



Vision stratégique et globale du transport des marchandises

Une opportunité pour le Grand-Montréal et le Québec et une force incontestable pour la Montérégie EST et ses neuf MRC



CRÉ Montérégie Est

Septembre 2013

Les autoroutes au cœur de la dynamique des transports



« L'autoroute 30 est davantage qu'une voie de contournement; elle est un véritable levier économique pour la Montérégie. Elle vient améliorer de façon notable l'accessibilité à cette région permettant ainsi la venue d'investissements importants au cours des prochaines années»

M^{me} Marie Malavoy, ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport et ministre responsable de la région de la Montérégie.



Un rêve qui sera bientôt une réalité et un autre levier économique pour la Montérégie Est et le Grand-Montréal

Contenu (provisoire)

Résumé exécutif	6
Préambule.....	12
Le comité interministériel et la CRÉ.....	13
La conformité au PMAD.....	15
CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL) pour la période 2001-2021	18
Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal – Cargo Montréal ...	21
Les trois chantiers de CargoM pour 2013	23
Une grappe transversale	25
Les Forces et Opportunités de la Montérégie Est	28
Les orientations en matière de transport et logistique – CRÉ Montérégie Est.....	33
Les orientations des MRC – Les PALÉES.....	37
Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec.....	44
L'étude de E et B Data.....	48
Le corridor Montréal-Boston et le Vermont.....	51
Une région transfrontalière.....	57
La réindustrialisation	58
Conditions de succès	60
L'électricité transfrontalière.....	62
Les défis de l'industrie des transports pour le Québec: image, main d'œuvre (recrutement, formation, etc.) et sécurité.....	63
Recommandations :.....	70
Références.....	73
Annexe 1 – Flux d'échanges québécois de biens	75
Annexe 2 – Carte de la Montérégie Est.....	76

Annexe 3 – Étude de E et B Data	77
Annexe 4 – Brochure du MTQ – Transport des marchandises.....	78
Commentaires	79

Document préparé pour le compte de la Conférence régionale des élus de la Montérégie-Est (CRÉME)¹ qui comprend les MRC suivantes : Pierre-de-Saurel, Marguerite-d'Youville, Maskoutain, Acton, Haute-Yamaska, Brome-Missisquoi, Rouville, Haut-Richelieu et Vallée-du-Richelieu.

Le document a été préparé par le consultant Michel Merleau, spécialiste en Affaires municipales et en développement durable².

Le document sera disponible auprès de la CRÉ Montérégie-Est et des neuf MRC de son territoire.

Version finale du document déposée le 12 septembre 2013

¹ 255, boul. Laurier, bureau 200,
McMasterville (Québec) J3G 0B7
Téléphone : 450 446-6491
Télécopieur : 450 446-1942
Courriel : info@monteregie-est.org

² Coordonnées : 72, chemin Paul, Bouchette, QC, J0X 1E0 – (819) 465-2035 ou (514) 220-5833
m.merleau@hotmail.com

Résumé exécutif

Depuis le temps qu'on en parlait, c'est désormais chose faite : l'autoroute 30 est une réalité et l'île de Montréal a enfin une voie de contournement comme la plupart des Grandes métropoles nord-américaines. Montréal a son *Turnpike* ! En sommes-nous réellement conscients et joue-t-elle pleinement son rôle ?

Et de fait, qu'elle est au juste le rôle d'une telle infrastructure de transports ? – La ministre Marie Malavoy qui siège sur le comité interministériel dont le mandat sera d'élaborer une vision stratégique du développement économique du corridor de l'autoroute 30 de Sorel-Tracy à



Vaudreuil-Soulanges, en Montérégie avait une partie de la réponse en affirmant, en conférence de presse, que : « *L'autoroute 30 est davantage qu'une voie de contournement; elle est un véritable levier économique pour la Montérégie.* ».

Bien que l'autoroute puisse avoir une fin en soit, elle s'inscrit désormais dans un réseau complexe de voies de circulation, toutes plus stratégiques les unes que les autres et servant de leviers à l'économie régionale, métropolitaine et nationale.

Le PMAD et CargoM

Dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) confirme l'importance de la 30 comme infrastructure stratégique : La Communauté reconnaît aussi l'importance de positionner le Grand Montréal comme pôle logistique des transports. Le raccordement prochain de l'autoroute 30 et l'expansion du port de Montréal sur le site de Contrecoeur consolidera le rôle de plaque tournante du Grand Montréal et, plus particulièrement, le développement de la logistique des transports dans la couronne Sud.

Il est clair à la lecture du PMAD que celui-ci a été conçu et approuvé avant l'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute 30, entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, car on y fait référence au futur.

Mais le futur c'est maintenant!

En raison de l'importance de la logistique et des transports dans la grande région de Montréal, la CMM a pris la décision de coiffer le secteur de la logistique et des transports d'une grappe appelée CargoM.

Dès sa première année de formation, CargoM s'est donné comme objectifs de réaliser trois chantiers dont deux touchent directement le territoire de la Montérégie Est et de ses neuf MRC dont la MRC Marguerite-d'Youville qui abrite le Port de Montréal à Contrecoeur. Ce port de vrac peut toutefois être converti en port de conteneurs pour permettre au Port de Montréal de prendre l'expansion requise pour maintenir sa position concurrentielle à l'échelle nord-américaine, à l'extérieur de l'île de Montréal.

Contrecoeur pourrait devenir le cœur d'une filière métropolitaine de logistiques de transports incluant le maritime, l'autoroutier et le ferroviaire. L'aéroport de Saint-Hubert, comme ceux de Dorval, de Mirabel, de Bromont et de St-Jean-sur-Richelieu complèteraient le palmarès de cette industrie de la logistique du transport au centre des stratégies du *Just-in-Time*.

La mondialisation des marchés, *l'outshoring* comme *l'outsourcing* ont contribué largement au cours de deux dernières décennies à changer la dynamique des transports de marchandises et la logistique qui entourent les chaînes d'approvisionnement. On ne fait plus que du transport, on fait désormais de la logistique des transports.

Porte continentale

La Porte continentale est un élément clé du système de transport multimodal du Canada. L'emplacement central de la Porte continentale facilite le commerce international et les échanges intérieurs en appui au commerce extérieur avec les États-Unis et les autres principaux partenaires commerciaux. La Porte continentale comprend des ports, des aéroports, des installations intermodales, des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

<http://www.portecontinentale.ca/index2.html>

Cet extrait du site Internet du Gouvernement du Canada résume très bien ce qu'est la Porte Continentale Ontario-Québec, un corridor de commerces qui émane du Fleuve Saint-Laurent,



des Ports de la Voie Maritime du Saint-Laurent, dont le Port de Montréal qui les domine tous en matière de conteneurs.

Les installations portuaires sont complétées par des voies ferroviaires et des autoroutes Est-Ouest et Nord-Sud couvrant tout le continent nord-américain. Avant l'ouverture de l'autoroute 30, tous les mouvements de marchandises Est-Ouest devaient passer par l'Île de Montréal, créant des bouchons de circulation majeurs aux heures de pointe. Depuis l'ouverture de la 30, les camions ont une alternative.

La Porte Continentale n'est pas le seul corridor de commerce qui intéresse la Montérégie Est d'où origine l'autoroute 30 à Sorel-Tracy. Il y a aussi le corridor Montréal-Boston desservi par l'autoroute 35 et l'Interstate 89. Cette autoroute traverse les MRC du Haut-Richelieu et Brome-Missisquoi après avoir pris sa source sur l'autoroute 10 à la hauteur de Chambly-Carignan dans la MRC de la Vallée-du-Richelieu. L'autoroute 35 est présentement connue sous l'appellation Autoroute de la Vallée-des-Forts, le long de la Rivière Richelieu qui a été une des premières voies de commerces entre le Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre. Cette autoroute a déjà été désignée autoroute électrique et numérique, entre Burlington et Saint-Jean-sur-Richelieu suite à une entente Québec-Vermont conclue au printemps 2013.



L'état du Vermont que rejoindra l'autoroute 35 à la hauteur de Saint-Armand/Phillipsburg est un partenaire économique important pour le Québec. Plus tôt cette année, le Québec et le Vermont ont renouvelé une entente de coopération. Le communiqué de presse émis à cette occasion spécifiait que : *En plus d'être un partenaire institutionnel de premier plan, le Vermont est le plus important partenaire commercial du Québec en Nouvelle-Angleterre. Nos échanges avec cette région ont atteint 3,6 milliards de dollars canadiens en 2011. Inversement, le Québec est de loin le plus important partenaire commercial du Vermont sur la scène internationale. L'an dernier, 90 % des exportations du Vermont au Canada étaient destinées au Québec, alors que 80 % de ses importations canadiennes provenaient d'ici.*

Filière logistique de transports et le Port de Montréal

La filière de la logistique des transports dans le Grand-Montréal qui porte le nom de Cargo-Montréal (CargoM) n'a été mise sur pied que l'an dernier, mais elle s'organise rapidement.

Sous la présidence de la PDG du Port de Montréal, madame Sylvie Vachon, CargoM regroupe les principaux acteurs en matière de transport et de logistique des transports du Grand-Montréal. CargoM s'est notamment donné comme objectifs, dès sa première année, de saisir des opportunités de développement sectoriel, d'améliorer la communication entre les intervenants et le rayonnement de Montréal comme plaque tournante de la logistique des transports au Québec, et de veiller à la fluidité et de l'accès par camion sur le réseau routier de la grande région de Montréal.



Le Port de Montréal est un des éléments les plus déterminants de la filière. Le Port est le point d'origine et de destination de plus de 1,5 millions de conteneurs annuellement. Or, le Port de Montréal doit se préparer à agrandir ses facilités et à augmenter sa capacité de manutention de conteneurs entrants et sortants, s'il veut demeurer compétitif sur la côte est du continent où la compétition est forte, tout particulièrement chez nos voisins du sud.

Le Port de Montréal aurait avantage à se positionner le plus rapidement possible, avant la concurrence, pour maintenir son leadership sur la côte est. C'est maintenant qu'il doit annoncer son projet d'agrandissement de ses installations de manutention de conteneurs sur la Rive-Sud, à son port de vrac de Contreccœur. Il n'y a aucune logique à agrandir ses installations sur l'Île de Montréal, surtout depuis l'ouverture complète de la 30.

Levier économique pour la CRÉME

Comme le disait la ministre Marie Malavoy, la A30 est un véritable levier économique pour la Montérégie Est et ses neuf MRC qui, au fil des ans, ont chacune défini leurs créneaux en fonction de leur histoire, de leurs talents et des nouvelles technologies. En plus des infrastructures de transport de calibre international comme le Port de Montréal à Contreccœur, l'autoroute 30 et l'autoroute 35, les aéroports du Grand-Montréal élargi, le Port de Sorel-Tracy³ et les lignes de chemins de fer, la Montérégie Est dispose de transporteurs à la fine pointe des nouvelles technologies comme Robert Transport, Transport Bourassa, des centres de recherches de renommée internationale comme IREQ, INRS, CNRC, Canmet, IRDA, ITA et C2MI à Bromont, des spécialistes convoités comme Rheinmetall Canada Inc. et GE Aviation, des leaders



³ Le Port de Sorel-Tracy est un port à la fois municipal et privé.

mondiaux comme Arcelor Mittal et IBM ou encore Greenfield Éthanol, Cargill, APTALIS PHARMA, Tremcar, Groupe Cambli et Termaco. La Montérégie Est et ses composantes sont des joueurs majeurs en matière de création d'emplois et de richesse dans le Grand Montréal élargi et le Québec.

Toutes ces entreprises sont en opération dans une région frontalière très propice aux exportations et aux échanges bilatéraux avec les États-Unis, grâce aux corridors de commerces et avec l'Europe, l'Afrique et les pays du Pacifique, grâce au Port de Montréal. La Montérégie Est et tout le Grand-Montréal seront encore dans une meilleure posture quand le Port de Montréal à Contrecoeur sera converti en partie en port de conteneurs pour prendre l'excédent de la demande aux installations actuelles du Port sur l'Île de Montréal.

Un nouveau phénomène pointe à l'horizon. Il a pour nom : **La réindustrialisation**. Plusieurs entreprises qui ont quitté le continent nord-américain au cours des 20 dernières années pour ouvrir des usines dans des pays en émergence comme la Chine et l'Inde reviennent au bercail. Ce phénomène aura des répercussions sur l'ensemble de la grappe de logistique des transports au Québec, au Canada et chez nos voisins du sud. Qui sera prêt à y faire face ? C'est maintenant qu'il faut agir ! Les projets soumis dans le présent document dont l'électrification des transports et le développement de nouveaux corridors d'échanges avec les EU, permettra au Québec de sortir plus rapidement de la récession des cinq dernières années.

Les enjeux et défis particuliers

Au cours des prochains mois et prochaines années, l'industrie des transports et de la logistique fera face à des défis majeurs reliés en grande partie à son image qui, aux yeux de plusieurs n'a rien de glorieux. La **sécurité** dans les transports de marchandises est un élément majeur.

On devra d'abord relever le défi du recrutement, de la formation et de la rétention de la main d'œuvre auprès des jeunes travailleurs. Une filière de la logistique des transports bien organisée en impliquant les CFP, les CFTR⁴ et les Cégep de la Montérégie Est pourrait jouer un rôle clé.

L'autre défi sera le repositionnement du transport ferroviaire dans la logistique des transports, suite à des incidents malheureux comme ceux de juillet 2013 à Lac Mégantic. Le rail a toujours

⁴ CFTR : Centre de formation en transport routier – Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe et Cowansville

sa place et **des éléments sont à repenser** par les gros comme les petits transporteurs. Il y a place à **l'innovation** !

Préambule

« L'autoroute 30 est davantage qu'une voie de contournement; elle est un véritable levier économique pour la Montérégie. Elle vient améliorer de façon notable l'accessibilité à cette région permettant ainsi la venue d'investissements importants au cours des prochaines années », a souligné la ministre responsable de la région de la Montérégie, M^{me} Marie Malavoy.

Cette citation a été tirée du communiqué de presse du 31 mai 2013 annonçant la création d'un comité interministériel dont le mandat sera d'élaborer une vision stratégique du développement économique du corridor de l'autoroute 30 de Sorel-Tracy à Vaudreuil-Soulanges, en Montérégie, qui sera cohérente avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Cette citation de la ministre Marie Malavoy résume bien ce qu'est en fait l'autoroute 30, de Sorel à Vaudreuil-Dorion pour la Montérégie : un nouveau levier de **développement économique durable**. Le parachèvement de l'autoroute 30 aura suscité un éveil sans précédent à la réalité du transport de marchandises et aux nouvelles technologies.

Elle est, pour des milliers de voyageurs et camionneurs, **une alternative** à la congestion qui caractérise les autoroutes qui traversent l'Île de Montréal d'est en ouest, soit la 40 et la 20, via les ponts et tunnel Hippolyte Lafontaine, Champlain et Mercier et la désormais célèbre autoroute métropolitaine et le non moins célèbre Échangeur Turcot.

Le cœur économique du Québec qu'est Montréal est ainsi partiellement paralysé en raison des problèmes de circulation qui, au cours des prochaines années, deviendront encore plus sérieux en raison des travaux de réfection et de construction des infrastructures.

Pour des milliers d'automobilistes et de camionneurs qui se voyaient contraints de traverser une partie de l'île de Montréal pour aller des régions à l'Est de Montréal et des Maritimes vers l'Ontario, le Mid-Ouest américain et l'Ouest Canadien, **c'est un rêve devenu réalité. La solution aux problèmes de congestion sur l'île de Montréal passe en grande partie par la Montérégie Est.**

Au cours des dernières trois décennies, les études se sont multipliées à tous les niveaux (local, régional, provincial et fédéral) pour expliquer comment cette voie de contournement de Montréal allait en quelque sorte changer le monde des transports et du commerce intérieur et extérieur. Depuis le temps qu'elle a été mise en chantier à l'Est, entre Sorel-Tracy et les autoroutes 20 et 10, jusqu'à aujourd'hui, le monde des transports a beaucoup évolué et la façon de faire des affaires dans la grande région de Montréal et avec l'étranger a changé du tout au tout, grâce entre autres aux nouvelles technologies et à l'évolution de la gestion des chaînes d'approvisionnement.

Mais un fait demeure : l'autoroute 30 a autant sinon plus d'importance aujourd'hui qu'elle n'en avait à l'époque, tout particulièrement pour la Montérégie dans son ensemble et la Montérégie Est en particulier qui ont fait leurs classes en matière de transports, de recherche et développement et de logistique des transports.

