

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN BURTON, président
 Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire
 M. ALAIN DUHAMEL, commissaire

**PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL
GESTION INTÉGRÉE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

PREMIÈRE PARTIE

7e SESSION

Séance tenue le 6 juin 2013, 13 h 30
Au Centre Mansfield situé au
2200, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 6 JUIN 2013 EN APRÈS-MIDI

Mme Louise Roy, Présidente de l'OCPM 1

5 **CONFÉRENCIER :**

M. Bernard Gendron, Centre interuniversitaire de recherche - Réseaux d'entreprises, logistique, transport (CIRRELT) Université de Montréal 6

PÉRIODE DE QUESTIONS:

10 Mme Phedia Gottot..... 19
 M. Jean Burton, président..... 19
 M. Irène Cinq-Mars, commissaire 20
 M. Pierre Brisset 23
 M. Daniel Bouchard 28

15 **PRÉSENTATION DES PANÉLISTES**

M. Sean Finn, Vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques, Canadien National..... 31
M. Daniel Dagenais, Directeur, opérations, Administration portuaire de Montréal..... 41
 20 **M. Henri-Paul Martel**, Vice-président, Planification, Ingénierie et construction, Aéroports de Montréal 50
M. Jean-Robert Lessard, Vice-président, Relations publiques et Affaires gouvernementales du Groupe Robert..... 57
M. Claude Comtois, Professeur titulaire, département de géographie, Université de Montréal 64

25 **PÉRIODE DE QUESTIONS :**

Mme Irène Cinq-Mars, commissaire 69
 Mme Jocelyne Bernier 71
 M. Pierre Brisset 77
 30 M. Robert Hajaly 86

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

35 Alors, Mesdames, Messieurs. Alors, allons-y avec notre 6^e séance, ma foi, d'information du public dans le cadre du mandat reçu par l'Office de consultation publique sur le Plan de développement de Montréal.

40 Bonjour, je m'appelle Louise Roy, je suis présidente de l'Office de consultation publique et pour le bénéfice de ceux qui se joignent à nous aujourd'hui, qui n'étaient pas là ce matin ou dans les journées précédentes, je vais vous présenter mes collègues qui sont membres de la Commission.

45 Jean Burton préside la Commission. Jean est biologiste, c'est un spécialiste des exercices, des grands exercices de planification et des questions environnementales. Il est à l'Office depuis plusieurs années et il a eu l'occasion de présider plusieurs grandes consultations publiques.

50 Il est accompagné d'Irène Cinq-Mars. Irène est architecte du paysage. Elle a assumé la fonction de vice-rectrice aux études de l'Université de Montréal pendant plusieurs années et elle a été doyenne de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

55 Alain Duhamel est journaliste. Il a fait une longue carrière dans le journalisme et aussi dans le journalisme d'affaires. Il était journaliste au *Devoir*, au *Droit* et contribue assez régulièrement au journal *Les Affaires*. Il est diplômé en sciences politiques de l'Université d'Ottawa et aussi de l'Université St-Paul en communication.

60 Pour ceux encore une fois qui se joignent à nous, on est en pleine première partie de consultation publique, première phase de consultation publique, donc, celle qui est destinée à permettre à la fois aux citoyens, aux commissaires aussi de partager de l'information. Alors, d'acquérir de l'information sur les différents enjeux soulevés par le document qui est à l'étude et le document qui est à l'étude, c'est le Plan de développement de Montréal.

65 Alors donc, on est en phase d'acquisition d'information pour faire en sorte qu'au moment où démarrera la phase d'audition des opinions, c'est-à-dire à compter du 4 septembre, les gens puissent avoir eu l'occasion de confectionner des mémoires et des prises de position qui soient les plus éclairées possibles.

70 J'en profite pour vous présenter aussi les répondants de la Ville de Montréal qui sont ici aujourd'hui avec nous pour répondre aux questions ou interagir avec les panélistes. Monsieur Claude Carette est directeur des transports à la Ville de Montréal. Vous voulez bien nous présenter votre collègue?

M. CLAUDE CARETTE :

75 Oui. Je suis accompagné dans le fond de Stéphane Brice également membre de notre Direction des transports.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

80 Bon. Alors, merci. Deux mots pour vous présenter le thème et ensuite j'aurai l'occasion de vous présenter le conférencier et le panel.

85 Donc, on aborde aujourd'hui le deuxième volet du thème de la journée qui porte sur la gestion intégrée du transport des marchandises. Comme le rappelle le Plan de développement de Montréal, Montréal est reconnue comme une plaque tournante importante du transport des marchandises à l'échelle continentale. C'est donc dire que cette industrie joue un rôle majeur dans l'économie de notre ville.

90 Par exemple, le Plan soutient que 80% des mouvements quotidiens de camions à l'échelle de la région de Montréal ont l'île de Montréal pour origine ou pour destination. Cette confluence des réseaux d'infrastructure routière, ferroviaire, aéroportuaire et portuaire constitue donc une force économique dont il faut profiter.

95 Le Plan de développement de Montréal propose une approche visant à mieux coordonner l'intermodalité du transport des marchandises par camion, par train, par bateau ou par avion. Et de le faire tout en tentant d'amoinrir les nuisances générées par les transports des marchandises en zone résidentielle.

100 De plus, le plan propose de compléter le pôle logistique déjà présent autour de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau par un second centre logistique qui pourrait être établi en collaboration avec le port autour du secteur du boulevard de l'Assomption dans l'est de Montréal.

105 La question du transport des marchandises nous renvoie donc à deux enjeux qu'il faudra tenter de réconcilier. D'une part, comment accroître l'efficacité du transport des marchandises sur le territoire de la ville par le biais d'une gestion intégrée des divers modes de transport, mais aussi d'autre part, comment faciliter la cohabitation de ce secteur économique fort important avec le milieu urbain dans lequel il évolue et qui se développe.

110 C'est donc ce que notre conférencier et nos panélistes vont aborder. Et avant de vous les présenter, je voudrais saluer les Montréalais et les Montréalaises qui nous suivent sur internet. Ce matin, les chiffres de ce matin nous indiquent qu'il y avait 323 personnes qui sur internet nous ont suivi et qui avaient une durée d'écoute en moyenne d'une demi-heure et qui par la suite se sont mis à interagir entre eux. Donc, on fait le débat avec vous qui êtes avec nous dans la salle, mais il y a tout un auditoire qui est quelque part et flotte dans les airs et sur les ondes et qui nous suit.

120 Maintenant, permettez-moi de vous présenter nos panélistes. Monsieur Bernard Gendron, qui est ici et qui sera notre conférencier d'ouverture, est le directeur du Centre interuniversitaire de recherche, réseau d'entreprises, logistique et transport de l'Université de Montréal.

Ensuite, nous avons avec nous aussi monsieur Sean Finn. Monsieur Sean Finn est vice-président exécutif, service corporatif et chef de la Direction des affaires juridiques au

125 Canadien National. Monsieur Daniel Dagenais. - Est-ce qu'il est là, monsieur Dagenais? Oui,
monsieur Daniel Dagenais, directeur opérations au port de Montréal. Monsieur Henri-Paul
Martel qui est vice-président planification, ingénierie construction, Aéroport de Montréal. Et
monsieur Claude Comtois qui est professeur titulaire au département de géographie de
130 l'Université de Montréal, lui aussi membre du CIRRELT, donc, le Centre interuniversitaire de
recherche.

Je vous avoue qu'à l'Office, on est très content de la brochette de panélistes qui est
avec nous aujourd'hui. C'est assez rare qu'on a l'occasion de discuter de questions de
transport avec les représentants des grandes entreprises de transport des marchandises à
135 Montréal. Alors, merci. - Monsieur Lessard, où est-ce qu'il est monsieur Lessard? Il vient
d'arriver. Bonjour, Monsieur Lessard!

Alors, nous avons aussi avec nous monsieur Jean-Robert Lessard qui est du Groupe
Robert et qui est donc là pour représenter le transport par camion. - Vous pouvez vous
140 approcher, Monsieur Lessard. Venez vous asseoir avec nous en avant.

Donc, on va entendre maintenant monsieur Gendron qui va nous faire le tour des
questions d'intermodalité.

145 **M. BERNARD GENDRON :**

Alors, bonjour tout le monde! Il me fait plaisir d'être ici. Donc, je remercie l'Office de
l'invitation qui m'est donnée de discuter avec vous de transport de marchandise et de
logistique. Mon rôle à moi en fait, c'est essentiellement de vous parler de réseau de transport
150 de marchandise, de logistique et des concepts d'intégration en fait entre les modes de
transport, mais également à l'échelle de la ville.

Donc, mon but ici, c'est plutôt de donner le ton des discussions qui vont suivre plutôt
que d'aller dans les détails du Plan de développement de Montréal. Et je vais évidemment par

155 le fait même parler des forces de Montréal dans le domaine. Donc, ça a déjà été mentionné, je vais en mentionner d'autres.

160 Alors, comme ça a été mentionné, je suis directeur du CIRRELT, donc, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprises, la logistique et le transport, et je suis professeur à l'Université de Montréal au département d'informatique et de recherche opérationnelle.

165 Donc, je vais parler tout à l'heure du CIRRELT à la fin de mon exposé. Je vais me garder quand même une couple de minutes pour en parler, mais je vais entrer d'emblée dans le vif du sujet. Donc, je vais vous parler d'intégration dans le transport urbain de marchandise et je vais vous parler aussi d'innovation.

170 D'abord, pour ce qui est de la question fondamentale des villes et du transport de marchandise, d'abord il y a un constat de base : les villes ne peuvent pas survivre sans transport de marchandise. On ne parle même pas de développement, on parle de survie. On ne peut pas se nourrir sans transport de marchandise en ville et on mourrait dans nos déchets. Entre autres. Et il y a plein d'autres choses que vous pouvez imaginer. Ici, l'énoncé suivant est décrit sous une forme un peu négative, mais en fait le développement des villes passe par le transport de marchandises. Donc, la survie, mais aussi le développement.

175 Alors, souvent l'habitant des villes voit d'abord les côtés négatifs et il prend les côtés positifs pour des acquis. Alors, les côtés négatifs, on les connaît : la pollution, le bruit, détérioration de la qualité de vie, ainsi de suite. Alors, d'où l'enjeu de la cohabitation dans les villes entre le transport de marchandises et la vie des citoyens. Et cet enjeu-là va être abordé, je crois, abondamment cet après-midi. Évidemment la solution est simple, il faut concilier le développement durable des villes et du transport de marchandises. Simple? Pas tout à fait.

180 D'abord, qu'est-ce qu'on entend par «développement durable»? Bon. C'est trois pôles, on sait ce que c'est. D'abord, l'efficacité économique, notamment, ça veut dire que les

185 entreprises doivent faire du profit, ça veut dire aussi des infrastructures de transport qui facilitent la mobilité et l'accessibilité. Notamment.

Le deuxième pôle, c'est le bien-être de la société. Donc, on pense à la sécurité, la sûreté, les enjeux liés à la santé et le respect de l'environnement. Donc, on pense tout
190 naturellement à la réduction des polluants, du bruit, des nuisances pour l'environnement.

Alors, le défi, c'est d'assurer le développement sur ces trois pôles économique, social, environnemental, et le faire d'une manière durable, c'est-à-dire qui soit équitable entre les générations. Encore là, question : Comment on fait, on réalise ce vaste programme? Il faut
195 prendre en compte ici qu'on a plusieurs parties prenantes et chaque partie prenante a des objectifs qui ne sont pas faciles à concilier.

Alors, si on regarde en transport de marchandise, les parties prenantes sont multiples. Évidemment les producteurs, les expéditeurs. Il y a les transporteurs de tous les modes. Il y a
200 les fournisseurs de services logistiques, il y a les pouvoirs publics évidemment, on est ici dans un exercice de consultation publique, et il y a tout le monde, les citoyens, les citoyens en tant que responsable de leur environnement, mais aussi en tant que consommateur et parfois les besoins des uns et des autres au sein d'une même personne sont parfois en contradiction. Donc, chaque personne, chaque citoyen doit concilier ses propres objectifs.

Pour les entreprises, évidemment la réduction des coûts et l'augmentation des profits est super importante. La réduction des temps de transport de manière générale pour tout le monde, les entreprises, les citoyens, la réduction de la congestion, réduction de la pollution, l'amélioration de la sécurité. Ces choses-là ne vont pas de soi dans le même sens. Il y a des
210 compromis, il y a des conciliations à faire, mais il faut être conscient des objectifs de chaque partie prenante.

Alors, toutes ces parties prenantes et leurs objectifs multiples et parfois contradictoires posent la question de l'intégration du transport de marchandise au sein des villes et des
215 multiples parties prenantes, des multiples acteurs.

Alors, je vais maintenant me concentrer sur la question de l'intégration parce que ce mot-là cache plusieurs réalités. D'abord, il faut voir qu'on parle d'intégration au sein de réseaux de transport. Donc, premier élément, qu'est-ce qu'on entend par l'intégration? Il y a au moins trois formes possibles d'intégration qui sont en lien avec les réseaux de transport.

220

D'abord, il y a l'intégration au niveau spatial, donc, le territoire est à l'échelle des quartiers, des villes, des régions avoisinantes, du pays et du monde. Donc, il faut avoir conscience de l'intégration des réseaux locaux, des quartiers et des villes à l'intérieur d'un grand ensemble continental et mondial.

225

Il y a de l'intégration au niveau temporel. Ici, on fait un exercice de planification à long terme. Et il faut que ce soit ancré sur le quotidien, le temps réel, les opérations des transporteurs et les besoins des citoyens chaque jour.

230

Finalement, il y a l'intégration décisionnelle et ici, on parle des multiples parties prenantes qui ont des objectifs parfois contradictoires et là ce qu'on essaie de faire, c'est de favoriser la coopération pour qu'on arrive à concilier les différents objectifs. Alors tout ça, c'est ce qu'on retrouve au niveau des réseaux de transport.

235

Maintenant si on pense au transport de marchandise, il s'intègre dans un ensemble d'activités plus vaste qu'on appelle souvent sous le terme général de logistique. Alors, la logistique, c'est la gestion des flux de marchandises, mais aussi d'informations, on va voir ça tout à l'heure, je vais préciser ce qu'on entend, entre les fournisseurs, donc, il y a des matières premières qui sont transformées, ensuite qui sont envoyées éventuellement à des clients qui sont des détaillants et ensuite le citoyen achète.

240

Alors tout ça, il y a une gestion des flux de marchandises. Ça inclut de la production, de l'assemblage, de l'entreposage et beaucoup beaucoup beaucoup de transport, transport entre les points d'approvisionnement, les usines, les centres de distribution, les clients. Alors, les concepts de logistique sont quand même très vieux. La gestion de la chaîne d'approvisionnement, ça a aussi un passé glorieux. En fait, on peut parler d'un essor dans les

245

250 années 70, 80, 90, mais la clé de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, c'est l'intégration de toutes les activités logistiques au sein d'une même entreprise et par extension, au sein de plusieurs entreprises qui s'organisent en réseau. Et là, on parle de réseau d'entreprises.

255 Alors souvent, il y a d'autres termes pour désigner les réseaux d'entreprises. On appelle ça parfois des réseaux de création de valeur. Alors, l'idée de la création de valeur, c'est des entreprises qui s'associent pour générer des produits à valeur ajoutée. Donc, il y a une organisation qui est à l'échelle de plusieurs entreprises. Au sein des activités logistiques, les entreprises vont s'organiser en pôles, c'est-à-dire qu'il y aura plusieurs services logistiques qui vont être à proximité et les entreprises vont bénéficier en fait de plusieurs services logistiques.

260 Alors, si on regarde sur un schéma cette notion de logistique et de gestion de chaîne d'approvisionnement, ce que vous avez en haut essentiellement, c'est, ici, vous avez en fait une notion conventionnelle de la chaîne d'approvisionnement où en fait, il y a un découplage entre la production des matières premières, ensuite la transformation et finalement le dernier bout de la chaîne qui est vraiment la distribution vers les clients. Et là, la vision traditionnelle, bien il fallait se garder un *buffer* soit de matières premières, soit de produits finis pour répondre
265 à la demande aux usines ou à la demande des clients. Donc, ce sont des centres où on garde l'inventaire.

270 Alors, dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement, déjà il y a un changement qui a été introduit essentiellement dans les années 80 et après, qui est le *just in time* où là effectivement, on essaie de réagir en juste à temps et de réduire ou même d'éliminer les inventaires, la gestion des inventaires.

275 Alors, comment on y arrive? En fait, la grande différence entre le schéma du haut et le schéma du bas, les flèches pointillées qui partent des clients et qui vont graduellement le long de la chaîne vers les produits manufacturiers et ensuite vers les produits initiaux, les matières

280 premières, en fait, ce sont des flux d'informations. Donc, on va aller chercher l'information de la demande des clients pour influencer en fait la collecte des matières premières. Donc là, on relie, on intègre toute la chaîne. On dit à ce moment-là que la chaîne d'approvisionnement est dirigée par la demande, la demande finale aux clients.

285 Alors, un des points essentiels, c'est la réduction de l'inventaire; les flux d'informations qui permettent de diriger finalement à partir de la demande des clients et un autre point important, ce sont les fameux centres de distribution. Les centres de distribution permettent justement de coordonner tous les chargements qui arrivent de la production aux usines et finalement d'optimiser les transports, la distribution finale vers le client. Alors ça, c'est ce qu'on appelle la consolidation des chargements. Je vais y revenir, c'est un concept fondamental en logistique et c'est grâce aux centres de distribution qu'on arrive à faire ça.

290 Alors, il y a plusieurs éléments là-dedans, mais c'est vraiment à partir des années 80, il y a vraiment une révolution dans les pratiques et ça va mener aux réseaux d'entreprises, aux pôles logistiques, etc., à partir de cette vision.

295 Alors ce qui est important de voir ici, c'est que la chaîne est représentée de manière simplifiée. On regarde uniquement les niveaux de la chaîne. La réalité, c'est que vous avez des réseaux à chaque niveau. Donc, vous avez plusieurs usines, vous avez un très très grand nombre de clients très souvent et vous avez à localiser par exemple des centres de distribution qui vont correspondre par exemple aux localisations des fameux pôles logistiques.

300 Alors, ces réseaux-là sont à l'échelle de chaque entreprise. Donc, chaque entreprise a son réseau à gérer et ensuite quand elle coordonne avec d'autres entreprises en réseau d'entreprises, vous avez à ce moment-là des réseaux de réseaux. Donc, vous voyez que ça devient rapidement complexe.

305 Alors, transport de marchandises, ça s'intègre dans la logistique et ça s'intègre aussi, bien sûr, dans les modes de transport variés. Donc, l'intermodalité, c'est une autre forme d'intégration au niveau du transport des marchandises. Évidemment la définition classique,

c'est qu'on fait un seul trajet et on utilise plusieurs modes pour amener une marchandise du point A au point B.

310

Alors, la révolution est encore plus vieille que la révolution de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, c'est la conteneurisation. Alors, les conteneurs qui ont été introduits dans les années 50, 60, et qui deviennent de plus en plus importants, c'est ce qui permet le transport des marchandises par plusieurs modes sans avoir à charger, décharger les marchandises elles-mêmes; on ne fait que manipuler les conteneurs.

315

Évidemment il y a les fameuses plateformes intermodales qui sont justement les sites où les marchandises sont transférées d'un mode à un autre. Donc, on parle des gares ferroviaires, des ports, des aéroports. Ici, j'ai emprunté un schéma à mon ami géographe, Claude Comtois qui va vous parler tout à l'heure, on voit ici une carte des plateformes intermodales en Amérique du Nord et on peut voir en fait la situation de Montréal - je vais avoir une autre carte pour clarifier un peu. Ça, ça vous donne une idée de la valeur en dollar du transit de marchandises par les différentes plateformes intermodales.

320

Il y en a qui sont bien sûr reliées d'abord à des ports, il y a en a d'autres à des gares ferroviaires, mais vous avez un peu le portrait des plateformes intermodales à travers l'Amérique du Nord.

325

Si on focusse un peu plus sur le transport de conteneurs au port de Montréal et en particulier ici l'intermodalité, le transport intermodal, donc, on voit ici en fonction de la destination et du mode, ce qui passe par le port de Montréal. Donc, vous voyez qu'une grande partie va au Québec par camionnage. Ensuite, il y a une autre partie qui va en Ontario, dans l'Ouest canadien par la voie ferrée. Et il y en a une autre partie qui va par le Midwest. Alors, le représentant du CN va nous en parler tout à l'heure, mais vous le voyez déjà sur la carte, on peut deviner le réseau ferroviaire du CN.

330

335

Ici, vous voyez également l'importance avec les boules bleues si vous voulez. Ça c'est le trafic. C'est une mesure du nombre de conteneurs qui transitent. Ici, on ne parle pas vraiment de dollars, mais, bon, c'est *corrélé*. Et vous voyez sur la côte est, il y a beaucoup de

340 trafic de conteneurs, New York évidemment, mais il y a aussi beaucoup d'autres ports. Donc, vous voyez que Montréal est quand même bien positionnée, mais la compétition est très forte sur la côte est et il y a certains ports où le trafic augmente très très vite.

345 Alors maintenant je vais vous parler encore davantage de logistique. Donc, on a vu que le transport de marchandise, c'est un des éléments essentiels de la logistique. L'intermodalité, c'est un élément essentiel de l'intégration. Est-ce qu'on peut aller plus loin et est-ce qu'on peut revenir à la question des villes et du transport de marchandises?

