

**CONSULTATION SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE
AUX ÉNERGIES FOSSILES DE MONTRÉAL**

**Compte-rendu de la rencontre d'experts
sur le transport des marchandises**

Date : jeudi 4 février 2016

Heure : 7 h 30 à 9 h

Endroit : OCPM, 1550, rue Metcalfe, 14^e étage, Montréal

Étaient présents :

Experts invités

- M. Mathieu Charbonneau, directeur général, CargoM – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal
- M. Michel Martin, directeur, affaires publiques, Administration portuaire de Montréal
- M. Normand Pellerin, vice-président adjoint, environnement et développement durable, Canadien National
- M. Martin Trépanier, professeur titulaire au département de mathématiques et de génie industriel, École Polytechnique de Montréal et codirecteur, CIRRELT – Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport

De l'Office de consultation publique (OCPM)

- M. Jean Burton, président de commission
- Mme Isabelle Beaulieu, commissaire
- M. Alain Duhamel, commissaire
- Mme Stéphanie Wells, analyste
- Mme Estelle Beaudry, analyste

Ceci est un compte-rendu non-exhaustif et ne reflète que l'opinion des participants et non celle de la commission.

Défis et problèmes

- Le domaine de la logistique et du transport des marchandises serait généralement méconnu et incompris par les autorités publiques et la population. On oublierait souvent qu'il se trouve au cœur du modèle actuel de consommation et qu'il est, par conséquent, essentiel au bon fonctionnement de notre société. Par exemple, peu de gens, y compris les acteurs du milieu des affaires, reconnaîtraient l'importance des activités du Port dans l'économie montréalaise et québécoise et la centralité de son rôle dans la chaîne logistique.
- Compte tenu du modèle actuel de consommation, il serait peu probable d'envisager une transformation en profondeur des façons de faire de l'industrie dans le but de diminuer la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. La présence des camions sur la route serait un mal nécessaire, car les moyens de transporter les marchandises ne seraient pas près de changer. Pour obtenir des gains, il serait plus probable de chercher à optimiser la chaîne logistique existante et à faire une utilisation plus efficiente des carburants traditionnels.
- Peu de recherches auraient été réalisées dans ce domaine et peu de données seraient disponibles sur le sujet. Des données seraient toutefois colligées par plusieurs entreprises, mais ne seraient pas échangées ou mises en commun, notamment pour des raisons commerciales.
- La coordination intermodale (transports routier, ferroviaire, maritime et aérien) constituerait un enjeu de taille pour l'industrie.
- Un nombre trop restreint de professionnels de la planification urbaine à la Ville de Montréal ou au sein d'autres organismes publics s'intéresseraient au transport de marchandises.
- La majorité des Montréalais déploreraient les nuisances associées aux infrastructures ferroviaires, qu'elles soient destinées au transport de marchandises ou au transport des personnes, ce qui contribuerait à entretenir une image négative du train.
- La question de la livraison en ville mériterait qu'on s'y attarde, car le nombre de livraisons serait en constante progression et concourrait à l'augmentation de la congestion du réseau routier.
- L'électrification des véhicules routiers constituerait une fausse solution, car elle ne réglerait pas le problème de la congestion routière.
- Le Port de Montréal est en compétition avec d'autres ports nord-américains.

- Le péage sur la 30 dissuaderait un certain nombre de camionneurs à emprunter l'autoroute et les inciterait plutôt à transiter par l'île.

Opportunités

- Le tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par le secteur du transport serait attribuable au transport de marchandises. Beaucoup de gains pourraient être réalisés dans ce domaine, car un nombre restreint d'intervenants y sont impliqués, ce qui offrirait une plus grande flexibilité dans la mise en place d'actions.
- Le Port de Montréal est un port d'envergure internationale qui assure plus de 122 000 emplois directs et indirects. Bien que lente, sa croissance est constante.
- Selon certains, l'aménagement du territoire, et plus particulièrement de la voirie, pourrait avoir un plus grand impact sur la réduction de la consommation d'énergies fossiles à Montréal que l'électrification des transports.
- Sur un total de 6 000 entreprises de logistique et de camionnage, plus de 4 500 d'entre elles compteraient 5 employés ou moins.
- On observerait une tendance à recourir davantage au ferroviaire pour le transport de marchandises sur de longues distances (intermunicipal).

