

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE : PUISSANT VECTEUR DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Acheter des produits pour combler nos besoins de tous les jours est un geste simple. Derrière l'achat, le cheminement des articles, de la production aux tablettes des magasins, est toutefois impressionnant. Les entreprises doivent donc innover et être performantes pour maintenir leur capacité de livraison des marchandises à l'heure juste. Elles sont toujours à la recherche d'une organisation efficace de leur système de manutention afin de limiter les coûts d'exploitation, permettant par le fait même des prix plus bas pour les consommateurs.



MICHEL LEBLANC

Président et chef de la direction
Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

www.ccmm.qc.ca

UN SECTEUR NÉVRALGIQUE POUR LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DE MONTRÉAL

Montréal est une importante plaque tournante du transport des marchandises en Amérique du Nord. Son positionnement stratégique fait l'envie de plusieurs grandes villes canadiennes et américaines, et ce, grâce à son accès privilégié au fleuve Saint-Laurent et à sa proximité des marchés du nord-est des États-Unis et de l'Ontario. En plus de bénéficier du seul port à conteneurs au Québec, le deuxième en importance au Canada, notre métropole peut aussi compter sur un vaste réseau de routes, de voies ferrées et d'infrastructures aéroportuaires permettant d'acheminer avec efficacité les marchandises à travers le marché de l'ALENA.

Le secteur du transport et de la logistique est névralgique pour notre vitalité économique, car il soutient de nombreux autres secteurs comme l'agroalimentaire, le commerce de détail et le manufacturier. Il est un maillon important de la compétitivité de ces secteurs et de leur performance sur les plans national et international.

Que l'on pense au transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien, ou même aux centres de distribution, chaque acteur a son importance. Des milliers d'entreprises sont liées au transport et à la logistique, ce qui permet des retombées économiques de 4,3 milliards de dollars chaque année dans le Grand Montréal.

Sans cette chaîne logistique, notre quotidien ne serait pas le même. C'est cette chaîne qui permet l'accessibilité aux marchandises à des coûts concurrentiels et dans des délais qui répondent aux exigences de notre société de consommation.

Or, certaines villes de la côte est américaine nous font concurrence. Pour préserver nos acquis et renforcer le rendement de la chaîne logistique, il importe de poursuivre le développement des infrastructures intermodales nécessaires au fonctionnement efficace du transport des marchandises. Nous devons aussi nous assurer d'attirer et de retenir des gens de talent qui permettront à ce secteur de demeurer compétitif et à la fine pointe des innovations technologiques.

Le secteur collabore et s'organise comme le démontre la création de la grappe CargoM en 2012. Mais nous devons aller encore plus loin et saisir davantage les occasions qu'offre l'ouverture des marchés internationaux. Il en va de notre croissance et de notre prospérité économique. Bonne lecture,

Michel Leblanc

Président et chef de la direction
Chambre de commerce du Montréal métropolitain



SYLVIE VACHON

Présidente de CargoM
Présidente-directrice générale
du Port de Montréal

www.cargo-montreal.ca

LE TRANSPORT DES BIENS AU CŒUR DE NOTRE QUOTIDIEN

J'ai le plaisir de partager avec vous ce cahier spécial consacré à l'industrie de la logistique et du transport des marchandises du Grand Montréal. Le transport des biens est au cœur de notre quotidien, et ce journal dans lequel vous êtes en train de me lire en est une preuve bien concrète.

Le secteur de la logistique et du transport est un monde passionnant, toujours en action et à l'affût des dernières technologies. La raison d'être de notre secteur est de nous permettre, comme consommateurs, d'avoir nos produits frais en épicerie, nos derniers gadgets électroniques ou nos médicaments disponibles à la demande. Tout un défi que des milliers de personnes relèvent quotidiennement.

Face à la compétition féroce et croissante dans notre secteur dans le Grand Montréal, les membres de l'industrie se sont rassemblés en 2012 afin de créer CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et transport. Parmi nos réalisations, nous présentons dans ce cahier spécial le profil du secteur de la logistique et du transport dans la grande région de Montréal; c'est un premier portrait complet de l'industrie incluant

tous les modes de transport et les activités logistiques. Vous trouverez dans ces pages quelques faits et chiffres fort intéressants qui vous démontreront combien ce secteur est important pour la métropole.

Pour illustrer comment le secteur fonctionne, nous proposons aussi dans ce cahier des exemples concrets de transport de produits quotidiens, qui, j'en suis certaine, vous permettront d'avoir une perception différente lorsque vous croiserez un camion, un bateau de marchandises ou un train et que vous apercevrez un avion. Et n'oubliez pas non plus que tout cela est rendu possible grâce à la compétence et à la qualité du travail de notre main-d'œuvre spécialisée. Bonne lecture!