350 Alors il y a des chercheurs en fait évidemment qui s'intéressent à la question et il y a eu des modèles intéressants qui ont été proposés à partir des années 90. Alors, en anglais, ça s'appelle *City Logistics*, en français, Logistique urbaine. Essentiellement, ce sont des modèles de logistique qui ont été conçus d'abord au Japon fin des années 90 par le professeur Taniguchi et qui se répandent en fait au Japon et en Europe depuis ce temps-là.

355 Alors, les concepts en fait étaient déjà dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement et la logistique; c'est la coordination entre les expéditeurs, les transporteurs et les pouvoirs publics et la fameuse consolidation des chargements qui est partout dans toutes les activités de transport dans la logistique.

360 Alors, ce concept-là est né d'abord du besoin d'acheminer correctement les marchandises dans des villes très denses où les accès ne sont pas faciles. Alors évidemment au Japon, on est dans ce cas-là. Beaucoup de villes en Europe, on est effectivement dans ce cas-là avec aussi des contraintes parce qu'il y a ces centres historiques, les accès doivent être limités.

365 Mais ce qui est intéressant et ce qui peut nous inspirer tous, c'est qu'il y a derrière les concepts de logistique urbaine une vision réseau du transport de marchandises où on essaie d'intégrer explicitement le réseau de transport de marchandises comme un système public. Bien sûr, les acteurs sont privés, puis les entreprises font des profits, puis bon, ça, ça ne changera pas, mais sauf que les pouvoirs publics ont un rôle pour coordonner, pour planifier,

370 pour financer, donc, aider même les acteurs privés et faire de la réglementation qui soit juste pour tous les acteurs privés. Alors, on concilie en fait le rôle du réseau de transport et des pouvoirs publics avec le développement économique, donc, la compétitivité et la profitabilité des entreprises.

375 Ça, c'est la vision qui est intéressant dont on peut s'inspirer. Je vous donne un exemple de logistique urbaine, qu'est-ce que ça a l'air dans la pratique, comment c'est appliqué. Alors, vous voyez ici, donc, la grosse boule, c'est un centre-ville et on peut imaginer qu'en périphérie, bien il y a les zones périurbaines et là, on aura ce qu'on appelle un système à deux niveaux où on aura des plateformes et des satellites.

380 Alors, les plateformes sont en zone urbaine, ce sont par exemple des espaces dédiés, des espaces de stationnement parfois qui existent déjà. Donc, on utilise ce qui existe déjà. Les satellites, ce sont des... encore là, on peut utiliser ce qui existe déjà, mais ça peut être également des centres logistiques. Alors, les satellites sont souvent en zone périurbaine et
385 donc, on a le transport qui se fait à l'international, aérien, ferroviaire et par bateau. On a la grande distribution sur les autoroutes et ensuite, on a de la distribution en zone préurbaine typiquement sur des camions de plus petite taille et ensuite quand on arrive au centre-ville, on va utiliser des véhicules encore plus petits parce que les accès sont limités.

390 Ces véhicules-là, on va optimiser les transports, en fait, de ces véhicules. Et l'idée effectivement, c'est de garder l'efficacité des entreprises, donc, on optimise les transports, mais en même temps, de répondre aux impératifs de cohabitation avec les habitants du centre-ville et les contraintes historiques, etc.

395 Alors, les véhicules, évidemment ça peut être des petits camions comme on voit ici, mais j'ai déjà vu d'autres applications où les véhicules, c'est autre chose. Par exemple à Paris, il y a un projet-pilote de logistique urbaine; on utilise des bateaux sur la Seine. Donc, tout est possible.

400 Évidemment cette réalité est adaptée au contexte européen, au contexte japonais. En
contexte nord-américain, c'est un peu différent, mais j'ai vu des exemples à New York où on
commence à faire des choses semblables pour assurer le transport de marchandises parce
qu'il y a une congestion monstre et une façon d'assurer le transport, c'est d'avoir des véhicules
405 qui soient plus flexibles et qui puissent assurer la livraison finale. Alors ça, c'est la logistique
urbaine.

Là, je vais vous amener encore plus dans l'innovation et le futur. Je vais vous parler
d'un concept qui est relativement nouveau. Ce n'est pas implanté, on est à l'état de simulation,
mais on est ici pour brasser des idées. Alors, c'est ce qu'on appelle l'internet physique. Alors,
410 un synonyme de ça, c'est la logistique interconnectée. C'est une vision futuriste, il n'y a pas de
réalisation encore, mais par contre, il y a beaucoup de projets de recherche et il y a des
grandes compagnies qui mettent de l'argent. Donc, il y a des très très grandes compagnies
qui ont beaucoup d'argent et qui en mettent dans des projets sur l'internet physique.

415 L'objectif, c'est de transposer les principes de l'internet, donc, des réseaux
d'information au transport de marchandises. Alors, si on pense à l'internet, quand vous
envoyez un message de votre ordinateur, vous êtes branché sur le réseau, vous voulez
envoyer ça au destinataire. Vous ne savez pas où le message va passer, mais vous savez
qu'éventuellement, il va se rendre, il va emprunter le réseau et il va se rendre à la destination
420 finale.

Alors l'idée en quelque sorte c'est de faire la même chose avec le transport de
marchandises. C'est de rendre le réseau de transport de marchandises transparent à l'utilisateur.
J'ai une marchandise que je veux acheminer de A à B, mais dans le fond, arrangez-vous avec
425 le réseau de transport, moi je veux que ça se rende à bon port et voilà. C'est facile comme
idée, mais évidemment on est loin de là dans la réalisation, mais l'idée évidemment, c'est de
mutualiser le transport. C'est d'aller plus loin finalement dans les concepts d'intermodalité et
d'intégration et de mutualiser l'entreposage.

430 Déjà on a un peu ça dans le concept des réseaux d'entreprises et puis des pôles
logistiques. Un autre élément, c'est d'utiliser des conteneurs modulaires, c'est de faire en sorte
qu'il y ait des conteneurs de différentes tailles et des conteneurs qui rentrent dans d'autres
conteneurs. Donc, ça permet de sortir des conteneurs et de les mettre ailleurs.

435 Donc, l'idée encore là, c'est d'aller bénéficier au maximum de la consolidation des
chargements, de ne pas être limité par les tailles de conteneurs actuels. Alors, c'est une vision
futuriste. Il y a un site web qui l'accompagne. Il y a un chercheur du CIRRELT qui travaille là-
dedans, c'est Benoît Montreuil à l'Université Laval.

440 Alors, juste pour vous donner l'eau à la bouche, j'ai pris une simulation d'un travail qui
a été fait l'an dernier. Alors, vous voyez les flux actuels de transport en France. Vous voyez
que c'est très dense, il y a beaucoup beaucoup de transports qui s'effectuent. Alors, si on
arrive à mutualiser, puis à consolider les chargements, on réduit énormément les flux. Ça
demande une réorganisation, il faut que les entreprises fassent les choses en commun, etc.,
445 mais c'est faisable, et ça réduit le nombre de routes également sur lesquels le transport de
marchandises se fait.

Alors, les simulations qui ont été effectuées, ça donne 26% de réduction dans les coûts
et ça donne 60% de réduction de gaz à effet de serre. Donc, c'est intéressant. Et il y a un
450 intérêt pour les entreprises parce que si au fil du temps les concepts se développent, les
entreprises vont trouver à faire du profit avec ça.

Les derniers exemples, logistiques urbaines, même la gestion de la chaîne
d'approvisionnement, l'intermodalité, l'internet physique, tout ça, c'est des exemples
455 d'innovation. Il y a de la recherche, il y a des idées, et puis ça devient réalité. Dans les
réseaux de transport, je dirais qu'il y a trois grands piliers de l'innovation. Je parle des
réseaux; je ne parle pas des véhicules et des technologies de véhicules. Encore là, il y a plein
d'innovations. Les modes de propulsion, les améliorations mécaniques, ça c'est autre chose.

460 Donc, je vous parle de réseaux et de logistique. D'abord, il y a les connaissances de base sur le territoire, sur la demande. L'activité de transport vient de la demande. Les mesures de performance. Des spécialistes en géographie comme Claude Comtois, ils sont spécialistes mondiaux dans ce domaine-là, le territoire, les mesures de performance. Alors ça, c'est une base importante.

465 La deuxième, c'est le développement des systèmes d'information. Ici, on va se servir de capteurs. On parle des systèmes de transport intelligents et ça, ça se développe dans le transport de marchandises. Ça pousse, ça pousse.

470 Troisième élément que souvent les gens cachent dans les systèmes d'informations, c'est les outils d'aide à la décision. Capturer bien des données, c'est bien, ça nous donne un diagnostic de plein de choses, mais qu'est-ce qu'on fait avec les données? Alors, ce qu'on fait avec les données, on va faire des prévisions. Alors ici, on parle des sciences comme la recherche opérationnelle. On va utiliser de l'optimisation, de la simulation, la statistique. Et ça, ça permet aux gens de s'orienter, de prendre des décisions en fonction de ressources limitées et en fonction des réalités du réseau.

475 Alors tout ça, c'est gros. Les systèmes d'informations, ça nous pousse, ça pousse tout le monde, les entreprises le savent, mais ça ne va pas s'arrêter. Ça augmente de manière exponentielle. On parle de la science des données, *Data Science*, on parle de *Big Data*. Il y a de plus en plus de données et les outils d'aide à la décision vont devenir de plus en plus importants. C'est vrai dans les systèmes d'information, c'est vrai dans les transports de marchandises.

480 Alors tout ça, c'est gros. Les systèmes d'informations, ça nous pousse, ça pousse tout le monde, les entreprises le savent, mais ça ne va pas s'arrêter. Ça augmente de manière exponentielle. On parle de la science des données, *Data Science*, on parle de *Big Data*. Il y a de plus en plus de données et les outils d'aide à la décision vont devenir de plus en plus importants. C'est vrai dans les systèmes d'information, c'est vrai dans les transports de marchandises.

485 Je vous donne un exemple de système d'informations qui boume actuellement, c'est les *Port Community Systems*. Alors, c'est des plateformes d'échanges sécuritaires d'informations entre les parties prenantes, publiques et privées. Donc, les gens échangent de l'information pour que le système portuaire fonctionne mieux, qu'il soit plus efficace, pour qu'il y ait moins de congestion.

490

495 Alors, ça va des représentants en douanes aux autorités municipales, portuaires, les entreprises, les gestionnaires de terminaux. Ils partagent les données, mais de manière sécuritaire. Et ça, ça *boom* en Europe, c'est très très fort. Il y a des gros joueurs là-dedans. Il y a des gros joueurs dans les systèmes d'informations. Donc, c'est quelque chose qui va se développer chez nous très très vite.

500 Alors, je termine avec une note en fait, je pense, très positive pour Montréal. Donc, Montréal est une plaque tournante en logistique et transport. On n'a peut-être pas le plus gros volume, et tout ça, sauf qu'on a tous les modes interconnectés, on a beaucoup de savoir, on a beaucoup d'entreprises, on a beaucoup de gens qui s'impliquent dans le domaine et ça, ça a pris la forme de la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, *Cargo Montréal* qui a vu le jour l'an dernier. Donc, c'est tout nouveau et c'est de l'intégration en action.

505 Il y a des gens autour de la table qui ne se parlaient pas ou peu. Tout le monde se parle. Les différents modes, les fournisseurs de service logistique, les administrations portuaires, aéroportuaires, tout le monde est là. Évidemment les gouvernements sont là. Ils participent au financement, ils participent activement à nos discussions. Et les universités sont là aussi.

510 Pour nous au CIRRELT, c'est, je dirais, de l'or en barre d'avoir tout le monde avec nous. Alors, le CIRRELT, c'est un centre qui est né officiellement en 2006, mais qui est déjà un des plus grands centres de recherche universitaire dans le domaine des réseaux logistiques et de transport. Dans certains domaines, on a plusieurs disciplines, on a des géographes, des économistes, des gens en informatique, en recherche opérationnelle, dans certaines disciplines, on est numéro un, deux ou trois dans le monde.

520 Donc, il y a toute une expertise. C'est vrai en recherche opérationnelle où on est au sommet avec *Georgia Tech* et *MIT*. Donc, l'expertise est là et l'expertise est multidisciplinaire et on collabore entre nous; on collabore tellement que c'est un centre interuniversitaire, c'est-à-dire que ce n'est pas juste l'Université de Montréal, c'est aussi HEC, Poly sur le campus Montréal, Laval, UQAM et bientôt Concordia, McGill, ETS.

525 Donc, tout ce qui se fait dans les réseaux logistiques et de transport au Québec est regroupé au CIRRELT. Alors, ça nous donne une force majeure et donc, ça contribue à faire de Montréal une plaque tournante dans le domaine.

Alors, je vous remercie.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

530 Merci beaucoup, Monsieur Gendron. Alors, écoutez, on a une quinzaine de minutes de questions possible avec monsieur Gendron s'il y en a qui veulent s'avancer pour poser des questions. Il y a un micro à ma droite et à ma gauche.

535 Allez, Madame. On va prendre la première question chez vous et ensuite, j'en ai une pendant que peut-être quelqu'un d'autre va s'avancer. Vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

Mme PHEDIA GOTTOT :

540 Certainement. Bonjour! Phedia Gottot. Moi, je travaille pour la Table de développement sociale de Lachine. Je me posais la question à savoir au niveau de la grappe, vous disiez tous les partenaires sont présents, etc. Qui représente la qualité de vie des citoyens dans ces échanges-là?

545 **M. BERNARD GENDRON :**

Alors, c'est une excellente question. Il faut voir que *Cargo Montréal*, c'est un organisme ouvert. Présentement la composition de l'organisme, c'est d'aller chercher les acteurs du privé essentiellement qui travaillent en logistique et en transport.

550 Si vous regardez en fait les grappes industrielles qui sont nées dans les dernières années à Montréal, c'est le même modèle. Cependant, c'est un organisme ouvert et qui

représente vraiment des intérêts variés. Donc, le citoyen de manière générale est le bienvenu dans les événements, les échanges publics qui vont mettre en vedette la grappe.

555

Alors, qu'il y ait éventuellement une participation plus active, je pense que ce serait souhaitable, mais si vous voulez, c'est le modèle des grappes industrielles. On prend les acteurs principaux, on veut surtout les acteurs du privé et déjà le fait qu'ils s'organisent, c'est déjà beaucoup. C'est positif pour Montréal. C'est positif pour tous les habitants parce que ces gens-là, à priori, ils ne s'entendent pas sur tout. Déjà le fait de les intégrer ensemble à une même table, c'est déjà beaucoup et je peux vous assurer que tout le monde est conscient... ils ont leurs impératifs de rentabilité pour leurs entreprises, mais tout le monde est citoyen. Donc, ils sont conscients aussi des impératifs sociaux, puis du respect de l'environnement.

560

Je pense que vous allez entendre aussi les gens des différents modes vous parler de ça tout à l'heure.

565

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Oui, dans une minute, je pense. Monsieur Burton?

570

M. JEAN BURTON, président :

Bonjour! On a parlé longuement ce matin du développement économique en lien avec le transport et on a eu plusieurs illustrations assez lourdes de la congestion.

575

M. BERNARD GENDRON :

Oui.

580

M. JEAN BURTON, président :

585 Ma question est : Est-ce que le schéma de logistique urbaine que vous avez présenté avec des plateformes satellites qui fait qu'on retrouverait moins de 53 pieds sur Décarie et Métropolitain, est-ce que ça existe dans l'agglomération de Montréal ce schéma que vous avez présenté?

M. BERNARD GENDRON :

590 Pas à ma connaissance. Donc, ce schéma-là, un peu comme le *just in time* et la chaîne d'approvisionnement, est né de la nécessité d'assurer l'accès des marchandises dans des centres-villes très restreints et donc quelque part, cette nécessité a amené l'innovation. Par contre, les principes sont extensibles. Ce qui a été fait au Japon, ce qui est en train de se réaliser en Europe, ce sont des principes intéressants et on pourrait s'en inspirer, oui.

595

M. JEAN BURTON, président :

600 Parce qu'on considère pour le moment que la Ville de Montréal n'offre pas de restriction ou de contrainte, c'est encore ouvert en termes de transport?

600

M. BERNARD GENDRON :

605 Comme je vous ai dit tout à l'heure, j'ai eu une surprise, je crois que c'est l'an dernier, j'étais à un atelier sur le transport et on a parlé pas mal de transport des marchandises. Il y avait plusieurs présentations et il y avait une firme de New York qui faisait essentiellement ça à l'échelle privée, mais c'était l'équivalent des concepts de logistique urbaine.

605

610 Donc, oui, dans des centres-villes très congestionnés, et il y en aura de plus en plus, ce sont des concepts intéressants.

610

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Madame Cinq-Mars?

615 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

C'est peut-être une question en amont, je ne sais pas si ça rejoint un peu la préoccupation de madame qui vient de Lachine, vous avez dit que dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement maintenant, c'est la demande qui génère la production en quelque sorte. C'est ce que vous avez dit.

620

Justement, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'avoir des représentants des consommateurs soit dans votre groupe pour faire valoir encore une fois les besoins? Ou est-ce que ça, ça se situe au niveau de chacune des entreprises?

625

M. BERNARD GENDRON :

Alors, les entreprises évidemment ont adopté ces concepts de logistique parce que ces concepts étaient rentables. Donc, ça leur permettait finalement de gérer leurs activités de manière beaucoup plus profitable.

630

Donc, l'objectivité de rentabilité, il est toujours là, mais les entreprises sont de plus en plus conscientes de la cohabitation, du respect de l'environnement. Donc, quelque part, qu'il y ait des représentants citoyens dans des forums comme Cargo M ou encore des événements organisés par Cargo M, je pense que c'est souhaitable.

635

Mais ceci dit, c'est le modèle des grappes industrielles. Il faut s'assurer d'abord que les acteurs collaborent entre eux pour pousser Montréal. C'est au bénéfice de tout le monde. Il faut voir que le transport des marchandises, on voit... comme je disais, on voit souvent les nuisances, mais en fait, c'est un moteur de développement. C'est important de faire en sorte que ce moteur-là fonctionne bien.

640

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

645 Juste une petite question complémentaire. Qui a pris - parce que je ne connaissais pas du tout ce domaine-là, et je vous remercie, j'apprends beaucoup, qui a pris l'initiative de mettre en place *Cargo M*?

650 Je comprends qu'il y a eu un besoin qui a été... une prise de conscience des mêmes besoins par différents acteurs, mais qui ultimement a pris la pôle pour dire «Bien là, on se rassemble»?

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

655 Voulez-vous qu'on aille du côté de la Ville? Je pense qu'il y a une réponse. Monsieur Carette?

M. CLAUDE CARETTE :

660 Essentiellement dans le fond à notre connaissance, c'est le port de Montréal dans le fond qui est à la base de l'initiative de regrouper dans le fond les partenaires.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

665 Donc, c'est venu du port de Montréal?

M. CLAUDE CARETTE :

Oui.

670 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Merci.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

675 D'accord. Monsieur Brisset ?

M. PIERRE BRISSET :

680 Oui. Alors je vais être bref cette fois-ci. Écoutez, d'abord, j'ai beaucoup apprécié le
commentaire de madame Roy quand ça a été mentionné que 80% de la marchandise qui circule
autour de Montréal à destination de la grande région de Montréal, un thème qui est peu... tout le
monde pense que tous les camions vont de l'Ontario, Maritimes et qu'ils n'ont pas d'affaires à
Montréal. Je suis content d'entendre finalement un peu une étude que je fais depuis plusieurs
années que le gros du transport de marchandises a destination sur l'île de Montréal.

685 C'est pour ça qu'on appelle Montréal la plaque tournante parce que comme vous avez si bien dit,
ça touche tous les modes de transport.

690 Ma question relève plus de la logistique des centres de distribution. C'est que souvent on
entend, pour venir au centre-ville, ça devrait être des plus petits camions, les gros camions
devraient rester à l'extérieur, mais d'autre part, je vois toujours qu'un gros camion remplace 20
petits camions. J'exagère évidemment, mais à quelque part dans votre logistique de centre de
distribution, où est-ce que vous en êtes avancé?

695 Est-ce que vous retournez au concept de mettre tous les grands centres de distribution en
périphérie et puis faire une autre façon de distribution ou est-ce que, par exemple, les réseaux
ferroviaires qui vont être discutés tout à l'heure, si on sort toutes les cours de triage de l'île de
Montréal, puis on les met à côté de la frontière ontarienne, est-ce que ça ne va pas embrouiller les
cartes sur la distribution de la marchandise qui est destinée sur Montréal? Ma question
relève plus sur le fonctionnement des centres de distribution, où c'en est rendu.

700

M. BERNARD GENDRON :

705 Ce qui est compliqué en logistique, c'est qu'il y a des principes généraux. Ce sont ceux que j'ai exposés. Donc, la consolidation des chargements. Par exemple, vous avez raison quand vous dites oui, aye, ce serait plus profitable, on met juste des gros camions, puis on optimise. C'est vrai, mais d'un autre côté, il y a des impératifs. Il y a des problèmes d'accès ou de congestion qui font en sorte qu'on ne peut pas agir comme ça dans certains cas.

