

***MONTREAL***

***PAR QUATRE CHEMINS***

**COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

**LES ATOUTS ET LES FORCES  
DE LA RÉGION DE MONTREAL POUR  
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

***DIAGNOSTIC***

***Le 20 novembre 2000***



## REMERCIEMENTS

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises**, présidé par monsieur Pierre-Yves Melançon, tient à remercier tous ceux et celles qui ont contribué au succès de ses travaux.

### **Direction du projet**

Marie-Josée LESSARD

Conseil régional de développement de l'île de Montréal

### **Coordination du Comité technique**

Dominique LACOSTE

Association québécoise du transport et des routes et Dessau-Soprin

### **Comité technique**

Jean BERTRAND

Ville de Montréal

Stéphane BRICE

Ville de Montréal

Louise DÉRY

Conseil régional de développement de l'île de Montréal

Daniel GROCHOWALSKI

Transports Canada

Marie-Chantal JARRY

CAMO-ROUTE inc.

Lyne LACHARITÉ

Ministère des Transports du Québec

Jean-Guy LORANGER

Ministère des Transports du Québec

Béatrice MORF

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

François PAQUET

Transports Canada

Alain TRUDEAU

Communauté urbaine de Montréal

### **Soutien technique**

Christyne OUELLET

Conseil régional de développement de l'île de Montréal

### **Soutien administratif**

Jean AUDET

Association québécoise du transport et des routes

### **Communications**

Trivium conseil stratégique inc.

### **Organisation d'événements**

Opus 3 inc.

## **NOS PARTENAIRES**

---

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises** remercie sincèrement toutes les organisations qui soutiennent financièrement ses travaux et qui rendent possible cette importante entreprise de concertation entre l'industrie et le milieu. Le **Comité** tient également à souligner le soutien technique apporté par la **Ville de Montréal**, l'**Association québécoise du transport et des routes (AQTR)** et la **Communauté urbaine de Montréal (CUM)** dans la mise en place de cette initiative.

### **Les gouvernements**

Ministère des Transports du Québec  
Transports Canada  
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole  
Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec  
Ministère des Régions  
Emploi-Québec

### **L'industrie**

Administration portuaire de Montréal  
Aéroports de Montréal  
Association du camionnage du Québec  
Canadien National  
Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson

### **Les milieux d'affaires et de développement**

Conseil régional de développement de l'île de Montréal  
Conseil régional de développement de Lanaudière  
Conseil régional de développement des Laurentides  
Conseil régional de développement de Laval  
Conseil régional de développement de la Montérégie  
Montréal International

## TABLE DES MATIÈRES

---

|                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>LISTE DES TABLEAUX ET CARTES .....</b>                                                              | <b>iv</b> |
| <b>LISTE DES ABRÉVIATIONS .....</b>                                                                    | <b>v</b>  |
| <b>1. INTRODUCTION.....</b>                                                                            | <b>1</b>  |
| <b>2. UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE .....</b>                                                  | <b>2</b>  |
| 2.1 Porte d'entrée de l'Amérique du Nord .....                                                         | 2         |
| 2.2 Carrefour économique du Québec .....                                                               | 4         |
| <b>3. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PERFORMANTES .....</b>                                          | <b>5</b>  |
| 3.1 Un port océanique dans une ville continentale.....                                                 | 5         |
| 3.2 Un réseau ferroviaire continental .....                                                            | 8         |
| 3.3 Un carrefour routier en expansion .....                                                            | 10        |
| 3.4 Le fret aérien : un potentiel de croissance inégalé .....                                          | 13        |
| <b>4. MONTRÉAL, UNE ÉCONOMIE EN PLEINE CROISSANCE .....</b>                                            | <b>17</b> |
| 4.1 Un pôle industriel tourné vers la nouvelle économie .....                                          | 17        |
| 4.2 Renouveau industriel et expansion des exportations.....                                            | 17        |
| 4.3 Une main-d'œuvre de qualité .....                                                                  | 18        |
| <b>5. LES CRÉNEAUX D'AVENIR DU TRANSPORT .....</b>                                                     | <b>19</b> |
| 5.1 Un pôle stratégique de distribution pour l'Est du Canada .....                                     | 19        |
| 5.2 Une plaque tournante de distribution pour l'Europe .....                                           | 20        |
| 5.3 Le commerce électronique.....                                                                      | 21        |
| <b>6. LES CONSTATS .....</b>                                                                           | <b>23</b> |
| <b>ANNEXE 1 Liste des membres du Comité interrégional<br/>pour le transport des marchandises .....</b> | <b>24</b> |

## **LISTE DES CARTES**

---

### **CARTES**

|                  |                                                                         |    |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Carte 1 :</b> | La région de Montréal et ses principaux marchés nord-américains ....    | 3  |
| <b>Carte 2 :</b> | Principales infrastructures de transport de la région de Montréal ..... | 7  |
| <b>Carte 3 :</b> | La région de Montréal et son réseau ferroviaire nord-américain.....     | 9  |
| <b>Carte 4 :</b> | Liens routiers vers les principaux marchés.....                         | 12 |

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

|       |                                                         |
|-------|---------------------------------------------------------|
| ADM   | Aéroports de Montréal                                   |
| ALÉNA | Accord de libre-échange Nord-Américain                  |
| APM   | Administration portuaire de Montréal                    |
| AQTR  | Association québécoise du transport et des routes       |
| CITM  | Comité interrégional pour le transport des marchandises |
| CN    | Canadien National                                       |
| CRD   | Conseil régional de développement                       |
| CP    | Canadien Pacifique                                      |
| EVP   | Équivalent vingt pieds                                  |
| MTQ   | Ministère des Transports du Québec                      |



## 1. INTRODUCTION

---

Les conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie ont procédé à la mise en place du **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** afin de favoriser la position concurrentielle de la grande région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises sur le continent nord-américain.