Sylvie Vachon

Présidente de CargoM
Présidente-directrice générale
de l'Administration portuaire de Montréal

EN CHIFFRES

Au Québec

375
millions
de tonnes de
marchandises
manipulées

Grand Montréal

142
millions
de tonnes de
marchandises
manipulées

6 300

entreprises dans le Grand Montréal liées
au transport et à la logistique

122 000

emplois au total uniquement dans le Grand
Montréal, avec les fonctions logistiques
au sein des fabricants, grossistes et détaillants

COMMERCE INTERNATIONAL

ATELIER DE FORMATION LA CHAÎNE LOGISTIQUE : SON INFLUENCE SUR VOS RÉSULTATS

AMÉLIOREZ L'EFFICACITÉ DE VOS OPÉRATIONS
D'APPROVISIONNEMENT ET DE DISTRIBUTION

16 DÉCEMBRE 2014 de 7 h 30 à 13 h 30

FORUM STRATÉGIQUE

TRANSPORT ET LOGISTIQUE

CONSOLIDER LA MÉTROPOLE COMME PLAQUE TOURNANTE
MONDIALE DU TRANSPORT INTERMODAL

Présenté par :



17 AVRIL 2015 de 7 h 30 à 13 h 30



MONTRÉAL, VÉRITABLE PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT INTERMODAL

Les entreprises transportent généralement leurs produits par camion, par bateau, par train ou par avion. Afin que leurs articles soient acheminés le plus rapidement possible, elles doivent régulièrement faire appel à plusieurs modes de transport différents pour un même déplacement. Ce concept s'appelle l'intermodalité (entre deux modes) ou multimodalité (plus de deux modes). Quant à la logistique, elle inclut les services d'entreposage et de distribution et les services de soutien au transport, comme les transitaires, les courtiers en douane, etc. Dans la chaîne logistique des transports, chaque acteur joue un rôle important.

L'apport économique du secteur est considérable. Près de 6 300 entreprises sont liées au transport et à la logistique dans la région métropolitaine de Montréal. Chaque année, l'industrie génère des retombées économiques de 4,3 milliards de dollars et on recense près de 122 000 emplois directs et indirects dans la métropole.

Transporter des produits efficacement représente donc un défi relevé chaque jour par des milliers de Québécois, afin de répondre aux besoins des consommateurs et des industries. En 2012, 142 millions de tonnes de marchandises ont été manipulées durant une année complète dans la métropole. Dans l'ensemble du Québec, ce chiffre a atteint 375 millions de tonnes.

Avec un accès direct à 135 millions de consommateurs nord-américains dans un rayon de 1 000 kilomètres, la métropole bénéficie d'un emplacement géographique stratégique pour le transport des marchandises. En plus de disposer d'un accès enviable à l'océan Atlantique et aux Grands Lacs, le Grand Montréal bénéficie de deux aéroports commerciaux, de gares de triage pour les transbordements ferroviaires, d'un port réputé mondialement, de plusieurs autoroutes, etc. On lui attribue une fonction de plaque tournante en raison de ses entrées et sorties de marchandises, principalement entre le Québec, l'Ontario, le Midwest américain et l'Ouest canadien.

Au fil des décennies, ce positionnement stratégique a permis à la métropole de se forger une réputation qu'elle devra préserver afin de maintenir sa compétitivité en Amérique du Nord. Cela représente un défi important pour les années à venir, d'autant plus que la compétition s'avère de plus en plus féroce avec les villes de la côte est américaine.

Afin de répondre à cette nouvelle donne, l'industrie s'est rassemblée autour de CargoM. Depuis 2012, cette grappe industrielle réunit les acteurs du transport et de la logistique autour d'objectifs communs et d'actions concertées pour soutenir la croissance de ce secteur clé de la métropole.

MONTRÉAL EXPÉDIE/REÇOIT

96,2 MT



50%

La moitié des emplois de l'industrie du transport et de la logistique sont compris dans le transport routier.

TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier représente assurément un mode répandu pour expédier des marchandises aux quatre coins du continent. Chaque année, les entreprises du Grand Montréal expédient et reçoivent environ 96,2 millions de tonnes de marchandises par camion. Cela représente près de la moitié des marchandises à l'échelle québécoise. La grande majorité du volume de marchandises est destinée aux marchés du Québec et de l'Ontario. Annuellement, environ 7 millions de tonnes de marchandises québécoises traversent la frontière américaine par camion pour atteindre principalement le nord-est et le Midwest des États-Unis.

