

Ça fait que donc, c'est constamment une quête de vouloir en fait créer ce mariage parfait entre l'arrivée du conteneur et le prochain mode de transport.

1150

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Merci.

1155

M. DANIEL DAGENAIS :

Bienvenue.

1160

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie. On pourrait continuer, parce qu'il y a pas mal de questions, c'est toujours très intéressant. Mais on a plein de gens à entendre encore ce soir. Donc, on vous remercie pour votre présentation.

1165

On va rester un peu dans la même thématique du déplacement de marchandise et de la logistique. Nous avons avec nous quelqu'un de Cargo M, Mathieu Charbonneau. Bonsoir. Installez-vous.

1170

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

Bonsoir. Merci, Madame la présidente, merci, Messieurs les commissaires. Donc, merci de donner le temps à la grappe Cargo M de présenter. Donc, nous étions présents bien sûr historiquement dans le projet depuis quelques années. Nous étions ici à la consultation aussi. Nous avons déposé un mémoire et je suis ici aussi ce soir pour présenter le mémoire.

1175

1180 Mais d'entrée de jeu en fait, le mot clé que je voulais lancer ce soir c'est collaboration. Nous on travaille avec, depuis six ans puis je vais revenir à mon texte, mais depuis six ans on travaille avec l'industrie du transport de marchandises logistique du Grand Montréal. C'est des entreprises qui sont très impliquées soit au niveau de la communauté, au niveau du développement économique, et c'est des entreprises qui veulent collaborer aux bienfaits de tous niveaux tant économique que social du Grand Montréal. Donc ça, je peux vous l'assurer. Et la grappe c'est un bon vecteur justement pour cette collaboration-là.

1185 Donc, si je reviens au niveau de Cargo M créé 2012-2013, en gros c'est dans le même mouvement que les grappes industrielles de mentionner qu'il y a des secteurs qui sont dominants dans le Grand Montréal et de rassembler les entreprises qui sont dans ce secteur-là pour collaborer. Donc, peut-être historiquement dans certains secteurs des entreprises qui compétitionnent, mais l'idée d'être dans un endroit géographique quand même restreint qui est le Grand Montréal et l'Île de Montréal spécifiquement. C'est l'idée des grappes industrielles.

1190 Donc, nous, 2012-2013, madame Vachon PDG du port de Montréal, la championne derrière la grappe rassemble les entreprises Robert, CN, CP, Fednav, Desgagnés, donc des entreprises qui bougent la marchandise. On s'assoit autour d'une table et on regarde vraiment les enjeux des prochaines années dans notre secteur. Et la grappe a été créée.

1195 C'est sûr qu'on a ciblé bien sûr quatre tables de travail au niveau de Cargo M. Bien sûr, le développement économique, on a été créé au niveau des grappes industrielles pour amener du développement économique, des emplois. Donc, c'était bien sûr un créneau important, communication, réellement, donc on touche exactement ce que nous faisons ce soir et que nous voulons poursuivre l'idée de promouvoir le secteur, mais aussi de le faire connaître et aussi de comprendre les enjeux que notre secteur peut amener et de les travailler.

1205 Innovation, fluidité. Daniel en parlait tantôt. C'est un gros secteur, une grosse partie de notre secteur qui est en mouvement. Un secteur qui pousse beaucoup vers les innovations, soit au niveau technologique plus hardware, mais aussi au niveau de partage de données, et bien sûr au niveau de la main-d'oeuvre. Donc, c'est un secteur comme beaucoup d'autres

secteurs qui a une pénurie. Notre secteur n'y échappe pas. Donc, de promouvoir le secteur à ce niveau-là est important pour nous.

1210 Quand on parle de développement économique, la grappe a été créée. On a un peu comptabilisé, c'est 50 000 emplois directs dans le Grand Montréal, 70 000 emplois indirects. C'est à peu près 6 000 entreprises qui dépendent ou qui touchent directement la logistique dans le Grand Montréal. Donc, quand on parle d'un secteur névralgique, c'est un secteur d'importance.