710 Alors, il n'y a pas de recette universelle malheureusement et donc chaque situation doit être évaluée. Il faut utiliser justement les fameux outils de prévision dont je parlais pour voir quel est le contexte d'utilisation le plus approprié pour Montréal?

715 Alors, ceci dit, les outils de prévision, ça nous donne de l'information additionnelle, mais qui est importante. À ma connaissance, on n'a pas toute cette information maintenant. Mais après, bon, il y a des impératifs politiques, sociaux, économiques, etc., qui font qu'on va plus ou moins adhérer à ce que les outils de prévision nous donnent.

Mais il n'y a pas de réponse simple à votre question.

720 **M. PIERRE BRISSET :**

Non, ça...

725 **M. BERNARD GENDRON :**

J'aimerais bien vous en donner une, mais ce n'est pas le cas.

M. PIERRE BRISSET :

730 J'ai fait beaucoup d'analyses auprès de l'AQTR au tournant du siècle après qu'il y avait sorti un grand rapport d'origine/destination du camionnage à travers le Canada et puis ce que j'ai

réalisé avec cette étude-là, c'est de là où je suis venu à la même conclusion que madame Roy où la destination de la grande région de Montréal, c'est pour venir dans la région.

735 Je vous remercie beaucoup.

M. BERNARD GENDRON :

740 Merci.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

745 Mais juste pour faire un peu de pouce sur la question de monsieur Brisset, est-ce qu'actuellement il y a des tendances dans l'utilisation de certains modes plutôt que d'autres sur l'île de Montréal?

750 Tantôt quand il parlait de centres de distribution, est-ce qu'on comprend que les... Quand vous dites qu'il faut faire l'analyse par situation, qu'est-ce que c'est qu'une situation? Est-ce qu'on fait référence à un territoire?

M. BERNARD GENDRON :

755 En fait ce que je veux dire, c'est par exemple si vous avez des scénarios dans la planification qui prévoient les développements de pôles logistiques, alors, le développement de pôles logistiques et les bénéfices que peut en retirer Montréal doivent être analysés en fait avec des outils de prévision.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

760 O.K. Donc, pour chaque pôle?

M. BERNARD GENDRON :

765 C'est-à-dire qu'on peut faire une analyse réseau qui tient compte des localisations
possibles des différents pôles, qui tient compte de l'activité économique, de la demande.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

770 Oui.

M. BERNARD GENDRON :

775 À Montréal et autour et au-delà, et ensuite d'en déduire en fait quels seraient les
scénarios qui nous donnent les plus grands bénéfices pour la région.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Qui commande ces études-là normalement?

780 **M. BERNARD GENDRON :**

785 Alors, ça, c'est toute la question. Donc, il y a des efforts qui sont faits au niveau de la
province, par exemple le ministère du Développement économique, Transport Québec. Il y a
des efforts aussi au niveau du fédéral. Mais il faut voir qu'à ma connaissance, ces efforts sont
encore embryonnaires. Donc, la science est plus avancée que l'application qu'on en fait.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

790 O.K. D'accord. Monsieur, vous voulez vous identifier?

M. DANIEL BOUCHARD :

795 Oui. Daniel Bouchard, je suis responsable des compagnies de transport au Conseil régionale de l'environnement de Montréal et au cours de la dernière année, on s'est beaucoup posé de questions sur le transport des marchandises.

800 On a rencontré à peu près tous les grands intervenants, puis une question que je voudrais vraiment vous poser, c'est que ce qu'on perçoit, c'est qu'il y a un peu une inefficacité parce que les différents modes sont subventionnés à différentes hauteurs. Dans chacun des modes, il y a toujours une voie, un véhicule, une voie et un terminal, et on voyait que dans certains modes, on était plus subventionné. Est-ce que vous regardez ça comment on pourrait mettre sur un pied d'égalité les différents modes pour qu'on soit optimal dans les choix qu'on fait en fonction des distances?

805 **M. BERNARD GENDRON :**

810 Alors, je vais être très franc avec vous, c'est une question que je n'ai pas étudié. Je trouve qu'elle est délicate et elle demanderait d'être creusée. Donc, comment faire une utilisation entre guillemets optimale des différents modes tenant compte que nous avons le réseau actuel?

815 C'est une question en fait qui pourrait être étudié avec les méthodes des sciences économiques et probablement la recherche opérationnelle pourrait donner des indices également parce que la recherche opérationnelle va regarder l'utilisation détaillée dans le réseau. Là où l'analyse économique va regarder la demande, va regarder en fait les prévisions de demande, la recherche opérationnelle vient compléter avec une analyse détaillée du réseau.

820 Alors ceci dit, c'est une question très délicate. Je ne voudrais pas m'avancer, donner une réponse sortie du chapeau.

M. DANIEL BOUCHARD :

825 Juste une question complémentaire. Il y avait aussi d'avoir accès aux données. Ce
qu'on nous disait, la plupart des intervenants, c'est que c'est extrêmement difficile avec les
différents paliers des juridictions d'avoir accès aux données pour être capable d'avoir un bon
diagnostic. On parle beaucoup des actions à poser en fonction des diagnostics, mais le
diagnostic n'est peut-être pas aussi efficace qu'on voudrait et le diagnostic est en fonction des
politiques et des subventions des différents modes. Ça fait que nous on essaie de venir en
amont pour dire, ce serait quoi l'optimal? Ça fait qu'on a comme deux niveaux vraiment
830 d'incertitude : c'est les données et c'est les subventions des différents modes.

M. BERNARD GENDRON :

835 Alors, sur cette question d'accès aux données, effectivement c'est une question très
importante. Parfois ça limite l'application de nos méthodes scientifiques parce qu'il y a
beaucoup de données qui sont gardées confidentielles par les entreprises et les entreprises
ont leur raison. C'est tout à fait légitime.

840 Nous ce qu'on essaie de faire en fait, c'est de voir avec les différents partenaires, que
ce soit les autorités portuaires, aéroportuaires, Transport Québec, Transport Canada, et les
entreprises. Par exemple avec le CN, juste pour le nommer, l'Université de Montréal a une
chaire en intermodalité des transports qui a démarré ses activités cette année. Donc, on
essaie de travailler de très près avec les partenaires pour justement pousser un peu cette
question d'accès des données, mais c'est une question très délicate.

845

Donc, vous faites bien de la soulever, elle limite l'application de nos méthodes
scientifiques, oui.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

850

On pourra y revenir tantôt peut-être avec chacun d'entre eux. Moi, j'aurais une dernière question pour vous, puis vous n'êtes pas l'interlocuteur pour y répondre, dites-le-moi, je reviendrai auprès des autres panélistes.

855

Ce matin quand on a parlé de développement économique, monsieur... je pense que c'est monsieur Lefebvre du *Conference Board* du Canada qui a dit comment c'était important pour la Ville entre autres d'être à l'affût des besoins des grappes, c'est peut-être madame Joncas-Adenot qui en a parlé, et entre autres au niveau du transport des marchandises.

860

Alors, est-ce qu'à votre connaissance, il existe un lien entre les différentes grappes à Montréal et peut-être des organismes comme le vôtre pour qu'on soit en mesure de tenir compte... d'abord identifier leurs besoins et tenir compte de leurs besoins en matière de transport des marchandises pour leur permettre d'optimiser leur rendement?

865

M. BERNARD GENDRON :

870

Alors, la réponse est oui. Il faut quand même réaliser que *Cargo Montréal* vient tout juste de démarrer. Cependant, il y a déjà plusieurs activités inter-grappes qui ont eu lieu, en tout cas des contacts, donc, entre le directeur général, Mathieu Charbonneau, madame Vachon également qui est présidente du c.a.

875

Ils ont fait plusieurs contacts avec les autres grappes industrielles et ça continue. Donc, ça fait partie en fait de la mission de *Cargo Montréal*. C'est de faire ces liens avec les grappes. Évidemment il y a un intérêt au quotidien de voir le fonctionnement, mais effectivement les besoins en transport de marchandises pour les autres grappes industrielles, ça fait aussi partie de la mission de *Cargo Montréal*.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

880 *De Cargo Montréal.*

M. BERNARD GENDRON :

885 Oui.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord. Alors, si vous voulez bien, on va s'arrêter pour une quinzaine de minutes et puis on va reprendre avec nos panélistes.

890 Merci à monsieur Gendron.

PAUSE ...REPRISE

Mme LOUISE ROY :

895 Alors, nous allons les entendre, si vous voulez bien, les uns à la suite des autres, et puis, ensuite, il y aura une bonne période de temps réservée aux échanges, aux questions et aux réponses.

900 Dans un premier temps, j'inviterais monsieur Sean Finn, et je vous rappelle qu'il est vice-président exécutif Services corporatifs et Chef de la direction des Affaires juridiques au Canadien National. Monsieur Sean Finn, vous avez le choix : vous restez à la table ou vous venez ici au lutrin, comme vous le souhaitez. On vous écoute.

905 **M. SEAN FINN :**

Je pense que je vais rester à la table, ça convient?

Mme LOUISE ROY :

910

Oui.

M. SEAN FINN :

915

Merci beaucoup, Madame Roy, Madame la présidente, merci aux gens qui sont ici et les gens sur l'Internet. Je pensais après-midi, dans les 10 minutes, que je pourrais vous parler un peu du chemin de fer, de faire un tour d'horizon très rapidement du CN et qu'est-ce qu'on représente à Montréal. Mais avant, je pense je veux dire quelques mots plus proches, quelques mots que... je pense que sur le Plan de développement de Montréal, le simple fait qu'on ait une journée entière attirée au transport démontre clairement que c'est un enjeu important pour notre ville.

920

Étant résident de Montréal ou de la Rive-Sud depuis 53 ans, puis ayant travaillé à Montréal toute ma carrière, je suis en mesure d'apprécier que c'est important. Puis je pense qu'au CN, on a l'occasion d'être une compagnie qui est basée à Montréal depuis plus de 100 ans. Des partenaires comme Transport Robert, le Port de Montréal jouent des rôles importants.

925

L'aéroport de Montréal, c'est la porte d'entrée pour nous tous quand on voyage à l'étranger. Et si j'avais eu un commentaire à faire, je pense que dans le Plan de développement, ça permet de sensibiliser nos élus, nos leaders, nos élus ainsi que la population qu'effectivement, Montréal est une plaque tournante du transport en Amérique du Nord. On le prend un peu tous pour acquis, et je pense que si après aujourd'hui, et dans le contexte de la consultation, il y a une prise de conscience que nos leaders communautaires, nos élus doivent faire un effort tant pour reconnaître cette réalité-là, mais également faire des efforts pour communiquer avec la population que c'est un attrait puis un atout stratégique pour notre ville en Amérique du Nord.

930

935

Parce que des villes qui n'ont pas des ports efficaces, qui n'ont pas des moyens de transport, des infrastructures de route ainsi que des chemins de fer qui ne travaillent pas bien ensemble, comme on a à Montréal, il y en a quelques-uns, et qu'on pense à ces villes-là qui ont des difficultés importantes en matière de développement économique, ça passe par le fait qu'il y a

940 soit eu un désinvestissement dans le réseau ou dans les réseaux, ou il n'y a pas eu d'encouragement pour que les différents modes travaillent mieux ensemble pour desservir les clients ultimes qui décident de se servir de ces plaques tournantes là; et les bénéficiaires de ça, bien, c'est nos citoyens de la ville de Montréal et de la grande région qui en bénéficient.

945 Donc, quelques mots sur le CN à Montréal, rapidement. Ça, c'est le réseau du CN jusqu'en 95. Donc, vous voyez beaucoup un réseau est-ouest. Et depuis 95 on a procédé à peu près à 7 milliards d'acquisitions, qui fait en sorte que Montréal a un accès à un réseau nord-américain, qui part d'Halifax jusqu'en Vancouver et Prince Rupert, des grands ports canadiens avec le port de Montréal et le port de Québec. Mais également, on se rend à Chicago et on descend la rivière Mississippi pour desservir le golfe du Mexique. Donc, un des seuls réseaux nord-américains qui a accès aux trois côtes.

955 Quelques mots sur Montréal, sur le CN à Montréal. On a tendance à penser qu'on est vraiment une compagnie nord-américaine, mais le siège social du CN est à Montréal depuis plus de 100 ans. Les cadres supérieurs, les cinq cadres supérieurs, y compris notre président, travaillent à Montréal, habitent à Montréal, Outremont, Brossard, Saint-Lambert, le centre-ville de Montréal. Donc, on est ici à Montréal, on est conscients de notre rôle social et communautaire, mais également, les décisions se prennent dans l'édifice au coin de la Gauchetière et Mansfield, sur comment ce réseau-là va être exploité en Amérique du Nord et comment on fait en sorte que nos clients nord-américains s'en servent.

960 Quatorze des vice-présidents basés à Montréal. Donc, quand on parle d'enjeux économiques et du Plan de développement, bien, mes collègues au siège social se servent de l'autoroute 20 pour rentrer en ville et la cour Turcot, on sait c'est où, et soyez rassurés qu'on est là pour participer pleinement dans votre Plan de développement.

965 Quelques mots sur le réseau. En rouge, puis je pense que ma collègue, une bonne amie, Florence Junca-Adenot peut-être en a parlé ce matin, mais assez exceptionnel que Montréal ait un réseau ferroviaire comme celui-là, qui arrive du nord, de l'est, de l'ouest et du sud. Pas beaucoup d'îles comme Montréal ont accès à un réseau comme celui-là. Qu'on parle quelques-

970

unes des installations : quand vous arrivez, vous prenez l'avion, vous atterrissez à Dorval, vous voyez la cour de triage Taschereau. Essentiellement, qui est numéro 1, tout le triage des wagons provenant de l'est vers l'ouest sont triés à Taschereau ou ils transitent dans la mesure du possible.

975

Vous connaissez un peu le tunnel Mont-Royal qui dessert en ce moment l'AMT? Donc, également important. Le port de Montréal qu'on dessert avec nos amis au CP. Donc, qui a accès encore à deux réseaux ferroviaires assez impressionnants en Amérique du Nord, qui est assez unique également. Peut-être Vancouver est comme ça, mais on pense à Québec qui a également ce service-là, Halifax et à Rupert qui en ont un chemin de fer seulement.

980

Je pense que qu'au niveau des actifs au Centre logistique – peut-être deux mots là-dessus – on pense qu'effectivement le CN, historiquement, pensait beaucoup de façon à transporter de la marchandise de cours de triage en cours de triage. On mesurait notre performance par, ça prenait 100 heures d'aller de la cour de triage à Montréal à Vancouver, on se pensait très bon. Mais on s'est aperçu avec les années qu'on ne mesure pas la performance d'une chaîne logistique par seulement un des partenaires. Il faut mesurer tous les partenaires, premièrement.

985

Deuxièmement, pour nos clients, et on existe, nous, pour transporter de la marchandise de nos clients, ils sont intéressés à savoir du quai de chargement du manufacturier jusqu'au quai de chargement du client, et non pas de cours de triage à cours de triage. Donc, l'approche logistique, l'approche de mesurer comment on performe comme partenaire logistique est vraiment développée au CN, et quelque chose qui est important pour notre entreprise.

990

995

Quelques mots sur les voies ferrées transcontinentales. Bien, vous le savez, le pont Victoria dessert tout l'est du pays. Mais deux choses : la marchandise que le CN transite d'Halifax, de Vancouver ou de Prince Rupert, qui peut passer par Montréal, s'en va à destination souvent à Montréal, mais également ailleurs qu'à Montréal.

1000

1005 Et juste un mot là-dessus, je pense que ça va revenir, on va parler un peu de proximité, mais quand on voit un train du CN qui transite à travers Montréal, vous voyez deux locomotives avec un équipage de train de deux personnes dans le devant. Derrière, il y a 100, 150, des fois 175 wagons. Ces wagons-là, ce n'est pas des wagons du CN, ça contient de la marchandise de nos clients qui est livrée à destination pour les consommateurs. Pensez à vos meubles de jardin que vous achetez chez Home Dépôt ou chez Rona ou chez Walmart le samedi matin, pensez à vos téléviseurs, ce sont des marchandises qui arrivent soit d'outre-mer au Canada, en train, en conteneur ou en wagon. Pensez à vos céréales d'à matin, le blé dans vos Corn Flakes, ça provient de l'Ouest canadien en train, souvent à des destinations où ils sont transformés en

1010 céréale.

Et le dernier point, on ne pense pas souvent à ça, mais le chlore que vous avez dans vos centrales de traitement d'eau, c'est souvent transporté par train.

1015 Et on a un défi, nous, comme chemin de fer, d'expliquer à tous les Canadiens, quand ils voient un train qui bloque un passage à niveau ou quand ils voient un train qui fait un peu trop de bruit, ou des roues de train qui sifflent un peu, de convaincre les gens : oui, c'est vrai que c'est transporté par le CN, mais c'est de la marchandise qu'on transporte pour nos clients. Et on aura sans doute à un moment donné des choix à faire. Préférez-vous que la marchandise transite sur

1020 les routes ou par d'autres moyens de transport ou vous pensez que c'est une façon efficace de transporter de la marchandise?

Ça, un exemple de nos clients qui sont entre autres basés à Montréal. Vous voyez l'envergure des clients : Costco, Walmart, mais également des gens comme Kraft pour qui on transporte la marchandise, et on ne transporte par tout seul. Quand j'explique un peu la chaîne de

1025 logistique, le port de Montréal joue un rôle important pour transborder la marchandise. Nos amis chez Transport Robert sont souvent la dernière porte de sortie, le dernier mile qu'on fait se fait par camion, et c'est des partenaires importants pour nous.

1030 Une compréhension des centres de logistique, c'est un peu la même carte. Là, on a superposé dans plusieurs grandes villes canadiennes et nord américaines, on a des centres de

logistique où effectivement le train se rend jusqu'à destination puis là, la marchandise est soit entreposée ou transbordée sur un camion ou sur d'autres modes de transport pour être livrée.

1035 C'est vrai que c'est important. Je pense que monsieur Gendron en a bien parlé, on commence maintenant à expliquer à nos clients outremer qu'il faut mesurer la performance de la livraison de marchandises, non pas seulement par le camion, mais par le bateau, le transbordement, le transit dans le port, la partie du chemin de fer et la partie du camion. Parce qu'on compétitionne avec d'autres chaînes logistiques pour arriver à destination. Donc, il ne faut pas penser qu'on fait ça tout seul.

1040 Et je pense que ça, depuis trois, quatre ans, il y a une réalisation assez importante de la part des chemins de fer, mais surtout le CN, qu'on fait partie d'une chaîne de logistique, puis la chaîne est seulement aussi forte que le plus faible des maillons. Et s'il s'avère que le maillon le plus faible c'est le chemin de fer, les clients ont des choix alternatifs, soit d'autres modes de transport, ou de façon plus importante, de choisir non pas comme entrée de l'Amérique du Nord, le Canada, mais aller directement aux États-Unis.

1045 Puis en ce moment, on a un avantage compétitif quand on dit aux gens en Asie puis en Europe : « Choisissez le port de Montréal, choisissez le port de Vancouver, et le plus rapidement possible, vous allez embarquer sur le chemin de fer qui s'en va aux États-Unis. » À condition que la frontière demeure très fluide, c'est un avantage compétitif. On essaie d'avoir le Canada, dans ce cas-ci Montréal, comme la porte d'entrée plus légère pour le transport nord-américain.

1050 Puis en ce moment, on a un avantage compétitif quand on dit aux gens en Asie puis en Europe : « Choisissez le port de Montréal, choisissez le port de Vancouver, et le plus rapidement possible, vous allez embarquer sur le chemin de fer qui s'en va aux États-Unis. » À condition que la frontière demeure très fluide, c'est un avantage compétitif. On essaie d'avoir le Canada, dans ce cas-ci Montréal, comme la porte d'entrée plus légère pour le transport nord-américain.

1055 Je parlais un petit peu de l'AMT. Évidemment, l'AMT dessert sur notre réseau. Il y a des gens qui pensent, c'est un mythe urbain, que le CN n'aime pas le transport des passagers. C'est absolument faux. Ça fait 100 ans qu'on transporte des passagers à Montréal, à Toronto, à Chicago. On dessert les services de transport urbain et transport de passagers pour les banlieusards. À Montréal, c'est le même cas, l'AMT circule sur nos voies. On fournit les équipages de train. On ne fournit pas l'équipement, mais on fournit tout le reste. Et pour nous, c'est un privilège d'avoir l'AMT qui circule sur nos voies.

1060

1065 Vous allez imaginer pourquoi? Lorsqu'on doit investir du capital dans le réseau pour
l'améliorer, pour qu'il soit plus efficace pour les trains de banlieue le matin puis l'après-midi, bien,
le même réseau sert durant la nuit pour nos clients. Donc, soyez rassurés que le mythe urbain
qu'on n'aime pas les passagers c'est faux. Le mythe urbain qu'on met des trains de Via dans les
voies d'évitement pour laisser passer un train de marchandise, c'est faux. On a des échéanciers
d'horaire à respecter avec Via, puis nos gens dans la tour de contrôle des trains à Montréal savent
1070 très bien que s'ils retardent un train de passagers, les passagers vont répondre. La marchandise
n'appelle pas le président pour se plaindre, mais les citoyens qui sont dans le train peuvent nous
appeler puis nous dire qu'ils ne sont pas très heureux.