Le **CITM** a le mandat de produire un plan stratégique permettant de consolider et de développer ce secteur d'activité. Cette démarche découle de la tenue du **Forum sur le transport des marchandises**, tenu à Montréal le 1<sup>er</sup> juin 1998, au cours duquel les participants ont conclu à la nécessité de regrouper les principaux intervenants de manière à améliorer la convergence et l'impact global de leurs actions individuelles.

De ce Forum, quatre enjeux ont été identifiés pour structurer la préparation du plan stratégique à savoir : la congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises, l'harmonisation du transport de marchandises avec le milieu urbain ainsi que les atouts et les forces de la région en ce domaine.

Le présent document traite des atouts et des forces de la région de Montréal. Pour raffermir la vocation de plaque tournante du transport des marchandises de la région, il importe de faire une utilisation judicieuse des atouts en place. En misant sur les forces déjà présentes, il est possible d'assurer le développement de la région à l'échelle internationale en créant des conditions de plus en plus alléchantes pour les expéditeurs et les investisseurs potentiels. La démarche du **CITM** à l'intérieur de ce thème visera d'une part, à identifier les atouts de la région les plus susceptibles d'accroître l'efficacité et la prospérité de l'industrie du transport des marchandises (la présence des quatre modes de transport de marchandises, la proximité des infrastructures, le potentiel d'intermodalité, etc.), et d'autre part, à mettre au point une stratégie permettant de dynamiser ces atouts pour consolider la région dans son rôle de plaque tournante du transport des marchandises.

## 2. UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE

---

Les réseaux et les activités de transport d'une grande ville sont conditionnés par sa géographie. Les éléments physiques définissent les barrières ou les facilités d'accès, tandis que la localisation relative d'une ville par rapport aux principaux marchés économiques détermine la taille et les types d'activités de transport qu'on y retrouve.

### 2.1 Porte d'entrée de l'Amérique du Nord

Dès le début de son histoire, la région de Montréal joue un rôle de porte d'entrée au Canada. Sa position en aval des rapides de Lachine en a fait un lieu naturel de transbordement pour la navigation transatlantique entre la Grande-Bretagne et le Canada. Une vigoureuse fonction commerciale fut développée et consolidée par la suite avec la construction du réseau ferroviaire national.

Ces caractéristiques de porte d'entrée ne se sont pas estompées avec le temps. Elles se sont même renforcées au cours du XX<sup>e</sup> siècle, Montréal se retrouvant stratégiquement entre les foyers industriels du Nord de l'Europe et les centres manufacturiers des Grands Lacs.

Au plan maritime, la région de Montréal est située sur le plus court chemin entre ces deux ensembles industriels, sur un parcours qui maximise la navigation des océaniques. Au plan aérien, la région de Montréal est la première région urbaine de plus d'un million d'habitants qu'on atteint à partir de l'Europe.

Sur le continent, la région montréalaise est située au carrefour de deux importants corridors de commerce. L'axe Québec - Chicago est devenue l'épine dorsale des réseaux ferroviaires et autoroutiers, en complément de l'axe transcanadien. Le corridor unissant la vallée du Saint-Laurent aux régions des Grands Lacs est le domicile d'un bassin de population jouissant d'un important pouvoir d'achat, à savoir quelques 12 millions de Canadiens et de 15 millions d'Américains dans les seuls états du Michigan, de l'Indiana et de l'Illinois<sup>1</sup>. Ce corridor donne un accès étendu au reste du Midwest et au centre-sud des États-Unis. Quant à l'axe Montréal - New York, il est le portail d'un marché immense qui va de la conurbation Boston - Washington jusqu'en Floride.

***La région de Montréal occupe un site de choix en tant que point d'entrée de l'Amérique du Nord pour tout le commerce de l'Atlantique Nord.***

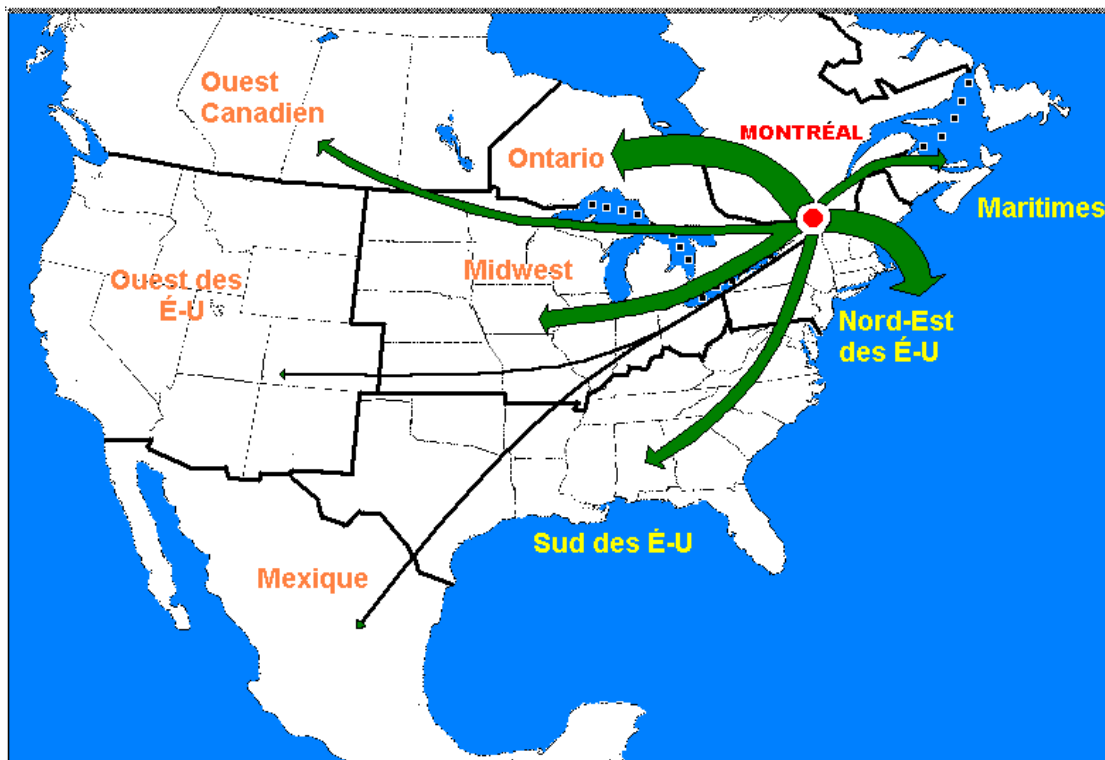
La carte 1 illustre la localisation de la région de Montréal par rapport à ses différents marchés.