Le comité interministériel et la CRÉ

Annoncé le 31 mai 2013, le comité interministériel que co-présideront M. Sylvain Gaudreault, ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et ministre des Transports, et la ministre déléguée à la Politique industrielle et à la Banque de développement économique du Québec, M^{me} Élane Zakaïb, est mis en place dans le but ultime de doter cette infrastructure de transport d'une vision stratégique du développement économique durable du corridor de l'autoroute 30 de Sorel-Tracy à Vaudreuil-Soulanges, en Montérégie, mais une vision qui sera cohérente avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Pas moins de neuf ministres prendront part aux délibérations de ce comité. En plus des ministres Gaudreault et Zakaïb, les autres membres du comité sont : la ministre de l'éducation et ministre responsable de la Montérégie, Marie Malavoy, le ministre des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur et ministre responsable de la région de Montréal, M. Jean-François Lisée, le vice-premier ministre et ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, M. François Gendron, le ministre des Finances et de l'Économie, M. Nicolas Marceau, la ministre de l'Emploi et la Solidarité sociale, M^{me} Agnès Maltais, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, M. Yves-François Blanchet, ainsi que la ministre déléguée aux Affaires autochtones, M^{me} Élisabeth Larouche.

Le communiqué émis à la fin mai spécifie que la réalisation du plan de développement est prévue pour le printemps 2014. Il sera élaboré conjointement par des représentants gouvernementaux et des représentants socio-économiques de la région et aura été précédé d'une tournée de consultations auprès des acteurs concernés.

« En favorisant le contournement de Montréal, le corridor de l'autoroute 30 représente un atout majeur pour la grande région métropolitaine afin qu'elle devienne une réelle filière logistique pour le commerce avec l'Ontario et le nord des États-Unis », a fait savoir le ministre Sylvain Gaudreault. « Une réflexion globale s'imposait pour créer une synergie autour de cet axe routier, et la présence de nombreux ministres au sein du comité permettra au gouvernement d'étudier la question sous tous les angles importants. »

Tous les participants à ce comité interministériel reconnaissent l'importance de l'autoroute 30, mais du même coup, ils et elles reconnaissent l'importance stratégique du Grand-Montréal sur l'échiquier national et à l'international et le rôle complémentaire et primordial que doit jouer la Montérégie, notamment au chapitre de la logistique des transports. La ministre Zakaïb affirmait : *« Le développement du corridor de cette autoroute autour de la filière logistique permettra à terme, soit dans une vingtaine d'années, la création de près de 10 000 emplois. »*

Bonne nouvelle pour les autorités locales dont les MRC et la CRÉ Montérégie Est, le comité interministériel souhaite leur implication et leur complicité. À ce sujet, la ministre Zakaïb est claire : *« C'est un projet majeur pour la Montérégie et nous avons besoin de l'adhésion des acteurs concernés aux projets qui y seront mis en place. J'entreprendrai donc dès l'automne une tournée de consultations dans toute la région. »*

Quant au ministre responsable de la région de Montréal, Jean-François Lisée, il affirmait lors de l'annonce de la mise sur pied du comité : *« Assurer la cohérence et la compatibilité des actions avec le PMAD est sans contredit un gage de succès pour la stratégie montréalaise qui sera élaborée et pour sa mise en œuvre subséquente. Une vision d'ensemble qui tient compte de tous les aspects et de tous les enjeux est essentielle pour la réussite d'une telle initiative. C'est pourquoi la création de ce comité interministériel nous est apparue comme une nécessité. »*

Il semble clair que le présent gouvernement et tout particulièrement le ministre des Finances et de l'Économie, Nicolas Marceau veulent que l'autoroute 30 serve, comme il se doit, d'outil supplémentaire pour promouvoir les exportations et pour permettre à Montréal de conserver une position de tête en matière de transport et de logistiques sur le continent Nord Américain, grâce au Port de Montréal.

La conformité au PMAD

L'ouverture de l'autoroute 30 sur toute sa longueur couvrant les trois CRÉ montréalaises respecte en totalité les critères du PMAD en matière de transports et de compétitivité de la grande région de Montréal. Les trois critères qui suivent le confirment. Il s'agit d'extraits du PMAD en vigueur. Les soulignés et caractères gras sont de l'auteur du présent document.

Critère 2.3.1

Identification du réseau routier métropolitain

La désignation d'un réseau routier d'intérêt métropolitain a pour objectif de cibler les priorités d'intervention souhaitées par la Communauté afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques de transport des marchandises que sont les ports, les aéroports et les terminaux intermodaux situés sur le territoire de la CMM.

Le réseau routier métropolitain rassemble les composantes du réseau routier de juridiction provinciale et fédérale (autoroutes et routes nationales) et du palier municipal dont l'efficacité contribue à l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal. Les critères suivants ont permis l'identification du réseau routier métropolitain :

- assurer des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers le métro ou les systèmes légers sur rail (SLR) projetés;
- assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté;
- assurer les déplacements à vocation économique supportant les échanges avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec;
- assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux qui constituent les pivots des corridors continentaux de transport des marchandises.

Critère 2.3.3

Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion

La congestion est un concept faisant l'objet de plusieurs définitions. En général, il y a congestion lorsqu'une demande en déplacement additionnelle sur un réseau occasionne des pertes (délais ou coûts) pour les usagers déjà présents et, éventuellement, pour les non-usagers. En outre, la congestion peut être récurrente ou incidente. La congestion récurrente est celle qui se produit de manière habituelle telle que les périodes de pointe. La congestion incidente est celle plus imprévisible associée à des événements fortuits, tels qu'un incident routier, ou à des travaux qui localement ou par effets additifs causent des retards pour des périodes de temps limitées.

Le PMAD propose d'agir sur les impacts négatifs dus à la congestion par la réalisation de projets qui permettront une utilisation optimale du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises. Le suivi des mesures proposées portera uniquement sur la congestion récurrente, la seule qui est actuellement mesurée sur le réseau routier supérieur. Le suivi de ce critère pourrait être assuré en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, qui produit périodiquement un rapport sur les coûts de la congestion routière récurrente dans la région de Montréal. Rappelons que les coûts de congestion sont estimés à 1,4 G \$ en 2003.

Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler, au cours des 30 prochaines années, le développement, en termes de capacité et d'accessibilité intermodale des principaux équipements/infrastructures, particulièrement les réseaux ferroviaires et routiers et le port de Montréal, constitue le principal enjeu pour la CMM afin de maintenir et de renforcer le rôle de plaque tournante de la région métropolitaine de Montréal. Dans ce contexte, le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle du port de Montréal et des corridors ferroviaires est également souhaité par la Communauté. Outre les enjeux directement liés au transport, la CMM reconnaît l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par mode, particulièrement en ce qui concerne les flux intramétropolitains.

La Communauté reconnaît aussi l'importance de positionner le Grand Montréal comme pôle logistique des transports. Le raccordement prochain de l'autoroute 30 et l'expansion du Port de Montréal sur le site de Contrecoeur consolidera le rôle de plaque tournante du Grand Montréal et, plus particulièrement, le développement de la logistique des transports dans la couronne sud. Aussi, il est proposé d'évaluer l'impact sur le plan du développement urbain et économique de l'implantation de sites de logistiques de transport, notamment dans les secteurs de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la MRC de Roussillon et de la ville de Contrecoeur.

Critère 2.3.4

Localisation des pôles logistiques

Quel que soit le choix du site, la mise en place de nouveaux pôles logistiques doit s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier).

Le PMAD invite les MRC et les agglomérations à considérer les facteurs suivants dans le choix de la localisation des pôles logistiques :

- site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain;
- site ayant un accès direct au réseau ferroviaire;
- site situé près d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- site permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.).

Il est clair à la lecture du PMAD que celui-ci a été conçu et approuvé avant l'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute 30, entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, car on y fait référence au futur.

Mais le futur c'est maintenant!

À la lecture du critère 2.3.4 et des facteurs de localisation, en y ajoutant les critères relatifs à la protection du territoire agricole, le choix de la Ville de Contrecoeur pour une future implantation d'un Pôle majeur de logistiques de transport pour le Grand Montréal est de plus en plus évident, en raison des facteurs suivants qui seront expliqués plus en détails un peu plus loin dans le présent document :

- Présence du Port de Montréal et de ses infrastructures, accessibles 12 mois sur 12
- Disponibilité de terrains majoritairement en zone blanche propriétés du Port de Montréal
- Proximité de terrains industriels adjacents au Port et propriétés d'ArcelorMittal
- Accès au réseau ferroviaire du CN et possibilité d'entente pour une desserte du CP
- Accès aux autoroutes 30, 10, 20, 35 et proximité relative des aéroports de Saint-Hubert, Saint-Jean-sur-Richelieu et Bromont, en plus de Dorval et de Mirabel
- Main d'œuvre qualifiée et expérimentée sur place et à proximité (Pierre-de-Saurel)

CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL) pour la période 2001- 2021

Autant pour la mise en valeur du corridor de l'autoroute 30 que pour la mise en valeur du corridor stratégique de l'autoroute 35, de Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine, ou encore d'une mise en valeur du *Ontario-Québec Continental Gateway* via l'autoroute 20, le Gouvernement du Québec devra éclaircir l'orientation numéro 10 du Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, un document qui couvre la période 2001-2021. Ces

corridors stratégiques pour le Grand Montréal débordent du territoire de la CMM et permettent de relier entre elles d'importantes villes périmétropolitaines ou satellites comme Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu, Salaberry-de-Valleyfield, dans la seule grande région de la Montérégie.

ORIENTATION NO 10 :

- *Assurer l'intégration de plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM pour chacune des agglomérations urbaines de recensement : Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield.*
- *Protéger et mettre en valeur le caractère champêtre et patrimonial des villages du territoire et consolider l'économie et la zone agricole.*
- *Contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie des agglomérations urbaines et villageoises.*

Cette orientation no 10 d'un document qui date déjà de plus de 12 ans répond à la préoccupation gouvernementale qui se lit comme suit : L'HARMONISATION INTERRÉGIONALE DES INTERVENTIONS DE LA CMM, DES RÉGIONS ET DES MRC VOISINES DANS UN ESPRIT DE RÉCIPROCITÉ ET D'ALLIANCE STRATÉGIQUES. – Voir document original à la page 109.

Les mots clés à retenir sont : esprit de réciprocité et alliances stratégiques.

Toutes les villes et MRC qui composent le territoire de la CRÉ Montérégie Est, d'Acton Vale à Cowansville, en passant par Sorel-Tracy, Chambly, Sainte-Brigide d'Iberville, Sain-Alexandre, Saint-Césaire, Bromont et Bedford ont des personnalités et des créneaux de développement qui leur sont propres mais qui, en définitive, sont complémentaires au territoire de la CMM. Que ce soit l'usine Graymont à Bedford, IBM, Teledyne et GE Aviation à Bromont, Tremcar Inc., Groupe Cambli, Mil-Quip-Groupe Tulmar, Termaco Limitée, Logistik Unicorp, Exel/DHL. et le Collège Militaire Royal à

Saint-Jean-sur-Richelieu, l'IRDA et la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal à Saint-Hyacinthe ou le Port de Sorel-Tracy, toutes ces entreprises renforcent la vocation de Pôle d'excellence de la Métropole qu'est Montréal.

Le comité interministériel sur l'autoroute 30 devra tenir compte du potentiel de développement de l'ensemble des MRC constituant le territoire de la CRÉ Montérégie Est.

Elles ont chacune un parcours qui leur est propre et qui a évolué avec le temps, allant même jusqu'à imposer des changements de culture, au sens propre et figuré. On n'a qu'à penser à la fermeture de la Singer à Saint-Jean-sur-Richelieu, aux usines de textile dans la région de Brome-Missisquoi (Bedford, Farnham et Cowansville), à la fermeture de l'usine d'Hyundai à Bromont et sur la Rive-nord de la CMM, à l'abandon de la culture du tabac dans Lanaudière, des situations et des événements qui ont suscité des changements de vocations et d'orientations. Sur l'Île de Montréal, il s'est passé le même phénomène. On est passé de la Shop Angus à la Technopole Angus et que dire des changements de vocations le long du Canal de Lachine.

La consolidation de l'économie et de la zone agricole préconisée dans le Cadre d'aménagement de 2001 ne signifie pas que l'on doive écarter des opportunités de développement intégré et durable qui surviennent comme le parachèvement de l'autoroute 30 et l'éventuel parachèvement de l'autoroute 35 pour enfin concrétiser le corridor de commerce Montréal-Boston et faire de la grande région de Montréal, une vraie région frontalière innovante et compétitive.

Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal – Cargo Montréal

Devant l'importance de l'industrie de la logistique et du transport au Québec et dans la Grande région de Montréal la CMM a pris la décision, en 2011, d'amorcer le processus de mise en place d'une Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal. Elle a été mise en place à la fin de l'année 2012, sous la présidence de madame Sylvie Vachon, présidente et directrice-générale du Port de Montréal.

Dans son premier rapport qui couvre à peine quelques mois, Cargo Montréal précise ce qui suit :

Depuis le mois de mars 2013, nous avons lancé trois chantiers qui traitent des opportunités de développement sectoriel, de la communication et du rayonnement, et de la fluidité et de l'accès par camion. Ces chantiers contribueront à la mise en place de projets et d'initiatives innovantes pour optimiser les opérations de logistique et de transport afin d'améliorer la fluidité des déplacements dans le Grand Montréal.

S'appuyant sur l'implication de ses membres, CargoM anticipe les premiers résultats de ces chantiers dès l'automne 2013.



Les autorités de la CMM ont amorcé le processus de conception de cette grappe, en collaboration avec les gouvernements supérieurs, les propriétaires d'équipements institutionnels dont le Port de Montréal, les Aéroports de Montréal, les grands transporteurs dont le CN et le CP et quelques grandes entreprises de transport tel Transport Robert. On peut lire à ce sujet dans la décision de la CMM de procéder :

Il est clair cependant, que la présence d'infrastructures et d'entreprises internationales sans équivalent ailleurs dans la province permettent d'affirmer que le Grand Montréal constitue le cœur de cette industrie, dont l'efficacité contribue à celle de l'ensemble de l'économie métropolitaine et québécoise. À ce titre, notons la présence du Port de Montréal, un chef de file parmi les ports à conteneurs desservant le marché de l'Atlantique Nord, celle de deux aéroports internationaux, celle de centres décisionnels d'entreprises de grande envergure telles que le Canadien National, Transforce, Transport Robert, Purolator, Hapag-Lloyd, CMA-CGM, MSC, Fednav, Logistec et Trac-World et celle de plusieurs autres entreprises dynamiques et innovantes.

Cette grappe métropolitaine peut grandement s'enrichir, si elle déborde les limites administratives de la CMM pour englober l'ensemble du territoire de la Montérégie Est comme la MRC Brome-Missisquoi où l'on retrouve des industries manufacturières de pointe, d'importants centres de recherche en matière de transport dont GE Aviation, Ellison Surface Technologies, le C2MI, un centre de recherche de classe mondiale en microélectronique et l'aéroport exécutif de Bromont (05-23) d'une longueur de 5 000 pieds (1524 mètres).

La nouvelle grappe peut **définitivement** compter sur la MRC du Haut-Richelieu qui comptent plusieurs infrastructures telles que son aéroport régional à Saint-Jean-sur-Richelieu, l'accès à trois chemins de fer (CN, CP et MMA), deux incubateurs d'entreprises et un troisième sur les planches, un bassin d'entreprises manufacturières diversifié avec des leaders d'envergure mondiale comme Rheinmetall Canada, Logistik Unicorp, Tremcar Inc. et Groupe Cambli, un CEGEP et une EPM. Avant tout, la MRC du Haut-Richelieu peut contribuer par la présence d'entreprises constituant un apport significatif aux créneaux reliés à la logistique, à la défense et à la sécurité ainsi qu'en aérospatial, ainsi que l'annonce toute récente du corridor électrique et de l'implantation de bornes électriques dans la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Le plan d'affaires de la nouvelle grappe a été confié à la firme Raymond Chabot, Grant, Thornton, pour les années 2012-2014.

D'entrée de jeu, la firme précise : *Les entreprises du secteur de la logistique (incluant le transport) emploient près de 100 000 personnes au Québec. La majeure partie de ces emplois se trouve dans la région métropolitaine, où se trouvent par ailleurs les infrastructures névralgiques du Québec ainsi que plusieurs sièges sociaux d'envergure.*

Un peu plus loin dans le plan d'affaires, la firme précise à nouveau : *Il est clair cependant, que la présence d'infrastructures et d'entreprises internationales sans équivalent ailleurs dans la province permettent d'affirmer que le Grand Montréal constitue le cœur de cette industrie, dont l'efficacité contribue à celle de l'ensemble de l'économie métropolitaine et québécoise.* Et son plus gros atout est sans contredit le **Port de Montréal** qui a des installations sur l'île de Montréal et à Contrecoeur, dans la MRC Marguerite-d'Youville.

