

CargoM

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, vient compléter les grappes industrielles qui ont été déployées au cours des dernières années.

La **mission** de CargoM est de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal, dont les activités favorisent la plaque tournante de Montréal, autour d'objectifs communs et d'actions concertées, en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.

Plus spécifiquement, CargoM devra initier des projets structurants, faire connaître le positionnement de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, assurer le partage des pratiques et des technologies de pointe, influencer l'harmonisation et la simplification de la réglementation, et de favoriser l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre dans les différents secteurs de l'industrie.

Sur un horizon de 10 ans, la **vision** de CargoM est de faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale, pour sa contribution à la compétitivité de ses partenaires d'affaires, ainsi qu'au développement économique de la région métropolitaine et du Québec.

Les activités de CargoM sont soutenues financièrement par le Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations (MESI), le Ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et l'ensemble de ses membres

Mémoire soumis dans le cadre de la consultation sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal

Dans le cadre de la campagne de consultation sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal, la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM soumet un mémoire présentant des suggestions afin de contribuer aux discussions et rencontres en vue des recommandations.

Pour le secteur de la logistique et du transport des marchandises, notamment en milieu urbain, il est important d'amener une réduction significative des énergies fossiles. Pour cela, nous avons identifié trois axes qui peuvent contribuer à la réduction de la consommation des énergies fossiles soit :

- Planification des transports
- Fluidité des mouvements de marchandises
- Intermodalité

L'objectif de ces trois axes est de fournir une meilleure gestion des temps de parcours et de déplacement, afin de réduire les temps de marche au ralenti ou à l'arrêt des camions en milieu urbain. Ils permettent de faire une différence rapidement, efficacement, et seront plus facilement acceptés par tous.

Nous mettons de l'avant ces trois axes (planification des transports, fluidité des mouvements de marchandises et intermodalité) avant les avancées technologiques parce que nous sommes convaincus qu'il y a de grandes économies, en consommation d'énergie fossile, qui peuvent être faites. Le fait de cibler uniquement des technologies pour réduire la dépendance énergétique n'est pas la solution la plus porteuse. Il est préférable de faire le bilan des actions prises par l'industrie pour réduire leur dépendance aux énergies fossiles ainsi que de travailler à des solutions d'optimisation (via une meilleure planification) pour réduire les gaz à effet de serre. L'élément-clé pour les entreprises privées est d'obtenir un retour sur investissement, il est ainsi plus facile de travailler en collaboration avec eux à une meilleure planification et fluidité des mouvements des marchandises, ainsi que de mettre en place des projets pilotes avec de nouvelles technologies.

Nous souhaitons apporter une distinction importante dans l'industrie du transport des marchandises, notamment pour le transport par camion. Il existe plusieurs types de transport de marchandises en milieu urbain et il faut bien faire la distinction entre eux :

- Les camions de livraison (épiceries, dépanneurs, magasins, restaurants...)
- Les services de messagerie et petit colis (types : FedEx, Postes Canada, DHL ou UPS...)
- Le transport des marchandises pour l'approvisionnement (camion-citerne, conteneurs...)

Les routes et parcours entre les systèmes de transport sont multiples et ont des impacts différents. Par exemple les camions de livraison et les services de messagerie effectuent des trajets plus courts et ont régulièrement les moteurs en marche au ralenti lors des livraisons. À l'inverse les routes des camions de transport des marchandises et approvisionnement s'effectuent principalement entre les centres intermodaux (port, gares de triage, aéroports...) et leurs clients (centres de distribution, industries, détaillants...). Les schémas d'utilisation des routes sont très différents en fonction du type de transport. Il faut être averti de ces différences afin de mettre en place des actions qui vont être bénéfiques pour tous. Voici quelques exemples de projet dont les conclusions pourraient amener à des recommandations améliorant la fluidité ou des projets structurants permettant une réduction de la consommation des énergies fossiles.

Exemple de projets :

Volet planification

- *Projet «Ottoview» pour l'acquisition de données*

Le domaine du transport des marchandises et de la logistique possède très peu de données pour comprendre les déplacements des camions en milieu urbain. Grâce au projet «Ottoview», CargoM collecte des données qui permettent de cartographier les routes d'accès aux infrastructures intermodales, de calculer les temps de marche au ralenti ou à l'arrêt des camions, les émissions de GES en fonction des trajets et bien d'autres mesures. Ce projet nous permet d'avoir des relèves de données sur base régulière et ponctuelle (en fonction de projets spécifiques) pour trouver des solutions et recommandations pour la planification et la fluidité des mouvements de transport.

Le projet «Ottoview» peut nous amener à des propositions de changement de tracés afin d'obtenir une meilleure fluidité des mouvements de camions et dont les effets peuvent se révéler très positifs en termes de réduction des GES.

<http://www.cargo-montreal.ca/fr/nos-chantiers/working-group-iii-road-access-and-fluidity-in-road-transport/>

- *Combiner la planification et la technologie verte*

Une autre piste de réflexion pour la réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal est de combiner planification du territoire et technologies vertes. Ainsi, il serait possible de penser des corridors désignés pour les mouvements de camions qui pourraient être réservés aux camions d'entreprises qui font des efforts soutenus pour la réduction de leurs émissions de GES.

Également, des voies réservées camions hors heure de pointe sur des voies actuellement réservées pourraient s'avérer des actions rapides à mettre en œuvre avec des bénéfices intéressants à court terme pour la réduction des GES.

Voir étude dans l'État de la Floride :

http://www.dot.state.fl.us/research-center/Completed_Proj/Summary_PL/FDOT_BC353_16_rpt.pdf

Volet fluidité des mouvements

- *Travailler sur les heures d'ouverture pour sortir les camions des heures de pointe*

La question des heures d'ouverture est récurrente dans notre secteur. Des initiatives ont déjà été menées, mais se sont soldées par des échecs, car tous les membres de la chaîne logistique n'étaient pas assis autour de la table. Il serait intéressant de retenter l'expérience en asseyant tous les intervenants pour favoriser les livraisons tardives.

Voir étude de New York :

http://www.joc.com/trucking-logistics/new-york-expand-peak-truck-program_20100702.html

Volet intermodalité

- *Préservation des espaces industriels et des emprises de transport sur le territoire de l'île de Montréal*

Il existe sur le territoire de l'île de Montréal des espaces industriels et des emprises de transport (ex. voie de chemin de fer) qui sont non utilisées. Il faut préserver la vocation de ces espaces, notamment dans les zones des centres intermodaux (comme le Port de Montréal ou les gares de triage) afin de pouvoir, au besoin, réactiver ces emprises dans le cadre de transport multimodal.

Volet communication

- *Sensibilisation du public et des instances politiques à l'implantation de notre secteur*

Le secteur de la logistique et du transport des marchandises est encore peu connu du public et des instances politiques. Il est important de continuer la sensibilisation sur notre secteur auprès du public et des instances politiques via des cahiers spéciaux dans les journaux, des campagnes de promotion...

Voici que quelques pistes que nous croyons porteuses dans l'objectif général de cette consultation. CargoM demeure disponible pour collaborer sur les suites de cette consultation.

Vous pouvez aussi consulter l'étude de CargoM sur notre secteur :
<http://www.cargo-montreal.ca/pdf/CargoM-KPMG-Rapportfinal-2014.pdf>

Mathieu Charbonneau,
Directeur général, **CargoM**

514) 508-2609 poste 222
cargo-montreal.ca