---

<sup>1</sup> Transports Canada, *Trade / Transportation Corridors*, working report, September 1997. La population est calculée à partir des subdivisions de recensement (Canada) ou les comtés (États-Unis) qui sont situés à moins de 25 kilomètres du corridor autoroutier (A-20, A-401, I-94).

## CARTE 1

La région de Montréal et ses principaux marchés nord-américains



## 2.2 Carrefour économique du Québec

La configuration radiale des réseaux terrestres de transport et la dominance de la région de Montréal dans l'espace économique du Québec ont fait de la région le carrefour de transport à l'échelle provinciale.

La région de Montréal constitue 45 % de la population québécoise et 46,4 % des emplois manufacturiers<sup>2</sup>. La région concentre plusieurs secteurs économiques clés, notamment les services financiers, les sièges sociaux industriels, les industries aéronautique et pharmaceutique, ainsi que les services spécialisés.

La grande zone d'influence économique montréalaise représente un poids démographique équivalent à 59 % de celui du Québec<sup>3</sup> et regroupe 71 % des entreprises exportatrices<sup>4</sup>.

La région montréalaise occupe une position charnière entre l'ensemble des régions du Québec et les principaux marchés ontarien et américain. Outre le fait que les réseaux autoroutier et ferroviaire du Québec convergent vers la région montréalaise, la plupart des trajets unissant les régions aux principaux marchés extérieurs font un passage obligé dans la région de Montréal.

Les grands terminaux ferroviaires et intermodaux de la province se situent sur l'île de Montréal. La majorité des voyageurs internationaux (95 %) et la quasi-totalité du fret aérien du Québec transitent par les aéroports de Dorval et Mirabel. Montréal est dotée de l'unique port à conteneurs au Québec, alors que les marchandises conteneurisées occupent une part sans cesse croissante du commerce maritime international.

***Les poids démographique et économique, la spécialité de ses fonctions ainsi que la convergence des réseaux de transport font de la région de Montréal un site stratégique pour la desserte de l'espace québécois, voire de tout l'est du Canada.***

---

<sup>2</sup> Ministère de l'Industrie et du Commerce, *Portrait statistique du secteur manufacturier au Québec*.

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec, *Évolution de la population par région administrative, superficie et densité*, Québec, 1991-1999.

<sup>4</sup> Ministère de l'Industrie et du Commerce, *Les exportations du Québec : bilan d'une décennie et perspective de croissance*, mars 2000.

### **3. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PERFORMANTES**

---

La région de Montréal s'enorgueillit d'être desservie par les quatre modes de transport (aérien, ferroviaire, maritime et routier), une situation distinctive de certains grands centres urbains (Toronto par exemple). Cependant, rares sont ceux dont les quatre segments forment des secteurs aussi bien équilibrés et sont si bien intégrés les uns les autres. La carte 2 illustre les infrastructures de transport de la région de Montréal.

#### **3.1 Un port océanique dans une ville continentale**

D'aucuns seront étonnés de voir Montréal, une ville fluviale, pourvue d'un véritable port de mer. Cette particularité géographique a sans doute conditionné le genre d'activités et les créneaux d'excellence du port. S'il s'agit avant tout d'un port polyvalent (marchandises générales, céréales, produits pétroliers, autres vrac solides et liquides) qui dessert les besoins régionaux, le port mise sur le transport conteneurisé pour agrandir considérablement son hinterland.

Le Port de Montréal se situe sur le plus court chemin entre les grandes zones industrielles des Grands Lacs et de l'Europe, tant le Nord que la Méditerranée. Le golfe et le fleuve Saint-Laurent permettent d'étirer à son maximum le parcours navigable et d'écourter le trajet terrestre, le segment le plus coûteux du transport des marchandises, en sol nord-américain. Grâce à la grande accessibilité ferroviaire et autoroutière, Montréal offre un accès rapide et direct aux principaux marchés du Nord-Est du continent.

La communauté maritime de Montréal a su mettre à son avantage la position fluviale du Port de Montréal. Même si le fleuve restreint le gabarit des navires, les lignes maritimes s'équipent de navires adaptés au Saint-Laurent<sup>5</sup>. La région de Montréal profite également de sa position stratégique sur la Voie maritime du Saint-Laurent. En effet, le tirant d'eau étant plus important en aval, les navires océaniques en provenance d'outre-mer et destinés aux Grands Lacs arrêtent à Montréal pour décharger l'excédent de cargaison avant d'aller plus en amont et dans le sens inverse, complètent le chargement afin d'optimiser la capacité.