1075 Je pense que je vais sauter peut-être à quelques mots sur l'aménagement du territoire,
parce que je veux pouvoir juste traiter, entre autres, d'un enjeu important. Vous avez parlé un petit
peu de proximité tout à l'heure. Je pense que je peux vous convaincre que le CN et que le
transport ferroviaire est là pour rester, c'est un aspect important de notre économie.

1080 On a une responsabilité évidemment auprès de nos citoyens et auprès de nos voisins. Et
jeudi dernier, je coprésidais un comité de proximité de la Fédération canadienne des
municipalités, puis on a déposé, jeudi dernier, des nouvelles lignes directrices pour
l'aménagement du territoire. Et dans un comité conjoint de l'Association des chemins de fer et de
la Fédération canadienne des municipalités. Vous pourrez avoir accès sur le site Internet, et on
envisage, dans ce document-là, de convaincre nos collègues dans le domaine municipal que les
villes ont des responsabilités en matière de construction pour s'assurer qu'on puisse coexister
ensemble.

1085 Puis quand on voit des exemples ou est-ce qu'on a des condos construits à 6 mètres, soit
18 pieds d'une voie ferrée active, et le promoteur vend 250 condos puis il dit à la madame qui
achète le condo au premier étage : « Faites-vous-en pas, dans cinq ans les trains ne seront plus
là. » Mais les trains vont encore être là dans cinq ans, puis quand le bruit commence, bien, ils
1090 appellent leurs élus municipaux, puis ils nous appellent, puis là, on doit trouver une façon pour
atténuer le bruit, alors que le condo a été construit trop proche.

1095 Dans cette ligne directrice là, on a tous une recommandation qui est conjointe : nous autres et la Fédération canadienne des municipalités encouragent les municipalités, comme Montréal – puis malheureusement, une des photos que j'ai montrées à Vancouver samedi matin, c'est un condo à Montréal construit à 6 mètres de la voie ferrée en 2012, pas en 92. Et donc, dans cette ligne directrice là, on encourage d'avoir des mesures d'atténuation pour des nouvelles constructions.

1100 Il n'en demeure pas moins qu'on reconnaît que dans les milieux urbains, ce n'est pas possible d'avoir des retraits de 30 mètres, 90 pieds, pour construire un condo, parce qu'il n'y aurait pas de terrain pour construire le condo. Mais on doit adresser cette question-là. Et dans le contexte du Plan de développement, je pense que si on a un engagement que la Ville de Montréal va avoir un dialogue ouvert et avertir d'avance les chemins de fer qu'est-ce qui s'en vient pour le
1105 développement durable, on va être à la table. On va encourager, qu'est-ce qui peut être fait pour atténuer un peu l'impact de l'exploitation ferroviaire.

On reconnaît qu'on doit coexister, ce sont des voisins, mais je vous demanderais simplement de réaliser que dans le cas où... souvent la Ville va émettre un permis de construction sans même qu'on le sache. On l'apprend quand on voit la pépinière dans la cour à côté de la voie
1110 ferrée. On dit : « Qu'est-ce qui va arriver là? » Puis on nous dit : « 250 condos. » On dit : « Bien, basé sur quoi? » On apprend qu'il est trop tard, le permis de construction est émis et ça va se construire.

1115 Donc, c'est un peu rapide pour cet après-midi, mais soyez rassurés que le CN est ici à Montréal, on veut travailler avec la Ville, on veut participer au Plan de développement, puis on se voit comme un partenaire privilégié étant basé ici. Et on reconnaît que si on veut avoir du succès, ça passe par une coexistence qui doit être raisonnable, qui doit connaître notre obligation de livrer la marchandise de nos clients, tout en reconnaître le droit aux citoyens d'avoir une vie de
1120 meilleure qualité possible à Montréal.

Merci beaucoup.

Mme LOUISE ROY :

1125

Juste avant de refiler la parole à monsieur Dagenais, Monsieur Finn, est-ce que de votre côté il y a des prévisions d'augmentation du trafic sur le territoire de Montréal dont vous pourriez nous faire part?

1130

M. SEAN FINN :

1135

Bien, peut-être deux commentaires. Je sais qu'on a parlé tout à l'heure d'information puis là, encore, il a été très gentil, monsieur Gendron. Il est clair que nos clients nous fournissent des prévisions quand ils peuvent. Puis c'est clair que la relation entre nous et nos clients, c'est une relation de confiance, puis ils ne s'attendent pas qu'on rende public comment le trafic va croître dans le cas d'études spécifiques. Mais consolidé, on le fait de façon courante, puis on n'est pas les seuls. Il est clair que nos collègues dans le transport camion aussi, on est un peu préoccupé à partager l'information publiquement.

1140

Mais moi, je pense qu'il faut parler à Montréal, en Amérique du Nord, il y a un accroissement du trafic ferroviaire. Il y a, je dirais, dans certains endroits, une renaissance. Les gens voient que c'est avantageux de transporter de la marchandise sur les chemins de fer. Je pense que c'est un moyen efficace de transport. C'est un moyen écologique par rapport à d'autres moyens de transport avec qui on doit coexister. Il est clair que ce sont des vrais partenaires, mais je peux vous dire qu'on voyait une diminution du trafic de conteneurs par Halifax, qui transigent par Montréal. Mais on va voir, soit de l'Inde ou de l'Europe, sans doute un accroissement vers ce trafic-là et le trafic va passer par Montréal. Mais on voit généralement, dépendamment des commodités, un accroissement du choix des gens de transporter de la marchandise. Qu'on pense à du pétrole brut de l'Ouest Canadien vers Saint-Romuald à Québec pour être transformé en gaz ou en pétrole, on va voir un accroissement de cette matière-là qui circule présentement de façon très sécuritaire.

1150

Donc, pour répondre à votre question, oui. Puis nous, comme le CN, on ne cherche pas, je ne pense pas qu'un chemin de fer va se voir, en Amérique du Nord, construire un nouveau

1155 réseau. On a essayé dans le Plan Nord, puis malheureusement, ça n'a pas fonctionné au moment
où on se parle. Mais on va voir, des clients existants, un accroissement de leur part de marché par
train. On peut envisager qu'au cours des prochains cinq à dix ans, un accroissement, tu sais, pas
1160 doublé, mais un accroissement continué puis constant du trafic ferroviaire en nombre de volume,
mais pas en nombre de trains. Les trains vont être aussi longs qu'ils sont en ce moment, on va
trouver une façon plus efficace de transporter, mais je pense qu'il va y avoir plus de tonnage, si on
veut, sur les trains qu'il y avait auparavant sur une base annuelle.

Mme LOUISE ROY :

1165 O.K. En général, sur l'ensemble du Québec, d'accord. On pourra y revenir.

M. SEAN FINN :

1170 En Amérique du Nord, pas au Québec.

Mme LOUISE ROY :

En Amérique du Nord.

1175 **M. SEAN FINN :**

En Amérique du Nord.

Mme LOUISE ROY :

1180 Alors, on pourra avoir l'occasion de revenir là-dessus avec monsieur Finn. Maintenant, on
va entendre monsieur Daniel Dagenais. Monsieur Dagenais est directeur, opérations de
l'Administration portuaire de Montréal. Allez-y, Monsieur Dagenais, on vous écoute.

1185 **M. DANIEL DAGENAI :**

Merci beaucoup. Moi aussi, je vais choisir de rester assis.

1190 **Mme LOUISE ROY :**

D'accord.

1195 **M. DANIEL DAGENAI :**

Alors, mon intention cet après-midi c'est de naturellement vous présenter le port, parce qu'il est souvent méconnu des gens, surtout du public. Il y a même des professionnels dans le milieu qui ont des fois, même, jamais mis les pieds au port de Montréal, donc c'est une bonne façon de broser un tableau de nos activités.

1200 Je vais aussi vous parler des infrastructures qui sont requises pour qu'on puisse atteindre notre mandat et notre mission. Et puis finalement, les défis autant structurels que les défis de cohabitation. Monsieur Finn en a parlé un peu aussi. Et puis on a aussi toutes sortes d'activités en termes d'atténuation des nuisances.

1205 Mon objectif, aujourd'hui, à la fin de cette présentation-là, c'est de m'assurer de vous démontrer que la protection des axes de transport de marchandises sur l'île de Montréal est tout à fait essentielle pour la santé du port, mais aussi comme moteur de création de richesses.

1210 Donc, si on avait, premièrement, à briser les ports en différents types, on pourrait rapidement les regrouper par soit des ports qui sont liés à l'exploitation de ressources naturelles ou à la transformation, comme la raffinerie ou les alumineries, mais le troisième groupe c'est celui qui s'intéresse, pour nous au port de Montréal, c'est ceux qui sont liés à la consommation principalement.

1215 Donc, une des particularités du port de Montréal c'est d'être complètement diversifié. On voit tous les segments d'affaires au port de Montréal, mais en plus, on est un port équilibré, parce qu'on est situé entre deux blocs économiques relativement matures. Bien, en fait, matures, deux économies très matures. Donc, j'ai autant d'imports que d'exportations.

1220 Le port a aussi une autre particularité, qui est pour le port de Montréal, c'est qu'on est situé directement dans la ville, et ça amène certains avantages, bien sûr, mais ça amène aussi un lot de défis quant à faire transiter la marchandise. Parce qu'obligatoirement, ce que ça veut dire, c'est qu'on devra la faire circuler à travers des zones habitées pour aller rejoindre les clients. Ça fait que cette contrainte nous amène à partager des corridors de transport entre nous et les
1225 résidents.

 Le port de Montréal est le deuxième port en importance pour les conteneurs au Canada, après Vancouver, et dans le corridor de commerce Québec-Ontario, il est le seul port vraiment à conteneurs. Il est responsable d'à peu près deux tiers du commerce international canadien dans
1230 ce secteur-ci.

 Le port de Montréal est aussi, on peut retracer à peu près 1,5 milliards de dollars d'activités économiques au port de Montréal, et il est aussi responsable de tout près de 18 000 emplois indirects et directs.

1235 La compétition, elle est vive, vous l'avez entendu un peu plus tôt, tantôt. La compétition est très vive sur l'Atlantique Nord et sur le nord-est, New York, Norfolk, Savannah, Charleston sont tous présents et tentent d'aller chercher des parts de marché qui, jadis, appartenaient au port de Montréal ou étaient des terrains de chasse gardés au port de Montréal. Dorénavant, on doit compétitionner contre eux.

1240 Et puis nos clients, ils partagent, en fait ils ne partagent pas; ce que je veux dire c'est qu'ils comparent les chaînes logistiques les unes entre les autres et ils nous comparent pour le temps de transit, la résilience, mais aussi les coûts, leur prédictibilité aussi. C'est tous des éléments qui sont dans leur unité de mesure.

1245

1250

Le port de Montréal se compétitionne ou compétitionne avec eux en faisant deux propositions de valeur : la première c'est la question de la proximité; l'aspect géographique est un élément qu'on met de l'avant, et la proximité amène une certaine constance dans la livraison des marchandises, qui est un critère très important lorsqu'ils nous mesurent; et deuxièmement, les coûts compétitifs au port de Montréal.

1255

Le port de Montréal est très diversifié et il s'est adapté au fil des années. L'émergence des ports de transbordement dans la Méditerranée et dans les Antilles ont amené une série de nouveaux marchés. Dorénavant, l'Asie, l'Amérique du Sud font partie du portfolio des marchandises qui viennent au port de Montréal, et puis à partir de cette tarte de distribution des marchandises, ce qu'on peut voir, c'est que l'Asie fait dorénavant tout près d'un petit plus que 20 % de la marchandise qui passe au port de Montréal. À peine v'là 15 ans, l'Asie était complètement absente. Ça fait que donc, c'est un marché totalement émergent pour nous, une nouvelle tendance, puis on doit s'adapter à ça.

1260

Traditionnellement, ce qu'on aurait vu au port de Montréal, c'est essentiellement de la marchandise qui venait de l'Europe du Nord.

1265

L'an dernier, 28,4 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité à travers le port de Montréal et plus de 70 000 passagers sont descendus ou ont touché pied dans le Vieux-Port. Donc, ça fait de nous, vraiment, un port diversifié, comme vous pouvez voir l'éventail. 44 % des marchandises au port de Montréal sont conteneurisées, 38 % en tonnage des marchandises transitant à travers le port de Montréal sont du vrac liquide, principalement des produits pétroliers ou des produits issus de distillation de pétrole. Donc, c'est souvent inconnu.

1270

1275

Le défi, au port de Montréal, essentiellement, c'est de faire bouger la marchandise. Le port n'est pas un endroit d'entreposage, mais une plaque de transit. La marchandise ne reste rarement plus que sept jours au port de Montréal, au total. Pour la marchandise par rail, c'est en dessous de trois jours; pour le camion, en dessous de quatre jours; les vides, peut-être des fois cinq jours. Mais tout ce que vous voyez au port de Montréal, si vous roulez sur la Rive-Sud, ne sera pas là la semaine suivante. Vous avez l'impression que ça ne bouge jamais, mais la réalité

c'est que tout a changé, tout est renouvelé. Les arrivées des navires font en sorte que les terminaux se vident et se remplissent dans les prochaines heures. C'est un flot continu.

1280 2 000 navires vont venir au port de Montréal dans une année; 2 500 camions par jour vont rentrer et sortir du port de Montréal pour faire la cueillette et la livraison de conteneurs, ce qui représente à peu près 58 % du trafic conteneurisé, et puis la différence, 42 %, par chemin de fer. Plus de 80 trains par semaine.

1285 Et donc, comment on y arrive? Bien, naturellement, on doit maintenir une certaine fluidité. On y a fait référence tantôt, on se mesure. On a des indices de performance, on a des ententes de partenariat avec nos amis du CN, du CP. On a aussi beaucoup de collégialité. Vous avez entendu parler de Cargo M tantôt? Pour nous, c'est un forum idéal pour discuter des enjeux, des accès, des enjeux des infrastructures et des enjeux de congestion.

1290 Ça fait que le port de Montréal n'est juste aussi efficace que par ses connexions. Naturellement, le port a plus de 26 kilomètres sur l'île de Montréal, et une des premières infrastructures à laquelle, nous, on pense, c'est naturellement le chenal de navigation qui relie le port de Montréal et l'océan Atlantique.

1295 Donc, nos premières préoccupations c'est naturellement tout ce qui a rapport avec les niveaux d'eau. Ça fait que donc, on a mis en fonction un système complexe de maréomètres, des outils de prévision des niveaux d'eau, entre autres, aussi, sont importants pour nous. Ce que vous devez savoir c'est que le chenal de navigation ou l'infrastructure maritime qui mène au port de
1300 Montréal permet l'arrivée des navires jusqu'à la taille de 300 mètres par 44 mètres de large. Des navires Aframax ou des navires Post-Panamax.

1305 Au-delà du port de Montréal, à partir de Saint-Lambert, c'est la porte pour les Grands-Lacs à partir des écluses, où est-ce que là, le gabarit est un peu plus réduit et, naturellement, la largeur des navires est un petit peu plus petite.

1310 Dans les dernières années, on s'est appliqué, entre autres, à mettre en marche toutes
sortes d'outils pour nous aider à travailler l'accès maritime, entre autres ce qu'on appelle la
navigation électronique où on perfectionne, où on précise le positionnement des navires dans le
chenal, les uns par rapport aux autres, mais aussi en fonction par rapport au chenal. Là,
récemment, on a commencé la phase 2 de la navigation électronique, ce qui va nous permettre
d'aller chercher, optimiser la colonne d'eau. C'est-à-dire que plutôt que de travailler dans l'axe des
X et des Y, on va dorénavant travailler dans l'axe des Z. Ce réseau est essentiel pour nous et
naturellement pour la livraison.

1315 Le réseau autoroutier. Le port de Montréal est un point de convergence. Vous allez voir,
successivement ce que je vais faire, c'est coucher les uns par-dessus les autres, les différents
axes d'infrastructures qui viennent desservir le port de Montréal. Naturellement, le réseau
autoroutier converge vers le port de Montréal, il fait le lien entre le port et les différentes zones qui
1320 sont génératrices de trafic, comme Dorval, Saint-Laurent, mais aussi toute la couronne nord, la
couronne sud à travers les différentes autoroutes.

Ça fait que le réseau autoroutier est essentiel surtout pour la livraison locale. 58 %, je le
répète, 58 % de la marchandise qui passe par le port de Montréal va ultimement entrer ou sortir
par un camion et on doit le gérer.

1325 Donc, dans les dernières années ce qu'on a fait, surtout, c'est que pour parer à des
enjeux de congestion dans le secteur de la rue Notre-Dame, qui est la grande porte d'entrée pour
le port de Montréal, ce qu'on a fait, c'est qu'on a construit un portail d'entrée commun pour nous
permettre de gérer ces trafics-là de façon efficace. Des entrées dédiées à partir de l'autoroute 25
1330 sont en construction ou le seront très bientôt. Mais aussi, dernièrement, on a entendu parler du
prolongement de la rue de l'Assomption avec une jonction entre la rue Souigny et la rue Notre-
Dame, dans le but aussi de permettre la construction d'une sortie dédiée.

1335 Ce que l'on recherche au port de Montréal, au-delà de l'entrée qui est à votre droite
complètement sur la diapositive, c'est d'obtenir une sortie dédiée, de sorte à permettre aux
camions qui auront circulé sur la route du port, sans vraiment aller sur la rue Notre-Dame, d'aller

directement sur le réseau, regagner le réseau autoroutier supérieur, sans perturber la circulation de transit est-ouest sur la rue Notre-Dame. Donc ça, c'est un de nos projets en ce moment.

1340 Les réseaux ferroviaires. Vous en avez vu beaucoup tantôt. Les diapos sont assez éloquentes, mais là, on en a encore un petit peu plus large aussi. CN, CP sont directement connectés sur le port. Et puis je dois vous avouer, j'ai un petit parti pris pour le ferroviaire, parce que ça fait partie de mon portefeuille de responsabilités.

1345 Pour ceux qui ne le savent pas, le port de Montréal exploite un réseau ferroviaire depuis plus de 100 ans. On a 100 kilomètres de voies ferrées sur le terrain du port, directement sur les berges du port, qui servent à faire le triage ou l'opération de ce qu'on appelle le premier et dernier mile entre le CN et le CP et les différents opérateurs de terminaux au port.

1350 Ça fait que donc, ce que ça nous permet de faire, c'est naturellement d'aller chercher les marchés intérieurs de moyenne et de longue distance comme Toronto, Détroit, Chicago, mais aussi tout l'Ouest Canadien est connecté au port de Montréal via ces chemins de fer là.

Et puis on parlait de cohabitation tantôt et de vibration et de bruit. Bien, dans le Vieux-Port, justement, on a eu une problématique de bruit et puis dans les dernières années, ce qu'on a fait, c'est l'installation de graisseurs de voies ferrées, qui ont permis de modifier l'indice de friction entre le rail et la roue du wagon, de sorte à atténuer le bruit. Puis ça, ça a eu des effets très positifs.

1355

Je m'en voudrais de ne pas parler des pipelines. Je vous ai parlé tantôt de la part importante que le vrac liquide occupe au port de Montréal, plus de 38 % du tonnage. Et on voit en vert le réseau de pipeline qui connecte ou qui converge vers le port de Montréal. Donc, jadis, Montréal était naturellement une ville avec beaucoup de raffineries. Aujourd'hui, on a des parcs de citernes, entre autres. On est un point de transbordement, de stockage et de distribution de produits pétroliers, naturellement très important. Et donc, pour nous, conserver les couloirs et les empreintes pour ces pipelines-là c'est important, surtout pour supporter cette activité-là à Montréal qui, d'après nous, est génératrice de richesses pour tout le monde.

1360

1365

1370

Ça fait que donc, en conclusion, ce que je voudrais vous laisser c'est naturellement – le port de Montréal est un maillon important de la chaîne de transport et de logistique. C'est un point de convergence pour les différents modes de transport et de marchandises. Le port de Montréal est un acteur incontournable, naturellement, au développement économique.

1375

Et si je n'ai pas réussi à vous convaincre, j'aimerais peut-être vous laisser sur quelques mots, mais encore plus, si on veut parler... les infrastructures, toutes ces infrastructures-là sont absolument nécessaires, mais aussi, vous devez comprendre quelque chose, elles sont toutes interdépendantes. Si le camionnage est lent au port de Montréal ça aura un effet domino sur les camions, ça aura un effet domino sur le rail, ça aura un effet domino sur l'entreposage au port de Montréal.

1380

Ça fait que donc, la croissance du port et la pérennité du port passent par des choix des élus et par un Plan de développement comme celui que vous mettez de l'avant.

Merci beaucoup.

Mme LOUISE ROY :

1385

Merci beaucoup, Monsieur Dagenais. De votre côté, Monsieur Dagenais, je me permettrai la même question qu'à monsieur Finn : est-ce que, quand vous pensez avenir – on a vu des annonces, je ne me rappelle plus comment vous avez appelé ça, des posts...?

1390

M. DANIEL DAGENAI :

Post-Panamax?

1395

Mme LOUISE ROY :

Post-Panamax, c'est ça. On a vu passer des annonces comme quoi, maintenant, le port de Montréal les accueillait?

M. DANIEL DAGENAI :

1400

Oui.

Mme LOUISE ROY :

1405

Quand vous pensez avenir, disons cinq, dix ans, est-ce que vous voyez... comment vous voyez l'activité au port de Montréal? Est-ce qu'il y a des augmentations particulières qui entraîneraient un lien avec les camions, les débordements, tout ça, la distribution? De telle sorte qu'on puisse imaginer qu'il faille tenir compte de besoins nouveaux au port, qui sont en lien avec l'aménagement de la ville?