1215 Le secteur du transport de marchandise de par ses hubs logistiques, il y a une grande compétition qui s'installe au niveau de la Côte-Est américaine par exemple, on le voit avec les ports au niveau des États-Unis qui investissent massivement. Donc, si on ne veut pas perdre notre compétitivité et perdre nos emplois concrètement, on se doit de demeurer compétitif à ce niveau-là.

1220 Si on revient spécifiquement au projet l'Assomption et nous étions présents au niveau des kiosques. On croit que c'est un projet qui est novateur, l'écoparc. On salue l'arrondissement, la ville de Montréal qui ont vraiment développé un projet, je crois hyper intéressant de marier le secteur industriel qui est vraiment au coeur du secteur. On en parlait auparavant, on ne peut pas le démentir, mais de le travailler avec les citoyens, d'amener vraiment un volet plus durable. C'est ce qu'on souhaite aussi.

1225 Mais il demeure que lorsqu'on a fait nos recherches aussi au niveau des hubs logistiques, c'est certain que les infrastructures primordiales comme le transport de marchandises et le rail, le fret aérien aussi, autour des infrastructures, on va retrouver des entreprises qui vont être associées spécifiquement à ce secteur-là.

1230 Une des raisons principales bien sûr c'est la proximité, éviter des mouvements pendulaires où la marchandise est déplacée sur des grandes distances. Donc, d'être près du secteur ou de l'infrastructure est primordial pour avoir un hub logistique dominant.

1235

1240

Le secteur comporte des terrains, on le sait, ils sont contaminés. Donc, le niveau de décontamination est aussi important. Et c'est un point qu'on fait valoir au niveau de notre secteur, c'est que le secteur logistique qui peut utiliser ces terrains-là souvent vont demander un niveau moins élevé de décontamination donc pouvant amener en fait des projets plus rapidement au niveau du développement économique à ce niveau-là.

1245

L'idée aussi au niveau de la réussite. On l'a mentionné tantôt, au niveau de ce secteur-là, on a trois mots qu'on met de l'avant dans notre mémoire : innovation; implication et collaboration. On croit qu'ils sont vraiment les vecteurs de succès.

1250

Au niveau industrie. C'est certain qu'il faut aider les entreprises qu'on veut vraiment attirer à voir ce secteur-là comme positif. Donc, d'amener les incitatifs, mais aussi d'amener cette collaboration-là, de pouvoir parler avec les gens bien sûr du secteur, mais avec les gens au niveau de la ville, au niveau de l'arrondissement. Donc, d'avoir cette collaboration-là est très importante pour que ces entreprises-là y voient un avantage à venir s'installer à ce niveau-là.

1255

Il y a un momentum, on le voit avec la zone industrialo-portuaire de Montréal. On a les secteurs ou le secteur de l'innovation avec l'est, avec le gouvernement du Québec, la ville de Montréal. Donc, il y a beaucoup de gens qui voient le développement du secteur comme étant primordial. Donc, on le croit que c'est vraiment le temps d'agir à ce niveau-là.

1260

Il faut faciliter bien sûr les processus d'implantation, donc c'est quelque chose qu'on travaille bien sûr, pas seulement dans ce secteur-là, mais vraiment au niveau du Grand Montréal pour encore une fois que les entreprises de choix qu'on veut attirer s'établissent plus facilement à ce niveau-là. Il faut créer l'effet boule de neige aussi. Donc, d'amener des entreprises, d'amener des innovations, d'amener une collaboration qui sort un peu du carcan, va amener d'autres entreprises à voir ce potentiel.

1265

Lors des kiosques il y avait un de nos membres, d'ailleurs qui était présent décathlon qui va s'établir ou qui s'établit dans le secteur, qui amène vraiment une vision de collaboration

1270 avec son arrondissement ou ses citoyens. Donc, d'amener de ces entreprises-là aussi de l'avant, vont amener d'autres entreprises qu'on souhaite voir établir dans le secteur.