La grappe **proposée** originellement par RCGT comprend les composantes suivantes: transport maritime, ferroviaire, routier et **aérien**, **services et intermédiaires logistiques**, infrastructures et gouvernements, associations et institutions.

La firme précise que : *Il importe de prendre action afin de mettre en place cette organisation, qui aura pour mission de rassembler tous les acteurs métropolitains de la logistique et du transport de marchandises autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement de l'ensemble du secteur.*

Les trois chantiers de CargoM pour 2013

Les trois chantiers de la nouvelle grappe sont présidés par des experts reconnus et fonctionnent à partir d'objectifs précis. Voici un extrait du rapport annuel présenté sous forme de tableau :

Opportunités de développement sectoriel	Communication et rayonnement	Accès et fluidité du transport par camion
Coprésidé par Mme Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de	Coprésidé par Mme Nicole Trépanier, présidente de la Société de développement	Coprésidé par M. Marc Cadieux, président-directeur général de l'Association du

Logistec Corporation, et par M. Laurent Tourigny, président de Service de transport TracWorld.	économique du Saint-Laurent (SODES), et M. Frédéric Chevallier, directeur Unité de Gestion Montréal / vice-président de Panalpina inc.	camionnage du Québec (ACQ), et par M. Michael Fratianni, directeur des finances de Montreal Gateway Terminals Partnership.
Les objectifs respectifs		
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'efficacité du transport et de la logistique dans le Grand Montréal; • Identifier quelles sont les clés du succès pour attirer de nouveaux centres de distribution et faire du Grand Montréal une plaque tournante reconnue et recherchée pour sa compétitivité; • Définir les différents concepts de pôle logistique pour le Grand Montréal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir auprès des gouvernements, de la population et des parties prenantes, les bénéfices et les retombées économiques du secteur de la logistique et du transport de marchandises dans le Grand Montréal; • Entreprendre une opération à cœur ouvert pour contrebalancer l'image négative du secteur de la logistique et du transport de marchandises en mettant de l'avant les innovations entreprises par des entreprises locales; • Participer activement au rayonnement international de la grappe et de la plaque tournante avec le Port de Montréal au cœur de la chaîne logistique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Participer activement à des comités de concertation comme porte-parole de l'industrie, et au besoin prendre l'initiative de création de ces comités; • Mener des études complémentaires à celles existantes visant à mettre en place et à proposer des projets innovants pour le transport des marchandises dans la grande région métropolitaine; • Mener des projets pilotes spécifiques et mesurer leurs retombées pour le Grand Montréal.

Et ça continue. Trois nouveaux chantiers sont en préparation pour 2014 et CargoM continue à solliciter la participation des joueurs de l'industrie. Ces trois chantiers qui répondent à des enjeux majeurs sont :

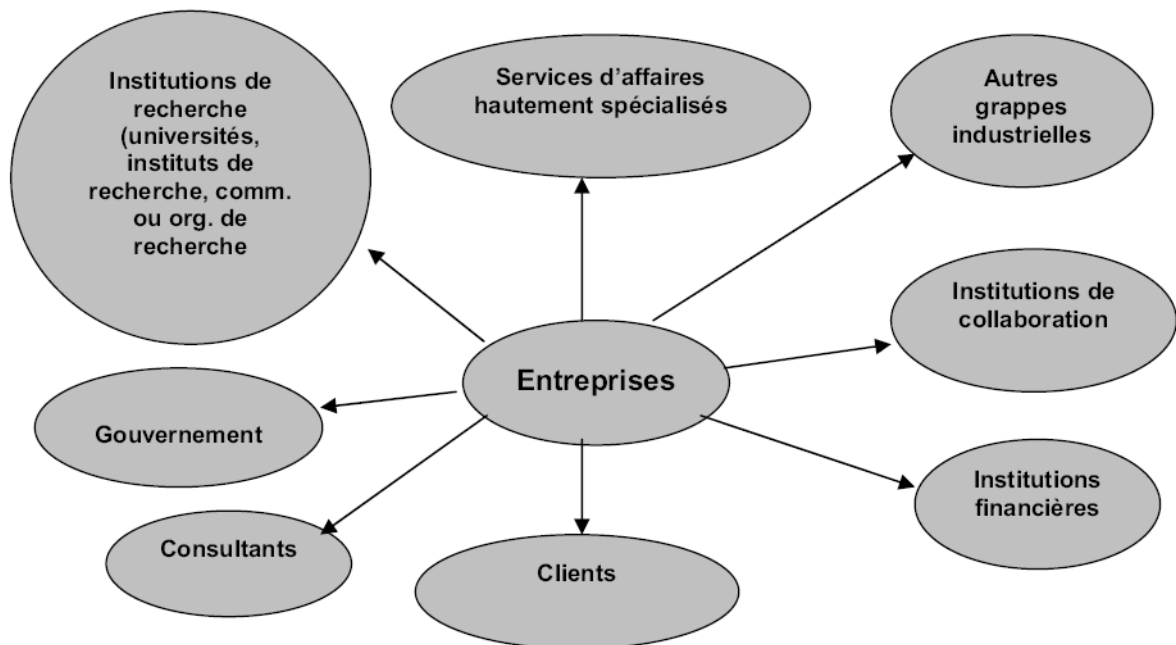
- Pratique et technologie de pointe
- Règlementation

- Main-d'œuvre

Il est clair que les MRC de la Montérégie Est non incluses dans la CMM, plus précisément la MRC Brome-Missisquoi et la MRC du Haut-Richelieu peuvent grandement contribuer au succès de la grappe, notamment en matière de Technologie de pointe, de Transport terrestre et logistique, de défense et sécurité avec les entreprises telles : Groupe Cambli, C2MI, Rheinmetall, IBM et GE de ce monde.

Une grappe transversale

La grappe de la logistique et du transport, tout comme la grappe **Techno Montréal**, est à la fois une grappe vouée à l'innovation et à la fabrication de nouveaux matériels visant un accroissement des compétences et de la productivité de son secteur d'activité propre et une grappe de soutien à l'ensemble des activités économiques de la Grande région de **Montréal élargi**⁵.



Source : Institut de la statistique du Québec

⁵ Le Grand Montréal élargi comprend le territoire de la CMM et les zones d'influences des sept villes péri-métropolitaines ou satellites que sont : Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu, Salaberry-de-Valleyfield, Lachute, Saint-Jérôme et Joliette.

Une grappe bien gérée et dynamique entraîne généralement des retombées telles que:

- Création, attraction, rétention et expansion d'entreprises;
- Formation, attraction et rétention de main-d'œuvre qualifiée;
- Innovation accrue générant des gains de productivité;
- Accroissement de l'avantage concurrentiel d'une région.

La grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal est donc une grappe transversale qui vient en soutien aux autres grappes mises sur pied par la CMM dans cadre de sa stratégie pour faire de la région de Montréal une métropole innovante, compétente et compétitive à l'échelle nationale et à l'international.



La nouvelle grappe a été définie pour répondre favorablement et le plus rapidement possible aux Forces, Faiblesses (Défis), Opportunités et Menaces qui caractérisent l'industrie de la logistique et du transport au Québec et dans la région de Montréal.

Forces	Défis
<ul style="list-style-type: none"> -Intermodalité : quatre modes de transport -Proximité et accessibilité de marchés clés -Localisation et modèle d'affaires du port -Présence et connectivité ferroviaire -Présence de sièges sociaux (ferroviaire, routier, maritime) -Expertise en logistique et transport -Capacité d'accueil des parcs industriels -Réseau autoroutier à l'extérieur de 	<ul style="list-style-type: none"> -Vision globale et planification d'ensemble du secteur -Collaboration / concertation des acteurs de la grappe -Fluidité, fiabilité et accessibilité du réseau routier sur l'île de Montréal et dans sa périphérie -Coût relatif et capacité du transport par rail -Efficience des opérations des terminaux et douanes

Montréal	<ul style="list-style-type: none"> -Masse critique de centres de distribution -Culture d'impartition de la logistique chez les clients
<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> -Banalisation du transport -Concurrence américaine (ports, aéroports, invest.) -Pressions croissantes sur le camionnage -Capacité d'investir pro activement de l'État -Méfiance de certains publics (projets / industrie) -Force du dollar canadien (coût relatif des intrants) -Déplacement de la base industrielle du Midwest américain vers le sud 	<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> -Grands projets qui accroîtront les besoins en transport et logistique, par ex.: accords de libre-échange, Plan Nord -Émergence de ports de transbordement -Développement de pôles logistiques, où s'installent de grands centres de distribution -Développement de l'offre de logistique à valeur ajoutée (assemblage, emballage, préparation de commandes) -Alternatives vertes, par ex.: transport maritime courte distance -Congestion du transport aérien aux E-U

C'est aussi à la lumière de ces FFOM, que la firme RCGT a identifié comme prioritaire : **Améliorer les accès et la fluidité du transport par camion dans le Grand Montréal.**

RCGT explique que *les avantages concurrentiels de l'intermodalité de Montréal sont menacés par la congestion sur les ponts et le réseau routier, ainsi que par les difficultés d'accès aux terminaux maritimes et ferroviaires, qui sont une source de coûts additionnels pour les camionneurs (essence et main-d'œuvre) et influencent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. De grands projets d'investissements devraient contribuer à améliorer la fluidité à moyen ou long terme (échangeur Dorval, autoroute 30, autoroute 35, Projet Turcot, nouveau Pont Champlain). . .*

Les Forces et Opportunités de la Montérégie Est

Les argumentaires développés par le CLD Marguerite-d'Youville en faveur de l'implantation d'un Pôle (ou filière) de logistique des transports dans la MRC Marguerite-d'Youville, à Contrecoeur, à proximité des installations et terrains du Port de Montréal qui totalisent une superficie de 467 acres presque entièrement en zone blanche, identifient toute une série d'opportunités et de forces propres à son territoire et à celui des autres secteurs de la Montérégie Est.

L'expansion prochaine du Port de Montréal dans le but de presque doubler le nombre de conteneurs en provenance des quatre coins du monde demeure l'opportunité la plus significative. Les installations du Port sur l'île de Montréal sont presque à pleine capacité et une expansion à Contrecoeur est non seulement logique, mais souhaitable pour éviter d'ajouter aux problèmes de congestion que connaît déjà l'île de Montréal et qui s'aggraveront lors des travaux de réfection de l'Échangeur Turcot et la construction du nouveau Pont Champlain.

Le Port de Montréal est déjà propriétaire d'une banque de terrains totalisant 467 acres, adjacents les terrains de l'aciérie ArcelorMittal qui dispose également d'un excédent de quelques centaines d'acres. Il s'agit ici à la fois d'une force et d'une opportunité.

Une autre opportunité majeure est l'implantation sur le territoire du Grand Montréal d'une plate-forme ou d'un Pôle ou filière de la logistique des transports. Or, une telle infrastructure doit inclure tous les modes de transports et d'autres services de logistiques comme en fait état une brochure du Gouvernement du Québec sur l'industrie de la logistique. On dit de cette industrie qu'elle compte environ 100 000 travailleurs au Québec et qu'elle comprend les services aux entreprises suivants :

<p>+++ Services de transport</p> <p>Les entreprises de ce secteur se spécialisent dans le transport de marchandises. Les modes de transport visés sont les suivants : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport par eau et le transport aérien.</p>	<p>+++ Services de messagerie et de messagers</p> <p>Les entreprises de ce secteur offrent des services de messagerie par transport aérien, terrestre ou mixte. Sont compris dans cette classe les établissements qui effectuent la livraison de documents et de petits colis à l'intérieur d'une zone urbaine donnée</p>
<p>+++ Services de soutien au transport</p> <p>Les entreprises de cette catégorie fournissent des services à d'autres établissements de transport. Cette catégorie englobe les services de maintenance et d'entretien, la manutention, les services de navigation et de circulation pour le transport routier, aérien et ferroviaire, ainsi que les intermédiaires en transport de marchandises (transitaires et courtiers en douane).</p>	<p>+++ Services de consultation en logistique et prestataires externes ne disposant pas d'éléments d'actifs (4PL)</p> <p>Ce secteur industriel comprend deux types de firmes qui ne disposent pas d'éléments d'actif. On y trouve les entreprises qui proposent des services de consultation en gestion logistique (conseillers des douanes, services de consultation de la gestion du contrôle et de planification de l'inventaire, consultation pour la distribution physique, vérificateur de tarif de transport, etc.) ainsi que les prestataires extérieurs, communément appelés 4PL pour désigner le terme anglais <i>fourth party logistics providers</i>, qui coordonnent l'ensemble des activités logistiques confiées à des sous-traitants</p>
<p>Services d'entreposage et tiers fournisseurs de services logistiques (3PL)</p> <p>Les entreprises de ce secteur exploitent des installations d'entreposage de marchandises diverses, d'installations frigorifiques et d'autres types d'installations d'entreposage.</p> <p>Elles assument la responsabilité de l'entreposage des biens et assurent la sécurité des biens entreposés.</p> <p>Parmi les entreprises de ce secteur, certaines offrent une gamme de services additionnels tels que l'étiquetage, la rupture de charge, le contrôle</p>	

<p>et la gestion des stocks, les travaux de montage, l'entrée et l'exécution des commandes, le conditionnement, la collecte et l'emballage, le marquage et l'organisation du transport. On parlera alors de tiers fournisseurs de services logistiques. En anglais, on utilise l'expression Third Party Logistics provider (3PL) pour désigner les tiers fournisseurs de services logistiques.</p>	
--	--

Cette brochure du Gouvernement du Québec (en annexe au présent document) fournit des statistiques diverses sur l'industrie de la logistique des transports et fait état des principaux joueurs de l'industrie. Elle met aussi en lumière certaines tendances lourdes de l'industrie. On peut y lire entre autres : *Afin d'améliorer la fluidité des marchandises, les États et les investisseurs en immobilier logistique investissent dans les infrastructures de transport et les interconnexions intermodales. Ainsi, plusieurs régions nord-américaines, se désignant comme des pôles logistiques, investissent massivement dans la création de parcs industriels multimodaux à vocation logistique appelés plates-formes logistiques. Ces plates-formes regroupent des centres de distribution à valeur ajoutée gérés par des détaillants, des manufacturiers ou des prestataires de services logistiques (3PL). Souvent, elles sont interreliées par un réseau de transport multimodal (routier, ferroviaire aéroportuaire et portuaire), formant ainsi une boucle qui permet une meilleure efficacité dans le conditionnement des marchandises.*

Note : Nous devrions viser à limiter notre dépendance vis-à-vis certains modes de transport, dépendance décelée suite à l'incident de MMA.

Autre opportunité est la mise en place du programme de la Porte continentale Québec-Ontario par le gouvernement du Canada en collaboration avec les gouvernements du Québec et de l'Ontario. Au sujet de cette Porte Continentale, Madame Évangeline Lévesque, Chef du Bureau de la Porte continentale, Ministère des Transports du Québec prononçait une conférence au congrès annuel de l'Association des transports du Canada, à Halifax en 2010, au cours de laquelle elle fait état des meilleures pratiques en matière de transports de marchandises en milieu urbain. Les propos de Mme Lévesque seront traités plus en détails plus tard, mais qu'il suffise maintenant de se référer à un paragraphe de son

texte où elle traite de la Voie Maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Elle mentionnait que cette voie maritime représente 3 700 kilomètres de voie navigable depuis l'Océan Atlantique jusqu'au Mid-ouest américain et que le Port de Montréal est un port stratégique qui manutentionne plus de 1,5 million de conteneurs annuellement.

Le Port de Montréal s'avère donc être un port qui sert non seulement les intérêts du Québec, mais les intérêts de l'Ontario, de l'ensemble des entreprises le long du corridor de la Voie Maritime et de la Porte continentale.

Une autre opportunité sur laquelle il sera logique de capitaliser est le fait que la Montérégie Est compte à elle seule d'importantes composantes d'au moins quatre grappes dont la métallurgie à Contrecoeur et à Sorel-Tracy, la pétrochimie et produits chimiques ainsi que la nanotechnologie à Varennes et l'agroalimentaire et la bioalimentaire à Saint-Hyacinthe et à Saint-Amable, le transport terrestre et logistique, la défense et sécurité et l'aéronautique, en plus de l'agroalimentaire à Saint-Jean-sur-Richelieu.