1410

M. DANIEL DAGENAI :

1415

Certainement. Nous, on voit aussi un accroissement, on en prévoit un. Il y a un phénomène implacable sur la conteneurisation, entre autres, puis qui n'est pas seulement le seul élément qui est en croissance au port de Montréal, c'est quand vous regardez les segments et l'évolution des segments d'affaires au port de Montréal; différents segments ont crû et ont décliné de différentes façons, mais ce qu'il faut comprendre c'est que la conteneurisation puis la pénétration du conteneur dans les différents types de marchandises et de segments de business, ça, ça n'arrêtera pas.

1420

1425

Le port de Montréal, jadis, avait cinq élévateurs à grain, il n'en a qu'un, un et demi qui opère en ce moment. Le grain n'a pas disparu du trafic qui passe à travers le port de Montréal, il est en conteneurs. Tant et aussi longtemps que la population va continuer à grandir au Canada, il y aura de plus en plus de consommation, et donc, il y aura de plus en plus de conteneurs.

1430

Et donc chez nous, c'est sûr, on doit prévoir le futur, des fois 15, 20, 25 ans à l'avance, mettre en place les infrastructures pour permettre aux gens de s'installer bien avant que la vague arrive.

1435

Contrairement à d'autres ports qui peuvent monter, dont la croissance peut aller à 10, 15, des fois même 20 % dans certains cas, Montréal n'est pas vraiment dans un créneau de marché qui est comme ça, parce que justement, on lie deux économies qui sont très matures. Donc, si on était connecté sur la Côte-Ouest, entre autres, et on devait relier l'Asie, on devrait probablement tenter de maintenir une plus grande surcapacité. Mais ici, on n'a pas ça. On croît à trois, quatre, cinq pour cent par année, un régime durable, un régime stable qu'on peut facilement accommoder.

1440

Mme LOUISE ROY :

Donc, ça veut dire qu'en termes d'infrastructures, il n'y a pas d'augmentation prévue. Tantôt, on aura peut-être l'occasion de revenir sur le couloir de l'Assomption, là, mais vous ne voyez pas la nécessité d'augmenter vos infrastructures.

1445

M. DANIEL DAGENAI :

Bien, cette année, on a débuté les travaux pour une augmentation d'une aire de transbordement, en fait d'entreposage et, ultimement, possiblement, pour un autre terminal sur l'île de Montréal. En fait, ce qu'on fait, c'est qu'on change la vocation du terminal; au lieu d'avoir des hangars fermés pour l'entreposage de matières sèches, qui n'étaient plus à Montréal, qui avaient quitté puis qui, probablement, transitent dorénavant par conteneur, bien, on a tout simplement changé cette aire-là pour faire du stockage.

1455

Mme LOUISE ROY :

O.K. Tantôt peut-être, quand monsieur Lessard parlera du camionnage, on aura l'occasion de revenir.

1460 Monsieur Henri-Paul Martel, c'est à votre tour. Alors, monsieur Henri-Paul Martel est vice-président, Planification, Ingénierie et construction à Aéroport de Montréal. Monsieur Martel.

M. HENRI-PAUL MARTEL :

1465 Alors, bonjour tout le monde. Merci à l'Office de consultation publique de Montréal de nous donner l'occasion d'exprimer le point de vue de l'aéroport dans le cadre de cette consultation.

1470 D'entrée de jeu, je ne saurais trop insister sur l'importance stratégique des aéroports pour toute ville qui aspire à jouer un rôle dans le monde globalisé d'aujourd'hui. Un aéroport international comme Montréal-Trudeau constitue un indispensable levier de développement, comme le veut d'ailleurs le document de discussion du projet de Plan de développement de Montréal.

1475 C'est une évidence, mais qu'on a parfois tendance à oublier. Les grands aéroports permettent en effet aux villes de rayonner à l'échelle nationale et internationale et de tisser des liens avec le monde. Plusieurs activités comme le commerce et les affaires, le tourisme, mais en particulier la tenue de grands événements internationaux comme le Grand-Prix du Canada dépendent d'une desserte aérienne adéquate. D'ailleurs, soit dit en passant, la semaine du
1480 Grand-Prix est l'une des plus intenses en termes de trafic passagers à Montréal-Trudeau. Et si vous êtes à l'aéroport lundi matin, vous verriez que malgré les agrandissements que l'on peut faire, ce ne serait pas encore suffisant si c'était comme ça tous les jours.

1485 Ainsi, en termes de fret aérien, par exemple, le Grand-Prix amène à Montréal-Trudeau un total de 11 vols de Boeing 747-800, c'est-à-dire les plus gros Boeing que fabrique Boeing actuellement, pour le transport des voitures de course, des pièces et de tout l'attirail technique nécessaire pour la course.

1490 D'autre part, les grands aéroports représentent en soi d'importants nœuds d'activités
économiques et, par conséquent, d'importants pôles d'emploi. D'après une étude économique
qui a été réalisée auprès de 250 établissements, les impacts de l'aéroport pour l'année 2009 ont
été les suivants : 60 000 emplois dont 31 600 emplois directs et une valeur rajoutée directe,
indirecte et induite de 5,5 milliards de dollars, dont environ 4 % du PIB du grand Montréal. Plus de
1495 28 000 personnes travaillent directement à Trudeau et ce que l'on a tendance à oublier
quelquefois, près de 3 600 à Montréal-Mirabel, qui est vraiment devenu notre aéroport industriel,
et l'aéroport tout cargo.

1500 La Ville de Montréal bénéficie de la part du lion de ces retombées économiques, en plus
d'empocher annuellement quelques 40 M\$ de taxes foncières, d'ADM seulement. On ne parle pas
des autres acteurs sur le site de l'aéroport. Donc, la Ville a tout intérêt à tenir compte de ces
aéroports dans ses plans de développement.

1505 Je suis conscient que le terme de ce panel est le transport des marchandises, mais le fait
est que notre principale raison d'être réside dans le transport des personnes. Permettez-moi donc
de traiter de cette question tout en se rappelant que 50 % du cargo aérien aux aéroports de
Montréal transitent à Trudeau par les vols passagers. Alors, c'est un élément qu'il ne faut pas
oublier. Donc, les deux sont intimement liés pour ce qui est de Montréal-Trudeau.

1510 Comme vous le savez, le trafic passager est aujourd'hui concentré à Montréal-Trudeau.
En 2012, nous avons accueilli 13,8 millions de passagers, embarqués/débarqués, et le trafic croît
en moyenne de deux à trois pour cent par année, soit un peu plus vite que le PIB.

1515 Montréal-Trudeau a un excellent réseau de pistes, actuellement utilisé à 50 % de sa
capacité, et qui est ainsi en mesure d'absorber la croissance du trafic aérien, selon nous, au
moins jusqu'en 2072.

Autant au niveau passager que du fret, Montréal est notamment une plaque tournante
vers l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Montréal bénéficie de vols directs à longueur
d'année sur les grandes plateformes européennes que sont Paris, Londres, Amsterdam,

1520 Bruxelles, Francfort, Munich, Zurich et Genève. À cela s'ajoute une quinzaine de points pendant
tout l'été dont Rome, Athènes et Istanbul. En passant, Montréal-Paris-Charles-de-Gaulle est la
route internationale la plus achalandée du Canada, et l'été nous avons jusqu'à 7 départs
quotidiens sur Paris. Quant à l'Afrique, Moyen-Orient, Montréal est la seule ville canadienne à être
1525 reliée par voie directe à Casablanca, Alger, Amman et Doha. La route Montréal-Doha opérée par
Katar Air Lines est un grand succès, car la plateforme de Doha donne accès à un grand nombre
de correspondances, en particulier ver l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est.

Nos efforts actuellement ciblent en priorité l'Extrême-Orient, y compris la Chine, le Japon,
la Corée et l'Amérique du Sud. En ce qui concerne plus particulièrement la Chine, nous avons bon
1530 espoir que nous aurons prochainement à Montréal une liaison directe avec la Chine, plus
précisément vers Beijing, c'est ce que nous soutenons depuis des années. Nous avons eu de
nombreux pourparlers à ce sujet avec Air Canada et des transporteurs chinois, et il y a un certain
intérêt et même un intérêt certain de la part d'Air Canada. Pour Air Canada, par exemple,
l'appareil idéal serait le Dreamliner Boeing 787 qui, comme vous le savez, est attendu pour 2014-
1535 2015.

Et pour s'assurer que nos installations vont pouvoir accommoder l'augmentation du trafic,
2011-2016 voit des investissements de plus de 800 M\$ se concrétiser à Montréal-Trudeau.

1540 Maintenant, un mot sur le fret aérien. Nos deux plateformes sont mises à contribution pour
le fret. Comme je le mentionnais tout à l'heure, Trudeau pour le cargo mixte et Mirabel pour le tout
cargo. Au total, un peu moins de 200 000 tonnes transitent chaque année par nos deux aéroports,
dont environ 105 000 tonnes à Trudeau, et nous prévoyons que ce tonnage pourrait doubler à
près de 200 000 tonnes d'ici l'année 2032, à Trudeau uniquement.

1545 Montréal-Mirabel est une plateforme intéressante, notamment du fait qu'il n'y a pas de
couvre-feu, très important. Sept transporteurs réguliers dont UPS, Fedex, Cargo Jet y assurent un
service express de colis. Au total, on dénombre une vingtaine de transporteurs qui opèrent à
Mirabel pour un tonnage de près de 100 000 tonnes par année. Et, de plus, comme je l'ai

1550 mentionné tout à l'heure, on y accueille des vols ponctuels de gros porteurs comme pour le Grand-Prix ou encore pour le projet C Séries de Bombardier.

1555 Pour stimuler le fret à Mirabel, nous proposons depuis quelque temps l'instauration d'une zone franche ou *foreign trade zone*, FTZ, comme il en existe aux États-Unis et dans nombre d'autres pays. Selon nous, ceci permettrait l'établissement d'activités de logistique à valeur ajoutée en franchises de douanes pour le marché international. Nous avons des alliés ici dont le port de Montréal et le CN, et il y a d'autres mouvements similaires ailleurs au Canada.

1560 Or, il semble que le gouvernement du Canada a entendu notre demande dans son dernier budget. Donc, à suivre.

1565 En terminant... non. À ce point-ci, j'aimerais aborder maintenant nos relations avec la Ville. À l'intérieur de ces sites aéroportuaires, l'aéroport de Montréal est autonome ou quasi autonome pour ce qui concerne un grand nombre de services municipaux, services d'incendie, sûreté, entretien des voies publiques, déneigement.

1570 Nous avons quand même besoin de la Ville pour le drainage du site, les services d'égouts, d'aqueduc. Mais là où la Ville peut le plus nous aider, c'est au niveau des accès terrestres. L'accessibilité est cruciale pour un aéroport. Il y a trois éléments essentiels pour un aéroport : les passagers doivent pouvoir y venir, doivent pouvoir transiter du côté ville à l'avion et ensuite, embarquer dans un avion et quitter Montréal. Donc, l'aéroport est crucial pour l'aéroport. Évidemment, c'est facile à comprendre. Il faut savoir aussi que l'aéroport Trudeau est le plus grand générateur de déplacements à Montréal et l'un des importants pôles d'emploi.

1575 Or, les accès routiers sont actuellement dans un état lamentable – et je pèse mes mots. Cela fait des décennies que nous demandons la réfection de l'échangeur Dorval et des accès directs à partir des autoroutes 20 et 520. Les travaux ont finalement commencé en 2009 et à cause de retards de toutes sortes, la fin de ce chantier est maintenant reportée en 2019, et il faudra attendre au moins 2015 avant d'avoir les liens par la 20 vers le centre-ville.

1580 Cette situation est d'autant plus désolante que, de notre côté, nous avons terminé de refigurer notre propre réseau, tel que prévu, ce qui demandait quand même des investissements de plus de 100 M\$. Si la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec veulent nous aider à avoir un aéroport de classe internationale, c'est en priorité au niveau des accès qu'ils doivent le faire.

1585 En terminant, permettez-moi – c'est vrai, cette fois – permettez-moi de dire deux mots sur la navette ferroviaire vers le centre-ville. Comme vous le savez peut-être, nous explorons actuellement une approche prometteuse basée sur le SLR, c'est-à-dire le système léger sur rail.

1590 L'étude de l'avant-projet préliminaire de ce projet de train léger pour l'ouest de Montréal est maintenant terminée. Elle a été déposée pour examen auprès du Plan de mobilité de l'ouest, qui a été mis sur pied par le gouvernement pour proposer une solution optimale de la problématique du transport collectif dans l'ouest de Montréal.

1595 En conclusion, et tel que vous venez de le voir, ADM est donc un maillon essentiel de la chaîne logistique du grand Montréal. Merci.

Mme LOUISE ROY :

Merci, Monsieur Martel.

1600 Monsieur Carette, moi, j'aurais une question pour vous avant qu'on passe à l'autre panéliste, sur le fameux échangeur Dorval. À moins que je ne m'abuse, ce n'est pas sur le territoire donc de la ville même de Montréal? Comment la Ville se préoccupe de ça? Parce qu'effectivement, l'aéroport c'est un outil très important pour le développement économique. Et ce fameux projet d'échangeur, on a de la difficulté avec.

1605 Alors, dites-nous comment ça entre dans vos préoccupations puis qu'est-ce que vous pensez faire?

1610 **M. CLAUDE CARETTE :**

Donc, pour ce qui est du transport terrestre, dans le fond, via les voies routières, essentiellement il y a l'aspect de transport des biens puis le transport des marchandises, évidemment, qui est un aspect important aussi.

1615

Donc, dans le fond, il y a deux modes, comme le disait Paul. Essentiellement, au niveau de la navette aéroportuaire, dans le fond, c'est le chantier 2 de notre Plan de transport. Donc, on y participe. Dans le fond, on est un partenaire essentiellement. Il faut comprendre, dans le fond, la gouvernance des transports dans la région, comment ça fonctionne, les compétences.

1620

Essentiellement, ici, on parle de transport collectif sur le territoire de Montréal, donc avec la STM, on y travaille, avec l'AMT aussi. Et à l'intérieur d'un comité qui a été mis sur pied par l'AMT et le gouvernement du Québec, soit le Plan de mobilité de l'ouest, comme faisait état, dans le fond, monsieur Martel. Et dans ce sens-là, nous, on appuie de facto, dans le fond, le

1625

projet en soi de desserte par transport en commun vers l'ouest. Et la forme que pourra prendre cette navette-là, dans le fond, est en discussion avec l'ensemble des partenaires. C'est une chose.

1630

Au niveau de l'échangeur, si vous voulez Dorval, dans le fond c'est une compétence provinciale, essentiellement, au niveau de cet échangeur. La complexité du dossier vient du fait, bien évidemment, qu'il y a deux... quand il y a un échangeur c'est une intersection de deux autoroutes, la 520 et la 20, pour accéder justement à l'aéroport. La complexité du dossier vient du fait qu'évidemment, il y a du transport ferroviaire, le CP, le CN, Via Rail, il y a l'AMT, il y a la STM et, aussi, la ville de Dorval et la ville de Montréal qui a son réseau, aussi, routier.

1635

Et, essentiellement, nous, on est un des partenaires qui participe à une hauteur, par exemple, d'un financement qui est de l'ordre de 40 M\$, pour justement faire avancer ce projet-là, qui aussi, nous, est prioritaire dans le chantier 19 du Plan de transport, en l'occurrence, pour pouvoir justement assurer, dans le fond, ce support aux déplacements à vocation économique.

1640 Et, oui, il y a eu certains retards puis on souhaite évidemment dans le meilleur délai que, dans le fond, le promoteur qui est le ministère des Transports puisse répondre aux besoins et compléter le projet.

Mme LOUISE ROY :

1645 Est-ce que par exemple, par rapport à des projets comme ceux-là, la Ville se sent dans un contexte où elle doit assumer un leadership compte tenu de l'impact sur un paquet de volets économiques de la vie économique de Montréal? Parce qu'effectivement, on pourrait comprendre que c'est le ministère des Transports qui est impliqué, mais le leadership lui-même pour pousser sur le dossier, est-ce que vous sentez chez vous... je comprends qu'il y a des réponses limitées que vous pouvez donner à votre niveau, mais dans ce que vous pouvez nous dire, est-ce que vous sentez la volonté d'assumer un leadership là-dessus?

M. CLAUDE CARETTE :

1655 Non. Évidemment, il y a un enjeu politique à votre question, parce que vous dites en termes de positionnement et de priorisation des interventions, que ce soit en transport des biens, des marchandises, selon les modes, c'est un choix politique, évidemment. Mais ce choix politique là, dans le fond, s'illustre par l'adoption de plan, O.K., qui vient lister un plan d'action, en l'occurrence, que ce soit le PDM ou encore, de façon précédente, le Plan de transport qui va être révisé suite au PDM. Et dans ce sens-là, le leadership se fait sur la base de ces décisions-là.

1660 Et comme je vous dis, dans le fond, on pousse pour avoir le projet qui est en cours de réalisation comme d'autres projets en transport, évidemment, mais il y a une priorisation qui se fait à ce niveau-là. Puis oui, dans le fond, la Ville de Montréal, à titre de partenaire, peut assumer un certain leadership pour positionner, en termes de priorisation, le projet, qui est un choix politique essentiellement à ce niveau-là.

Mme LOUISE ROY :

1670

D'accord. Merci beaucoup. On aura l'occasion peut-être d'y revenir tout à l'heure. Monsieur Lessard, maintenant, ça va être votre tour. Tout à l'heure, je vous ai présenté un peu brièvement. Vous êtes vice-président Relations publiques et Affaires gouvernementales du Groupe Robert. Donc, on va entendre parler du camionnage. Monsieur Lessard.

1675

M. JEAN-ROBERT LESSARD :

1680

Merci, Madame. Alors, brève présentation de Groupe Robert. Nous sommes une entreprise familiale qui a été fondée en 1946. Nous comptons 3 300 employés. Notre réseau de distribution et de transport est nord-américain. Nous avons deux divisions, principalement la division transport et celle des centres de distribution, puisque nous possédons 22 centres de distribution au Québec, en Ontario et un aux États-Unis.

1685

Évidemment, nous travaillons dans les centres de distribution pour favoriser la logistique intégrée, ce que monsieur Gendron soulignait tantôt. Nous la faisons avec actuellement trois clients majeurs importants, dont évidemment je ne peux divulguer les noms, mais juste pour vous dire que par exemple, sur une entreprise de yogourt, à l'exception du lait qui est transporté en vrac, nous recevons à notre centre de distribution toutes les matières premières que nous livrons à toutes les 45 minutes, 24 heures par jour, sept jours/semaine, à l'usine. Et au bout de la chaîne de production, nous récupérons le produit fini que nous ramenons à notre centre de distribution. Et comme l'entreprise est branchée sur nos systèmes, on reçoit toutes les commandes, on fait la prise de commandes ainsi que la prise des produits que l'on monte, en termes de consolidation, pour tout le Canada.

1690

1695

Et je pense que c'est une avenue que nous, évidemment, privilégions. Ça se développe avec le temps, parce que les coûts sont dispendieux. Nous ne sommes pas une entreprise publique, nous sommes une entreprise familiale, à la troisième génération. La famille Robert détient 62 % des actions et notre autre partenaire est le Fonds de solidarité.

1700 Alors, tout ça pour dire que nous sommes très conscients de toutes les demandes faites
par les différents corps publics pour aider à améliorer, à la fois l'efficacité, à la fois aussi comment
vivre avec tout le monde à l'intérieur des grandes villes, puisque comme vous voyez sur cette
photo, elle représente Toronto, Montréal et Québec. Alors, c'est un parcours sur lequel on très,
très présent. Et comme vous voyez, ce sont ce qu'on appelle des grands trains routiers, ce qui
1705 nous permet de transporter deux remorques à la fois, et en même temps de réduire d'autant plus
les gaz à effet de serre de 45 % de moins que si nous avions deux camions.

 Le camion que vous voyez c'est le camion de monsieur Robert, parce qu'il détient son
propre camion et il le conduit lui-même. Et on fonctionne sur le longue distance avec du gaz
1710 naturel liquéfié. Alors, nous avons été les premiers au Canada, évidemment, à utiliser le gaz
naturel liquéfié. Nous avons fait l'acquisition de 200 camions. Et actuellement, nous en avons 120
en opération, on en reçoit environ quatre à cinq par mois. Ça comprend évidemment, ça implique
beaucoup : la formation des chauffeurs, des mécaniciens, des instructeurs qui, évidemment, sont
responsables de former ces gens-là. Donc, ça a été une courbe d'apprentissage pas facile pour la
1715 première année, mais maintenant, on est en route comme on dit, et ça va bien. Et nous aurons
une autre commande de plus de 200 camions au cours des deux prochaines années.

 Évidemment, le gaz naturel liquéfié, c'est pour le longue distance. On n'est pas rendu
actuellement à utiliser d'autres produits que le diesel pour ce qu'on appelle la courte distance, la
1720 livraison en ville. On regarde le gaz comprimé, et ne soyez pas inquiets, si jamais il y a des
camions électriques qui deviennent disponibles – évidemment c'est le poids des batteries
actuellement qui nous empêche d'aller dans cette direction, parce qu'on aime innover et on aime
aussi être efficaces et surtout faire partie du développement durable.

