉDIT D'IMPÔT POUR LES INDIVIDUS.</li> </ul> | <p>AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT</p>     | <p>ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • CHAMBRES DE COMMERCE • ENTREPRISES PRIVÉES ET PUBLIQUES<br/>• FINANCES CANADA • MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC<br/>• MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COLLECTIF • SYNDICATS</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 35</b><br/>FAVORISER L'HARMONISATION DES RÉGLEMENTATIONS MUNICIPALES CONCERNANT LA FOURNITURE D'ESPACES DE STATIONNEMENT PAR LES PROPRIÉTAIRES ET LES PROMOTEURS IMMOBILIERS, ET INFLUENCER LA BASE TARIFAIRE DES PARCS DE STATIONNEMENT PRIVÉS (TAXES, PERMIS) AFIN DE DÉCOURAGER L'UTILISATION DU VÉHICULE PARTICULIER PAR LES NAVETTEURS.</p>  | <p>CITM</p>                                   | <p>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</p>   |

PRIORITÉ B



PRIORITÉ C

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



| Recommandations  | Actions   | Chef de file      | Partenaires  | Échéancier  |
|--|---|-------------------|--|-------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 38</b><br/>                     AUGMENTER LE NOMBRE DE DIPLOMÉS EN TRANSPORT ROUTIER ET REHAUSSER LA QUALITÉ DE LEUR FORMATION.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÉLARGIR LE BASSIN DE RECRUTEMENT EN ENCOURAGEANT UNE PLUS GRANDE PRÉSENCE DES FEMMES ET DES JEUNES DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE.</li> <li>• AMÉLIORER L'IMAGE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR FACILITER LE RECRUTEMENT EN DÉMONTRANT LES CHANGEMENTS RÉCENTS QUI ONT MARQUÉ SA TRANSFORMATION ET LES AVANTAGES QU'ELLE OFFRE À SA MAIN-D'ŒUVRE.</li> <li>• FAIRE LA PROMOTION, EN MILIEU SCOLAIRE, DES PROFESSIONS LIÉES À L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AFIN D'ACCROÎTRE LE RECRUTEMENT ET DE RENFORCER LA PROFESSIONNALISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE.</li> <li>• METTRE SUR PIED UNE BANQUE D'EMPLOIS QUI FACILITERA L'ARRIMAGE ENTRE LES BESOINS D'EMBAUCHE ET LA MAIN-D'ŒUVRE DISPONIBLE.</li> <li>• ÉTABLIR UN RÉGIME DE QUALIFICATION AFIN D'UNIFORMISER LES COMPÉTENCES DES CHAUFFEURS DE CAMION, QUE LEUR FORMATION RELÈVE D'UNE ÉCOLE PRIVÉE OU PUBLIQUE.</li> <li>• TROUVER DES SOLUTIONS AUX CONTRAINTES IMPOSÉES PAR LES BUREAUX D'ASSURANCES AUX JEUNES CHAUFFEURS.</li> <li>• STRUCTURER LA GESTION DE LA FORMATION DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER AU QUÉBEC EN DÉVELOPPANT DES STRATÉGIES ET DES OUTILS VISANT À ARRIMER LA FORMATION AVEC LES BESOINS DE L'INDUSTRIE.</li> <li>• TROUVER DES MOYENS POUR FACILITER L'INTÉGRATION DE CHAUFFEURS DE CAMION DANS LEUR EMPLOI.</li> </ul> | <p>CAMO-ROUTE</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• CENTRES LOCAUX DE DÉVELOPPEMENT</li> <li>• COMPAGNIES D'ASSURANCES • EMPLOI-QUÉBEC • MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC • SYNDICATS • TABLE MÉTRO-POLITAINE DE LA MAIN-D'ŒUVRE</li> </ul> | <p>2002</p> |