La Montérégie Est et ses neuf MRC travaillent aussi en étroite collaboration avec le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre, issu de la fusion des 4 créneaux Accord en transport du Québec (Montérégie, Estrie, Centre du Québec et Laurentides) et de l'Association des manufacturiers en équipements de transport et véhicule Spéciaux (AMETVS) qui regroupe plusieurs centaines d'entreprises manufacturières et nombreux fournisseurs, sous-traitants, centres de recherche, intervenants, etc. Il est le seul créneau à couvrir toute la province.

Dans ses orientations de développement, la CMM a opté pour mettre en valeur les grappes dites innovantes comme en santé, en aéronautique, en technologie de l'information ou en environnement, mais il appert qu'on ne doit pas négliger les créneaux plus conventionnels qui grâce à des nouvelles technologies et à des gestions plus serrées des chaînes d'approvisionnement continuent à contribuer de façon significative au PIB national. Aux États-Unis et en Europe, les spécialistes en économie et en finances parlent de plus en plus de la réindustrialisation des pays développés. Un prochain chapitre sera consacré à la réindustrialisation.

Une autre opportunité digne de mention et qui fera l'objet d'un prochain chapitre est le

parachèvement de l'autoroute 35, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière du Vermont dans le corridor de commerces Montréal-Boston, via la Interstate 89 qui traverse en partie le Vermont et le New- Hampshire. L'autoroute 35 permettra à la région de Saint-Jean-sur-Richelieu et à la Grande Région de Montréal d'être considérées comme des régions frontalières d'envergure transcontinentale en raison du Port de Montréal et des multiples voies de transports autoroutiers et ferroviaires (CN, CP, CSX, etc.) qui en émanent. Ce nouveau lien nord-sud vient s'ajouter à la Porte Continentale qui permet de desservir le nord des États de New York et de la Pennsylvanie et le Mid-Ouest américain.

Enfin, la mise en place de la **Grappe métropolitaine de la logistique et du transport** est en soit une force et une opportunité. Une équipe est finalement dédiée au transport des marchandises et à la logistique sur le territoire du Grand Montréal. Cette équipe sera en mesure d'évaluer les potentiels de chacune des sous-régions du Grand Montréal, d'en évaluer les forces et les faiblesses et de mettre en valeur les éléments complémentaires de chacune d'elles.

Le Grand Montréal forme un tout dont les parties ont chacune leurs créneaux de développement. Elles ne doivent jamais se mettre ou se considérer comme étant en compétition l'une envers l'autre. C'est tout le Grand Montréal et ses neuf villes péri-métropolitaines ou satellites qui sont en compétition avec les autres métropoles de la Côte Est américaine. À cet égard, même la Ville de Toronto joue dans la même équipe que Montréal en raison de la Voie Maritime et des liens autoroutiers et ferroviaires dont elle dépend.

Malgré ses forces et les opportunités qui s'offrent en raison des changements en matière d'approvisionnements à l'échelle mondiale, le Port de Montréal ainsi que les autres moyens de transports qui s'y greffent pour en faire un des principaux ports à conteneurs de la Côte Est américaine, le Port de Montréal ne doit rien prendre pour acquis.

La concurrence est féroce et le monde des approvisionnements est en constante mutation. La logistique des transports est devenue une véritablement science de plus en plus exacte et précise.

Une des menaces dont il faut prendre en considération et qui pourrait compromettre le développement du Port de Montréal est l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire doublé d'une voie autoroutière entre le Port d'Halifax et les régions de Boston et de New York, via l'État du Maine. Dans l'Est du Canada, on y pense encore!

Les orientations en matière de transport et logistique – CRÉ Montérégie Est

Dans le cadre du congrès du North America's SuperCorridor Coalition (NASCO) qui s'est déroulé à Québec en juin 2009, la CRÉ Montérégie Est a formulé une proposition de partenariat au Gouvernement du Québec intitulé *PROPOSITION DE PARTENARIAT ENTRE LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ET L'ENSEMBLE DES ACTEURS SOCIOPOLITIQUES ET ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MONTÉRÉGIE EST*, dans le but de doter la Montérégie Est d'un Pôle de logistique des transports.

Dans son document, la CRÉ précise : *Depuis près de deux ans, le gouvernement du Québec multiplie les actions visant le développement d'un pôle logistique majeur dans la grande région montréalaise, comme on le voit de plus en plus à travers le monde. Ces pôles sont constitués de logistiques de transport (maritime, routier, ferroviaire, aérien), de zones franches pour le commerce et de zones pour le secteur manufacturier léger. Pour la région montréalaise, on parle d'un pôle au sein des chaînes mondiales d'approvisionnement.*

Le document de 55 pages décrit en détails les nombreux avantages de la CRÉ Montérégie Est pour recevoir cette nouvelle infrastructure que représente le Pôle de logistiques de Transport et plus particulièrement le territoire de la MRC Marguerite-d'Youville, en raison de la présence du Port de Montréal à Contrecoeur et des autres infrastructures de transports présentes sur l'ensemble du territoire des neuf MRC de la CRÉ Montérégie Est.

Le document fait aussi ressortir la dynamique économique qui caractérise les huit autres MRC de la Montérégie Est dont le Haut-Richelieu et la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

avec ses créneaux qui englobent notamment les matériaux de transports et la logistique, en plus de l'industrie de la défense et de la transformation agroalimentaire. La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est aussi caractérisée par la présence de trois voies ferrées, soit celles du CN, du CP et de MMA.

En plus du Port de Montréal à Contrecoeur, la MRC Marguerite-d'Youville peut contribuer de façon significative au projet de la CRÉ Montérégie Est en offrant des espaces libres, partiellement desservies en zone blanche à la fois à Contrecoeur et à Varennes. Juste à côté, à Sainte-Julie, on retrouve l'intersection stratégique de la 20 et la 30. *Ce carrefour deviendrait le pivot central pour le secteur manufacturier léger, en continuité avec les parcs industriels de Boucherville et ceux de cette même localité, que l'on retrouve actuellement le long de l'autoroute 20,* peut-on lire dans le document de la CRÉ.

À l'intérieur des terres, toujours dans la MRC Marguerite-d'Youville, l'on retrouve la municipalité de Saint-Amable. On en parle ainsi dans le document : *On compte une centaine d'hectares de disponibles en zone blanche, comprenant des entrepôts présentement inutilisés. Ces espaces industriels pourraient être facilement valorisés en étant reconvertis pour l'arrivée du pôle logistique.*

À l'offre de la MRC Marguerite d'Youville qui a directement accès à la fois au Fleuve Saint-Laurent, à l'autoroute 30 et à la voie ferrée du CN, s'ajoutent une cinquantaine de parcs industriels répertoriés sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est, d'Acton Vale à Cowansville en passant par Granby, Bromont, Bedford, Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, Saint-Césaire, Rougemont, Beloeil, Saint-Hilaire, Chambly et Sorel-Tracy. Cette dernière partage aussi le Fleuve Saint-Laurent avec Contrecoeur et Varennes mais aussi le Richelieu avec Beloeil, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Saint-Hilaire, Saint-Mathias, Richelieu, Chambly, Saint-Jean-sur-Richelieu et les abords de la Baie Missisquoi sur le Lac Champlain.

Toutes ces municipalités ont développé des créneaux qui leur sont propres au fil des ans, des créneaux complémentaires, un peu comme au début du siècle alors que les usines de textile meublaient l'imaginaire et le quotidien de milliers de travailleurs sur

l'ensemble du territoire, de Bedford à Chambly et passant par Saint-Jean-sur-Richelieu avec les usines de la Singer.

Sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est, l'on retrouve certains des plus gros joueurs ou acteurs en logistique et en transports au Québec et même à l'international. Voici une liste, non-exhaustive, tirée du document de la CRÉ :

- Transport Robert	- Rheinmetall Canada
- Logitech	- Accessoires Sportrack Inc. (Les)
- Groupe Cambli	- Camoplast Inc.
- Équipement Max -Atlas International	- Mil-Quip Groupe Tulmar Inc.
- Termaco	- Demers Ambulances Div. de Paul Demers
- Tremcar	- Fibrocap Inc.
- Le Groupe Gamache	- Lemex Mécanique industrielle Inc.
- Transport Bourassa	- Remtec Inc.
- Beaudry et Lacoste (Agropur)	- Industries B. Rainville
- Transport Lemaire	

Le même phénomène se reproduit dans les domaines de la **métallurgie**, notamment avec Arcelor Mittal, le plus gros producteur d'acier au monde, ou encore Groupe Ivaco ou Rio Tinto Fer et Titane, dans le secteur du bioalimentaire, notamment avec les Cargill, Olymel, UniDindon, les Industries Lassonde, BONDUELLE AMÉRIQUE DU NORD et beaucoup d'autres, et combien d'entreprises qui gravitent autour de l'IRDA (Institut de recherche et de développement en agroenvironnement) ou de l'Institut de technologie agroalimentaire (ITA) du Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, le Laboratoire de Biotechnologie Vétérinaire et Alimentaire (LBVA) de l'Université de Montréal ou encore le Centre d'innovation technologique agroalimentaire (Cintech Agroalimentaire). Le même scénario se répète en chimie et **pétrochimie** avec les Air Liquide, Praxair, Kronos et Ethanol Greenfield Canada, en **informatique et microélectronique** avec des joueurs tels Rheinmetall et Thomas and Betts, Alstom, LML Électrique ou encore dans le domaine de **l'aéronautique et l'aérospatial**.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a un créneau particulier qui interpelle de très nombreux sous-traitants. Il s'agit du créneau de l'industrie de la défense. On peut lire à ce sujet dans le document de la CRÉ : *la forte présence de l'industrie de la défense à Saint-Jean-sur-Richelieu et région a entraîné la mise sur pied du volet Défense et sécurité au sein du créneau Transport d'ACCORD Montérégie.*

Les institutions du domaine de l'enseignement, de la recherche et de la formation professionnelle se sont mises de la partie, que ce soit au Cégep Sorel-Tracy, le Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu, au Cégep de Saint-Hyacinthe ou encore à celui de Granby, les universités, les centres de recherche comme CANMET, INRS, CNRC, IREQ, Institut des technologies agricoles, C2MI, GE Aviation, le CEROM, etc.

Les nouvelles technologies développées et expérimentées par les firmes précitées et d'autres ailleurs dans le monde, font en sorte que les tendances, les habitudes et le vocabulaire changent. Voici un extrait d'un document du MTQ qui explique brièvement ce que sont les systèmes de transports intelligents (STI) et Le plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents :

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont ces nouvelles technologies appliquées aux réseaux de transport pour en améliorer la gestion et l'exploitation, aussi bien que les services aux utilisateurs. La gamme des technologies considérées comprend toutes les applications de la télématique au domaine du transport, utilisant notamment l'électronique embarquée ou fixe (p. ex. : capteurs, moyens de calcul), les télécommunications, les bases de données et d'information, les systèmes de régulation, les paiements électroniques. Tous les modes de transport – routier, ferroviaire, aérien, maritime – sont visés par ces applications, tant pour la sécurité ou la régulation des flux de la circulation que pour l'information des usagers des transports en commun ou des usagers du transport des marchandises.

MTQ - Faire référence à ce plan: [Le plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents](#). Le plan stratégique québécois des STI est un projet qui a été entrepris et piloté par le ministère des Transports du Québec. Dans le contexte des enjeux en matière de transport au Québec, il constitue un défi à relever pour optimiser les investissements et assurer le maximum de retombées résultant de l'utilisation des nouvelles technologies appliquées au transport. Étant donné que les trois caractéristiques qui permettent de tirer tous les avantages des STI sont l'information, la communication et l'intégration entre les

différents systèmes, il importe de se pencher sur les besoins actuels et futurs et de déterminer les STI qui offriront une solution appropriée. La démarche qui vise à doter le Québec d'un outil de coordination pour appuyer, sur un horizon de 10 ans, le déploiement et l'intégration stratégiques des STI comporte les cinq étapes suivantes :

- *Plate-forme de concertation québécoise;*
- *Évaluation des besoins en matière de services aux utilisateurs;*
- *Perspectives de déploiement;*
- *Programme-cadre;*
- *Programme de déploiement sur 10 ans.*

La Montérégie Est comprend plusieurs entreprises dans ce créneau du Transport intelligent et des véhicules électriques. LML Électrique, spécialiste en électricité industrielle, travaille présentement sur un projet d'intégration de systèmes de transport intelligents dont un système de localisation automatique des véhicules ainsi qu'un système de contrôles automatisés des feux de circulation.

Les orientations des MRC – Les PALÉES

Chacune des neuf MRC sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est ont un passé industriel spécifique mais complémentaire surtout en ce qui a trait à l'industrie du textile et du vêtement, notamment pour les MRC Acton, Brome-Missisquoi, Haute-Yamaska, Haut-Richelieu et Vallée-du-Richelieu.

Quant à la MRC des Maskoutains, bien qu'elle soit totalement reconnue comme péri-métropolitaine, elle est, avec la MRC Marguerite-d'Youville, la MRC qui a le plus d'affinité avec Montréal, en raison de ces centres de recherche tels IRDA (Institut de recherche et développement en agroenvironnement), ITA ([institut de technologie agroalimentaire](#)) et le Centre d'insémination artificielle du Québec (CIAQ), centre de recherche sur les aliments (CRDA) et la faculté de médecine vétérinaire rattachée à l'Université de Montréal.



La grande région de Saint-Hyacinthe compte sur près de 400 entreprises manufacturières réparties sur l'ensemble de son territoire. Grace à la présence de celles-ci et de plusieurs organismes et

institutions qui peuvent les appuyer, elle a acquis une réputation enviée dans plusieurs secteurs d'activité dont les principaux sont :

- [Agroalimentaire](#)
- [Biotechnologies](#)
- [Agroenvironnement et semences](#)
- [Meuble et bois](#)
- [Textiles techniques, plastique et matériaux composites](#)

On peut lire également sur le site Internet du CLD : *Le rayonnement de la Grande région de Saint-Hyacinthe dépasse largement les frontières du Québec. Chaque année, la Technopole reçoit une quarantaine de délégations officielles ou de partenaires internationaux venus officialiser ou négocier des partenariats avec ses entreprises et ses institutions. Elle entretient également des relations économiques et technologiques avec une vingtaine de [partenaires internationaux](#) répartis sur les cinq continents.*

La visibilité dont Saint-Hyacinthe et sa région bénéficient à l'étranger tient aussi à la présence sur son territoire de nombreuses entreprises de renommée mondiale, dont le siège des deux plus importantes sociétés exportatrices dans



le secteur alimentaire au Canada, Olymel et Barry Callebaut. .

L'attribution du statut de Technopole est bien sûr l'un des éléments clés du rayonnement international de Saint-Hyacinthe. À cette reconnaissance, s'est ajouté un certain nombre de distinctions importantes. D'abord, la Cité de la biotechnologie a été admise comme membre entier dans la prestigieuse International Association of Science Parks (IASP), un privilège accordé à seulement neuf pôles au Canada.



Le site Internet du CLD des Maskoutains regorge d'informations relatives au rayonnement international de la Grande Région de Saint-Hyacinthe et sur ses créneaux d'excellence.

La MRC Marguerite d'Youville pour sa part est totalement intégrée à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et elle abrite le Port de Montréal à Contrecoeur et d'importantes installations d'Arcelor Mittal, le plus gros fabricant de fer au monde. Elle est aussi, comme la MRC des Maskoutains, caractérisée par la présence de nombreux centres de recherches. Depuis l'implantation en 1971 de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec, de nombreuses autres entreprises et instituts liés au domaine de l'énergie ont suivi dont : CANMET, l'INRS - Énergie et Matériaux - et ABB. La Ville de Varennes offre beaucoup de



potentiel de développement depuis la fermeture d'usines reliées à la Pétrochimie comme Pétromont. Varennes dispose d'un parc industriel relié à la chimie et pétrochimie et un parc scientifique autour des Centres de recherche.



La Ville de Varennes peut ainsi s'avérer un joueur clé, avec la Ville de Contrecoeur, pour l'implantation d'un Pôle (filiale) de logistique des transports ayant comme ancrage le Port de Montréal à Contrecoeur. Il en est de même de la Ville de Sainte-Julie, dans le prolongement de l'autoroute 20 vers l'Est à partir du carrefour de l'Autoroute



30.