1725 Ici, juste pour vous démontrer qu'on n'a pas beaucoup de choix que d'aller en ville avec
une grande remorque 53 pieds. Alors, si vous connaissez ce coin-là, c'est tout près du coin de
Wellington, c'est pour l'usine de la ville de Montréal. Ce sont des panneaux, évidemment, solaires.
Alors, c'est transporté. Alors, ça peut venir de différents endroits, ça peut venir de l'Ontario, ça
peut venir du Québec, mais nous, c'est sûr qu'il faut se positionner pour livrer et on n'est pas
1730 toujours favorisés par les heures. Alors, parfois, bien, on prend de la place, et les gens disent :

« Encore des camions qui sont dans nos jambes. » Mais on essaie de libérer... quand vous voyez un camion Robert avec évidemment le logo sur le côté, vert, sur le camion, et puis vous allez voir aussi une espèce d'autre logo en bleu, ça signifie que ce camion-là, il fonctionne au gaz naturel liquéfié.

1735

Je vais parler un petit peu plus du durable à la fin de ma présentation.

Ici, c'est pour vous démontrer, par exemple, un centre de distribution. On a toutes sortes de produits. Et comme vous voyez, il y a un produit qui est en entrepôt, c'est un châssis d'autobus d'une compagnie qui est fournisseur de la Ville et aussi en province. Alors, nous, à la demande du client, on doit garder ces châssis-là à l'intérieur. Par la suite, nous faisons la cueillette de tout ce qui est disponible chez les fournisseurs pour les produits qui sont nécessaires au montage.

1740

Et, évidemment, lorsqu'on regarde la situation actuellement, par exemple des contrats que ces entreprises-là prennent, il faut parfois rapporter ces marchandises-là à Plattsburgh, parce que l'exigence d'un État américain nous oblige ou oblige, en fait, le fournisseur à donner 65 %, 70 % de contenu américain. Et ça, ça nous guette. C'est très dangereux pour notre économie du Québec. Il va falloir être vigilant et ne pas avoir peur non plus. On va peut-être perdre des emplois au niveau, si vous voulez, des monteurs, des assembleurs, mais par contre, disons l'intelligence et puis nos ingénieurs peuvent demeurer ici. Et il faut profiter de ça. Mais on fait face à cette situation-là.

1745

1750

Comme vous voyez, il y a des gros rouleaux d'acier, bien c'est des petits rouleaux de 40 000 livres. Ça, c'est pour fabriquer vos réfrigérateurs. Et ça nous permet en même temps de connaître le pouls de l'économie. Parce que quand, par exemple, vous allez chez Sears ou autre compagnie commander un réfrigérateur le vendredi, lui, il va le commander le lundi à l'usine, et l'usine va commander d'un client fournisseur en acier, ces rouleaux d'acier là pour fabriquer le réfrigérateur.

1755

Alors si, par exemple, vous êtes habitué d'envoyer peut-être 200 tonnes par semaine de ce produit, et que la semaine d'ensuite ça baisse à 150 tonnes et que ça baisse à 120, il y a

1760

1765 quelque chose qui se produit dans l'économie. Et souvent, les économistes arrivent avec la nouvelle quelques semaines, quelques mois en retard sur nous. Je n'ai rien contre les économistes, mais il reste que nous, on la vit la situation. À l'exception de l'alimentaire, où tout le monde, il faut qu'il mange.

1770 Et au plus bas, bien, vous voyez quelqu'un qui travaille dans un entrepôt spécialisé au niveau de tout ce qui est le matériel d'aviation pour des clients, évidemment d'Aéro Montréal que je ne peux évidemment tous vous nommer.

1775 Si on passe au suivant, on parlait d'intermodalité. Bien, on en fait de l'intermodalité. On est un partenaire avec, évidemment, le port de Montréal, on fait partie de Cargo Montréal. On a été parmi les premiers, je pense, comme transporteur aussi à y faire partie. Et ça nous démontre évidemment que sur... évidemment, le port il y a beaucoup d'activités. Vous voyez les camions, vous voyez le chemin de fer, vous voyez ce qui est au sol. Et nous, on très intéressé parce que ce que ça nous permet de faire, c'est que ces boîtes-là, parfois elles sont avec un seul chargement à l'intérieur, donc on l'expédie directement au client.

1780 Mais dans d'autres cas, il y a plusieurs produits et c'est une consolidation qui est partie d'un port extérieur, qui arrive à Montréal, mais il faut le redistribuer. Alors, on offre le service qu'on appelle en bon français le dépotage – « de-stuffing » pour ceux qui ne comprennent pas dépotage – et on réassemble toutes les marchandises et on les livre partout en province ou ça peut être en Ontario aussi. Mais c'est un complément, à la fois pour le maritime et pour le chemin de fer.

1785 Comme vous voyez ici, sur cette image-là, bien, on se promène dans les grandes villes. Si vous pensez qu'à Montréal il y a des congestions, je vous invite à aller vous promener à New York, aller vous promener à Philadelphie, aller vous promener à Détroit, à Chicago. On fait face à des problèmes similaires à ceux de Montréal, parfois différents. Mais pour nous, ce que nous souhaitons, c'est d'être capables, et ça, évidemment, il y a beaucoup de gens qui sont contres, 1790 mais d'être capables de livrer la nuit. Si on pouvait livrer la nuit à bien des endroits, on réduirait énormément le flot de trafic sur les routes qui évidemment sont congestionnées, comme vous le savez.

1795 Et pour ceux qui pensent que, par exemple, que les camions font du bruit, que les moteurs de réfrigération qui sont à l'avant des remorques, par exemple au niveau de l'alimentaire, ça, c'est il y a 20 ans puis c'est il y a 10 ans. Maintenant, un moteur de camion, je ne veux pas dire que c'est beaucoup moins bruyant qu'une Mercedes, mais ce n'est pas beaucoup bruyant. Et la même chose pour, évidemment, le fonctionnement du moteur de l'unité de réfrigération ou, si vous voulez, de chauffage.

1800 Alors, il faut faire attention lorsqu'on parle des camions, parce que nous, évidemment, des fois, on voit ça péjorativement. On est fier de ce qu'on fait et parfois, vous allez engager quelqu'un pour faire votre entrée d'asphalte et il va venir avec son camion, pas nécessairement neuf, puis qu'il se sert trois mois par année. Et quand il embraye, vous voyez évidemment la fumée noire sortir par la pipe en haut. Et les gens disent : « Regarde, ça, c'est un camion. Regarde la pollution. » Bien oui, mais tu sais, sur le nombre... on a 1 200 camions chez nous puis si jamais vous en voyez un qui fume comme ça, appelez-nous, parce qu'il y a un problème d'injecteur puis ça nous coûte de l'argent quand on roule ça.

1810 Ici, je voulais juste vous démontrer qu'on a besoin d'espace de temps en temps. On transporte des pièces pour les éoliennes. Alors, c'est des pièces qui sont évidemment très lourdes, et aussi qui demandent, quand vous voulez faire des tournages, des virages, eh bien, on est obligé de fonctionner avec un petit peu ce que les enfants utilisent quand ils jouent au Nintendo. Alors, il y a évidemment ce qu'on appelle une escorte à l'arrière et à cinq, dix
1815 kilomètres, et lui, il s'amuse à faire tourner les essieux auto vireurs. Et ça serait difficile de venir dans la ville de Montréal, probablement, à bien des endroits.

1820 Ce que vous voyez au bas... c'est quelque chose l'intermodalité. C'est rentré par train, mais la destination, évidemment, ce n'est pas celle où le train peut se rendre. Alors, c'est une remorque qui, en fait, peut soutenir 85 tonnes, c'est quand même lourd, et qui peut « s'extensionner » jusqu'à 130 pieds. Alors, vous n'en voyez pas tous les jours, mais des remorques comme ça, on en a besoin pour transporter, pour les usines. Et juste comme élément, comme ajout, une remorque de cette qualité-là coûte 500 000 \$. Alors, vous aimez ça avoir des

1825

contrats qui vont faire travailler la remorque pour la rendre évidemment efficace et en même temps rentable.

1830

Et avant de terminer, je veux vous parler du durable. Nous, on est très préoccupés par l'environnement et on participe à multiples colloques. Et comme vous voyez sur cet équipement-là, sur le côté de la remorque, il y a des jupes. Je ne le sais pas s'il y a un autre langage, mais nous, on emploie ça, on appelle ça des jupes. C'est pour évidemment faire la déflexion du vent lorsque vous vous en allez sur la route. Plus il y a de vent, plus c'est économique pour nous. On peut économiser de trois à cinq pour cent de carburant lorsqu'on utilise ce type de remorque là.

1835

Et si vous remarquez, entre le camion et la remorque, l'espace est très, très réduit et de même qu'à la base du camion, ce qu'on appelle – je ne sais pas le langage en français – on appelle ça des *fairing*. C'est, tout ça, pour faire dévier, O.K., de façon à éviter la friction et la turbulence, qui nous permet encore une fois de réduire... et comme on ne peut pas voir sur la photo ici, cet équipement-là possède des pneus à bande large. Vous allez en voir de plus en plus. Au lieu d'avoir deux pneus un à côté de l'autre, c'est un pneu à bande large qui est approuvé par le ministère. Ça ne brise pas les routes, et cetera, mais par contre, au niveau de l'environnement, ça réduit évidemment l'usage du caoutchouc, mais aussi au niveau de la friction, on peut réduire de trois à cinq pour cent, encore une fois, notre carburant.

1840

1845

En terminant, aussi lorsque monsieur Gendron parlait des systèmes de communication avec les clients, bien, si vous voulez travailler avec des clients majeurs, que ce soit de l'alimentaire ou autres types de manufacturiers, ces gens-là veulent avoir, à toute heure, à tout moment précis, l'information concernant leurs expéditions, mais aussi l'information en transit lorsque ça passe par un entrepôt, exactement où c'est situé dans l'entrepôt et à quel moment on va prendre ce produit-là et aller le livrer chez le client.

1850

Alors, tout ça est fait en temps réel. Et c'est la même chose pour nos camionneurs. Ils ont une boîte noire qui est similaire à celle des pilotes d'avion. Et ça nous permet d'avoir un contrôle, pas ultime, mais presque. Aller au point où le camionneur s'en va sur la route et utilise ce qu'on appelle les freins paniques, c'est-à-dire qu'il freine rapidement parce que soit qu'il suit trop près ou

1855 soit qu'il a une distraction, eh bien, ça, tout est enregistré. Et ça nous permet, par exemple si quelqu'un s'en va à Toronto puis il utilise son frein panique six fois sur son parcours à l'intérieur de sept heures, huit heures, c'est qu'il y a un problème. Il est probablement fatigué ou distrait.

1860 Alors, juste sur le plan de la sécurité, cette boîte noire là nous permet de donner à toutes les semaines, au chauffeur, son bulletin de performance. Ce n'est pas négatif, au contraire, c'est positif, parce qu'en même temps, il a son bulletin de performance à l'utilisation du carburant. Alors, il peut voir sa progression. Et s'il ne conduit pas de la bonne façon, bien, son supérieur va dire : « Écoute, il faudrait qu'on améliore cette chose-là. »

1865 Alors, c'est notre façon, nous, de participer. On est reconnus Smart Way. Smart Way c'est l'Agence environnementale américaine qui nous vient deux fois par année faire des auditions pour nous certifier comme étant de bons citoyens au niveau de l'environnement. Et au Québec, Smart Way vient d'entrer le 1er mai. Alors, on espère que d'autres entreprises vont évidemment embarquer là-dedans. Ça va juste aider à l'environnement.

1870
Alors, merci.

Mme LOUISE ROY :

1875 Merci beaucoup, Monsieur Lessard. Vous, est-ce que vous attendez quelque chose de la Ville de Montréal?

M. JEAN-ROBERT LESSARD :

1880 Nous, on espère que la business augmente, parce qu'évidemment, il faut que la troisième génération travaille. On est parti... moi, ça fait 30 ans que je suis avec la compagnie. J'ai commencé, la compagnie avait 400 employés. On faisait 28 M\$. Et maintenant on est 3 300 et on est dans l'ordre de 400. Ça fait que c'est le fun de voir qu'une compagnie familiale – il en reste très peu au Québec, des compagnies familiales de camionnage – quatre, cinq importantes –,

1885 mais c'est sûr qu'on a été choyés d'avoir un président qui est un visionnaire et puis qui pousse tout le temps pour améliorer.

Mme LOUISE ROY :

1890 Il avait de l'ambition.

M. JEAN-ROBERT LESSARD :

Et chez nous, la qualité et la sécurité, bien, il n'y a pas de compromis là-dessus.

1895

Mme LOUISE ROY :

1900 Merci beaucoup. Alors, notre dernier intervenant, mais qui va avoir sa particularité, est monsieur Claude Comtois. Il est professeur titulaire au Département de géographie de l'Université de Montréal, mais il est en mesure de lier à la fois la technique et aussi les impacts sociaux, m'a-t-on dit, du transport des marchandises et de nous parler des deux. On vous écoute, Monsieur Comtois.

M. CLAUDE COMTOIS :

1905

1910 Parfait. Comme vous devez certes l'apprécier, le Plan de développement pour une ville est une occasion unique. Ça permet de développer une vision urbaine. Il faut comprendre aussi qu'il n'existe pas de modèle du développement d'une ville. Si ce modèle-là existait, tout le monde l'aurait adopté. Il n'y a pas d'autre Montréal dans le monde. Donc, il faut construire sur les spécificités de la ville de Montréal.

1915 Quand vous examinez une ville de façon très simple, il y a un assemblage dans la ville. Vous avez des équipements de transport, vous allez avoir une production industrielle, et tout ça se superpose sur un environnement construit. La plupart des villes du monde, je dirais, affiche cette structure-là.

1920

Maintenant, quand vous examinez une ville, c'est un environnement extrêmement dynamique. Mais une ville fonctionne à plusieurs vitesses. Il y a des éléments, dans une ville, qui bougent très lentement : la structure des réseaux, l'utilisation du sol, ça prend du temps à changer. Lorsque vous avez des autoroutes, des ports, des aéroports, c'est là pour longtemps. Un métro, c'est là pour un siècle. Ça ne se déplace pas. C'est très long à modifier.

1925

En fort contraste à ça, dans une ville, vous avez des phénomènes qui se déplacent très rapidement : le transport de passagers, transport de marchandises, ça, ça bouge vite. Et vous avez d'autres phénomènes : les lieux de résidence, les lieux de travail, ça bouge lentement. Quand vous avez un poste, quand vous avez une résidence, généralement vous restez là assez longtemps. Par contre, les mouvements de population, les emplois peuvent bouger très rapidement. Alors, quand vous devez avoir une vision globale du développement d'une ville, vous devez considérer que certaines composantes de la ville ne bougent pas à la même vitesse que d'autres.

1930

1935

L'autre phénomène, et c'est une des caractéristiques de Montréal, vous avez un assemblage de modes de transport. À un premier niveau, vous allez avoir le réseau maritime et les réseaux terrestres au-dessus desquels peuvent se superposer les réseaux de télécommunications et les systèmes aériens. Et Montréal a cette particularité d'avoir tous les modes de transport. Mais ces modes de transport là, on l'a vu, tout le monde l'a mentionné cet après-midi, les modes n'opèrent pas de façon indépendante; ce n'est pas une sorte de vacuum. Ils opèrent de façon intermodale. Et quand vous devez comprendre le transport d'une ville comme Montréal, vous devez comprendre à cette super imposition d'infrastructures de transport qui fonctionnent de façon concomitante.

1940

Il est clair que l'empreinte qui s'exerce sur les transports, sur la ville, vont bien au-delà de la ville. Ici vous avez trois modèles :

1945

Le premier modèle, le modèle A, vous avez des points qui représentent des villes. Il y a une hiérarchie de villes, et chacune de ces villes-là dispose d'une aire de marché. La plupart des

grandes régions du monde sont développées de cette façon-là, mais tranquillement on voit qu'il émerge un corridor de transport.

1950 À la phase B, on voit que cette hiérarchie urbaine là s'est modifiée et elle a entraîné, d'abord l'émergence d'un corridor qui se structure avec des interdépendances et des spécialisations et la hiérarchie est de plus en plus forte.

1955 Au niveau C, c'est là qu'on est rendu en 2013. Vous avez l'émergence de plateformes continentales. Ces plateformes-là sont des véritables moteurs de croissance économique. Ce sont des grands régulateurs des flux de passagers et de marchandises, et ils ont une forte capacité physique de distribution, de logistique. Beaucoup de régions dans le monde, beaucoup de pays veulent développer des portes continentales. Or, Montréal en est une. Montréal dispose de tous les outils en termes d'infrastructure de transport pour être une porte continentale.

1960 Quand vous examinez les corridors de commerce en Amérique du Nord, ces corridors sont très bien connus, et on voit que Montréal est très bien placée sur ces corridors-là. Montréal touche à plusieurs corridors et Montréal a cette force qu'elle possède tous les modes de transport.

1965 Vous devez apprécier que l'architecture de transport de Montréal fait l'envie de plusieurs villes dans le monde. Vous ne pouvez pas amputer cette architecture-là, sans avoir un impact sur l'économie montréalaise. Il est clair que dans une ville comme Montréal, les réseaux de transport, quels qu'ils soient, vont exercer des externalités négatives.

1970 Ici, ce que j'ai fait, c'est que j'ai pris les réseaux et, de façon très subjective, j'ai dressé un périmètre d'à peu près 100 mètres de chaque côté des lignes pour voir quels sont les types gestion du sol qui pourraient être affectés par le bruit, la poussière, la pollution émanant des réseaux.

1975 Alors, vous avez des zones conflictuelles, ici, dans le cas du Sud-Ouest de Montréal; que ça soit autour du port, que ça soit autour de la cour de triage Pointe-Saint-Charles, autour de l'autoroute Bonaventure, oui, il y a des externalités négatives. Vous ne pouvez pas l'échapper, ça.

1980

Bon. Si vous examinez les zones affectées par le climat sonore de l'aéroport de Dorval, on le voit aussi qu'il y a des régions, qui sont des régions de la ville, qui sont affectées par le bruit. Mais là, encore, il faut faire très attention. Oui, ça, c'est une carte, une photographie, mais ça ne tient pas compte de la fréquence des services aériens, le nombre d'avions qui arrivent, la taille des avions, et ainsi de suite. Alors, il faut être prudent quand on voit ces cartes-là.

1985

Vous avez aussi, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, il y a aussi des zones conflictuelles, ne serait-ce qu'à raison des chemins de fer, la présence du port, l'autoroute 25. Oui, vous allez avoir des endroits où il y a des zones conflictuelles. Alors, ces phénomènes d'externalité négative existent, vont toujours exister. Vous ne pouvez pas changer ça.

1990

Donc, quel constat est-ce qu'on fait? C'est qu'il n'existe pas de modèle idéal d'aménagement des villes. Oubliez ça, là. Si ce modèle-là existait, aménagement urbain 101, on l'aurait trouvé.

1995

Il est inévitable que lorsqu'on fait un plan de développement d'une ville comme Montréal, il doit y avoir une division entre certaines fonctions urbaines et les infrastructures lourdes des grands trafics. Tout à l'heure, monsieur Finn l'a montré, on ne construit pas des condos à 10 mètres d'une voie ferrée, pas plus que vous allez construire une garderie dans le secteur d'entre pistes de l'Aéroport de Dorval. Ça ne se fait pas.

2000

Donc, quand on planifie, il y a certaines infrastructures, certaines fonctions urbaines qui sont incompatibles avec les infrastructures lourdes des grands trafics. Par contre, comme je l'ai mentionné, Montréal affiche une architecture unique et privilégiée qu'il faut préserver. Il faut comprendre que la route Montréal, quelle que soit la forme que vous lui donnez, elle a une très haute valeur ajoutée.

2005

Si par exemple vous décidiez de fermer le port de Montréal, quand le volume de marchandises qui partent du port de Montréal et qui est uniquement destinées au marché montréalais, représente à peu près 10 tonnes par habitant. Si vous n'avez pas le port, vous allez acheminer ça comment? Ah, monsieur Robert serait sûrement très content de voir tout ça

2010

acheminer par camion, mais je ne suis pas convaincu que, un, il dispose de cette flotte-là, et deuxièmement, je ne suis pas convaincu que vous apprécieriez voir 1 000 camions supplémentaires par jour sur les ponts de Montréal. Donc, vous avez besoin du port de Montréal.

2015

Au même titre que lorsqu'on dit qu'on vend la route Montréal, très souvent il y a une méconnaissance de ce que ça représente. Vous savez, si un conteneur part de Chicago, il est mis sur un train, il va jusqu'au port de Montréal, ensuite mis sur un bateau pour aller vers Rotterdam, qui qui a payé pour ce conteneur-là? Les Américains. Est-ce que vous savez que l'argent qu'ils payent sert à financer les infrastructures de transport à Montréal? C'est à ça que ça sert, là. Le fait que Montréal soit sur un corridor de commerce nord-américain, c'est extrêmement payant. Ça génère des revenus pour la ville. Mais on ne les connaît pas ces revenus-là, ce n'est pas connu ces phénomènes-là.