Solutions

Les participants ont proposé diverses avenues à explorer pour réduire la consommation d'énergies fossiles dans le domaine du transport de marchandises. Parmi elles, notons :

- Miser en priorité sur l'amélioration de la planification urbaine et de la fluidité routière plutôt que sur le développement et l'utilisation de technologies (camions électriques, camions au gaz naturel liquéfié (GNL), etc.). Le développement des technologies ne serait pas suffisamment avancé pour que les gains en matière de consommation d'énergies fossiles et d'émissions de GES en valent la peine.
- Déterminer collectivement une vision d'avenir de planification et de développement pour le Port de Montréal.
- Mettre en place sur les autoroutes des voies réservées aux camions utilisant des technologies vertes.
- Permettre aux camions utilisant des technologies vertes d'emprunter les voies réservées au transport collectif.
- Implanter des projets pilotes de voies réservées au camionnage aux abords du Port de Montréal et des cours intermodales.

- Favoriser une planification urbaine qui encourage un meilleur arrimage du transport de marchandises et des personnes.
- Protéger les corridors ferroviaires existants pour éviter qu'ils ne soient utilisés à d'autres fins que le transport. Ces corridors pourraient éventuellement être réutilisés pour l'implantation de lignes de trains de banlieue ou d'autobus en site propre.
- Mettre en place de nouveaux corridors ferroviaires.
- Concentrer les acteurs d'une même chaîne logistique au sein de pôles dédiés à proximité du Port de Montréal, à l'image de la cité logistique de l'Assomption. Pour ce faire, décréter des réserves foncières sur les terrains se trouvant aux abords de la zone portuaire.
- Implanter des systèmes de transport intelligents qui favoriseraient la collecte de données, de même que l'amélioration de la fluidité routière. Le projet OttoView, piloté par Cargo M en collaboration avec le CIRRELT et HEC Montréal, où 60 camions ont été équipés de boîtiers électroniques, a permis d'évaluer les temps de parcours et d'attente à différentes heures de la journée et de mesurer les émissions de GES. L'analyse des résultats a notamment permis d'identifier l'emplacement idéal pour installer un feu de circulation adaptatif. En collaboration avec la Ville de Montréal, Cargo M a également créé une application permettant aux PME de camionnage de suivre l'évolution de la circulation en temps réel.
- Examiner les possibilités qu'offre la « *city logistics* ».
- Considérer les deux types de transport de marchandises (lourd et léger) dans la recherche de solutions.
- Encourager une meilleure coordination intermodale des différents acteurs de la chaîne logistique.
- Favoriser la livraison la nuit et/ou hors heures de pointe en modifiant la réglementation municipale et/ou en mettant en place des mesures incitatives. Par exemple, offrir le stationnement gratuit en ville aux camions de livraison pourrait contribuer à encourager les entreprises à modifier leurs heures d'activités.
- Réaliser des projets pilotes de livraison « *last mile* » en camions électriques dans certains quartiers de Montréal.
- Examiner des initiatives comme celle d'*Uber for trucking* .
- Intensifier l'utilisation du rail.

Exemples d'ici et d'ailleurs

- Sur la performance logistique :
 - la municipalité de Savannah en Géorgie
- Sur le bon fonctionnement des activités portuaires :
 - la Ville de Anvers en Belgique
 - la Ville de Vancouver
- Sur les mesures mises en place pour encourager la livraison de nuit :
 - la Ville de New York

Documents cités ou partagés par les invités

- Administration portuaire de Montréal – Port de Montréal : <http://www.port-montreal.com/>
- Association nationale des camionneurs artisans : <http://www.ancai.com/index.html>
- Association québécoise des transports (AQTr) – Table d'expertise sur le transport de marchandises : <https://aqtr.com/association/tables-dexpertise/transport-marchandises>
- Canadien National : <https://www.cn.ca/fr>
- Cargo M – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal : <http://www.cargo-montreal.ca/fr/>
- CIRRELT – Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport : <https://www.cirrelt.ca>
- Étude sur le profil de l'industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal de KPMG : <http://www.cargo-montreal.ca/pdf/CargoM-KPMG-Rapportfinal-2014.pdf>
- Mobilité Montréal : <http://www.quebec511.info/fr/mtl/index.asp>
- Port de Montréal : <http://www.port-montreal.com/fr/l-administration-portuaire.html>