Enfin, le territoire couvert par le CLD Marguerite-d'Youville revêt une importance particulière dans le Grand Montréal et sur le territoire de la Montérégie Est en raison de son accès à la Voie Maritime du Saint-Laurent et au Port de Montréal servant pour le vrac. Il est voisin du territoire de la MRC Pierre De-Saurel avec qui il partage un historique relié à la métallurgie. Tel que mentionné précédemment, la MRC Marguerite-d'Youville, à Varennes, exploite deux autres créneaux très complémentaires à ceux que l'on retrouve sur l'île de Montréal et à Laval. La pétrochimie et la chimie s'apparentent aux activités dans Montréal-Est alors que les centres de recherche rayonnent sur l'ensemble de la Grande région de Montréal comme les centres de recherches du West-Island et de Laval. D'ailleurs, Varennes, tout comme Saint-Hyacinthe est membre d'IASP et aussi de Zones Québec Innovation. Toujours à Varennes, deux entreprises viennent d'annoncer des relocalisations. Il s'agit de Transport Robert qui y installera ses

facilités de transport hors-norme, et du Groupe Jean-Coutu qui y aménagera son siège social et un entrepôt.

La Ville de Sainte-Julie n'est pas de reste, en raison de son important parc industriel, de son Centre de formation professionnel et de son positionnement au carrefour de la 20 et de la 30. Ce CFP pourrait jouer un rôle clé en association avec le Cégep André-Laurendeau qui offre l'option Technique de la logistique des transports, de même qu'avec le Centre de formation professionnelle de Sorel-Tracy.



La MRC Pierre-De Saurel est un joueur à ne pas négliger dans le Grand Montréal élargi en raison de son Port⁶ desservi par le CN et de son passé relié à l'industrie lourde, stratégiquement positionnée sur la Voie Maritime du Saint-Laurent à l'embouchure du Richelieu. Cette dernière a été pendant plusieurs décennies, la principale voie de commerce avec la Nouvelle-Angleterre.

Le CLD Pierre- De Saurel s'est doté d'une Vision et d'objectifs clairs à partir du moment où elle a été reconnue comme



Technopole en écologie industrielle par Zones Québec Innovation. La région a défini ses pôles d'excellence et elle a mobilisé ses partenaires privés et institutionnels.

Ces principaux secteurs d'excellence sont la métallurgie et la transformation métallique et l'agroalimentaire. En matière de savoir et de formation, la région a été reconnue notamment en raison de :

Rio Tinto (Centre de transfert technologique), Alstom (Centre technologique mondial en hydroélectricité durable), le CTTEI (Centre de transfert technologique en écologie industrielle) et le CEGEP de Sorel-Tracy, alors que les principales entreprises des secteurs d'excellence sont : Alstom Transport, Rio-Tinto, Minéraux MART Inc., Fromagerie Polyethnique, Harsco Minéraux, GERSOL.

⁶ Le Port de Sorel-Tracy comprend des installations municipales et privées dont : Quais Richelieu- sur le Richelieu (municipale) ; James Richardson (élévateur à grain) – embouchure Richelieu/St-Laurent (privé) ; Terminal maritime Sorel-Tracy (principalement transbordement de vrac) - embouchure Richelieu/St-Laurent (privé) ; Parc industriel Ludger-Simard (principalement transbordement de grosses pièces et réparation)- Richelieu (OBNL développement économique)

La MRC Vallée-du-Richelieu s'est développée de part et d'autre de la rivière Richelieu, vivant du commerce et de l'agriculture, avec un peu de vêtements et de textiles à Chambly, des munitions à McMasterville et un Mont exceptionnel qu'est le Mont-Saint-Hilaire. Cette MRC fait le pont entre le Bas-Richelieu et le Haut-Richelieu, deux régions hautement industrialisées et dynamiques à partir du 18^e siècle.



Tel que mentionné précédemment, le CLD Vallée-du-Richelieu abrite des industries fort variées, depuis Sleeman, Cargill, Olymel et Bonduelle à Chambly, ce qui constitue un important pôle agro-alimentaire, à Aptalis



Pharma à Mont-Saint-Hilaire, en passant par Maisons Bonneville et les Ambulances Demers à Beloeil.

La MRC de la Haute-Yamaska dont les Villes principales sont Granby et Waterloo est partagée, dans l'esprit de beaucoup de gens entre la Montérégie et les plaines du Saint-Laurent et les Cantons de l'Est. Son développement est associé au Régime Anglais et aux Loyalistes à la fin du 18^e et début du 19^e siècle. Comme sa ville sœur Waterloo, elle est à ce jour une ville industrielle diversifiée. Elle est aussi connue pour son célèbre ZOO qui date du début des années 50, sous le règne du maire Pierre-Horace Boivin.



Le territoire de la MRC d'Acton qui fait le lien entre la Montérégie et le Cœur du Québec est reconnue pour la diversité de ses petites et moyennes entreprises (PME) dans les domaines suivants :

- Transformation du métal
- Polymères (plastique, composites, caoutchouc)
- Agroalimentaire
- Sous-traitance (usinage, pliage, prototypage, soudage)
- Transformation du bois
- Produits du béton
- Textile



On y retrouve bon nombre de sous-traitants de plus grandes entreprises situées dans le Grand-Montréal et dans le Centre-du-Québec. Leur rayonnement va beaucoup au-delà des frontières de la MRC d'Acton et de la CRÉME.

La MRC du Haut-Richelieu est un joueur clé à plusieurs égards. Depuis 2004, cette MRC s'est positionnée comme un partenaire d'importance au sein du créneau des Technologies du transport terrestre et de la Logistique-Accord (maintenant le Pôle d'excellence en transport – ACCORD). De par son portefeuille d'entreprises, elle peut conjuguer avec une industrie militaire florissante avec un intégrateur international, Rheinmetall Canada, des entreprises telles que Cadex, Milquip – Groupe Tulmar, Logistik Unicorp ainsi que des entreprises majeures en fabrication de matériels de transports qui sont reconnues comme leaders dans leur



secteur respectif (Tremcar dans les citernes, Groupe Cambli dans les camions blindés et les véhicules de type « SWAT »). Tout récemment, une entreprise majeure dans le secteur de la logistique s'est implantée sur son territoire afin d'assurer la distribution des produits de BPR, soit EXEL/DHL. Une synergie importante entre ces deux secteurs (Défense et transport) a justifié l'intégration du créneau Défense et sécurité au Pôle d'excellence en Transport.

Par ailleurs, des entreprises innovantes du territoire ont su développer des produits venant bonifier l'offre dans le domaine des systèmes de transport intelligent et véhicules électriques, un secteur d'avenir pour le Québec.

Saint-Jean-sur-Richelieu et les municipalités le long de l'autoroute 35 peuvent également repenser leur positionnement en fonction d'une concrétisation du corridor de commerces Montréal-Boston, via l'Interstate 89.

Située dans le corridor de recharge électrique Québec-Vermont, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a reçu sa première borne électrique à la fin septembre 2013 et des entreprises spécialisées en véhicules électriques et en transport intelligent ont manifesté de l'intérêt pour se lancer dans la fabrication de composantes. Notons la présence à

Saint-Jean-sur-Richelieu de Thomas & Betts récemment acquise par ABB, Alstom, Honeywell et plusieurs fabricants de batteries.

La MRC de Rouville est une région rurale très agricole caractérisée par de nombreuses PME souvent reliées à la transformation alimentaire. On y retrouve de nombreux vergers, des cidreries dont celle de Michel Jodoin et des vignobles principalement dans la région de Rougemont et de St-Paul d'Abbotsford. Ces entreprises exportent de plus en plus leurs produits de niche, pensons simplement à l'essor du cidre de glace depuis quelques années.



Malgré cette prédominance, une centaine d'entreprises manufacturières très diversifiées ont établi leurs opérations sur le territoire de cette MRC. Entre autres on y retrouve le plus grand producteur de jus de fruits au Canada, les Industries Lassonde. Également l'entreprise Agromex à Ange-Gardien est majeure dans l'industrie du porc au Québec. Citons également Prograin, Ludik Distribution et Bonduelle Amérique du Nord de St-Césaire, Aupal de Marieville ainsi que Vincor et Pomial de Rougemont.



La transformation des métaux occupe également une place importante avec Infasco, Sivaco et Allinov à Marieville, les produits Fraco à St-Mathias, Raynox à St-Césaire et A & D Prévost à Richelieu pour ne citer que ceux-ci.




Des entreprises en transport routier sont également présentes à Rougemont et St-Césaire dont Transport Robert, Interpalco et Trans Atlantis.

Un peu plus au sud, le long de la frontière avec les États-Unis se situe la MRC Brome-Missisquoi, là où l'on retrouve le poste Frontalier Saint-Armand/Philipsburg dans le corridor de commerces Montréal-Boston.

En raison de sérieux problèmes économiques dus à des fermetures d'usines, le CLD Brome-Missisquoi a commandé, en 2008, une étude spécialisée dans le but de se doter d'un plan de diversification et de développement économique touchant l'ensemble du territoire qui comprenait alors les trois principales villes de Cowansville, Farnham et Bedford. Depuis ce temps, la Ville de Bromont s'est ajoutée, apportant avec elle son lot



d'activités économiques dont celles générées par IBM, Teledyne Dalsa, GE, Thomas and Betts et C2MI, une entreprise de recherche spécialisée dans les microsystèmes des secteurs tels télécommunications, transport, santé, environnement, énergie, etc. Elle arrive aussi avec son **aéroport exécutif** ou de classes affaires avec une piste de 5 000 pieds capable d'accueillir presque **tous les types d'aéronefs commerciaux** de courte distance (Q-400, CRJ-700, ERJ- 145)

La région de Bedford compte beaucoup sur la la création prochaine d'un pôle de 2^e transformation du calcaire issu des usines de Graymont et de OMYA. La qualité du minerai issu du gisement de la région de Bedford est d'une qualité unique sur le plan mondial (blancheur et pureté exceptionnelle). Le carbonate de  calcium et la chaux, deux produits générés par ces deux minières, sont utilisés dans de multiples applications dont : le plastique, le verre, le pharmaceutique, le caoutchouc, le papier, la peinture, etc.

Une revue des PALÉE(s) confirme un souci de diversification et d'innovation et le fait que bon nombre d'entreprises sur l'ensemble du territoire sont déjà en mode transactions (approvisionnements et ventes) à l'échelle internationale et qu'ainsi, elles ont déjà pour la plupart, développé une expertise en matière de logistique des transports.

Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec

La reconnaissance et mise sur pied de cette Porte continentale a été soigneusement documentée depuis la signature d'une entente tripartite le 30 juillet 2007 impliquant le Gouvernement du Canada et les gouvernements du Québec et de l'Ontario.

Voici un extrait tiré du site du Gouvernement du Canada portant sur la Porte continentale :

La Porte continentale est un élément clé du système de transport multimodal du Canada. L'emplacement central de la Porte continentale facilite le commerce international et les échanges intérieurs en appui au commerce extérieur avec les États-Unis et les autres principaux partenaires commerciaux. La Porte continentale comprend des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

Le 30 juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

Cet événement faisait suite au Protocole de coopération signé en 2006 entre l'Ontario et le Québec pour promouvoir le développement et améliorer l'efficacité du Corridor de commerce Ontario-Québec, et ce, pour tous les modes de transport. Le gouvernement fédéral élaborait au même moment un Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.

L'objectif du partenariat fédéral-provincial consiste à maintenir et à renforcer le réseau de transport de renommée mondiale de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un moteur clé du commerce international et de la croissance économique. L'initiative de la Porte continentale est axée sur le développement d'un réseau de transport multimodal durable, sûr et efficace, qui permettra au cœur économique du Canada de demeurer compétitif et de rester un

emplacement de choix

corridor de commerce

Au cours des deux

le Québec et le

collaboreront avec le

partenaires clés du

développement d'une

touchant les infrastructures, les politiques

appuyer le commerce



pour investir ainsi qu'un

majeur.

prochaines années, l'Ontario,

gouvernement fédéral

secteur privé et d'autres

secteur public au

stratégie globale

et la réglementation pour

cadre de la Porte

continentale. Ils présenteront des recommandations pour le court, moyen et long terme.

La mise sur pied de cette Porte continentale basée sur un *transport multimodal durable, sûr et efficace* confirme l'importance de la région de Montréal en matière d'import-export et ce, en raison du Port de Montréal qui opère 12 mois sur 12 et qui doit, dans un avenir rapproché, s'affirmer davantage comme le leader de la côte est en matière de manutention de conteneurs.

Le Port de Montréal est et doit demeurer le principal port de conteneurs du Québec, de l'Ontario et de la Nouvelle-Angleterre.

Lors d'une conférence prononcée à Halifax devant les membres de l'Association du transport du Canada, madame **Évangeline Lévesque**, coordonnatrice pour le Québec, a précisé les avantages pour le Québec et l'importance des échanges commerciaux sur le continent nord-américain. Nous reproduisons en annexe 1, **une carte démontrant une estimation des flux d'échanges québécois de biens en 2007.**

Madame Lévesque a tenu à préciser dans son exposé que la réflexion entourant le concept de la Porte Continentale a mobilisé d'importants acteurs du milieu dont trois conseillers stratégiques à savoir Claude Robert, Robert Transport, Madeleine Paquin, Logistec et Patrick R. Sinnott, Canadian Tire. Ont aussi été impliqués, une quarantaine de représentants du secteur privé représentant des associations sectorielles, des chambres de commerce et des corridors de commerces le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Enfin, une cinquantaine de représentants des trois gouvernements se sont ajoutés tout au long du processus.

Ce corridor de commerce permet au Québec et à l'Ontario de rejoindre plus de 135 millions de personnes dans un rayon de 1 000 kilomètres comprenant la Côte Est et le Mid-Ouest. Le Fleuve Saint-Laurent depuis son embouchure et la Voie Maritime de Montréal aux Grands Lacs totalisent plus de 3 700 kilomètres de voie navigable. Cette voie navigable est le lien le plus court et le plus rapide entre le Mid-Ouest et l'Europe, plus rapide en fait que ne le permettent les Ports de New-York et de la Virginie. Il est de

fait le lien le plus court entre l'Europe et la grande région économique de Toronto, via la voie Maritime et les réseaux du CN et du CP.

Il est important de se rappeler que les économies combinées du Québec et de l'Ontario représentent la quatrième région en importance en arrière des États du Texas, de la Californie et de New-York. Elles représentent plus de 60 % du PIB canadien, 60 % de la population du Canada et 75% de l'ensemble des activités manufacturières du Canada.

Toujours selon madame Lévesque, en 2007, à titre indicatif, l'ensemble des échanges commerciaux générés par le Québec et l'Ontario à l'échelle internationale représentaient 70 % des échanges de l'ensemble du Canada avec les États-Unis et 66 % des échanges avec l'Asie et l'Europe.

Alors que les échanges les transports ferroviaires et l'Europe et l'Asie requièrent et notamment, la Voie



continentaux sont propulsés par routiers, les échanges avec l'utilisation du Transport maritime maritime du Saint-Laurent.

Enfin, dans son exposé, madame Lévesque précise que la Porte Continentale permet d'aller plus loin que l'intermodal comme mode de transport. En effet, grâce aux aéroports de Montréal et de Toronto, la Porte Continentale offre le multimodal à l'échelle mondiale, couvrant plus de 130 destinations. Dans la région de Montréal, en plus de Montréal-Trudeau et de Mirabel, la Montérégie offre une alternative rapprochée, à savoir, l'aéroport de Saint-Hubert à Longueuil, une infrastructure accessible de l'autoroute 30, une alternative à Saint-Jean-sur-Richelieu et une troisième alternative à la porte des Cantons de l'Est à l'aéroport exécutif de Bromont.

Malgré des performances exceptionnelles et des flux de marchandises à la hausse dans le corridor de la Porte Continentale, le Québec et l'Ontario pourraient être encore plus efficaces.

À la lecture des documents relatifs à la Porte Continentale et à la Grappe CargoM, les demandes répétées de la part de la CRÉ Montérégie Est et de la MRC Marguerite-

d'Youville concernant l'emplacement idéal pour la filière de logistique des transports pour la région de Montréal sont de plus en plus justifiées en raison des infrastructures de transports déjà présentes sur le territoire dont le Port de Montréal à Contrecoeur, ouvert 12 mois sur 12 à proximité du Port *satellite* de Sorel-Tracy, les deux desservis par la voie ferrée du CN et éventuellement par la voie du CP et par l'autoroute 30.

Concernant le Port de Sorel-Tracy, il nous apparaît de plus en plus plausible qu'il puisse trouver sa vocation dans le cabotage entre les différents ports du Saint-Laurent, de Trois-Rivières au Lac Ontario, desservant notamment le Port de Salaberry-de-Valleyfield et le contrôle des espèces envahissantes qui, malheureusement, font partie des effets indésirés d'un accroissement du transport maritime à l'échelle mondiale.