2020

Donc, on m'a demandé de voir quelles sont les orientations de cohabitation pour la ville. La première chose, et je pense que ça fait un peu l'unanimité des membres du panel, les grands terminaux de transport à Montréal, port, aéroport, gare, cours de triage, et cetera, sont des outils métropolitains formidables. Vous ne pouvez pas évacuer ces outils-là.

2025

Oui, il va falloir développer une conception moderne et esthétique des infrastructures. Ce n'est pas facile, mais Montréal est présentement à un carrefour. Le port, l'aéroport, les cours de triage, même les autoroutes, les ponts, à Montréal, on a une fenêtre qui nous permet de moderniser, de renouveler, de construire des nouvelles infrastructures. Ça n'arrive pas tout le temps là, construire des ponts et des autoroutes. Il ne faut pas manquer notre coup, là. Et là, on a cette occasion-là.

2030

2035

Vous savez, quand les gens arrivent par voiture à Montréal, première chose qu'ils vont voir c'est les ponts sur le fleuve. Lorsque les gens arrivent par train au centre-ville de Montréal, ils vont voir la gare. Lorsque les gens arrivent par croisière au port de Montréal, ils vont voir le centre-ville, le Vieux-Montréal. Il faut trouver une façon de développer ces infrastructures-là de façon esthétique et moderne.

2040 De façon davantage marquée, il va falloir, dans le cadre du Plan de développement de Montréal, peut-être développer un nouveau déterminisme urbain.

2045 On a mal ou on connaît mal la valeur des trafics dans la comptabilité municipale. Oui, vous allez entendre des chiffres : le port de Montréal créé 18 000 emplois, génère 1,8 milliard, et cetera. Oui, mais il n'y a pas cette connaissance très fine des impacts économiques, des revenus, des retombées du fait que vous avez ces grandes infrastructures-là. Et ça, ça manque très sérieusement dans le cas de Montréal.

2050 La seconde, faute d'une meilleure expression, il va falloir développer ou créer une culture de transport. Il n'y a pas beaucoup de gens qui affichent une fierté montréalaise du fait qu'on possède tous les modes de transport. On a très souvent tendance à critiquer le port, l'aéroport, les cours de triage. Allez dans d'autres villes, allez à Rotterdam, Anvers, Hong-Kong, Singapour, Shanghai, ouvrez le journal le matin, on parle toujours des infrastructures, d'une façon ou d'une autre.

2055 Les gens ont développé, dans ces villes-là, une culture des grands terminaux. Ce qui veut dire que quand les citoyens possèdent cette culture-là, c'est beaucoup plus facile après, lorsqu'on fait des plans de développement, d'intégrer, d'avoir une meilleure compréhension des besoins de l'industrie, des besoins de la ville, des synergies qu'on peut créer entre les deux.

2060 Enfin, le Plan de développement permet de stimuler la relève et l'économie du savoir. Mon collègue, le professeur Gendron, l'a mentionné tout à l'heure, à l'effet qu'il y a beaucoup de travaux de recherche qui doivent être menés de front, c'est vrai. Ce qui s'en vient, qui émergent, c'est tous les phénomènes de logistique verte. Et ça, c'est très compliqué. Ce n'est pas juste de dire : vous allez avoir des camions qui vont être au gaz naturel ou récupération des eaux de pluie au port, ou, et cetera. C'est toute la question de l'acheminement des marchandises dans une perspective de développement durable. Et ça prend des gens qui sont en biologie, des gens qui sont en écologie, en recherche opérationnelle, en géographie, en économie pour mesurer les coûts de ces types d'acheminement là. C'est très complexe. Mais Montréal est probablement la

2065

2070 meilleure place au monde où on pourrait développer des principes de logistique verte qui pourraient être ensuite adoptés à travers la planète.

Je vous remercie.

Mme LOUISE ROY :

2075

Merci, Monsieur Comtois. Alors, la fierté de nos infrastructures. Est-ce qu'il y a des gens qui veulent poser des questions? Oui, Madame Cinq-Mars. S'il y en a qui veulent s'avancer, n'hésitez pas.

2080

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Je vais commencer par la fin, puisque monsieur Comtois a déjà été un collègue, on va se parler.

2085

Monsieur Comtois, vous venez d'aborder, au fond, le problème de ce que j'appelle « la gestion des perceptions négatives » à savoir, il semblerait qu'une des difficultés qu'on a, c'est le manque de connaissance de la population à l'égard de tous ces impacts positifs, tous ces effets positifs des modes de transport. Donc, il y aurait une vertu, est-ce que selon vous il y aurait une vertu à ce que le PDM ait une couleur pédagogique aussi?

2090

M. CLAUDE COMTOIS :

2095

Absolument. Moi, j'ai vu, j'ai fait l'analyse, j'ai vécu dans d'autres pays, en Asie. Il y a ici, Montréal malheureusement affiche un très gros déficit de communication et de transparence sur la connaissance de nos infrastructures. On est très facile de critiquer, mais les gens ne voient pas, comme j'expliquais tout à l'heure, que les expéditeurs de Chicago paient nos infrastructures à Montréal, qu'ils génèrent des revenus. Les gens ne savent pas ça. Et il y a moyen de le faire, ce n'est pas coûteux, c'est de changer cette mentalité-là.

2100 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :**

Alors, comment est-ce qu'un plan de développement peut y arriver? Quels ingrédients faut-il retrouver dans ce plan-là pour pouvoir atteindre ou, du moins, identifier cet objectif?

2105 **M. CLAUDE COMTOIS :**

2110 D'abord, une des meilleures façons, c'est d'en parler. D'avoir des, je dirais, des grands interlocuteurs à Montréal; des gens qui sont affiliés au port, à l'aéroport, au CN, au CP. Je ne parle pas nécessairement des gens comme les vice-présidents ou les présidents. Ça peut être dans les médias, ça peut être dans les universités, ça peut être dans les collèges, qu'il y ait toujours quelqu'un qui est capable de parler et qui connaît l'industrie, qui est capable de démontrer : « Voici ce qui se passe. Voici les avantages. » Ça peut être des inconvénients, mais qui permet, comme vous dites, une pédagogie de cette culture transport qui, malheureusement, ayant participé à d'autres plans de développement à Montréal, il y a des ralentissements qui sont faits en raison d'une méconnaissance grave de nos infrastructures.

2115

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire:

Merci.

2120

Mme LOUISE ROY :

Madame. Vous voulez bien vous identifier.

2125 **Mme JOCELYNE BERNIER :**

Oui. Jocelyne Bernier, je travaille à l'Institut de recherche en santé publique, mais je veux intervenir comme résidente du Sud-Ouest de Montréal. Je veux parler un peu, Monsieur Comtois, de ce que vous appelez « les externalités négatives ». J'habite Pointe-Saint-Charles, vous avez

2130 montré les zones conflictuelles. On vit avec le train depuis de nombreuses années, ça a commencé avec le Grand Tronc, il y a plusieurs personnes qui y ont travaillé.

2135 Ce qui se produit c'est qu'il y a aussi un changement des pratiques dans les grandes entreprises de transport. Quand l'implantation au sol, elle est faite, et je suis certaine que l'exemple que monsieur Finn a donné – je regrette qu'il soit parti – d'un condo à 6 mètres des voies ferrées, c'est dans notre territoire, on a protesté contre ça, mais il y a aussi des implantations anciennes. Les normes n'étaient pas les mêmes. Et donc, on doit cohabiter, et on sait qu'on va vivre avec le train, qu'on va continuer de vivre avec le train.

2140 Par ailleurs, comme il a dit, il y a plus de marchandises, mais pas plus de trains. La conséquence, les trains sont plus longs, donc ils sont plus bruyants, ça demande des normes de sécurité resserrées. On a eu un déraillement en plein milieu du quartier, en face de la cour de l'école primaire. On a eu chaud! Les wagons qui se sont déversés ne contenaient pas des produits toxiques. On ne peut pas avoir l'information sur ce qui est transporté. L'arrondissement n'avait pas été avisé. Il faudrait qu'il y ait des comités de gestion de risque qui soient établis.

2150 D'autre part, la longueur des trains fait que la gare de triage, elle déborde sur les voies centrales dans le quartier. Ce qui fait que, y inclus pendant la nuit – il y a une étude qui a été commandée par le CN, par une entreprise, Décibel, qui a été analysée avec des experts en santé publique –, les normes dépassent largement les normes de l'Organisation mondiale de la santé. Ça a des effets sur la santé des populations, le sommeil, l'hypertension, c'est des problèmes réels.

2155 On est en discussion avec le CN et je pense qu'il faut aussi penser le Plan de développement en termes d'échange entre les grandes entreprises de transport et les résidents qui sont au voisinage de leurs équipements. Et ça, c'est très difficile à obtenir. On se sent parfois... on est un petit joueur face à une entreprise qui est nord-américaine, et on ne sent pas beaucoup de respect. Les terrains sont mal entretenus, le bruit, il y a eu de nombreuses plaintes. Les gens, les maisons sont construites là depuis plus de 100 ans.

2160

2165 Alors, les changements de pratique, il faut aussi que les grandes entreprises de transport pensent aux impacts de leurs changements de pratique sur la population. Je pense qu'il y a moyen de cohabiter. Et notre objectif n'est pas d'éliminer le train, mais de voir... et on est entre deux ponts, pont Victoria puis le pont Champlain, on en a des transports, puis sans compter les autoroutes.

2170 L'idée c'est aussi que ce soit viable pour les riverains. Et ça, je trouve que... je ne sais pas si c'est dans le Plan de développement, mais il faut établir des mécanismes entre les autorités municipales, y incluant les arrondissements, les résidents et les grandes entreprises de transport pour réduire les nuisances. Parce que les nuisances, elles augmentent avec l'augmentation des volumes, l'augmentation de la circulation. Ça a des effets économiques positifs, on le reconnaît. On ne veut pas enlever ça, mais on veut aussi que la qualité de vie soit préservée pour les résidents de Montréal.

2175 Alors, je trouve que vous avez passé vite sur cette question d'externalité négative et de cohabitation. Mais je pense que ça doit être... si on veut que les résidents qui sont au voisinage de ces grandes infrastructures-là ne créent pas de blocage ou ne résistent pas, il faut aussi que les entreprises et la Ville de Montréal favorisent ces échanges-là, ces dialogues, et qu'on puisse vraiment trouver des solutions. On ne s'attend pas au silence qu'on trouverait dans la forêt du
2180 Grand-Nord, mais qu'au moins, les nuisances, par exemple, qui ont des effets sur la santé, comme du triage de nuit à 2 h du matin sur une voie ferrée à 6 mètres d'habitations, qu'on puisse le déplacer vers, peut-être, plus le centre, le port.

2185 J'ai appris avec surprise que le port avait 100... je ne me souviens plus, de nombreuses voies ferrées pour faire du triage. Alors, plutôt que déborder vers le résidentiel, pourquoi n'y a-t-il pas un débordement vers le port?

2190 Alors, je m'arrête là-dessus, mais cet élément m'apparaît important quand on pense le développement de Montréal. Montréal, c'est aussi une ville qu'on veut densifier autour de ses infrastructures de transport qu'on veut conserver. Alors, il y a vraiment une réflexion en profondeur à faire. J'aurais aimé pouvoir en discuter plus avec monsieur Finn, parce que...

Mme LOUISE ROY :

2195 Il devait partir à 16 h.

Mme JOCELYNE BERNIER :

2200 Malheureusement, il est parti. Mais ça m'apparaît à ne pas négliger cet enjeu-là. Sinon, vous allez avoir des résistances, c'est inévitable.

Mme LOUISE ROY :

2205 Est-ce qu'il y a des réactions? Moi, j'aimerais ça vous entendre tout le monde là-dessus. Est-ce que vous avez des flexibilités par exemple, pour tenir compte de ces choses-là? Oui, Monsieur Comtois, mais ensuite monsieur Dagenais, peut-être?

M. CLAUDE COMTOIS :

2210 Oui, je n'ai pas eu le temps, là, de... si j'avais un cours de trois heures, je pourrais le faire, là, mais ce qui arrive maintenant, c'est que les stratégies corporatives les plus avancées dans le monde, les grands opérateurs de terminaux, ils assignent aussi quelqu'un au sein de la corporation qui gère ou qui est responsable de gérer les dossiers par segment urbain. Alors, vous
2215 allez avoir quelqu'un – je connais certains ports européens, par exemple, où il y a quelqu'un qui est attaché au port, qui va gérer par exemple certains quartiers urbains. Ça, ça manque ici, là. On commence à le faire, mais c'est très coûteux pour l'entreprise, et cetera, mais ils commencent à le faire.

2220 Et vous avez raison, ce n'est pas à sens unique, lorsqu'on parle de la résilience des infrastructures de transport en milieu urbain, c'est un dialogue bidirectionnel. Vous avez raison là-dessus. Il est clair que les grandes corporations devront faire ces gestes-là.

Mme LOUISE ROY :

2225 Puis de votre côté, Monsieur Dagenais, tantôt, madame Jocelyne faisait allusion à ce que
vous nous avez dit d'ailleurs vous-même, sur l'espace de triage. Est-ce que quand vous travaillez
par exemple avec une compagnie comme le CN sur des fonctions de transport, est-ce que vous
avez une certaine marge de manœuvre ou une certaine flexibilité qui vous permettrait de déplacer
certaines opérations, justement pour accommoder le fait que dans certaines zones, il y a plus de
2230 résidents?

 Disons, qu'on rêve puis on pense à une situation idéale où effectivement on respecte des
zones tampons – moi, je vais appeler ça des zones tampons – entre les infrastructures puis le
développement résidentiel, et que vous avez votre place. Est-ce que, après ça, on pourrait penser
2235 à une certaine flexibilité de votre part pour que, effectivement, il y ait des opérations qui puissent
être déplacées pour qu'on respecte plus les résidents là où il y en a? Et que malgré qu'il y ait ces
déplacements-là, vous soyez quand même dans une situation de rentabilité puis que vous alliez
chercher réponse à vos besoins?

M. DANIEL DAGENAI :

2240 La réponse en court à votre question c'est oui.

Mme LOUISE ROY :

2245 C'est possible?

M. DANIEL DAGENAI :

2250 C'est très possible et on le fait déjà. Donc, on a des personnes qui sont comme, si on
veut, un répondant, répondant unique, vers lequel on canalise toutes ces demandes-là. Et puis
naturellement, selon le type de plainte ou le type de conflit de cohabitation ou la forme
d'externalité négative, on va, après ça, réacheminer des solutions, des pistes de solutions avec
les opérateurs de terminaux. Parce que naturellement, le générateur de bruit, ce n'est pas

2255 tellement le port, l'administration portuaire, c'est souvent un de ses locataires et l'activité qui s'y déroule.

2260 Et donc, dans certains cas, ça nous est arrivé de restreindre certaines activités ou l'émission de bruit par, admettons, un marteau piqueur sur une coque de navire pour enlever une vieille peinture ou des trucs comme ça, qui sont des activités absolument requises et nécessaires d'être faites, mais doivent-elles être faites à 2 h du matin? La question, elle se pose.

2265 Ça fait que donc, dans nos règlements portuaires, on a même intégré certaines de ces notions-là, déjà. Ça fait qu'a priori, avant même que les gens viennent au port de Montréal, ils sont mis au courant que leurs activités vont être soumises à une évaluation de notre part, pour savoir si oui ou non, on veut qu'elles se déroulent aux heures qu'ils aiment, qu'ils voudraient ou devront se dérouler entre telle heure et telle heure, ou on doit tout simplement, dans certains cas, ça nous est arrivé récemment de déplacer des navires au port pour tenter de répondre à une problématique où est-ce que, dans les deux cas, nous, on jugeait que, O.K., c'est bon, on a conflit, mais on ne peut pas restreindre cette activité-là. Elle doit être faite de cette façon-là avec tel outil. On déplace
2270 le navire et puis c'est arrivé. Donc, ce n'est pas totalement impossible.

Mme LOUISE ROY :

2275 Ce n'est pas impossible. Vous, Monsieur Martel, à l'aéroport, est-ce qu'il y a cette flexibilité-là pour tenir compte un peu... vous c'est le bruit plutôt, j'imagine?

M. HENRI-PAUL MARTEL :

2280 Bien, évidemment, je pense qu'on ne se mettra pas la tête dans le sable. Les avions font un certain bruit quand ils atterrissent ou ils décollent, mais il y a un comité de bruit qui existe entre l'aéroport et puis des élus et des représentants autour de l'aéroport, dans le grand Montréal.

Mais il y a quand même, on a, jusqu'à un certain point, une certaine flexibilité; par exemple, il y a une compagnie qui opérait à Dorval avec des avions âgés, et ils avaient de la

2285 misère à suivre le couvre-feu. Bien, cette compagnie-là maintenant opère à partir de Mirabel. On lui a demandé de déménager pour faire son travail à partir de Mirabel.

Alors, et quand on regarde évidemment les courbes de bruit entre ce que c'était en 92, lorsqu'ADM a été créée et aujourd'hui, évidemment il y a une grosse différence. Les avions deviennent de moins en moins bruyants, et le problème majeur qui existe est encore, souvent, 2290 des fois, des vols qui arrivent en dehors des heures du couvre-feu et qu'on essaie de contrôler du mieux qu'on peut, à moins que ce soit des urgences, évidemment.

Mme LOUISE ROY :

2295 Bien sûr. Monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

Oui, Pierre Brisset du Groupe en recherche urbaine. Monsieur Comtois, vous avez parlé 2300 et mentionné, ouvert votre discours disant : « C'est long à modifier des infrastructures de base. » Et ça, je comprends très bien. Mais on est dans une période de transition maintenant. On parle de grands projets, de reconstruction, et cetera. Et puis je trouve un peu... comme par exemple, monsieur de l'aéroport, monsieur Martel avait parlé du plan mobilité ouest, du SLR qui va relier l'ouest de l'île de Montréal avec un embranchement, je crois, vers l'aéroport, de façon à optimiser 2305 ce service-là. Et je dis toujours que puisqu'on parle de modifier les infrastructures, bien regardons toute la question de mobilité urbaine à travers le centre-ville, j'en ai beaucoup parlé ce matin. Donc, je ne vais pas me répéter.

Et je crois que c'est une situation de revoir beaucoup les façons qu'on se déplace, 2310 maintenant qu'on parle de reconstruire beaucoup de structures.

Il faut comprendre qu'on a réalisé qu'au Québec, on n'a pas encore maîtrisé comment gérer des structures en béton. Et puis, et c'est pour ça que je crois que maintenant il faut revoir le tout en termes de qu'est-ce qui est plus durable. On réalise que les structures aériennes, c'est très

2315 difficile à gérer dans les milieux urbains. Des viaducs, ça n'a pas des vies de 100 ans comme on prévoyait au début. Alors, je crois qu'il y a un moment de modifier les infrastructures.

Et je voudrais juste rajouter avant de clore : quand vous avez dit que si le port quitte Montréal et puis va à Contrecoeur ou ailleurs, ça va ajouter beaucoup de camions. Mais c'est aussi vrai pour les cours de triage du CN et du CP dans l'ouest. Si la cour de triage de 2320 Taschereau dans l'ouest ainsi que le triage de Saint-Luc quittent l'île de Montréal puis va s'installer près de la frontière ontarienne, on va créer un autre flot de camionnage extrême sur le réseau autoroutier pour venir vers le centre-ville de Montréal.

Alors ça, c'est ma deuxième partie de question. C'est qu'il faut optimiser les infrastructures 2325 que nous avons déjà, les cours de triage, surtout, sur l'île de Montréal et pas les sortir de l'île de Montréal, parce que ça va créer un autre problème majeur en termes de transport routier.

Je m'arrête là.

Mme LOUISE ROY :

2330 Monsieur Comtois, avez-vous une réaction là-dessus, l'optimisation sur l'île, même à Montréal?

M. CLAUDE COMTOIS :

2335 La plupart des infrastructures qui sont sur l'île de Montréal, qui ont été construites il y a très longtemps, cour Saint-Luc, Taschereau, le port de Montréal, très souvent, ce sont d'énormes capitaux qui sont déjà amortis. Donc, on ne peut pas se débarrasser de ça.

2340 Il est clair que présentement, Montréal est dans une situation où on refait une bonne partie de nos infrastructures; on pense à Turcot, la rue Notre-Dame, et cetera. L'occasion est unique où on peut le faire correctement. Eh oui, là, on commence à connaître l'effritement du béton. Mais il faut comprendre que ces infrastructures-là ont été bâties il y a à peu près 40 ou 50 ans. C'est là qu'on voit... on ne peut pas mesurer les impacts.

2345 Aujourd'hui, les infrastructures, les matériaux qu'on utilise sont beaucoup plus solides. Il y a moyen de le faire. Mais là, on ne peut pas manquer notre coup. Et l'idée c'est ça.

Et, oui, il y a moyen d'optimiser les infrastructures existantes. Les opérateurs de terminaux le font. Ils n'ont pas le choix de le faire. S'ils veulent participer à l'économie de monde, ils doivent être performants et ils le font. Que ce soit au point de vue de la logistique, que ce soit au point de vue environnemental, ils le font. Et il est hors de question de déplacer la cour Taschereau ou Saint-Luc. Vous pensez que déplacer ça, c'est des centaines de millions de dollars.

2355 **M. PIERRE BRISSET :**

C'est un peu les rumeurs qui couraient, que Saint-Luc était supposée aller à Des Cèdres, puis je pense que j'avais entendu, il y a plusieurs années, qu'ils allaient aussi sortir Taschereau. Mais j'ai dit : « Ça, c'est une erreur monumentale. »

2360

M. CLAUDE COMTOIS :

Non, non, ils ne feront pas ça.