Le Port de Montréal devient, en hiver, lorsque la voie maritime donnant accès aux Grands Lacs est fermée, une des portes d'entrée aux cargaisons générales destinées pour l'Ontario. Il pourrait également devenir, en hiver, lorsque la voie maritime est fermée pour trois mois, la porte d'entrée privilégiée pour les marchandises générales (particulièrement pour les quelques centaines de milliers de tonnes d'acier) destinées au Midwest américain, si les taux de manutention y étaient plus compétitifs et si les structures de transport terrestre y étaient aussi intégrées et compétitives que celles offrant des services depuis la Côte Est-américaine.

---

<sup>5</sup> Grâce à des améliorations de la morphologie des navires, la capacité maximale des porte-conteneurs atteint désormais 2800 EVP.

Le marché portuaire montréalais, dispense les navires d'escales supplémentaires pour remplir les cales. De cette manière, les opérations de chargement et de déchargement sont complètes et rapides, alors que le cycle de navigation est optimisé. L'étendue et la diversité des marchés desservis garantissent un excellent équilibre directionnel des marchandises, un facteur de rentabilité pour les lignes maritimes. Les chiffres sont éloquentes (croissance moyenne du trafic de 7,4 % par année, premier rang sur le marché de l'Atlantique Nord) et confirment la pertinence de ces attributs concurrentiels.

L'expéditeur aura le choix parmi une douzaine de lignes maritimes régulières, desservant la plupart des régions du monde, Europe du Nord, Royaume-Uni, Méditerranée, Russie, Mer Rouge/ Golfe Persique, sous-continent indien, Afrique, Antilles, Amérique Latine<sup>6</sup>. Des compagnies maritimes se spécialisent également dans le marché du Saint-Laurent / Grands Lacs.

---

<sup>6</sup> Administration du Port de Montréal, *Le guide 1999-2000 du Port de Montréal*

## **CARTE 2**

Principales infrastructures de transport de la région de Montréal

En outre, la stratégie de développement à long terme de l'administration portuaire de Montréal (APM) vise à s'assurer que la clientèle pourra sans cesse profiter d'installations suffisantes, modernes et concurrentielles.

***La région de Montréal bénéficie largement du dynamisme de son port.***

***Port multifonctionnel, il comble la plupart des besoins de livraison et d'approvisionnement des industries de la région.***

***Port à conteneurs, il fait de la région montréalaise un pivot de la chaîne de transport entre l'Amérique du Nord et le reste du monde.***

### **3.2 Un réseau ferroviaire continental**

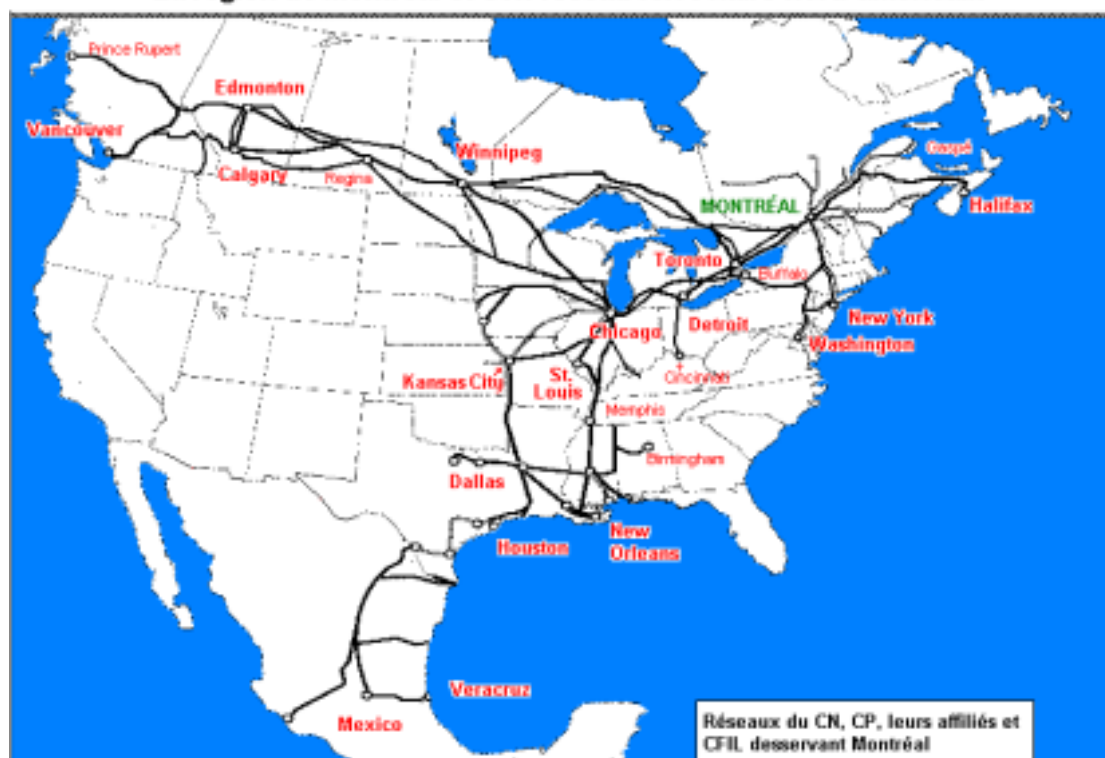
Durant les dernières décennies les deux grands chemins de fer canadiens (Canadien National et Canadien Pacifique) ont connu de profondes transformations. De transporteurs généralistes et ubiquistes, ils misent désormais sur des marchés plus ciblés, tant sur le plan des marchandises que sur le plan géographique. Ce recentrage les a rendus plus efficaces.