L'étude de E et B Data

En mars 2010, la firme E et B Data rendait public une étude réalisée pour le compte du MDEIE (Ministère du Développement Économique l'Innovation et de l'Exportation)⁷ et intitulée *Cartographie des entreprises de la filière Logistique, du créneau d'excellence « Technologies avancées de matériel de transport et logistique » en Montérégie*

L'étude de E et B Data est très exhaustive et elle passe en revue l'ensemble des éléments d'une grappe de logistique des transports et elle analyse les impacts de la crise économique sur les entreprises qui évoluent dans le domaine des transports.

L'étude sera mise en annexe de la présente, mais nous allons nous attarder aux conclusions et recommandations. Nous reproduisons ici les recommandations :

Le secteur de la logistique connaît une réalité diverse selon les types d'activités, mais aussi selon le nombre d'employés au sein des organisations. Les plus grandes compagnies innovent au niveau de nouvelles technologies du transport, utilisent des services intermodaux, alors que les plus petites entreprises peinent à suivre. Les constats nous permettent d'effectuer les recommandations suivantes :

⁷ Le MDEIE est devenu le MFE (Ministère des Finances et de l'économie) en 2012

1. Consolidation des joueurs. Le secteur des entreprises du transport routier, d'entreposage et de services de courtage se caractérise par le fait que les grandes entreprises sont en phase de consolidation dans un secteur d'activité qui offre de faibles marges de profit. Deux options s'offrent au MDEIE⁸ en matière de soutien à cet état de fait:

- Renforcement des gros joueurs.*
- Consolidation des PME. À cet effet, le MDEIE pourrait supporter les entreprises qui le désirent à développer des plans d'affaires pour obtenir du financement auprès d'organismes comme Invest Québec dans une perspective de croissance.*

2. Réseaux. Le succès passe par les réseaux d'affaires. Le programme ACCORD et le MDEIE peuvent aider l'industrie sur ce point en subventionnant et en supportant des activités de réseautage par le biais de contacts avec d'autres associations industrielles. Le développement de plateformes permet par exemple à des utilisateurs de rechercher des partenaires et opportunités d'affaires en explorant des listes, des entrepôts ou des flux de distributions existants. Ainsi, à travers les organismes existants, le MDEIE pourrait développer des fonds de financement d'initiatives collaboratrices, comme par exemple, InterTradelreland en Irlande qui a lancé un projet pilote de réseautage dans le domaine du transport en agro-alimentaire. Le MDEIE pourrait financer les projets interentreprises.

3. Nouvelles technologies. L'utilisation des nouvelles technologies fait ressortir de grandes disparités. En effet, les très grandes entreprises maîtrisent bien des technologies d'avant-garde, alors que les petites entreprises utilisent peu les technologies innovantes. Le MDEIE pourrait aider les petites entreprises à mieux connaître et intégrer les nouvelles technologies disponibles. En particulier, et dans la foulée des orientations du Québec en terme de développement durable, le créneau ACCORD et CAL Québec pourraient développer une stratégie de déploiement des technologies moins polluantes pour l'industrie du transport et de la logistique. De plus, le MDEIE pourrait aider les PME à développer des plateformes

⁸ Le MDEIE est devenu le MFE (Ministère des Finances et de l'économie) en 2012

technologiques communes de gestion des flottes de camions dans une alliance diversifiée interentreprises.

4. Ressources humaines. La formation est au cœur du développement des entreprises. L'enquête confirme que les entreprises sous-utilisent les finissants des programmes spécialisés, tout en se plaignant d'un manque de ressources qualifiées. Il existe pourtant des comités et tables spécialisées au niveau des agences d'emploi provinciales et fédérales avec lesquelles il y aurait intérêt à se coordonner davantage. Par ailleurs, le Programme ACCORD et le MDEIE peuvent aider l'industrie sur ce point en parrainant des ateliers et des rencontres pour que les entreprises viennent dans les cégeps et universités pour mieux connaître les programmes offerts et les avantages associés à chaque formation.

5. Main d'œuvre. Les chauffeurs forment 55% de la main d'œuvre des entreprises de services logistiques. C'est aussi le domaine dans lequel les entreprises ont beaucoup de besoin d'embauche. En effet, 59% des entreprises sondées éprouvent de quelquefois à souvent des difficultés d'embauche de chauffeurs. Le MDEIE pourrait supporter les programmes de formation qui offrent le diplôme d'études professionnelles (DEP) 31 en Transport par camion, via des campagnes pour intéresser les finissants de programmes secondaires ou les chercheurs d'emploi à la profession de chauffeurs de camion ou en subventionnant les stages rémunérés dans les entreprises.

6. Planification dans les petites entreprises. Certaines petites entreprises montrent des difficultés quant à la définition de leurs créneaux de marché se contentant de solutions opportunistes et à court terme (ex. : déneigement et excavation). À court terme, il s'agit d'initiatives intéressantes pour contrer les effets négatifs de la crise, mais à long terme, cela démontre une difficulté à identifier des stratégies corporatives porteuses. Le MDEIE pourrait à cet effet, développer, ou adapter des mesures d'appui pour accompagner ces entreprises dans l'élaboration de leur plan stratégique.

7. Intérêt pour un nouveau terminal intermodal en Montérégie. Les résultats de l'étude ont mis en lumière un intérêt limité des entreprises du secteur de la logistique quant à l'installation d'un terminal intermodal en Montérégie : en effet, 73% d'entre elles sont

défavorables à ce projet. À l'inverse, 54 entreprises ont manifesté de l'intérêt pour le projet, représentant un niveau d'emploi total de 2067 travailleurs. Cependant, ce serait une erreur que d'y voir une fin de non-recevoir. En effet, il est nécessaire de mieux comprendre les préoccupations des intervenants à travers des groupes de discussion, pour répondre aux appréhensions de ceux-ci. Par ailleurs, le désintérêt relatif des intervenants quant à l'établissement d'un terminal intermodal provient peut-être dû fait que les répondants appartenaient au secteur routier, ce qui peut expliquer une perception de compétitivité par rapport au terminal intermodal. Finalement, nous avons constaté au cours de nos visites que certaines compagnies se trouvaient dans des secteurs résidentiels ou commerciaux, ainsi, ces entreprises seraient peut-être intéressées à déménager leurs opérations dans un terminal intermodal qui offrirait des incitatifs intéressants.

Bien que l'étude de E et B Data date de 2010, elle doit être prise en considération, si ce n'est pour les analyses des impacts des soubresauts de l'économie et des tendances des marchés.

En septembre 2005, c'est la même firme E et B Data qui rendait publique une étude sur l'importance économique relative des pôles périurbains que représentent notamment les villes de Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, dans la CRÉ Montérégie Est. Les autres villes dites périurbaines dans la Grande région de Montréal élargies sont : Salaberry-de-Valleyfield, Lachute, Saint-Jérôme et Joliette.

Le corridor Montréal-Boston et le Vermont

Le corridor de la rivière Richelieu a été un des premiers vrais corridors de commerces entre le Québec et les États de la Nouvelle-Angleterre grâce à la construction d'une importante infrastructure, le Canal de Chambly précédé en amont⁹ de l'écluse de Saint-Ours. Plus à l'ouest, une autre infrastructure semblable, le Canal de Soulanges, permettait d'ouvrir d'autres marchés vers l'Ontario et le Mid-Ouest américain. Ces deux infrastructures étaient en fait les ancêtres de la Porte Continentale.

⁹ En amont du nord au sud et en aval du sud vers le nord.

C'était l'époque des barges et des chevaux, mais même à cette époque, il y avait deux voies distinctes comme ce sera le cas dans quelques années quand l'autoroute 35 sera complétée et qu'elle reliera le Grand Montréal élargi et les États de la Nouvelle-Angleterre, via l'Interstate 89.

Il faut se rappeler que le premier chemin de fer à voir le jour au Québec reliait précisément la Vallée du Richelieu en continuité de la rivière Hudson et le Saint-Laurent. Ce train reliait La Prairie à Saint-Jean-sur-Richelieu. On peut lire à ce sujet sur Wikipédia :

1836 - Inauguration de la première ligne de chemin de fer public au Canada, par la Compagnie du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent (Champlain & St. Lawrence Railroad), entre Saint-Jean-sur-Richelieu et La Prairie, au Québec. Elle relie Montréal à la vallée de la rivière Hudson et à New York via le Richelieu et le lac Champlain, améliorant grandement le commerce et le transport.

Au milieu du 19^e siècle, les routes du Canada sont peu développées et ses voies navigables sont gelées jusqu'à cinq mois par année. La Compagnie du chemin de fer à lisses de Champlain et du Saint-Laurent, financée par des marchands montréalais, dont John Molson, doit servir de « portage » entre Montréal et le lac Champlain. Mais elle ne transportera que peu de marchandises. Le train roule sur des rails en bois avec des étriers en métal.

La route 133 et la 35 dans leur état actuel représentent les maillons faibles dans les relations commerciales du Québec avec les États de la Nouvelle-Angleterre, pénalisant plus particulièrement la région de Montréal et la Montérégie. Le corridor de la 35/89 permettra de compléter la boucle avec la Porte Continentale et le corridor Québec-Chicago. Voir la carte ci-jointe qui fait état des principaux corridors de commerce qui relient le Canada et les États-Unis et l'Ouest Canadien.



Le lien manquant pour avoir accès au corridor de l'Eastern Seaboard, via Interstate 95, est le corridor Montréal-Boston. N'apparaît pas sur cette carte le corridor A15/I-87, via l'État de New York.

La carte qui suit nous indique les corridors de commerce comme le NASCO et le Canamex et les ports intérieurs.

Les corridors de commerce représentent et reconnaissent l'existence de nouvelles zones économiques qui vont au-delà des frontières. Ce sont des outils importants pour la situation de l'environnement en Amérique du Nord.- Fédération des chambres de commerce du Québec.

Pour la région immédiate de Saint-Armand et de Bedford, est-ce que le parachèvement de la 35 n'est pas un tremplin vers une nouvelle économie? – Et si c'était vrai, est-ce que l'ensemble de la MRC Brome-Missisquoi, bien campée entre l'Autoroute 10 et la Frontière américaine, via la route 202 et la route 213, ne serait pas en mesure d'en bénéficier de façon significative à titre de région frontalière de première ligne? Et pour Saint-Jean-sur-Richelieu, est-ce que le parachèvement de la 35 ne signifie pas qu'elle deviendra un carrefour stratégique entre Montréal et la Nouvelle-Angleterre en matière de développement économique, d'import-export, de logistique des transports, etc.?

Compte tenu du positionnement stratégique du corridor Montréal-Boston, le comité interministériel pourrait s'adjoindre ou consulter des acteurs stratégiques des secteurs privés et publics dont, en plus de la CRÉ Montérégie Est, le MFE, MRI, MTQ, Douanes et Assises Canada, Immigration Canada et d'autres organismes du même acabit dont les orientations et décisions peuvent avoir des conséquences sur la mise en valeur du corridor de l'autoroute 35, dans une perspective de développement durable.

Lors des audiences du BAPE sur l'autoroute 35, le CLD du Haut-Richelieu et la Chambre de Commerce du Haut-Richelieu ont présenté un mémoire conjoint dans lequel ils ont mis l'accent sur l'importance de ce lien routier avec les États-Unis.

On peut lire entre autres : *Le prolongement de l'autoroute 35 ne représente nullement pour nous une simple construction d'infrastructure adéquate pour relier par le plus court chemin Montréal et Boston. Il représente l'opportunité d'échanges commerciaux grandissants et un potentiel de considéré et analysé en regard l'essor de notre économie. Pour d'un tel axe, il faut aussi qui feront en sorte que le*



développement qui doit être de tous les aspects qui touchent bien comprendre la plus-value considérer les autres éléments développement de notre

économie sera florissant à court, moyen et long terme.

L'autoroute 35 est une infrastructure primordiale pour la croissance des exportations. Comment peut-on penser que le 7^e principal lien autoroutier favorisant le développement économique avec nos voisins du Sud, qui constitue le plus grand marché et le plus facilement accessible, se résume à un chemin à deux voies. – page 6

La Chambre et le CLD avaient préalablement fait valoir :

Les échanges entre le Canada et les États-Unis constituent les échanges bilatéraux les plus importants au monde. Environ 26 % des emplois manufacturiers de la Montérégie sont liés au commerce avec les États-Unis, soit près de 24 000 emplois.

Dans le contexte de la mondialisation des marchés et de la vive concurrence auxquelles les entreprises canadiennes sont confrontées, la présence de systèmes de transport efficaces, fiables et sécuritaires représente un atout considérable pour l'économie du pays. Le camionnage est le mode de transport prédominant dans les échanges entre le Canada et les États-Unis. La route 133 ne répond pas aux besoins du camionnage.

Afin de maintenir les emplois et de favoriser le développement de nouvelles industries, il est essentiel pour le gouvernement de faire en sorte que tous les paramètres qui peuvent avoir un impact positif sur les échanges commerciaux soient favorables. La proximité des États-Unis est un avantage majeur pour l'économie canadienne, à condition, bien évidemment, de bénéficier d'infrastructures pour exporter les biens produits. – page 4

Enfin, d'entrée de jeu, ils avaient tenu à préciser :

Le corridor autoroute 35 – route 133 (Philipsburg) est le septième en importance au Canada et le deuxième au Québec. La route 133 devient, du côté américain, l'autoroute 89. Cette autoroute permet d'accéder facilement aux autoroutes 91, 93 et 95 ainsi qu'à l'autoroute 90 qui relie les villes de Boston et de Buffalo. C'est vital pour l'économie, car

le Québec exporte 40 % de sa production, dont 85 %, aux États-Unis. Il ne manque que quelque 39 kilomètres pour couvrir les 488 kilomètres entre Montréal et Boston.

Une région transfrontalière

En 2006, après plus d'un an de recherches et d'entrevues, le groupe Projet de recherche sur les politiques, du Gouvernement du Canada publiait un rapport sur l'émergence des régions transfrontalières.

Le rapport sur la table ronde tenue à Montréal le 23 novembre 2005 et qui portait spécifiquement sur l'importance, l'ampleur et la nature des relations régionales transfrontalières entre le Canada et les États-Unis a retenu trois dimensions qui caractérisent les régions transfrontalières : l'économie, les valeurs socioculturelles et les organisations transfrontalières.

En matière d'économie, les experts et autres participants à la table ronde, dont l'auteur du présent rapport, ont conclu que dans les régions transfrontalières, les activités économiques sont plus intenses et plus imbriquées. Par exemple, selon le rapport, le flux des échanges commerciaux canadiens est plus intense vers les États voisins, la structure et la performance économiques fondamentales sont plus interdépendantes dans les provinces et les États frontaliers, et des grappes industrielles clés chevauchent la frontière.

En matière de valeurs socioculturelles, le rapport stipule que des valeurs, croyances et idéologies semblables facilitent l'émergence de régions frontalières. Aussi, les valeurs socio-culturelles sont souvent plus semblables à l'intérieur des régions transfrontalières qu'à l'intérieur des nations.

Enfin, concernant les organisations transfrontalières, il existe un nombre considérable d'associations et de liens transfrontaliers, dont les organisations intergouvernementales générales et à but unique, les protocoles d'ententes, les associations transfrontalières et de villes, ainsi que les organisations civiles. Ces organisations interviennent habituellement dans des secteurs de compétence exclusivement provinciale ou partagée et sont souvent des facilitateurs.

Les leaders en matière de commerce extérieur ont tenu à préciser que les gouvernements doivent jouer un rôle dynamique, tout en considérant que le rôle des gouvernements provinciaux/états est plus important que celui du gouvernement fédéral. Ils estiment toutefois que ce dernier joue un rôle essentiel pour éliminer de nombreux obstacles à la coopération, notamment à la frontière et en matière d'infrastructures.

La Fédération des chambres de commerce du Québec a été très active au sein des divers groupes de travail. Elle s'intéresse depuis longtemps aux corridors de commerce nord-sud.