PRIORITÉ A

Recommandations

**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.

**RECOMMANDATION 40**

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

**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.

Chef de file

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC

SOCIÉTÉ DE PROMOTION DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC

Partenaires

• 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

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

• 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 • SYNDICATS



| Recommandations   | Actions   | Chef de file             | Partenaires  | Échéancier  |
|---|---|--------------------------|--|-------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 42</b><br/>MISER SUR L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ DES DIFFÉRENTS MODES.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• PERFECTIONNER LES SYSTÈMES INTERMODAUX RAIL/ROUTE.</li> <li>• PERFECTIONNER LES TECHNOLOGIES INTERMODALES ENTRE LES TRANSPORTS MARITIMES ET FERROVIAIRES.</li> <li>• ACCÉLÉRER L'USAGE DES TECHNOLOGIES À BORD (GPS, BOÎTE NOIRE, ORDINATEUR DE BORD) ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION POUR LES FINS LOGISTIQUES.</li> <li>• AMÉLIORER ET INTÉGRER LES NOUVELLES TECHNOLOGIES D'AIDE À LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT.</li> </ul> | <p>TRANSPORTS CANADA</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES CANADA • ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL • ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES</li> <li>• ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>• CAMO-ROUTE • ENTREPRISES PRIVÉES</li> <li>• INDUSTRIE CANADA • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • PÊCHES ET OCÉANS CANADA (GARDE CÔTIÈRE)</li> <li>• SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER</li> <li>• SYNDICATS</li> </ul> | <p>2006</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 43</b><br/>ACCROÎTRE LA RECHERCHE, LE DÉVELOPPEMENT ET L'IMPLANTATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI).</p>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSURER LE SUIVI, LA MISE EN ŒUVRE ET LA DIFFUSION DE L'INFORMATION CONCERNANT LE PLAN STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE DES TRANSPORT SUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI).</li> <li>• FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION POUR LE SUIVI DES VÉHICULES ET DES MARCHANDISES</li> <li>• ASSURER UN MEILLEUR ARRIMAGE ENTRE LES TRAVAUX DE RECHERCHE ET LES BESOINS DE L'INDUSTRIE.</li> </ul>                          | <p>CITM</p>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ENTREPRISES DE TRANSPORT</li> <li>• INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC • STI CANADA • TRANSPORTS CANADA</li> </ul>  | <p>2002</p> |

PRIORITÉ A



| Recommandations  | Actions  | Chef de file                                  | Partenaires   | Échéancier  |
|--|--|---|---|-------------|
| <p><b>RECOMMANDATION 44</b><br/>ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION DE CARBURANTS ALTERNATIFS.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>PROMOUVOIR LES TECHNOLOGIES ALTERNATIVES EXISTANTES.</li> <li>DÉVELOPPER DE NOUVELLES TECHNOLOGIES.</li> </ul>  | <p>MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE</li> <li>ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE POUR LA POLLUTION DE L'AIR</li> <li>CENTRE D'EXPÉRIMENTATION DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DU QUÉBEC</li> <li>ENTREPRISES PRIVÉES</li> <li>INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR</li> <li>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER</li> </ul> | <p>2006</p> |
| <p><b>RECOMMANDATION 45</b><br/>ACCROÎTRE LA COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE ET FONCTIONNELLE DU SYSTÈME DE GESTION DE LA CIRCULATION AUTOROUTIÈRE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>POUSUIVRE L'IMPLANTATION DE CAMÉRAS DE SURVEILLANCE, DE DÉTECTION DE VÉHICULES ET DE PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES SUR LES AUTOROUTES A-40, A-15, A-25 ET A-720, ET INITIER L'IMPLANTATION SUR D'AUTRES AXES AUTOROUTIERS (A-10, A-13, A-20, A-30).</li> <li>ACCROÎTRE LE NOMBRE DE MOYENS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION CONCERNANT L'ÉTAT DE LA CONGESTION ROUTIÈRE EN COLLABORATION AVEC LE SECTEUR PRIVÉ.</li> </ul> | <p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES</li> <li>ENTREPRISES PRIVÉES</li> </ul>  | <p>2005</p> |



| Recommandations  | Chef de file                        | Partenaires  |
|--|-------------------------------------|--|
| <p><b>RECOMMANDATION 46</b><br/>           AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA CIRCULATION PAR UNE MEILLEURE COORDINATION DES ÉQUIPEMENTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ;</li> <li>• 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.</li> </ul>   | MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADMINISTRATIONS LOCALES ET RÉGIONALES • AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT • ASSOCIATIONS DE CAMIONNAGE, ASSOCIATIONS DE PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS</li> <li>• ASSOCIATIONS DE TAXI, BUREAU DU TAXI • ENTREPRISES PRIVÉES • LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN</li> <li>• SOCIÉTÉS ET ORGANISMES DE TRANSPORT</li> </ul> |
| <p><b>RECOMMANDATION 47</b><br/>           FAVORISER UNE UTILISATION ADÉQUATE DU FREIN MOTEUR PAR LES MOYENS SUIVANTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ;</li> <li>• ACCROÎTRE LA RECHERCHE POUR AMÉLIORER LA TECHNOLOGIE DU FREIN MOTEUR ;</li> <li>• SOUMETTRE À UN PROGRAMME D'INSPECTION LES COMPOSANTES DU FREIN MOTEUR ET DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT DES VÉHICULES LOURDS ;</li> <li>• ENTREPRENDRE UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION AUPRÈS DES CAMIONNEURS POUR UNE UTILISATION ADÉQUATE DU FREIN MOTEUR.</li> </ul> | ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CENTRES DE RECHERCHE UNIVERSITAIRE • ENTREPRISES DE CAMIONNAGE • MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC</li> <li>• SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC</li> </ul>   |