1275 Le volet construction d'une espace de vie avec les citoyens. C'est sûr qu'on l'a vu et on est partie très prenante, on est ouvert à cette considération-là. On a un cadre bâti vraiment différent dans la grappe ou dans la plaque tournante du Grand Montréal. Donc, des infrastructures urbaines, des infrastructures de transport qui se retrouvent dans un espace urbain quand même très restreint. Donc, il faut être conscient de ça. Il faut le mettre de l'avant.

1280 Mais le point que je ramène c'est que nous, notre table c'est l'industrie du transport de marchandises, mais aussi des importateurs, exportateurs qui sont présents. Et ces entreprises-là veulent collaborer. Donc, c'est un peu la conclusion que nous amenons, c'est que nous sommes prêts aussi au niveau de la grappe à travailler avec une table de concertation ou même collaborer soit avec la ville, l'arrondissement pour le projet d'écoparc, pour amener justement des projets novateurs au niveau des entreprises qui ont vraiment des idées sur la table, pour les amener dans le projet d'écoparc directement. Donc, peut-être être le vecteur entre les entreprises et le projet. Donc, c'est ce qu'on propose au niveau de notre mémoire directement.

1290 Le secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe bénéficie d'un positionnement stratégique qui est primordial. La proximité du port qui joue un rôle économique de premier plan pour la ville, mais aussi pour la province. C'est donc névralgique pour notre secteur. Il faut le garder compétitif, mais on veut être aussi des précurseurs. Donc, l'écoparc, je crois, que ça devient vraiment ce vecteur-là.

1295 Donc, l'idée de base, je reviens, c'est que nous avons une table avec 50 membres. Un conseil d'administration avec plus de 20 entreprises du secteur transport marchandise logistique qui sont issue du Grand Montréal. C'est des gens qui sont ouverts à collaborer. Donc, l'idée c'est de nous utiliser comme table de concertation à ce niveau-là. Nous offrons tout à fait notre collaboration.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, nous avons quelques questions. Dans le cadre du développement de cette vision, comme c'est dans un cadre urbain dense, l'augmentation potentielle des camions dans le secteur inquiète énormément les résidents. Certains posent la question : « Est-ce que les camions vont rester sur le niveau supérieur qui sera construit? Comment éviter qu'il y ait des comportements délinquants où les camions se retrouvent dans les quartiers résidentiels? Et qu'est-ce que l'industrie peut imaginer pour s'autoréguler ou aider les résidents qui vivent avec la présence des camions? »

1310 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Oui, il y a déjà des outils, je crois, qui sont en place. Souvent au niveau des déplacements, les camionneurs vont avoir souvent des impacts au niveau de leurs déplacements qui ne sont pas prévus. Donc, vont devoir faire peut-être des changements - il y a un accident, une rue non déneigée. Donc, il y a un outil que nous avons développé avec la Ville de Montréal, l'association du camionnage qui s'appelle Cargo mobile. Un outil qui est gratuit, qui met en relief en fait, toutes les restrictions en temps réel des rues de Montréal. Et le camionneur avec l'outil peut donc prendre une décision éclairée et sécuritaire à ce niveau-là.

1320 Aussi, au niveau des déplacements, comme le mentionnaient les gens du port, il y a beaucoup d'innovations qui s'en viennent au niveau du prédictif, des outils pour, en fait déplacer plus efficacement la marchandise. On travaille avec des entités comme Jalon Montréal, le quartier de l'innovation de Montréal pour en fait cumuler la marchandise et donc la consolider.

1325 Donc, c'est vraiment l'outil vers lequel on pousse aussi beaucoup, c'est de consolider la marchandise, d'avoir des déplacements peut-être moins fréquents, mais plus remplis. Donc, c'est des outils qu'on tente de développer. Il y a des outils qui existent déjà au niveau du

1330

partage de données par exemple, mais il y a aussi beaucoup de travail à faire au niveau de la collaboration pour partager l'information pour justement optimiser les déplacements.