Le groupe de travail a abordé la délicate question des infrastructures de transport. Le président de la Chambre de Commerce Plattsburg-North County, monsieur Garry Douglas a tenu à préciser que **les réseaux de transport constituent l'un des principaux déterminants des relations économiques nord-sud**. Le vice-consul général du Canada de l'époque, Robert Noble va un peu plus loin. Il a souligné, peut-on lire dans le rapport du Groupe de recherche, l'importance stratégique que l'amélioration des infrastructures en matière de transport revêt pour une économie de services ainsi que dans les secteurs manufacturiers dotés d'une production industrielle en temps réel. *Des services rapides et efficaces deviennent un facteur concurrentiel essentiel des deux côtés d'une région transfrontalière.*

La réindustrialisation

Les États-Unis sont entrés dans une phase de réindustrialisation – [Les Echos n° 21242 du 06 Aout 2012 • page 5](#)

Réindustrialisation de l'Amérique: le Québec saura-t-il en profiter? – La PRESSE, 24 juin 2013

Le Made in USA revient en force. Le Québec, avec ses coûts élevés de main d'œuvre et sa productivité plus faible que celle de son voisin, pourra-t-il en profiter malgré tout? Selon deux observateurs attentifs du secteur manufacturier, la réponse dépend en

grande partie de ce qu'on trouvera dans la future politique industrielle du gouvernement de Pauline Marois, attendue cet automne. (André Dubuc, La PRESSE)

Toujours selon ce dernier, une centaine d'entreprises américaines ont ainsi transféré une partie de leur production de la Chine vers l'Amérique, comme GE, Ford, Airbus, Caterpillar, Google et, prochainement, Apple.

Il cite Simon Prévost, président de l'Association des exportateurs du Québec qui prétend que les conditions d'une réindustrialisation du Québec sont en train de se mettre en place. Citant Harry Moser, l'un des proches conseillers de Barack Obama, M. Louis J. Duhamel, leader de la pratique Stratégie corporative au Québec chez Deloitte a dit, durant sa présentation, que le Canada pourrait s'approprier 10 % de la valeur totale de la production de biens rapatriée d'Asie, soit 50 milliards en 10 ans.

Citant Louis J. Duhamel, pour tirer son épingle du jeu, le Québec devra toutefois se montrer proactif. M. Duhamel entretient beaucoup d'espoir à l'égard de la future politique industrielle de la ministre Éline Zakaïb.

Cette politique qu'annoncera vraisemblablement au printemps 2014 Madame Zakaïb risque d'être déterminante pour les entreprises de Montréal qui auront alors besoin de tous les outils de développement possibles pour tirer avantage de cette réindustrialisation, notamment en matière de logistiques de transport et d'électrification des transports, notamment dans le corridor Montréal-Boston, via Saint-Jean-sur-Richelieu et Burlington (VT).

Dans le journal français L'Écho, dans son édition du 6 août 2012, Karl de Meyer du BUREAU DE NEW YORK, écrit : . . . *il y a un mouvement de relocalisation vers les Etats-Unis d'emplois auparavant transférés vers des pays à bas coûts de main-d'œuvre. La presse américaine regorge d'histoires d'entreprises, de toutes tailles, qui rapatrient des unités de production, frustrées par la lenteur de l'acheminement, l'augmentation du prix du transport maritime ou le taux de défauts des produits livrés.*

Le journaliste cite une autre source bien informée, à savoir Jeff Immelt, le patron de GE, *« avec toute la technologie que nous avons maintenant dans nos usines, le facteur coût du travail est devenu une composante relativement mineure, c'était différent il y a dix ans »*.

Dans un texte publié le 2 mai dernier, le journaliste du Figaro, Roland Laskine écrit au sujet d'une étude de la société Euler Hermes : que les conditions sont réunies pour une renaissance du secteur manufacturier aux États-Unis. *«Après avoir été frappée au cours de la décennie passée par les délocalisations d'emplois vers des pays aux faibles coûts de main d'œuvre, l'industrie américaine connaît un processus de relocalisation des emplois manufacturiers sur le territoire national et ainsi que d'une relance de ses activités»*.

Conditions de succès

La réindustrialisation de l'Amérique du nord a fait l'objet de plusieurs recherches et allocutions depuis quelques années et le phénomène interpelle l'ensemble des industries manufacturières à l'exportation ou dont la chaîne d'approvisionnement requiert des importations.

Le groupe Samson, Bélair Deloitte et Touche a préparé en novembre 2012 une étude portant sur la réindustrialisation et sur les conditions requises pour en tirer profit. Elle impliquait notamment Louis J. Duhamel, du service de stratégie d'affaires, Martin Vézina, leader national des incitatifs gouvernementaux et Christian Provencher du service de fiscalité aux sociétés privées.


Le groupe d'experts a préparé une présentation intitulée *La réindustrialisation de l'Amérique : Que faut-il faire pour en tirer profit?* Il l'a présenté dans le cadre des conférences



Classe Affaires, le 19 novembre 2012. Selon eux, plusieurs facteurs rendent possible ce retour important de certaines activités de fabrication en Amérique du nord, y compris bien entendu au Canada :

- 1- Progression rapide des salaires et du coût de la vie dans les économies émergentes
- 2- Forte productivité des emplois manufacturiers en Amérique du Nord et augmentations salariales modérées
- 3- Prix du pétrole qui se maintiennent à un niveau élevé et augmentation des coûts de transport maritime entre l'Asie et l'Amérique du Nord
- 4 -Taux de violation de la propriété intellectuelle à un niveau prohibitif
- 5- Les coûts cachés associés à la délocalisation sont de mieux en mieux compris (Inventaire, assurance, devise, délais, taux de change, retours, etc.)

Mais, il faut continuer à affronter la concurrence des USA. Les experts schématisent cette concurrence de la façon suivante :

Toutefois, la réindustrialisation de l'Amérique ramène à l'ordre du jour les questions de concurrence entre les États-Unis et le Canada	
	
Pour le Canada	Pour les États-Unis
<ul style="list-style-type: none"> • Capacité de servir leurs clients nord-américains plus rapidement • Possibilité de regarnir rapidement les inventaires épuisés des produits populaires • Réaction rapide aux nouvelles tendances du marché et aux exigences des consommateurs • <u>Réduction du risque de délais de livraison</u> • Augmentation de la vitesse du cycle de développement de produit 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté pour le Canada de concurrencer les États-Unis dans le rapatriement des capacités de production : – Plus forte productivité manufacturière – Salaires plus faibles dans plusieurs États américains – Incitatifs fiscaux souvent plus généreux, compétitifs et intégrés (fédéral, étatique et municipal)

Enfin, toujours selon les experts de Deloitte, il existe **cinq façons pour les entreprises manufacturières de tirer profit de la réindustrialisation** :

- Améliorer leur productivité et viser l'excellence opérationnelle
- Innover davantage et innover mieux
- Diversifier leurs marchés d'exportation et pénétrer les chaînes d'approvisionnement mondiales
- Attirer et retenir la meilleure main-d'œuvre disponible
- Augmenter leur masse critique par l'acquisition d'entreprises

Force est de remarquer que les conditions de **succès** pour le Canada et le Québec, tout particulièrement la Grande région de Montréal avec son Port, sont présentes dans les stratégies de CargoM, la grappe métropolitaine de la logistique et du transport. On ne pénètre pas les chaînes d'approvisionnement mondiales si on ne possède pas les outils, la technologie et la main d'œuvre qualifiée requis en matière de logistiques des transports.

La présentation de Deloitte est disponible sur Internet à l'adresse suivante :

http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Canada/Local%20Assets/Documents/S%C3%A9ance_10A_Manufacturier_MAS_TER_FR_FINAL.pdf

L'électricité transfrontalière

Autre preuve que les temps changent, la création du Corridor de recharge électrique Québec-Vermont. Un communiqué à cet effet a été diffusé via Telbec le 17 juin dernier et se lisait comme suit en intro :

La première ministre du Québec, Pauline Marois, et le gouverneur du Vermont, Peter Shumlin, annoncent avec fierté la conclusion d'un partenariat entre le Québec et le Vermont pour la mise en place du Corridor de recharge électrique Québec-Vermont. Cette route permettra aux propriétaires de véhicules électriques (VE) de voyager l'esprit tranquille entre Montréal et Burlington, puisqu'ils pourront désormais compter sur une infrastructure de recharge complète.

« Il s'agit du premier segment d'un réseau de recharge électrique que nous souhaitons élargir, en collaboration avec les provinces et les États voisins, au cours des prochaines années », a mentionné Pauline Marois.

On se réfère ici au corridor Montréal-Burlington, soit l'autoroute 35, un tronçon de la 133 et l'Interstate 89. Il s'agit en fait de la partie frontalière du Corridor Montréal-Boston, qui pourrait devenir, si **Québec le veut, la première autoroute verte du Québec**, une autoroute équipée de bornes de rechargement électrique et bordée notamment d'arbres et d'arbustes en guise de haies brise-vent, sur toute sa longueur, tout particulièrement aux carrefours stratégiques comme celui avec la 202 dans Brome-Missisquoi ou encore avec la 235 à Saint-Armand et aux sorties à Saint-Alexandre et à Grande Ligne. La reconstruction de l'intersection 10-35, à l'entrée du Grand-Montréal, dans le comté de Chambly, pourrait devenir un véritable symbole d'un dynamisme québécois basé sur le développement durable, ce qui n'est pas tout-à-fait le cas présentement.

Pourquoi en effet l'autoroute 35 ne deviendrait pas le modèle, la vitrine ou le benchmark du virage vert et durable du Québec, sur la continuité de l'Interstate 89, de la frontière jusqu'à la jonction de l'autoroute 10 à Chambly-Carignan. La région de la Montérégie-Est est bien pourvue en gestionnaires de milieux naturels comme Nature-Action Québec, un OBNL dont le siège social est situé à Beloeil et qui a déjà travaillé avec bon nombre de municipalités de la région tout particulièrement en gestion de milieux naturels.

Les défis de l'industrie des transports pour le Québec: image, main d'œuvre (recrutement, formation, etc.) et sécurité

Le transport des marchandises est tout à fait central à nos vies. À lui seul, il conditionne le quotidien de tous les québécois, sans que nous en soyons conscients.

D'ailleurs, il est la source de plusieurs paradoxes dont celui des achats en ligne sur les *Amazon* de ce monde qui occasionnent un accroissement considérable des livraisons

entre centres de logistiques et les acheteurs, à peu près n'importe où. Toutefois, la plupart d'entre nous, ne sommes pas conscients du nombre accru des petits camions de livraison qui sillonnent nos rues et nos chemins de campagnes.

Pour les achats, il n'y a à peu près plus de frontière. Il est parfois plus facile de magasiner sur Internet un outil en Allemagne ou en Italie que de magasiner dans des boutiques spécialisées dans la ville voisine. Par contre, les frontières demeurent pour les livraisons et la manutention exige une expertise très pointue qui meuble le quotidien de centres de logistiques des transports.

Les entreprises spécialisées en logistiques des transports et les gouvernements ont peine à suivre les avancées technologiques, les innovations, les modulations changeantes des marchés mondiaux et les ententes de commerces internationaux comme les accords de libre échanges avec les États-Unis, l'Union Européenne, l'Afrique et l'Asie. Les chaînes d'approvisionnement se croise au-dessus ou sur les Océans et quelqu'un quelque part doit pouvoir les identifier et les suivre jusqu'à destination.

Dans le domaine manufacturier, les entreprises ont de plus en plus tendance à se concentrer sur leur *Core Business*, c'est à-dire sur leur propre raison d'être, leur spécialité, la fabrication, laissant à d'autres, la mise en marché, l'emballage, la livraison et même le suivi après-vente de leurs produits, et ce, dans des délais de plus en plus court, pour répondre à la nouvelle tendance du *Just-in-time*. La plupart des compagnies manufacturières supportent de moins en moins d'inventaires. On préfère la livraison juste à temps qu'une ou plusieurs compagnies spécialisées en logistiques ont mise au point.

Le transport routier est le moyen de transport qui a le plus bénéficié des nouvelles habitudes à la fois des consommateurs qui magasinent en ligne et des industries, mais il en a résulté des problèmes de congestion sur nos routes et d'émission de gaz à effet de serre. Pour les longues distances, plusieurs magasins à grande surface et manufacturiers de biens de consommation ont opté pour l'intermodal, le mariage du rail et de la route, souvent à partir de terminaux maritimes, comme le Port de Montréal.

Pour le transport de ressources naturelles, comme le minerai et le pétrole, le transport maritime a été mis à contribution avec des bateaux de plus en plus gros pour le transport intercontinental et le ferroviaire sur la terre ferme, dans les régions desservies par un transporteur comme le CN, le CP ou de petits transporteurs régionaux.

Avec le temps, on s'est rendu compte que les trains étaient de plus en plus longs et qu'ils transportaient des matières de plus en plus sophistiquées et parfois dangereuses, comme des gaz et du pétrole. Les pétrolières et compagnies gazières, tout en se tournant vers le rail pour acheminer leurs produits à court terme contemplent la construction de pipelines et de gazoducs pour le long terme.



Dans sa politique des transports 2009-2014, le MTQ dresse un bilan de cette évolution des modes de transports et des conséquences de cette évolution.

L'analyse des flux de transports au fil des ans a permis de constater que :

... l'analyse des données recueillies confirme le rôle central de la région de Montréal comme plaque tournante des échanges commerciaux du Québec. En effet, plus de la moitié de tous les déplacements interurbains sur le territoire québécois empruntent le réseau routier de l'île de Montréal. Ce constat se traduit notamment par plus de 100 000 déplacements de longues distances par camions lourds par semaine empruntant, en totalité ou en partie, l'autoroute 40 sur l'île de Montréal. Cet achalandage en fait de loin le corridor interurbain le plus sollicité au Québec captant plus de 40 % des déplacements interurbains. P. 25

Cette évolution des transports qui répondent à des exigences de plus en plus complexes dues en grande partie à la mondialisation des marchés, conduit le MTQ à affirmer qu'il y a une demande sans cesse croissante pour des services de logistiques. Il note dans son plan d'actions :

La croissance de l'activité du secteur du transport routier des marchandises a concordé avec l'évolution tout aussi significative des services requis pour soutenir les entreprises aux prises avec une concurrence accrue sur les marchés mondiaux. Entre autres, cette situation force les expéditeurs et les consignataires à revoir leurs processus d'approvisionnement et de distribution pour se conformer aux nouvelles exigences de fiabilité, de rapidité et de flexibilité des services de transport de plus en plus complexes et sophistiqués. La prestation de ces services constituant une composante essentielle des chaînes logistiques, elle se doit d'être coordonnée avec les plans de production et les plans de réapprovisionnement. Ainsi, la nature des services s'en trouve modifiée pour que les livraisons ou les cueillettes sur rendez-vous s'effectuent dans des fenêtres de temps de plus en plus précises. Outre l'acheminement de la marchandise, des services connexes de plus en plus diversifiés sont également exigés du transporteur routier, lesquels peuvent comprendre les opérations allant du repérage des expéditions à la gestion complète de la distribution.

Cette politique de transports du MTQ traite essentiellement des enjeux du camionnage, du transport routier, bien qu'elle reconnaisse que le Québec doit s'ajuster aux nouveaux processus à l'échelle mondiale d'approvisionnement et de distribution.

D'ailleurs, le comité interministériel sur la mise en valeur du corridor de l'autoroute 30 peut et doit aller beaucoup plus loin que le MTQ le fait dans sa politique des transports de 2009.

Déjà l'ouverture de la 30 vient de changer la donne pour la région de Montréal, mais le temps est venu d'en évaluer l'usage et son plein potentiel pour répondre aux enjeux et défis du transport des marchandises à court et à long terme.

Profitons de cette réflexion sur le corridor de la 30 pour discuter des enjeux et défis de cette industrie du transport de marchandises. Et ces enjeux, ils sont nombreux :

- L'image de l'industrie et la main d'œuvre

Selon une étude réalisée par la firme IFK, une filiale de Price Warehouse Coopers (PWC) intitulée *Transportation & Logistics 2030 Volume 5: Winning the talent race*

L'industrie du transport et de la logistique du transport fait face à plusieurs défis dont un des plus importants est le recrutement, la formation et la rétention d'une main d'œuvre qualifiée.

Une des principales raisons pourquoi il en est ainsi est l'image négative que dégage l'industrie du transport et de la logistique, notamment auprès des jeunes. On connaît mal cette industrie et quand elle réussit à percer les médias, on s'y réfère comme une espèce de mal nécessaire, plus ou moins sécuritaire et qui pollue. Sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre (GES) est légendaire et des accidents comme celui de la compagnie **Montréal, Maine and Atlantic (MMA)**, à Lac Mégantic ajoutent à cette image négative. Si on y ajoute la congestion sur les ponts et autoroutes le matin et en fin d'après-midi et à quelques accidents spectaculaires, il n'en faut pas moins pour que les jeunes travailleurs ne soient pas attirés par cette industrie.