Ces changements, qui ont frappé tout le système ferroviaire nord-américain, ont donné un nouveau souffle à la vocation ferroviaire de la région montréalaise. Les deux groupes ferroviaires ont profité de ces changements pour partir à la conquête des États-Unis. La région bénéficie dorénavant d'un accès direct, sans changement de réseau, aux grandes villes de la côte atlantique, du Midwest, des plaines et du Golfe du Mexique. Cette continentalisation accompagne l'intégration des économies canadiennes et américaines, un mouvement que l'économie montréalaise a su emprunter.

À l'heure actuelle, seul le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) exploitent des réseaux d'un océan à l'autre dans toute l'Amérique du Nord, permettant aux entreprises de la région de Montréal d'expédier vers des marchés de plus en plus éloignés. Tout récemment, les deux chemins de fer ont conclu des ententes pour mettre en commun des corridors ferroviaires de manière à optimiser leur capacité. La carte 3 illustre le déploiement des réseaux ferroviaires canadiens en Amérique du Nord.

### CARTE 3

#### La région de Montréal et son réseau ferroviaire nord-américain



Sources : Canadien National, Chemins de fer Canadien Pacifique, Carte du réseau ferroviaire du Québec, ACCF

Les chemins de fer sont aussi très actifs sur le plan des services intermodaux. L'intermodalité rail/route conventionnelle est disponible pour à peu près tous les grands centres urbains couverts par leurs réseaux respectifs. Pour les distances intermédiaires, les technologies nouvelles (*RoadRailer, Expressway*) permettent de faciliter le transbordement afin d'offrir des temps de transport compétitifs. Les deux groupes ferroviaires démontrent déjà leur habilité à transporter les conteneurs maritimes, une condition essentielle au développement du Port de Montréal.

Le rayonnement régional n'en reste pas moins assuré par les nombreux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) qui se sont constitués, suite au repli des grandes sociétés ferroviaires dans les régions. Au Québec, les CFIL détiennent maintenant la majorité du kilométrage ferroviaire et une part substantielle du tonnage. Les CFIL, qui ont repris les activités délaissées par les grandes sociétés, ne fonctionnent pas en autarcie. Le plus souvent, ils alimentent le CN ou le CP via les connexions qu'ils partagent encore, puisque la plupart des expéditions se font hors de leurs propres réseaux. La configuration des réseaux fait que les échanges entre les CFIL et les grandes sociétés se concluent dans les grands centres urbains, en particulier Montréal.

***La continentalisation, et le recentrage des activités des chemins de fer font jouer aux grands centres urbains comme celui de la région de Montréal un nouveau rôle ferroviaire, notamment en y accentuant les activités intermodales et en étendant leurs zones de desserte à l'échelle du continent.***

### **3.3 Un carrefour routier en expansion**

Même s'il ne domine pas au chapitre du tonnage, le transport par camion constitue le secteur d'activité le plus influent de l'économie. La croissance du transport routier impressionne encore : 59,2 % entre 1992 et 1997 au Québec<sup>7</sup>. Le transport routier joue un rôle important autant pour le transport interrégional qu'intrarégional. L'usage du camion se répand non seulement comme mode de transport unique, mais aussi comme maillon des chaînes de transport intermodales interrégionales, que ce soit le conteneur maritime, le rail/route ou le fret aérien.

Deux grands vecteurs conditionnent la qualité du transport routier : l'état du réseau routier et la vivacité de l'industrie du camionnage.

---

<sup>7</sup> KPMG, Agra-Monenco, *Étude sur le transport des marchandises au Québec : Rapport final*, décembre 1999.

Comme le montre la carte 4, la région de Montréal est directement reliée à ses principaux marchés grâce aux axes autoroutiers suivants :

- A-20 est : vers le centre et l'est Québec, et les provinces de l'Atlantique ;
- A-40 est : vers le centre et le nord du Québec ;
- A-10 : vers les Cantons de l'Est et le Maine ;
- A-35 ou A-10/A-55 vers la Nouvelle-Angleterre ;
- A-15 sud : vers et les États de l'Atlantique et du Sud ;
- A-40 ouest : vers le nord de l'Ontario et l'Ouest canadien ;
- A-20 ouest : vers le sud de l'Ontario, le Midwest et l'Ouest américain.

## **CARTE 4**

Liens routiers vers les principaux marchés

La principale faiblesse du réseau demeure le niveau de congestion - somme toute tolérable pour une agglomération de la taille de la région de Montréal. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a annoncé en avril 2000 le « *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* » qui prévoit l'amélioration et le développement du réseau routier d'une manière plus globale. Non seulement ce plan est l'un des plus ambitieux et complets que la région ait connu, mais il innove aussi en adoptant une approche soucieuse des besoins de transport de marchandises. Le gouvernement du Canada et le secteur privé sont également sollicités pour assurer le financement d'une autoroute de contournement à l'île de Montréal par la rive-sud.

L'amélioration de la fluidité et la connectivité intrarégionale importent d'autant que la grande majorité des mouvements de camions (environ 85 %<sup>1</sup>) s'effectue à l'intérieur de périmètre de la région de Montréal. Ce trafic reste stratégique sur le plan économique, puisqu'il assure l'approvisionnement des industries et des commerces de la région et constitue le prolongement des chaînes de transport interrégionales. Par ailleurs, l'importance des déplacements de camions à l'intérieur de la région de Montréal suscite des préoccupations environnementales qu'il faut concilier au développement économique de l'industrie.