LA PRÉSIDENTE :

1335

Puis juste pour le dernier volet de la question, juste pour nous éclairer. Est-ce que l'industrie réfléchi à qu'est-ce qu'on pourrait faire pour changer les comportements délinquants, ceux qui ne suivent pas les règles.

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

1340

Bien, je pense, c'est ça, c'est de donner le plus possible les outils en tant que tels et c'est de travailler en collaboration. Je pense que même l'industrie du camionnage est ouverte à travailler avec la municipalité, les arrondissements pour travailler sur des outils. C'est sûr que si on donne le bâton peut-être donner un incitatif à un certain moment. Le logbook électronique s'en vient au niveau du camionnage aussi. Un outil qui va restreindre justement les gens qui sont délinquants au niveau des heures. Donc, peut-être ceux qui justement étaient délinquants au niveau des trajets le seront beaucoup moins avec ces outils-là. Donc, tout ça s'en vient cette année aussi.

1345

LA PRÉSIDENTE :

1350

Et puis, parlez-nous plus pour l'industrie du camionnage, est-ce que le viaduc et le lien proposé pour désengorger le réseau local vous apparaît une bonne idée?

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

1355

Oui, tout à fait. Ça fait 10 ans que nous sommes derrière le projet. L'idée c'est d'enlever des camions bien sûr sur le niveau municipal, résidentiel, efficacité, sécurité. Nous sommes derrière le projet, c'est certain.

1360 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1365 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Dans votre conclusion vous vous êtes offert comme une table de concertation.

1370 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Oui.

1375 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et dans votre mémoire vous avez même précisé que la ville de Montréal et/ou l'arrondissement devraient présider probablement ce processus.

1380 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Exact.

1385 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et que ce processus inclurait les acteurs principaux, les citoyens et tout. Ma question est: avez-vous déjà fait une approche à la Ville, est-ce qu'elle reçoit bien cette

recommandation, est-ce qu'il y a d'autres alternatives que la Ville prévoit faire? Est-ce que vous pouvez nous éclairer là-dessus?

1390

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

On collabore déjà beaucoup avec la Ville sur des tables de concertation. On en fait ponctuellement. On l'a fait dernièrement pour le viaduc Saint-Pierre par exemple. Donc, le ministère du Transport du Québec est venu présenter les travaux éventuels au niveau de l'échangeur avec le développement économique de la Ville et les arrondissements. Nous avons amené des entreprises qui utilisent le secteur à venir écouter et justement amener leurs préoccupations.

1395

1400

Donc, c'est un exemple qui est très ponctuel de collaboration qui a déjà été faite avec la Ville. Donc, c'est quelque chose qu'on pourrait ramener à une échelle bien sûr différente pour le secteur l'Assomption Sud.

1405

Donc oui, les démarches sur d'autres projets sont déjà en cours. Donc, l'idée d'amener l'écoparc à l'intérieur pourrait être facilement atteignable.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Petite question, dernière de ma part. Juste une ligne à la page 5 de votre mémoire, propose ce que vous appelez des espaces de mixité, notamment industries, entreprises et commerces. Mais pourriez-vous nous préciser un peu le sens de votre pensée quant à ces espaces de mixité? C'est un peu dur à comprendre, je pense.

1410

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

L'idée en fait c'est de prendre l'espace que nous avons puis c'est un peu ce que l'écoparc propose aussi, c'est vraiment d'avoir différentes zones selon le degré de nuisance

1415

1420 que l'industrie en place peut amener. Donc, sur les endroits qui sont près des résidences. Donc, c'est tenter d'amener des entreprises, peut-être qui ont une mixité un peu plus grande. Donc, d'avoir des entreprises à un impact peut-être avec du mouvement plus bas et aussi des commerces. Donc, l'idée c'est vraiment d'avoir de ces zones qui partagent le secteur à différents endroits.

1425 On avait aussi vu avec certains autres exemples, notamment aux États-Unis, mais aussi en Europe, d'avoir des zones tampons avec certaines entreprises qui peuvent faire justement le tampon entre les résidents et le secteur avec des mouvements de marchandises. Mais il demeure qu'il faut attirer ces entreprises-là. Donc, il faut avoir justement ces incitatifs-là, il faut avoir cette ouverture à attirer ces entreprises-là.