Les retombées économiques liées au transport routier sont considérables. Elles atteignent 1,6 milliard de dollars par année. Environ 50 % des emplois associés à l'industrie du transport et de la logistique touchent le camionnage, et 72 % des entreprises de l'industrie sont liées à ce mode de transport. Les marchandises les plus transportées par voie routière dans le Grand Montréal touchent les produits alimentaires et de consommation courante, le carburant ainsi que les matières premières, comme le fer, le bois, le nickel, le plomb et le zinc.

2^e
PORT

en importance
au CANADA

Croissance des activités du Port de Montréal au cours des 10 dernières années :

30%

Cette croissance s'explique par l'augmentation du volume en vrac liquide.

TRANSPORT MARITIME

La métropole profite de la seule infrastructure portuaire à conteneurs du Québec, la deuxième en importance au Canada. Environ 28 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port de Montréal. De ce volume important, 42 % est conteneurisé, soit approximativement 1,4 million de conteneurs. D'ici quelques années, le projet d'expansion à Contrecoeur, aux abords du Saint-Laurent en Montérégie, permettra d'augmenter les activités commerciales du port. Dans un contexte où les échanges commerciaux connaîtront probablement une ascension importante avec l'Europe, le transport maritime aura assurément un rôle clé dans le transport des marchandises. Ce projet de développement permettra de répondre à la demande future.

Il faut dire que durant les dix dernières années, le port de Montréal a vu ses activités croître de près de 30 %. Cette croissance s'explique en grande partie par l'augmentation du volume en vrac liquide. Toutefois, ce sont les produits forestiers et alimentaires qui transitent le plus par conteneur au port de Montréal. Chaque année, les retombées économiques du transport maritime des marchandises s'élèvent à 298 millions de dollars pour le Grand Montréal. Environ 3 % des emplois de l'industrie du transport et de la logistique se retrouvent au sein du transport maritime.

960 000

C'est le nombre de wagons transportant des marchandises sur les rails du Grand Montréal chaque année.

2X

Montréal reçoit deux fois plus de volume de marchandises par les chemins de fer que par la route.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Par sa capacité à transporter une grande quantité de conteneurs pour un seul déplacement, le train de marchandises constitue un mode de transport efficace et durable. Environ 18,2 millions de tonnes de produits transitent chaque année par train dans le Grand Montréal. Montréal reçoit environ deux fois plus de volume de marchandises par train qu'elle n'en expédie. On évalue à près de 960 000 le nombre de wagons transportant des marchandises sur les rails du Grand Montréal par année.

Les destinations avec lesquelles Montréal échange le plus de marchandises par transport ferroviaire sont l'Ouest canadien ainsi que les États américains du Midwest, comme l'Illinois et le Michigan.

Il s'agit aussi d'un secteur permettant des retombées économiques importantes pour le Grand Montréal, qui s'élèvent à 534 millions de dollars chaque année. Le transport ferroviaire compte à lui seul environ 8 % des emplois de l'industrie du transport et de la logistique.

48 % des marchandises

transitent par l'aéroport Montréal-Trudeau, en grande majorité chargées dans les soutes de vols passagers, laissant **52 % du volume à l'aéroport tout-cargo de Montréal-Mirabel.**

72 %

C'est le potentiel des marchandises transitant par les vols internationaux.

TRANSPORT AÉRIEN

Les avions de passagers et les vols commerciaux permettent d'importer et d'exporter en quelques heures à peine des marchandises au poids limité sur des distances très élevées. Ainsi, environ 177 000 tonnes de produits transitent chaque année par les deux grands aéroports montréalais.

Environ 48 % de ceux-ci transitent par l'aéroport Montréal-Trudeau, en grande majorité chargés dans les soutes de vols passagers, laissant 52 % du volume à l'aéroport tout-cargo de Montréal-Mirabel. Cette dernière infrastructure aéroportuaire de la Rive-Nord de Montréal ne se consacre depuis une décennie qu'au transport des marchandises par avion. On estime par ailleurs le potentiel des marchandises transitant par les vols internationaux à environ 72 %.

Les retombées économiques de cette activité commerciale pour le Grand Montréal s'élèvent à 63 millions de dollars chaque année. Le transport aérien représente environ 2 % des emplois de l'industrie du transport et de la logistique.

1,8 M\$

Retombées économiques pour le Grand Montréal par année.

37 %

C'est le pourcentage d'emplois de l'industrie du transport et de la logistique qui sont liés aux services logistiques.