Par ailleurs, le camionnage constitue un secteur fortement atomisé et passablement hétérogène, tant du point de vue de la taille, de la spécialité que du type de gérance (compte propre, compte d'autrui) et du territoire desservi. L'intense pression concurrentielle, entraînée par la globalisation des échanges, a obligé les transporteurs à constamment affûter leurs armes de compétitivité.

***Le réseau autoroutier rayonnant de la région de Montréal procure un accès à tous les marchés économiques importants du Canada et des États-Unis. Quant au réseau intra-métropolitain, la mise en oeuvre du Plan de gestion des déplacements du MTQ permettra d'en améliorer considérablement la fluidité.***

### **3.4 Le fret aérien : un potentiel de croissance inégalé**

#### Capacité aéroportuaire

Les aéroports de Mirabel et de Dorval ont une forte capacité résiduelle en ce qui concerne les pistes. Mirabel, qui accueillait 1,3 millions de passagers en 1999, a de toute évidence une importante réserve de capacité, à la fois du côté des pistes, de l'aérogare et des installations de fret aérien. De plus, les terrains périphériques sont propices à l'implantation et au développement d'activités para-aéroportuaires.

---

<sup>1</sup> Source : Agence métropolitaine de transport

Dorval possède un potentiel de croissance sous-estimé. En tenant compte des règles d'exploitation en application et des équipements utilisés pour la gestion du trafic aérien, la capacité du système de pistes de Dorval est de 77 mouvements à l'heure. En 1999, le nombre de mouvements, en période de pointe, était de 53, alors qu'Aéroports de Montréal (ADM) en prévoit 74 en 2020.

Toutefois, la marge capacitaire s'avère encore plus grande, puisque l'aviation générale, qui compte pour 25 % des mouvements en période de pointe, pourrait être déplacée au besoin. De surcroît, les améliorations technologiques prévues dans le domaine de la gestion de l'espace aérien augmenteront la capacité des pistes d'environ 10 % à 15 %<sup>8</sup>.

Quant à sa superficie, le territoire de l'aéroport de Dorval (1405 hectares) se compare avantageusement à celles de Boston, Atlanta et Heathrow, qui accueillent plus de mouvements.

Afin de faire de Dorval un aéroport de classe mondiale, Aéroports de Montréal (ADM) a confectionné un plan visant à moderniser et à agrandir considérablement l'aérogare afin de la rendre plus accueillante et fonctionnelle.

***En raison de leurs importantes réserves de capacité, les aéroports de la région de Montréal offrent une grande latitude de croissance du fret aérien, que ce soit via des avions dédiés au cargo ou via la soute des vols passagers.***

### Fréquences et destinations

Depuis le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval à l'automne 1997, le nombre de destinations à partir de Dorval est passé de 59 à 68. Quant au nombre de vols hebdomadaires, il est passé de 1992 à 2424 durant cette période.

En raison de son passé d'unique porte d'entrée du Canada, la région de Montréal a conservé un riche réseau de liaisons aériennes avec l'Europe. Dans l'Est du continent, elle se classe avec les grandes métropoles pour la diversité de destinations européennes.

Le marché transatlantique est le plus important des segments de marché du fret aérien. Malgré sa grande capacité de manutention du cargo, le système aéroportuaire de la région New York / New Jersey approche souvent le point de saturation. Les aéroports de Montréal sont ainsi bien situés pour s'approprier les débordements.

---

<sup>8</sup> Aéroports de Montréal, *Projet de développement de l'Aéroport international de Montréal - Dorval : Perspectives 2000-2004*, mai 2000.

***La région de Montréal se positionne avantageusement comme une porte d'entrée à l'égard du fret aérien en provenance d'Europe vers les grands marchés nord-américains. La croissance récente des fréquences et des destinations des vols passagers accroît la capacité de transport du fret.***

#### Zone de commerce international

En octobre 1999, l'Assemblée Nationale du Québec adoptait un projet de loi créant la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel. Cette zone, ceinturant l'aéroport de Mirabel, offre des avantages fiscaux et autres incitatifs à l'intention des entreprises oeuvrant dans les domaines de la logistique internationale, de l'entretien et de la réparation d'aéronefs, de la formation professionnelle et de la transformation légère.

***L'implantation de la Zone de commerce international est susceptible d'augmenter la demande de fret aérien à Mirabel et des services de transport terrestre, surtout si les nouvelles entreprises s'intéressent aux domaines de la distribution et de la logistique.***



## **4. MONTRÉAL, UNE ÉCONOMIE EN PLEINE CROISSANCE**

---

### **4.1 Un pôle industriel tourné vers la nouvelle économie**

La région de Montréal est l'un des centres urbains les plus industrialisés du continent. Parmi les agglomérations de plus de deux millions d'habitants d'Amérique du Nord, la région de Montréal arrive tout juste derrière Détroit et Cleveland pour la proportion d'emplois dans le secteur manufacturier. Les industries de pointe occupent une place importante dans la production de biens, notamment l'aérospatiale (deuxième rang après Seattle), les produits pharmaceutiques (1<sup>er</sup> au Canada) et le multimédia (premier tiers parmi les 46 villes apparaissant au palmarès de Wired<sup>9</sup>). De plus, la région de Montréal possède quatre universités, 200 centres de recherche et des compagnies de télécommunications de grande envergure. Par ailleurs, la région de Montréal regroupe plusieurs initiatives de développement du savoir-faire en matière de logiciels d'analyse en transport comme MADITUC, EMME/2, etc.