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

### FERROVIAIRE

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

### MARITIME

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

### ROUTIER

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

### EXPÉDITEUR

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

### ADMINISTRATIONS LOCALES

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

---

**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                               |
| Jocelyn Jacques     | Sous-ministre adjoint aux opérations     | Direction générale des politiques et de la sécurité en transport |
| Jean Rivet          | Directeur régional                       | Développement économique Canada                                  |
|                     |  | Ministère de l'Environnement du Québec                           |

---

**DIRECTION DU PROJET**

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



## COMITÉ DE LIAISON

|                      |  |  |                         |  |   |
|----------------------|--|--|-------------------------|--|---|
| Marc Archambault     | CLD Champlain  | Directeur général                                    | Michel Gervais          | Centre de gestion des exportations de la Montérégie      | Directeur général                                 |
| Éric Banville        | CRD Lanaudière   | Conseiller en développement                          |                         | Excellent Transport                                      | Représentant                                      |
| Gilles Beaupré       | Agence Canada Maritime Limitée                         | Directeur général des opérations                     | Richard Guay            | Conseil canadien de la distribution alimentaire          | Directrice  |
| Louise G. Bergeron   | Commission des Transports                              | Commissaire  | Annick Laberge          | Chambre de commerce du Montréal Métropolitain            | Aff. gov., services aux membres                   |
| Richard Bergeron     | Agence Métropolitaine de transport                     | Chargé de projet                                     | Luc Lacharité           | CRD Montérégie   | Vice-président exécutif                           |
| Mario Blanchet       | Logistec Arrimage                                      | Vice-président                                       |                         | Emploi-Québec - Montréal                                 | Agent de développement                            |
| Suzanne Bleau-Myrand | Fednav International Ltd                               | Marketing Manager                                    | Louis Lacroix           | Min. des Affaires municipales et de la Métropole         | Agent de recherche                                |
| Daniel Boileau       | Aéroports de Montréal                                  | Directeur, fret, logistique et intermodalité         | Serge Lacroix           | Provigo  | Directrice trafic et transport                    |
| Stéphanie Boulenger  | Alliance des manufacturiers et exportateurs du Québec  | Conseillère en économie                              | André Lavallée          | Commission scolaire Rivière du Nord                      | Conseiller  |
| Prisco Cardillo      | Min. des Régions - Montérégie                          | Conseiller   | Esther Lavertu          | Communauté urbaine de Montréal                           | Directeur général                                 |
| Manon Caron          | CRD Laval  | Directrice générale                                  | Marcel Lauzon           | Transports Canada  | Directeur régional                                |
| Marcel Cédilotte     | Association des chemins de fer du Canada               | Directeur des services mécaniques                    | Claude Léger            | CRD Lanaudière   | Directeur général par intérim                     |
| Guy Chartrand        | Transports Canada                                      | Adjoint spécial, région du Québec                    | Sylvain Lessard         | CRD Laurentides  | Directeur général                                 |
| Pierre Châteauvert   | Ministère des Transports du Québec                     | Chef de cabinet                                      | Richard Malo            | Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson                     | Chef de service                                   |
| Danielle Chevette    | CRD Montérégie   | Directrice générale                                  | François Mercier        |  | Affaires publiques et gouvernementales            |
| Renée Clermont       | Ville de Laval   | Officier- Relations publiques                        | Denyse Nepveu           | Logistec Arrimage  | Directrice de projet                              |
| Sylvie Cossette      | MRC de Champlain                                       | Directrice générale                                  |                         | Ministère des Transports du Québec                       | Conseiller  |
| Jean-Claude Daigle   | Chemin de fer Québec - Gatineau                        | Vice-président, Marketing                            | Nicole Paquin           | Ministère des Transports du Québec                       | Directeur de la mobilité en transport             |
| Gilles Dubois        | Conseil central du Montréal métropolitain              | Vice-président                                       | Alain Paradis           | Montréal International                                   | Conseiller  |
| Christine Duby       | Ministère des Transports du Québec                     | Chef du Service de plans et des Affaires Régionales  | Jacques Pelletier       | Cast Terminal inc.                                       | Directeur des opérations                          |
| Pierre-André Dugas   | Ministère des Transports du Québec, direction Montréal | Directeur  | Ronald Poupart          | Ville de Montréal  | Conseiller municipal                              |
| Hélène Duval         | CRD Laval  | Agente de développement                              | Guy Provost             |  | District de St-Edouard                            |
| Johanne Falcon       | Ville de Montréal                                      | Directrice Services travaux publics et environnement | François Purcell        | CRD Montérégie   | Directeur général par intérim                     |
| Mark Fenwick         | Samson, Bélair, Deloitte et Touche                     | Analyste sénior                                      | Pierre Ragault          | CRD Laurentides  | Directeur général adjoint                         |
| Louise Filion        | Canadien National                                      | Première directrice Affaires publiques               | Guy Raynault            | Ministère de l'Environnement                             | Directeur régional - Environnement                |
| Normand Fillion      | Administration portuaire de Montréal                   | Vice-président Marketing et développement            | Jean Rivet              | Ministère de l'Environnement                             | Analyste-conseil et coordonnateur de programmes   |
| Stéphane Fortin      | UPS Canada   | Directeur du transport Province de Québec            | Claude Rouleau          | Association du camionnage du Québec                      | Agent de recherche                                |
| Luc Gagné            | CRD Laval  | Adjoint au directeur                                 | Mélanie Roy             | Association du camionnage du Québec                      | Analyste  |
| André Gamache        | CRDÎM  | Directeur général                                    | Sophie Tremblay         | Canadien National  | Directeur Développement Corporatif                |
| Denis Gervais        | Ville de Laval   | Chef de division circulation et transport            | Joseph Trouvé           | Union des municipalités de banlieue de l'île de Montréal | Directeur général                                 |
|                      |  |  | Marc-André Vaillancourt | Montréal International                                   | Vice-président principal et secrétaire corporatif |
|                      |  |  | Régis Vigneau           |  |   |