2365 **M. PIERRE BRISSET :**

Et c'est un peu la situation qu'il faut optimiser, parce que la cour Saint-Luc, il faut comprendre que c'est là où l'exemple des condominiums ont été construits à 6 mètres ou 10 mètres, peu importe, et c'est malheureux que cette situation s'est produite, qu'il n'y avait pas un respect de ce que vous appelez... le coussin?

2370

Mme LOUISE ROY :

La zone tampon.

2375

M. PIERRE BRISSET :

2380 La zone tampon. Et je crois qu'en quelque part, il faut comprendre que ces grosses infrastructures-là, surtout les cours de triage sur l'île de Montréal, sont primordiales pour le fonctionnement de l'île de Montréal. Merci.

Mme LOUISE ROY :

2385 Merci, Monsieur Brisset.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire:

2390 Vous avez parlé, bien c'est une question qui peut s'adresser aussi à monsieur Gendron. Dans la chaîne logistique, la notion de pôle a été impliquée, et il y en a un qui est prévu dans le Plan de développement dans l'est, là, près du boulevard l'Assomption. Est-ce qu'il y en a parmi vous qui a un avis sur ce que ça devrait comprendre?

Mme LOUISE ROY :

2395 J'imagine que monsieur Dagenais a un avis là-dessus. Puis ce que ça veut dire comme intensification d'activité aussi. Ce matin, on a dit : « Il faut regrouper », ou c'est vous qui avez dit ça peut-être? Que ces pôles-là d'intermodalité attirent les entreprises. Il y en a qui vont s'installer à côté.

2400 **M. DANIEL DAGENAI :**

2405 Bien, c'est sûr que pour nous, la création d'une zone, d'un pôle logistique à proximité du port de Montréal fait deux choses; premièrement, par l'occupation des sols, par le pôle logistique, ce que ça va faire, c'est que ça va probablement empêcher la présence d'un condominium à 6 mètres de la limite du port. Ça fait qu'en soit, on peut se réjouir de ça. Mais le deuxième élément, je pense, qui est encore plus important pour le port de Montréal, c'est que naturellement, au fur et

2410 à mesure qu'on y rattache toutes sortes d'activités connexes et qu'on vient élargir ou qu'on vient ajouter des services, des activités d'emportage, désemportage, triage, toutes les activités à valeur rajoutée qui sont créatrices d'emploi pour les gens qui habitent dans ce secteur-là, parce qu'il ne faut pas se leurrer, ce n'est pas des jobs d'ingénierie, c'est des jobs de manutentionnaires, de conducteurs de chariot élévateur. Ce sont de très belles activités pour tous les résidents dans le secteur, là. Et c'est merveilleux. Moi, je pense que c'est immensément positif.

2415 **Mme LOUISE ROY :**

C'est positif pour vous puis c'est positif... est-ce que ça a des implications en matière d'aménagement du territoire? Est-ce qu'il y a une zone tampon qui, d'après vous, là, pour ne pas créer de problème devrait s'installer autour de ce pôle-là, par exemple? Compte tenu des activités qu'il va y avoir?

2420

M. DANIEL DAGENAI :

Je ne le sais pas. Honnêtement, je ne connais pas assez le développement ou la conception du développement urbain pour avoir une opinion sage.

2425

Mme LOUISE ROY :

Mais vous ne vous attendez pas à des activités bruyantes ou à des activités plus ou moins dangereuses?

2430

M. DANIEL DAGENAI :

Bien, ce que je peux présumer, c'est que ça va être des opérations de camionnage.

2435 **Mme LOUISE ROY :**

Camionnage.

2440 **M. DANIEL DAGENAIS :**

Ça fait que donc, il faut qu'il y ait un accès de camionnage. Ça fait que donc, tout le réseau artériel doit être bâti en conséquence.

2445 **M. CLAUDE COMTOIS :**

J'ai fait l'étude sur les pôles logistiques.

Mme LOUISE ROY :

2450 Oh! Bon. On va vous écouter.

M. CLAUDE COMTOIS :

2455 On a comparé à peu près une trentaine de pôles logistiques dans le monde. De façon générale, un pôle logistique repose sur environ 300 hectares de terrain vacant possédant un accès à un port et à des trains. Quand on regarde la région au coin de l'Assomption, la rue Souigny, et cetera, je l'ai examiné ce terrain-là, ça a à peu près une centaine d'hectares. Il y a deux quartiers résidentiels, deux parcs publics.

2460 Il faut comprendre que les aires d'entrepôt, aujourd'hui, pour les grandes zones logistiques, c'est un million de pieds carrés. Et il y a beaucoup de contraintes, si vous voulez développer un pôle logistique, il faut que ça soit un pôle logistique vert. Ce qui prend des zones tampons. Ce qui veut dire que vous allez instaurer des services logistiques de très haut niveau. Vous allez avoir, vous allez attirer des entreprises qui vont vouloir apprendre à être ISO14000.

2465

Mme LOUISE ROY :

C'est ça qu'il faut faire?

2470 **M. CLAUDE COMTOIS :**

C'est ça qu'il faut faire. Sinon, l'espace qui est là, je le connais bien l'espace, j'ai circulé dessus, je sais où est-ce que c'est. Il peut certainement avoir des activités, comme a dit monsieur Dagenais, des activités de manutention qui vont être en lien avec le port, qui pourraient générer certaines valeurs rajoutées, oui. Ça, j'ai aucun doute là-dessus. Mais si vous voulez avoir un pôle logistique de calibre international? Non, ce n'est pas là que ça va.

2475

Mme LOUISE ROY :

2480 D'accord.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire:

Une dernière, dernière question. Toujours sur la question de l'aménagement, j'ai compris tout à l'heure que la Ville avait un projet de rue dédiée, justement, pour le transport des marchandises, cette fois-ci. C'était le transport camion ou c'était le transport autour du port?

2485

Mme LOUISE ROY :

2490 Oui, c'est vous qui avez dit ça.

M. DANIEL DAGENAI :

Le projet est au port de Montréal.

2495

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire :

Ah, c'est ça.

2500 **M. DANIEL DAGENAIS :**

En fait, ce qu'on fait, c'est un branchement. Ce qu'on va permettre, c'est un branchement à la bretelle qui va être construite par la Ville et le ministère des Transports.

2505 **Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire:**

Et ça contourne, ça évite la nuisance, c'est ce que vous avez expliqué.

2510 **M. DANIEL DAGENAIS :**

Exactement.

Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire:

2515 Ce concept de rue dédiée, de route dédiée pour le transport des marchandises lourdes, mettons, à travers la ville – et la question s'adresse à la Ville ou à monsieur Comtois s'il veut répondre – est-ce que c'est quelque chose qu'on pourrait répéter ou bien, ou du moins regarder puis voir les impacts que ça peut avoir sur l'organisation spatiale?

2520 **Mme LOUISE ROY :**

Alors, Monsieur Carette, Monsieur Comtois.

M. CLAUDE COMTOIS :

2525

Ça se fait déjà ailleurs dans le monde. De plus en plus, les villes, surtout autour des ports et des gares de triage, dans quelques cas pour les aéroports, on va développer des corridors de fret dédié pour le camion. Et l'objectif, c'est que ça accélère la fluidité des trafics. Ça permet de développer un système dual où il n'y a pas de concurrence entre les camions et l'auto, par exemple, ou les autobus, et ça se fait – ça se fait aux États-Unis, ça s'est fait autour du port de Los Angeles, et cetera –, ça inscrit dans les bonnes pratiques de gestion de la fluidité des trafics émanant des grands terminaux de transport.

2530

Mme LOUISE ROY :

2535

Alors, Monsieur Carette puis ensuite on va prendre la question de monsieur Hajaly, je pense bien, et on va s'arrêter, parce qu'on avait convenu que ça s'arrêterait à 16 h 30. Monsieur Carette?

2540

M. CLAUDE CARETTE :

Donc, pour bien comprendre la question, essentiellement, là, c'est au niveau de – pour être sûr que ça soit clair – c'est au niveau du partage de la chaussée entre, par exemple, le transport routier pour le camionnage et l'autre transport, le transport plus régulier.

2545

Essentiellement, ce qui arrive au niveau de l'autoroute 25, c'est que la Ville de Montréal avec le ministère des Transports profitent, dans le fond, d'une opportunité qui est liée à un grand projet de maintien de l'actif au niveau du pont-tunnel et de l'autoroute pour, si vous voulez, réaménager les corridors de transport dans le secteur, que ce soit pour l'ensemble des impacts pour le citoyen, mais aussi pour un accès plus direct évidemment au port.

2550

Donc, c'est un projet, si vous voulez, tripartite, puis essentiellement pour le corridor routier, c'est bipartite, c'est entre la Ville de Montréal et le ministère, puis on comprend que le port de Montréal a construit un carrousel et tout ça, donc il facilite l'accès.

2555 Donc ça, c'est un accès qu'on peut parler de banal, donc qui est offert à tout le monde. Donc, ce n'est pas dédié au transport des marchandises. C'est que le fait d'aménager deux bretelles particulières et des voies de service et tout ça, dans le fond, permet un accès plus direct au port et d'éviter les nuisances dans le secteur.

2560 Par rapport au transport, si vous voulez, dédié, dans des voies dédiées, à la limite des corridors dédiés, il y a eu effectivement certaines analyses qui se sont faites de façon historique dans le corridor Notre-Dame, par exemple, où est-ce que, dans le fond, comme l'a dit monsieur Comtois, à la lumière des besoins qu'il y a, parce qu'on va développer ce type d'infrastructure là à la lumière où est-ce qu'il y a des besoins, donc ça a déjà été regardé dans le corridor Notre-Dame.

2570 Comme le disait monsieur Dagenais, on a travaillé avec le port de Montréal pour travailler deux accès en particulier, où est-ce qu'il y aurait une boucle de circulation, et on profite, dans le fond, des infrastructures du port de Montréal pour circuler, pour sortir à l'Assomption. Donc, c'est le plan qui est souhaité. C'est que présentement, au lieu d'avoir une infrastructure dédiée dans l'emprise routière municipale, essentiellement, c'est qu'on fait des liens plus directs entre le réseau supérieur et, dans le fond, le réseau du port. Ce qui permet d'éviter la circulation du camion sur le réseau de la ville de Montréal, en l'occurrence la rue Notre-Dame.

2575 Il y a trois accès : il y a l'Assomption, la 25, mais aussi un axe qu'on appelle Bourget-Forget et Joseph-Versailles, qui est plus dans l'ouest, qui est préconisé dans le fond pour accéder au port de Montréal. Ça fait que dans le fond, dans ce cas-ci, avoir un corridor dédié pour le transport des marchandises n'est peut-être pas opportun dans ce secteur-là, il peut être opportun ailleurs évidemment. C'est à la lumière des besoins, essentiellement.

2580

Mme LOUISE ROY :

Merci. Alors, vous aurez la dernière question, Monsieur.

2585 **M. ROBERT HAJALY :**

My name is Robert Hajaly. I have a few questions but I'll be very brief. The first question is for monsieur Dagenais, just a point of information. What is the maximum depth in the water of a ship that can come to the Port of Montreal?

2590

M. DANIEL DAGENAIS :

Well, you don't mind the answer in English? Il n'y a pas de problème?

2595 **Mme LOUISE ROY :**

Non, non, allez-y.

2600

M. DANIEL DAGENAIS :

Well, the water level fluctuates all the time, right? I mean, we are in a river regime rather than a tidal regime, we are not out in the ocean, and it varies in relation to precipitations and the outflow from Lake Ontario. So what we often refer to is what we call chart datum which is basically a long-term minimum water level that you should be expecting if you come or sail to Montreal.

2605

2610

So typically, our chart datum here in Montreal is 11.3 meters. That is what we advertise. However, on any given day, this water level fluctuates. For instance, in spring, like right now where there has been a lot of rain and the snow just, you know, melted and slowly dripping down from the catch basin around the Great Lakes, the water level is around 1.3 meter above the 11.3. So you would be sitting at 12.6. So you need to leave what we call a safe under-keel clearance of about 90 centimeters or so, so you deduct 90 centimeters on the 12.6 and that is basically what you could see as a possible ship coming to Montreal today.

Mme LOUISE ROY :

2615

D'accord. Deuxième.

M. ROBERT HAJALY :

2620

But the average is 11.3 more or less.

M. DANIEL DAGENAIS :

2625

Yes.

M. ROBERT HAJALY :

2630

Okay. Now, the reason I ask this is because my understanding is that the Panama Canal is being widen and deepened.

M. DANIEL DAGENAIS :

2635

Yes.

M. ROBERT HAJALY :

Next year, it will admit ships to a depth of 50 meters...

2640

M. DANIEL DAGENAIS :

Width; width of 50 meters, yes.

M. ROBERT HAJALY :

2645

Of 15 meters. No, depth of 15 meters.

M. DANIEL DAGENAIS :

2650

Oh, depth? Yes, yes, 15.

M. ROBERT HAJALY :

2655

50 feet, roughly.

M. DANIEL DAGENAIS :

Yes.

2660

M. ROBERT HAJALY :

2665

And the Suez Canal admits ships of 20 meters. That's my understanding, I got it from the Internet, so I could be mistaking. The point is this: if the Panama – these are the two major sort of canals for ships coming to Montreal that might have... if the result of this is that ships become larger so, you know, 15 meters for Panama, 20 meters for Suez, they won't be able to come to Montreal, unless Montreal deepens the river channel.

M. DANIEL DAGENAIS :

2670

Yes.

M. ROBERT HAJALY :

So my question is: do you have any plans to deepen the river channel?

2675

M. DANIEL DAGENAI :

2680

Certainly not at those sizes, that's for sure. But what you need to understand is that even though the sizes of the canal of Panama or the Suez Canal allows very, very large ships, the reality is that we do not need all super large vessels to service. And I think the analogy we can take is when you travel by air and you travel and you... you know, the Aibus 380 and the super long Boeing do not call at every airport. However, there is this phenomenon where you have hubs and spokes. So when Montreal goes out on the market and actually positions itself as a port open to the ocean, it does not position itself as a hub, but rather as a distant point or a spoke to that hub.

2685

2690

So in essence, what you are going to be seeing is these super large vessels calling through Panama Canal or through the Suez Canal, you know, the 12,000 and the 18,000-TEU vessels, the super large vessels, they will be calling hub to hub and leaving a large amount of boxes right there. And then, a motion or a second trip, then you'll be seeing a smaller vessel, like the 3,500-TEU vessels that are currently calling in the port of Montreal or the 4,000 and 5,000 and 6,000-TEU vessels that we hope to see in the next coming years, serving the port from that hub to Montreal.

2695

M. ROBERT HAJALY :

But wouldn't it increase the competitiveness of Montreal if these large ships could come directly to the port of Montreal, rather than having to exchange their cargo into a smaller ship?

2700

M. DANIEL DAGENAI :

2705

Possibly, but then you would need to have the connecting market to support that trade. There is no point to see a super large 12,000 or 18,000-TEU vessel calling the port every second week. What you would rather want to see is a ship leaving for that same port or destination every third day.

2710 If you are a shipper or if you are... let say you are an organization that is situated on the island of Montreal, and you need that specific type of wood that is only available in Brazil. Now, you have a choice: either getting shipments every once-a-month from Rio de Janeiro or wherever or Santos or getting shipments every single week, what would you rather have? Stockpile the entire month production into your warehouse and then try to work it out? Or get regular shipments every week?

2715 So, in essence, when we are trying to market the Port of Montreal, and the reason why – at one point, someone mentioned: “You know, the Chicago traffic leaves a track of money on our pavement and on our tracks and everywhere in the economy.” It does more than that; it actually builds up our traffic to a critical mass where our traffic that is coming from the island piggy-backs on it and then rides it cheaply across the Atlantic Ocean. And that is essentially what we are trying to do.

2720 By having traffic coming from the West Coast or coming from Chicago and Detroit, and then we piggy-back the Montreal origin boxes on it, we actually enjoy a cheaper crossing of the Atlantic Ocean. And that is what we're trying to do.

2725 **M. ROBERT HAJALY :**

But if you could take larger ships, you could also take smaller ships.

2730 **M. DANIEL DAGENAIS :**

Yes, but you know, like I said, it's not because I build it that they will come. And in this case, we don't have the market to support that. And I don't see any – I did not see any study or research that would support that. I don't know, maybe Claude has more...

2735 **Mme LOUISE ROY :**

Dernier point.

2740 **M. CLAUDE COMTOIS :**

I made a study on mega vessels and we have studied their movement, where they are going and so on and so forth. There are certain advantages to have an 18,000-TEU ship, except that you have to understand that those ships are not fully loaded and unloaded in a given port. They have a string of ports to do that. That's one thing.

2745

And yes, there are economies of scale in having those mega ships; except when they are berthing in a port, they will freeze six or seven gantry cranes which does not allow to have other ships to come in, so you'll have a queuing system.

2750

In the case of Montreal, you don't have that. Yes, you don't have mega ships; 18,000-TEU ships will not come to Montreal and it's not needed. The point is that the ships that are coming here are fully loaded and unloaded in Montreal, which testifies to the economic growth of the city. And by having smaller ships, your turn-around and turn-over is much faster, which pleases a lot of shippers to do that. So some shippers will prefer to come to Montreal rather than New York or Halifax, even though the fact that those ports could welcome mega ships.

2755

M. ROBERT HAJALY :

2760 Okay. Second question very brief. There was a plan, of course, to widen Notre-Dame Street between the Ville-Marie Expressway and Highway 25, it seems to have fallen through because of disagreement between the city and the province as to what it should be; my question to you, Mr. Dagenais, is: if agreement could be reached and Notre-Dame could be widened, would that make it easier to get goods out of the port in trucks?

2765 **M. DANIEL DAGENAIS :**

Possibly, but you know, that would... first of all, the fact that there is the Ville-Marie tunnel right away removes all hazardous goods to go, to flow through that route. So that's about 15% of our traffic right there, whether those are alcoholic beverages or hay, for that matter. Hay is actually hazardous goods, if you can believe it. But so yes, possibly trucks would leave that, but right now, the pattern, the traffic pattern does not show that. The traffic pattern actually demonstrates clearly that trucks will actually leave from the Port of Montreal through the Souigny access, you know, granted that they'd be one from the Port of Montreal, and go up Highway 25 up and meet up to Highway 40. That's what we are seeing.

2775

A lot of trucks also are trying to get back onto Champlain Bridge to cross on the South Shore as quickly as possible or they get through the tunnel.

2780

M. ROBERT HAJALY :

But to get to Souigny, do they not have to go on Notre-Dame for a while?

2785

M. DANIEL DAGENAIS :

Well, yes. You know, until we do get that small piece of road that we are looking for, that little dedicated exit from the port, then... but right now, they are doing about maybe no more than 300 meters on Notre-Dame Street, but because there are two lights, it creates a lot of traffic and congestion.

2790

Mme LOUISE ROY:

On va s'arrêter. Parlez-lui, parce qu'on perd tous nos auditeurs.

M. ROBERT HAJALY :

2795

Just one last question.

Mme LOUISE ROY :

2800

Vraiment courte.

M. ROBERT HAJALY :

2805

Okay. This is a question for monsieur Martel. It would have been for Mr. Finn if he was here. Supposing... I understand that it's the Airport and CN which are the sponsors of the express railway between the airport and CN station; is that right?

M. HENRI-PAUL MARTEL :

2810

No.

M. ROBERT HAJALY :

2815

It's not right.

M. HENRI-PAUL MARTEL :

2820

No. The CN is not part of the plan that we are looking at right now. The SLR that the Airport has been looking at would be on a completely different right-of-way than the traditional one being used right now.

M. ROBERT HAJALY:

So it's not with CN?

2825

M. HENRI-PAUL MARTEL :

No.

2830

M. ROBERT HAJALY :

I mean, I thought that that was originally it.

2835

M. HENRI-PAUL MARTEL :

Not at all.

2840

M. ROBERT HAJALY :

Okay. Here is my question: if you can't get an agreement with the AMT and the city and so on and so forth on what you want, would you consider going with CN alone? That was your original plan, and creating a railway on your own, a commuter railway from the airport to the CN station?

2845

M. HENRI-PAUL MARTEL :

2850

Right now, we are working with STM. The plan that we have deposited at the PMO was the ADM and STM – Société des transports de Montréal – joint plan that would go from the center of the city to Fairview Shopping Centre with a branch going to the airport. And that's what we've been looking at and, like I said, it's a different, it's a right-of-way away from CN and CP tracks.

2855

M. ROBERT HAJALY :

Okay.

M. HENRI-PAUL MARTEL :

And CN is not involved at all in that thing.

M. ROBERT HAJALY :

2860

And when do you expect a decision on that?

Mme LOUISE ROY :

2865

Non. Là, si vous voulez lui parler, je vous invite à y aller. On va être obligés de clore la séance. Je vous remercie infiniment d'être venus et je pense que les gens devraient applaudir nos intervenants.

Alors, on se reverra, pour ceux qui ont l'intention de nous suivre, le 12 juin.

2870

AJOURNEMENT

* * * * *

2875

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2880

LOUISE PHILIBERT, s.o.

2885

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

2890

Yolande Teasdale, s.o.

2895