Il importe de souligner la contribution significative de l'industrie des transports dans la position concurrentielle des autres secteurs industriels. D'autant plus que l'accroissement de la spécialisation des industries demande chaque fois un élargissement des marchés, une tâche difficile sans un secteur des transports compétitif.

### **4.2 Renouveau industriel et expansion des exportations**

La poussée montréalaise se poursuit. Depuis 1996 surtout, le nombre d'emplois de la région ne cesse de grimper, si bien que l'indice de croissance surpasse ceux du reste du Québec et du Canada. En 1999, la création d'emploi a été telle que la région montréalaise occupait le septième rang parmi les 24 plus grandes agglomérations du Canada et des États-Unis<sup>10</sup>.

La solidité de la croissance laisse présager plus qu'un effet conjoncturel. Les transformations structurelles semblent avoir porté fruit. En effet, on attribue cette bonne fortune au renouveau industriel entraîné par l'essor des secteurs moteurs (télécommunications, informatique, aéronautique) et par la consolidation des secteurs conventionnels, davantage préoccupés par les exportations.

De plus d'une façon, la région de Montréal a su profiter des changements de l'environnement économique externe qui se sont effectués au cours des années quatre-vingt-dix. Le libre-échange fut en quelque sorte une bougie d'allumage de l'économie, qui était devenue figée par le seul marché canadien, devenu trop petit pour la région de Montréal. L'affaiblissement de la devise canadienne, un autre facteur externe, allait donner un coup de pouce supplémentaire à cette réorientation.

---

<sup>9</sup> *Venture Capitals*, *Wired*, July 2000. pp 258-271.

<sup>10</sup> Ville de Montréal, *L'économie de Montréal*, 4e trimestre 1999.

### **4.3 Une main-d'œuvre de qualité**

Quelle que soit l'industrie, la qualité de la main-d'œuvre figure toujours parmi les facteurs les plus déterminants de la croissance. Dans le domaine du transport, le bassin de main-d'œuvre est marqué par l'abondance, la diversité et la spécialisation. Cela s'explique par la multiplicité des activités de transport qui s'exercent dans la région de Montréal et ce, depuis fort longtemps.

## 5. LES CRÉNEAUX D'AVENIR DU TRANSPORT

---

Le rôle futur de la région de Montréal dans le domaine du transport est largement lié à l'évolution actuelle de l'économie mondiale, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. À diverses échelles géographiques, quelques tendances quantitatives paraissent déterminantes pour le potentiel de la région, notamment :

- À travers le monde, l'accroissement du commerce est plus rapide que l'économie.
- Intensification de la vocation exportatrice du Canada.
- Expansion soutenue de l'économie américaine depuis l'aube des années quatre-vingt-dix, alors que nos voisins du sud achètent désormais 87 % de la production canadienne.
- Le commerce de l'Atlantique Nord restera l'un des plus importants dans le monde, alors que la région de Montréal se situe à même ce corridor.

Les facteurs mentionnés se combinent au dynamisme régional actuel qui pousse également à la hausse la demande de transport. La vigueur manufacturière n'est pas la seule impliquée. La croissance du secteur des services (75 % du produit intérieur brut ) suscite une panoplie d'échanges de biens (messageries, approvisionnement) qui se greffent à la demande de transport.

***L'ensemble de ces facteurs macro-économiques constitue une tendance lourde résolument favorable à l'expansion du transport dans la région de Montréal.***

### 5.1 Un pôle stratégique de distribution pour l'Est du Canada

Des phénomènes plus qualitatifs influencent également le niveau de commerce et, incidemment, déterminent les créneaux de développement d'une région comme celle de Montréal. Grâce à l'Accord de libre-échange Nord Américain (ALÉNA), le continent nord-américain poursuit son intégration économique, faisant en sorte que les régions se spécialisent en fonction de leurs avantages comparatifs<sup>11</sup> et ont tendance à s'échanger davantage leurs produits. La frénésie du commerce est de surcroît activée par la différenciation des produits, la part croissante que prend la sous-traitance et la recherche d'économies d'échelles.

---

<sup>11</sup> Richard Dion, *Les tendances du commerce extérieur canadien*, Revue de la Banque du Canada, Hiver 1999-2000.

L'expansion de ce grand marché continental entraîne une réorganisation de la distribution des produits, selon une structure plus ou moins régionalisée en fonction de la nature des produits. En raison de sa localisation et de ses caractéristiques de transport, la région de Montréal joue déjà un rôle important de centre de distribution pour l'Est du Canada.

***Comme le marché de la distribution continentale est appelé à prendre de l'expansion, il faut consolider le rôle de centre de distribution que joue déjà la région de Montréal pour le reste du Québec et l'Est du Canada.***

## **5.2 Une plaque tournante de distribution pour l'Europe**

De la même manière, l'Europe et l'Amérique du Nord, les deux principaux blocs économiques de la planète, évoluent vers une plus grande intégration commerciale à la faveur des accords commerciaux plus libéralisés. L'ouverture des marchés de part et d'autre de l'Atlantique pose le défi de la distribution outre-mer. Plusieurs entreprises multinationales américaines ont déjà adopté le modèle de plate-forme continentale pour la distribution européenne de leurs produits. Le plus souvent, elles ont opté pour des villes portuaires du Nord de l'Europe pour devenir le centre unique de leur distribution. Profitant des économies d'échelle, elles ont réussi à abaisser leurs coûts et à simplifier la chaîne d'approvisionnement.