Les métiers de conducteurs de camion ou de trains ou encore de manutentionnistes en entrepôt n'ont pas la côte auprès des travailleurs. Or, les emplois en logistiques des transports sont de plus en plus sophistiqués et exigeants et requièrent une formation spécialisée commandant du même coup des salaires et avantages appréciables. Mais, selon Price Waterhouse Cooper, les artisans de ce secteur stratégique de notre économie devront réagir pour contrer cette image négative et contribuer, avec des institutions d'enseignement à la formation d'une main d'œuvre qualifiée.

Cette main d'œuvre peut autant être masculine que féminine. Toujours selon PWC, les femmes sont de plus en plus les bienvenues dans le monde du transport des marchandises à l'échelle internationale. Au Québec, il y a plusieurs exemples qui ont pu prendre la relève et bien performer à la tête d'entreprises et de corporation de transports. On n'a qu'à penser à Sylvie Vachon, la PDG du Port de Montréal ou encore Denise Verreault, présidente et chef de la direction du Groupe maritime Verreault.

- La formation de la main d'œuvre

Pour la Montérégie Est et quelques-unes de ses composantes dont les Centres de formation professionnelle de Sainte-Julie, Sorel-Tracy et Saint-Jean-sur-Richelieu, pour ne mentionner que ceux-là et les Cégep de Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Granby, la formation spécialisée en transport et logistique de transport (avec la présence de CFTR), transport intelligent et véhicules électriques est un défi intéressant.

Le CFP de Sainte-Julie de la Commission scolaire des Patriotes et les autres CFP du territoire de la MRC, pourraient être mis à contribution pour des formations professionnelles conduisant à un DEP, alors que les Cégep pourraient convenir de formations spécialisées en collaboration avec les artisans du secteur.

Une telle formation pourrait être intégrée à la filière de logistique des transports, autour de Contrecoeur et du Port de Montréal à Contrecoeur ou encore dans la Ville voisine de Sorel-Tracy ou simplement à Sainte-Julie au sein même des locaux du CFP. Un service de transport en commun serait toutefois requis pour faciliter, voire même encourager, les candidats à s'inscrire.

- Évolution du prix des carburants

La progression et l'instabilité des prix des carburants forcent les entreprises à modifier certaines pratiques. Elles doivent pouvoir compter sur une main d'œuvre de mieux en mieux formée pour mettre en œuvre les meilleures pratiques.

- L'émission des gaz à effet de serre et le développement durable

Le MTQ écrit à ce sujet dans sa politique de 2009 :

Comme l'industrie du transport routier des marchandises compte pour une part importante dans la production des GES et dans diverses autres émanations polluantes, elle sera inévitablement considérée dans la recherche et dans l'application de solutions visant la réduction de ces gaz et de ces émanations polluantes.

Le MTQ tient compte de cette préoccupation dans son plan d'actions 2012-2013 qui est en annexe au présent document et qui, comme à chaque année depuis 2009, actualise les interventions et les orientations du MTQ. On y parle notamment des Systèmes de transport intelligent (STI) et des efforts pour accroître la fluidité sur l'ensemble du réseau métropolitain.

Quant à la Première ministre Pauline Marois, lors de la 37^e conférence annuelle des Premiers ministres de l'Est du Canada et des Gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre, elle invite ses pairs à *mettre la pédale au fond* dans le développement des véhicules électriques qui vont notamment permettre une réduction sensible des GES.

- Contraintes administratives – la réglementation

Le MTQ est fort conscient des impacts d'une réglementation plus sévère en matière de transports des marchandises. Les événements récents comme ceux au Lac Mégantic et l'accroissement du transport de matières dangereuses sur les routes du Québec, comme sur le fleuve et la Voie maritime par bateau ajoutent aux pressions auprès des Gouvernements supérieurs en matière de contrôle.

Le MTQ écrit dans sa Politique :

Certaines contraintes administratives connexes, parfois relevant de la responsabilité du Ministère, de la SAAQ ou de la CTQ, tendent à croître et peuvent contraindre de

*Flux des véhicules lourds ayant emprunté
le réseau routier québécois pendant une semaine
de l'automne 1999 - Source : MTQ*



*manière importante la compétitivité de
l'industrie québécoise du camionnage.*

- La fluidité des déplacements de camions dans les agglomérations (Montréal) et aux frontières

Le vieil adage *Le temps, c'est de*

l'argent! s'applique encore bel et bien aujourd'hui. D'ailleurs, l'adage prend une signification encore plus grande si on l'applique aux nouvelles exigences du *Just in Time*. Le transport est devenu un élément critique des chaînes d'approvisionnement et de distribution.

Pour la Montérégie Est, cette fluidité accrue aux frontières comme sur le réseau routier métropolitain milite en faveur du parachèvement rapide de l'autoroute 35, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et le Vermont.

- Contraintes et obstacles à l'utilisation du transport intermodal

Pour le MTQ, le transport intermodal doit être privilégié dans une perspective de développement durable. Il écrit dans sa politique à cet effet :

Malgré les avancées du transport intermodal, de nombreux obstacles en limitent encore le développement. Les exigences en matière de services, toujours plus strictes en ce qui a trait au délai, à la fiabilité et à la flexibilité des livraisons, constituent la principale difficulté. Cependant, les tendances logistiques actuelles favorisent le développement du transport intermodal qui s'impose de plus en plus comme solution à privilégier par sa capacité à tenir compte des exigences et des contraintes des expéditeurs et des divers utilisateurs des services de transport. Pour y parvenir, il faut préalablement faire valoir une vision plus large du transport des marchandises et mieux expliquer les atouts du transport intermodal relativement à certains enjeux, tels que le développement durable et les impacts environnementaux, la congestion sur les routes et la pénurie de conducteurs qualifiés.

Recommandations :

À la lumière des forces, des faiblesses, des opportunités, des menaces et des tendances du territoire de la CRÉ Montérégie Est, et à la lumière des orientations du Gouvernement du Québec en matière de transports de marchandises, surtout depuis le parachèvement de l'autoroute 30, la seule voie de contournement de Montréal, d'est en ouest, la CRÉ Montérégie Est formule les recommandations suivantes au

Gouvernement du Québec et plus particulièrement aux membres du comité interministériel chargé de doter le corridor de la 30 d'une stratégie de développement économique à long terme :

1. Que la CRÉ Montérégie Est (CREME) confirme à nouveau au Gouvernement du Québec l'urgence de doter le Grand-Montréal élargi comprenant les MRC péri-métropolitaines, d'une stratégie INNOVATRICE ET ÉLARGIE en matière de transport de marchandises;
2. Que le Gouvernement du Québec accepte de débloquer les fonds nécessaires à la mise sur pied d'une table *ad hoc* de concertation dont le mandat sera de définir une stratégie globale du transport pour Montréal et la Montérégie Est et la mise au point d'un plan d'actions commun. Une telle stratégie visera notamment l'intégration des nouvelles technologies et exigences du marché, le développement d'un secteur industriel du transport électrique et des STI d'envergure internationale, un aménagement du territoire de la Montérégie Est conformes aux exigences de la nouvelle filière et ce, dans une perspective de développement durable. Elle devra aussi prendre en considération la sécurité dans les transports et la formation de la main d'œuvre requise à la filière de la logistique des transports;
3. Que le gouvernement du Québec reconnaisse toutes les MRC (9) du territoire de la CREME comme des artisans spécialisés de la stratégie de mise en valeur du corridor de l'autoroute 30 et de la Porte Continentale Québec-Ontario ainsi que de l'autoroute 35 sur le corridor de commerce Montréal-Boston;
4. Que le gouvernement reconnaisse l'importance cruciale de terminer dans les plus brefs délais le prolongement de l'autoroute 35 et confirme la pertinence d'en aménager les abords;
5. Que le Gouvernement du Québec reconnaisse l'importance d'agrandir les facilités de manutention de conteneurs au Port de Montréal, à l'extérieur de l'île de Montréal, sur les terrains du Port de Montréal à Contrecoeur;
6. Que le Gouvernement du Québec dote la grande région de Montréal élargie, comprenant les MRC péri-métropolitaines (satellites) d'une filière complète et évolutive de logistique des transports basée sur les meilleures pratiques inventoriées à travers le monde en transport maritime (12 mois sur 12), en

- transport ferroviaire de marchandises, en transport de marchandises autoroutier et en transport aérien;
7. Que le Gouvernement du Québec évalue la pertinence de réserver une partie de l'emprise de l'autoroute 30, entre Sorel-Tracy et le carrefour 20/30/116 pour aménager une voie ferroviaire dédiée au transport de marchandises et partagée entre le CN et le CP et que la voie actuelle du CN soit dédiée au transport de passagers entre Montréal, la Rive-sud et les chantiers entourant les installations des Ports de Contrecoeur et de Sorel-Tracy ainsi que de la filière en logistique des transports;
 8. Que le Gouvernement du Québec reconnaisse le territoire de la CMM et des MRC périmétropolitaines sur les territoires des CRÉ Montérégie Est et Vallée-du-Haut-Saint-Laurent comme étant une région frontalière de façon à intensifier les échanges économiques et culturels bilatéraux avec les États de la Nouvelle-Angleterre via les corridors : 10-35-I-89, 15-I-87 et la Porte Continentale via les autoroutes 20, 30 et 40;

La solution aux problèmes de congestion sur l'île de Montréal passe en grande partie par la Montérégie Est.

Références

IBM Global Business Services, Global Location Trends, 2012 Annual report, Operations and Supply Chain. 28pp

Communauté métropolitaine de Montréal, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, avril 2012

CRÉ Montérégie Est, PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA PLAQUE TOURNANTE MONTRÉALAISE, mémoire présenté à la Conférence régionale des élus, novembre 2010, 5pp

CRÉ Montérégie Est, Logistique des transports Territoire de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Montérégie-Est, Janvier 2009, 9pp

CRÉ Montérégie Est, Conférence NASCO, PROPOSITION DE PARTENARIAT ENTRE LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ET L'ENSEMBLE DES ACTEURS SOCIOLOGIQUES ET ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MONTÉRÉGIE EST, juin 2009, 55pp

CRÉ Montérégie Est, Plan quinquennal de développement durable Vers une vision intégrée du développement régional 2006-2011, 60pp

CargoM, Bilan 2013-2013 démarrage, site Internet www.cargo-montreal.ca

Ministère des transports du Québec (MTQ), Industrie de la logistique, micro profil économique, 2010, 16pp.

Évangéline Lévesque, Ministère des Transport du Québec, Ontario-Québec Continental Gateway and Trade Corridor, Presentation prepared for session on: Best Practices in Urban Transportation Planning 2010 Annual Conference Transportation Association of Canada, Halifax (Nova Scotia), 12pp

E et B Data, Cartographie des entreprises de la filière Logistique, du créneau d'excellence « Technologies avancées de matériel de transport et logistique » en Montérégie, mars 2010, 92pp

Gouvernement du Québec, communiqué, Corridor de l'autoroute 30 - Un comité interministériel et une stratégie de développement concertée pour la Montérégie, 31 mai 2013, Telbec

Gouvernement du Canada, Projets de recherche sur les politiques, **L'ÉMERGENCE DES RÉGIONS TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS**, Faits saillants, 2006, 6pp - www.recherchepolitique.gc.ca

Statistique Canada, André Bernard, Tendances de l'emploi manufacturier, juin 2010, site Internet

Statistiques Canada, North American Transportation Statistics, Top Canadian Gateways for North American Merchandise Trade by Mode, 2011

Stephen Blank, Chaire d'études politiques et économiques américaines, Université de Montréal, Notes et analyses sur les États-Unis, North American Trade Corridors: An Initial Exploration, 2006, 16pp

IFK - Price Waterhouse Cooper, *Transportation & Logistics 2030*, Volume 5: Winning the talent race, 2012, 56pp – Site Internet www.pwc.com/tl2030

Roland Laskine, Le FIGARO, La réindustrialisation des États-Unis est en marche, 2 mai 2013

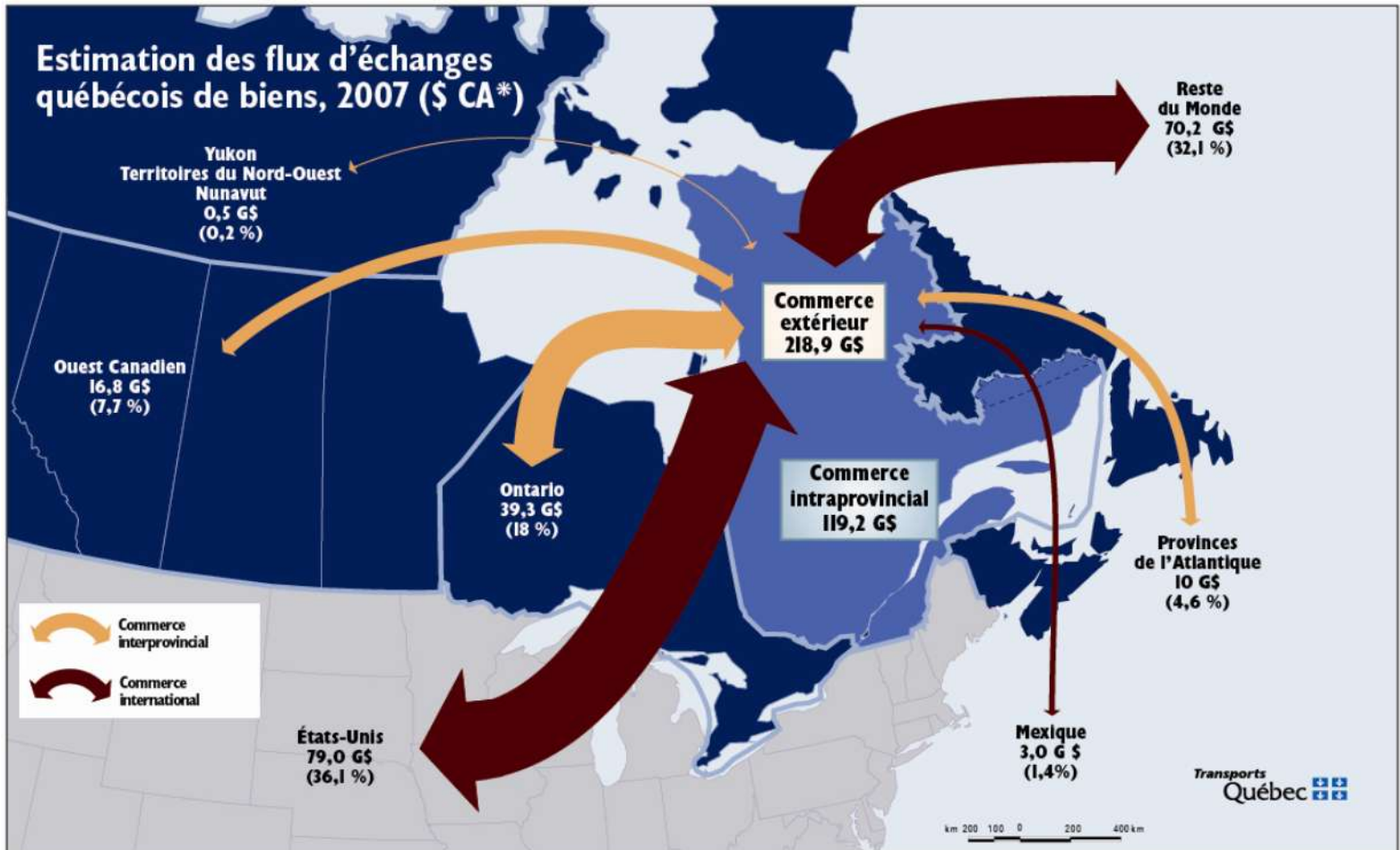
Karl de Meyer, Les Echos, Les Etats-Unis sont entrés dans une phase de réindustrialisation, 6 août 2012.

André Dubuc, La PRESSE, Réindustrialisation de l'Amérique: le Québec saura-t-il en profiter? – 24 juin 2013

NOTE : Tous les plans d'action des neuf MRC de la Montérégie Est ont été consultés. Il en a été de même des nombreux mémoires et notes préparés par la MRC Marguerite-d'Youville depuis cinq ans en marge de la filière de logistique de transports.

Les découpures de presse et communiqués de presse compilés par le CLD du Haut-Richelieu relativement à l'Autoroute 35 ont été consultés. Il en a été de même des nombreuses cartes publiées par le MTQ sur les échangeurs prévus sur l'autoroute 35, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

Annexe 1 – Flux d'échanges québécois de biens



A
n
n
e
x
e
2
-
C
a
r
t
e
d
e
l
a
M
o
n
t
é
r
é
g
i
e
E
s
t



Annexe 3 – Étude de E et B Data

Annexe 4 – Brochure du MTQ – Transport des marchandises

Commentaires

Septembre 2013