1430 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

1435 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Deux questions rapides. D'abord, j'aimerais que vous me parliez un petit peu du type d'emploi de votre industrie. On entend que ce sont des emplois souvent mal payés ou instables ou bien payés, permanents, enfin, juste nous donner un portrait assez juste de ça.

1440 Et ma deuxième question ressemble un petit peu à celle que j'ai posée au port de Montréal tout à l'heure, parce qu'on est vraiment dans une vision. J'essaie de voir les choses dans 10 ans puis plus loin. Alors, au-delà des camions, comment les nouvelles technologies, notamment l'intelligence artificielle ou dans tout ce que je lis ça va avoir beaucoup impacté l'industrie logistique, pourra éventuellement amenuiser les nuisances qu'on a identifiées déjà?

1445 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

1450 Au niveau de l'emploi, donc lorsqu'on a fait notre première étude au niveau du nombre
d'emplois, au niveau des salaires, on avait répertorié en fait un salaire moyen de 4 000 \$ de
plus dans notre secteur par rapport au Grand Montréal. Donc, c'est quand même des emplois
qui sont bien rémunérés. Ça peut être des emplois de caristes, de camionneurs, bien sûr
mécaniciens, mais juste qu'à des postes de logisticiens. Lors de notre journée carrière qu'on
fait annuellement, l'année passée au grand quai, il y avait 300 emplois, il y avait 50 de ces
1455 emplois-là qui étaient dans les technologies de l'information, notamment le CN, des lignes
maritimes recrutaient à ce niveau-là.

Donc, c'est vraiment un secteur qui prend le virage technologique, donc qui fait le lien
avec votre autre question, qui amène vraiment de plus en plus de ces technologies-là dans
leurs gestions. Puis la première chose en fait, c'est de connaître les déplacements et de
1460 partager l'information pour optimiser.

Donc, le premier point que je vois physiquement, ça va être des centres de partage
justement, de distribution ou de consolidation de marchandise où les gens vont pouvoir
consolider leur marchandise et faire des déplacements dans un endroit spécifique. Donc ça,
1465 c'est quelque chose qu'on aimerait voir très rapidement.

Puis l'autre outil, un peu comme mentionnait monsieur Dagenais, c'est dans le
prédictif. Le secteur de la logistique c'est des gens qui sont capables de s'adapter. Mais plus
qu'ils ont l'information en avance, plus ils vont être efficaces. Et pas pour mélanger deux
1470 secteurs, parce qu'on parle bien sûr du lourd, mais si on parle au niveau du colis, du parcel,
quand on voit des déplacements et on le vit, de chaque jour d'avoir une livraison par quatre,
cinq, six entreprises au même endroit.

C'est ça qu'il faut travailler. Il faut consolider ces déplacements-là, mais c'est le
1475 partage, mais ça prend aussi des gens pour inciter d'où justement un peu le point que la ville
de Montréal soit à la tête des actions.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

1480 Les camions électriques efficients c'est pour quand?

M. MATHIEU CHARBONNEAU :

1485 Bien, Lion 8 vient de sortir très dernièrement donc un camion mid range pour transport de marchandises. Ce n'est pas encore dans le lourd, mais la SAQ vient de faire l'achat de ces camions électriques pour la livraison. On le voit dans les shunters, dans les camions qui font les déplacements de conteneurs à l'intérieur, des 100% électrique.

1490 Donc, les technologies avancent très rapidement. On a parlé de GNL, GNC aussi. Donc, beaucoup d'outils. Il faut avoir les incitatifs par contre pour les entreprises pour faire ces changements-là, des très gros coûts. Mais si on peut cumuler l'usage, on parlait d'une station port de Montréal. Donc, pour des navires, pour des camions. Si un centre de distribution est chauffé au GNL, donc de cumuler les gens qui utilisent cette même énergie-là, c'est là qu'on va avoir un gain.

1495 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Merci.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1505 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