La distribution intercontinentale de l'Europe vers l'Amérique est une fonction en devenir. Il est fort probable que les grandes entreprises européennes opteront pour un modèle de distribution équivalent pour desservir l'Amérique du Nord. Le Canada et les États-Unis sont souvent considérés comme deux marchés distincts. Avec l'ALÉNA, il n'y a plus de raison de procéder ainsi et il appartient à la région de Montréal de se positionner comme porte d'entrée vers l'Amérique et de minimiser les barrières.

Montréal International fait justement la promotion d'un projet, pour faire de la région une plaque tournante de logistique et distribution de produits européens destinés à l'ensemble du marché nord-américain. Les avantages économiques sont probants. Non seulement, ces centres génèrent un supplément de trafics pour tous les modes, mais créent des emplois car ils visent à donner de la valeur ajoutée aux produits en transit (étiquetage, test, emballage, etc.).

***Considérant sa localisation relative vis-à-vis le marché nord-américain, son rôle déjà reconnu de porte d'entrée pour le trafic transatlantique et l'expertise de son industrie du transport, la région de Montréal est évidemment bien placée pour devenir une plate-forme continentale de distribution et de logistique.***

### 5.3 Le commerce électronique

Il y a à peine cinq ans, Internet était rarement utilisé dans le domaine des affaires. À l'heure actuelle, « *l'économie Internet* » constitue une réalité incontestable et acheter par Internet est devenu monnaie courante. Les consommateurs peuvent désormais se procurer des biens et services auprès d'entreprises situées n'importe où dans le monde (« Business to Consumers », B 2 C). Les échanges commerciaux par Internet ne se limitent toutefois pas aux entreprises qui s'adressent au grand public. Le commerce électronique entre entreprises (« Business to Business », B 2 B) évolue également à un rythme effréné. Ce type de commerce permet aux entreprises de générer des revenus supplémentaires, de réduire les coûts d'exploitation et de redéfinir la façon de faire de l'entreprise avec ses clients et ses fournisseurs.

Le commerce électronique entre entreprises consiste en l'achat et la vente de produits et services par l'entremise d'Internet. Depuis longtemps, les entreprises ont recours à des réseaux privés d'échange de données informatisées (EDI). L'Internet est devenu un outil fondamental de leur stratégie. Grâce à lui, les entreprises peuvent effectuer des transactions en ligne en toute sécurité et communiquer facilement avec leurs partenaires d'affaires. Elles peuvent également établir des contacts avec de nouveaux partenaires à l'échelle mondiale, développer de nouveaux réseaux de distribution et transmettre de l'information à leur personnel sur le terrain ainsi qu'à leurs clients actuels et potentiels.<sup>12</sup>

Dans le domaine des services aux entreprises, le commerce électronique peut jouer différents rôles. Dans certains cas, ce sont des transporteurs (en tant que filiale ou venture) qui offrent à leurs clients des services logistiques à valeur ajoutée (suivi des envois, par exemple). Ils profitent de l'occasion pour étendre leur savoir-faire à travers toutes les étapes de la livraison et de l'approvisionnement.

Le cybercommerce d'affaires est aussi en grande partie assuré par des petites entreprises jouant le rôle d'intermédiaires de transport. Les créneaux ne sont pas encore tous bien campés. Dans certains cas, ces entreprises assument des fonctions proches ou complémentaires des transitaires. Dans d'autres, elles vivent de l'impartition des manufacturiers et des détaillants pour les fonctions logistiques et de distribution<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Kramer, Irwin, « Les portails verticaux et le commerce électronique interentreprises sur le Web », GESTION, vol. 25, no2. été 2000.

<sup>13</sup> Dot.com in transportation, Journal of Commerce, June 2000

La région de Montréal est appelée à relever le défi d'une réorganisation de la logistique et de la distribution. Alors qu'il est encore embryonnaire, le cybercommerce de détail met déjà énormément de pression sur la chaîne de distribution, car il suppose des étapes antérieures à la livraison, comme la transmission de la commande, l'emballage et l'étiquetage. Sur le plan du transport, la multiplication des destinations privilégie les messageries comme maître d'œuvre de la livraison, mais au prix d'une circulation plus intense sur la route.

La venue du commerce électronique dans le monde du transport suscite quelques changements et représente des opportunités de croissance et de renouveau pour les entreprises de la région montréalaise. Déjà, la *Cité du commerce électronique de Montréal*, instiguée par le gouvernement du Québec, est destinée à devenir le creuset d'une multitude d'entreprises de ce secteur dynamique. La *Zone de commerce international à Mirabel* est disposée à accueillir des entreprises de distribution et de logistique liées au commerce électronique.

**La région de Montréal a intérêt à se positionner pour offrir des services de qualité à ce nouveau marché en expansion qu'est le commerce électronique.**

## **6. LES CONSTATS**

---

La région de Montréal est grandement favorisée dans le domaine du transport des marchandises, notamment :

- Elle est une porte d'entrée bien située en Amérique du Nord pour le trafic de l'Atlantique Nord.
- Elle possède un site stratégique en raison de son poids démographique, économique, de la spécialité de ses fonctions et de la convergence des réseaux de transport.
- Le port constitue un pivot de la chaîne de transport entre l'Amérique du Nord et le reste du monde.
- Les chemins de fer ont une desserte à l'échelle du continent.
- Le réseau routier procure un accès adéquat à tous les marchés économiques importants du Canada et des États-Unis.
- Les aéroports de Montréal offrent une grande latitude de croissance du fret aérien.
- L'implantation de la Zone de commerce international à Mirabel fera augmenter la demande de fret aérien dans la région de Montréal.
- Montréal possède plusieurs universités, centres de recherche et compagnies de télécommunications de grande envergure.



---

**ANNEXE 1 :**

**Liste des membres du Comité interrégional pour le transport des  
marchandises**

---