SERVICES LOGISTIQUES

Les services de soutien au transport, les lieux d'entreposage et de distribution jouent régulièrement un rôle névralgique dans la manutention des marchandises, immédiatement avant l'acheminement vers les différents points de vente. Les entrepôts et les centres de distribution manipulent environ 30 millions de tonnes de marchandises chaque année, ce qui équivaut approximativement à 1 million de conteneurs.

S'éllevant à environ 1,8 milliard de dollars chaque année, les retombées économiques de la logistique pour le Grand Montréal sont considérables. Environ 37 % des emplois de l'industrie du transport et de la logistique sont liés aux services logistiques. De plus en plus, on constate que les entreprises modernisent régulièrement leurs installations afin d'optimiser la manutention des marchandises. Le nombre de destinataires augmente progressivement avec les années, ce qui demande au secteur de revoir continuellement ses méthodes de travail.



TRAVAILLER ENSEMBLE



UN PARTENARIAT EXTRAORDINAIRE ENTRE LE PORT DE MONTRÉAL, LA SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY ET LE CN.



CHRISTIAN DEMERS
Directeur des opérations,
Administration portuaire
de Montréal

MICHAEL FRATIANNI
Chef de la direction,
Société Terminaux
Montréal Gateway

STÉPHANE TAPP
Directeur Port Montréal,
CN

MATTHEW HIPWELL
Directeur principal
exploitation portuaire,
CN

MIGO KANONDJIAN
Vice-président Opérations,
Société Terminaux
Montréal Gateway

DES CHAÎNES LOGISTIQUES OPTIMALES POUR TRANSPORTER DES PRODUITS

DU HOMARD CHEZ IGA



Du golfe du Saint-Laurent jusqu'au supermarché.

1. Le homard est pêché au large des Îles-de-la-Madeleine.
2. Le crustacé est mis 48 heures en quarantaine une fois pêché, afin qu'il puisse se dégorger.
3. Le homard part des Îles-de-la-Madeleine par bateau avec le transporteur maritime CTMA, jusqu'à Souris à l'Île-du-Prince-Édouard.
4. Le produit se rend de Souris à Montréal par camion, pour un trajet de 18 à 20 heures, vers un centre de distribution spécialisé en fruits de mer à Montréal où il passera quelques heures.
5. Il quitte en camion le centre de distribution à destination de l'épicerie.
6. Le homard se retrouve dans les supermarchés moins de trois jours après avoir été pêché.

UN MADRIER 2X4 PRODUITS FORESTIERS RÉSOLU



De la forêt du Saguenay-Lac-Saint-Jean à un magasin de produits de quincaillerie américain.

1. Le bois est coupé au nord de Dolbeau-Mistassini.
2. Il est acheminé par camion à quatre essieux au moulin à scie de La Doré, où il est transformé en bois de construction.
3. Le madrier quitte La Doré par wagon sur les chemins de fer.
4. Le wagon traverse la Mauricie et bifurque par Garneau jusqu'à la gare de triage de Montréal.
5. De Montréal, le wagon est amené par camion à l'entrepôt de Dorval.
6. Le produit sera éventuellement acheminé aux États-Unis, sur un camion à deux essieux, afin de se conformer à la réglementation américaine.

L'ACCORD ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL GLOBAL CANADA-EUROPE : UNE OCCASION DE POSITIONNER MONTRÉAL COMME PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Avec l'entrée en vigueur prochaine de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, les entreprises d'ici auront un accès privilégié au plus grand marché mondial d'importation de produits, dont la valeur totale des importations annuelles se situe autour de 2 300 milliards de dollars. Selon les données présentées par le gouvernement fédéral, les échanges bilatéraux entre le Canada et les pays de l'Union européenne devraient augmenter de 20 % grâce à l'AECG.

De plus, les États-Unis négocient actuellement un accord comparable à celui du Canada avec l'Union européenne. Advenant la signature de cette entente, le Canada bénéficiera de quelques années d'avance pour se positionner par rapport au marché européen. Cela s'applique non seulement aux entreprises exportatrices, mais aussi au secteur du transport. Ainsi, la région de Montréal possède le potentiel pour se positionner comme porte d'entrée continentale reliant l'Amérique du Nord à l'Europe.