# REMERCIEMENTS

**LE COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES** REMERCIÉ L'ÉQUIPE DE PROJET QUI A ASSURÉ LA QUALITÉ DES TRAVAUX ET LE SOUTIEN À TOUTE CETTE DÉMARCHÉ DE CONCERTATION. LES DOCUMENTS PRODUITS ONT GRANDEMENT CONTRIBUÉ À AMÉLIORER LES CONNAISSANCES SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL ET PERMIS D'IDENTIFIER LES PRINCIPALES ACTIONS À ENTREPRENDRE COLLECTIVEMENT.

## DIRECTION DU CITM

MARIE-JOSÉE LESSARD  
CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (CRDÎM)  
DIRECTRICE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
ET TRANSPORT

## COORDINATION DU COMITÉ TECHNIQUE

DOMINIQUE LACOSTE  
AQTR ET DESSAU-SOPRIN

## COMITÉ TECHNIQUE

JEAN BERTRAND  
VILLE DE MONTRÉAL  
STÉPHANE BRICE  
VILLE DE MONTRÉAL  
LOUISE DÉRY  
CRDÎM  
JOSÉE DUPLESSIS  
CRDÎM  
DANIEL GROCHOWALSKI  
TRANSPORTS CANADA  
MARIE-CHANTAL JARRY  
CAMO-ROUTE INC.  
LYNE LACHARITÉ  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  
JEAN-GUY LORANGER  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  
BÉATRICE MORF  
MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES  
ET DE LA MÉTROPOLE  
FRANÇOIS PAQUET  
TRANSPORTS CANADA  
ALAIN TRUDEAU  
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

## CONSULTANTS - TRANSPORT

HUGUETTE BÉLAND  
CONSULTANTE  
ALBERT JUNEAU  
CONSULTANT  
RAYNALD LEDOUX  
ROCHE-DELUC EXPERTS-CONSEIL

## SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

JEAN AUDET  
AQTR  
CHRISTYNE OUELLET  
CRDÎM

## COMMUNICATIONS

ALAIN SANS CARTIER  
TRIVIUM CONSEIL STRATÉGIQUE INC.

## ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS

LOUISE FORGUES  
OPUS 3 INC.  
ANNE 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

1550, rue Metcalfe, bureau 810  
Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : (514) 842-2400  
Télécopieur : (514) 842-4599