UNE BOUTEILLE DE VIN ROUGE – SAQ

Vin du Languedoc-Roussillon

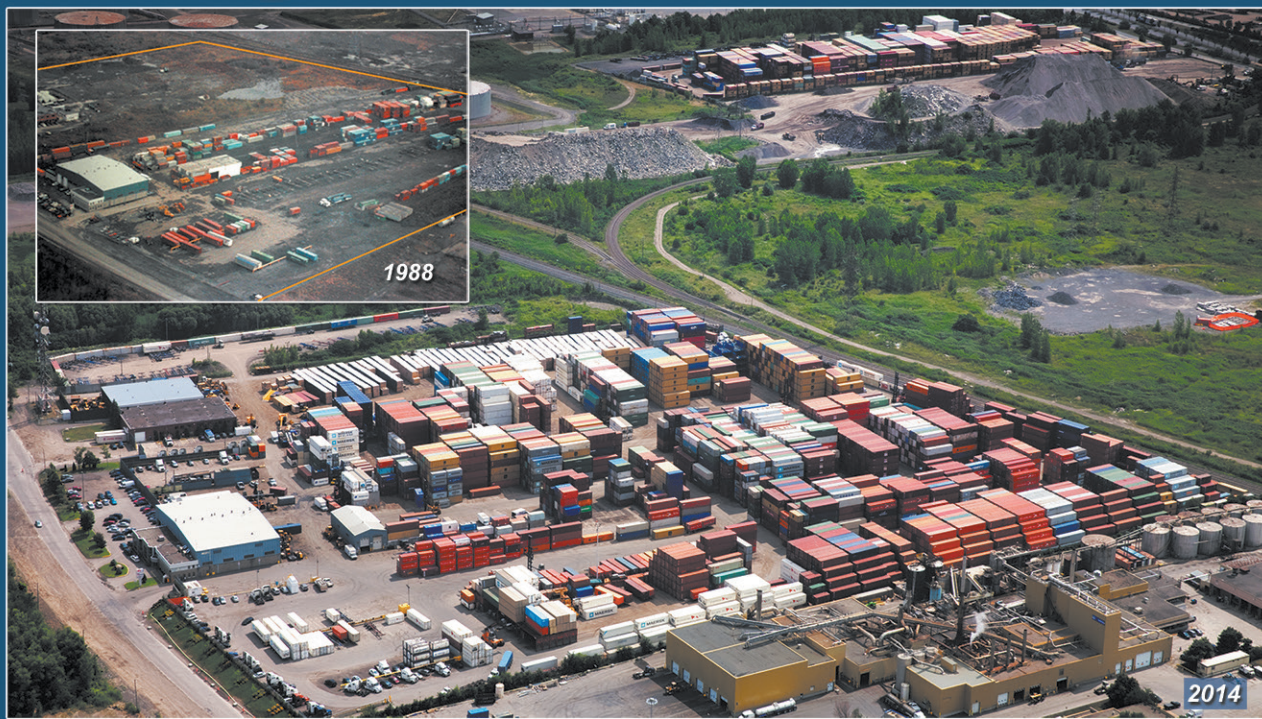


Du vignoble de la région du Languedoc-Roussillon en France jusqu'à une succursale de la SAQ.

1. Le vin est produit dans un vignoble français du Languedoc-Roussillon.
2. Pour une bouteille vendue à gros volume, des conteneurs complets partent du vignoble par camion en direction du port de Marseille.
3. Les conteneurs sont expédiés par bateau vers Montréal sur de gros porte-conteneurs. Ils traverseront l'océan Atlantique durant une dizaine de jours et seront débarqués au port de Montréal.
4. Les conteneurs sont livrés par camion jusqu'au centre de distribution de la Société des alcools du Québec (SAQ), près de l'autoroute 25 et du port de Montréal.
5. Les conteneurs sont déchargés et les bouteilles sont répertoriées à l'intérieur du centre de distribution.
6. Les bouteilles sont expédiées par camion vers plusieurs des 400 succursales de la SAQ.



35 ANS D'EXCELLENCE
MERCI À NOS CLIENTS ET EMPLOYÉS FIDÈLES



TRANSPORT

- Transport cautionné
- Local et longue distance
- Conteneurs (frigorifiques et secs)
- Canada et États-Unis
- Flotte de plus de 525 unités

TERMINAL DE CONTENEURS

- Entreposage de conteneurs import/export
- Entreposage de conteneurs vides
- Entreposage de conteneurs réfrigérés
- Vente de conteneurs neufs et usagés
- Location de conteneurs
- Réparation / modification

ENTREPOSAGE

- Entreposage de marchandises générales
- Chargement / déchargement de conteneurs
- Consolidation et transbordement
- Blocage et arrimage
- Capacité de manutention de charges lourdes
- Entreposage et chargement de véhicules

GT Group (siège social)
10000 Maurice-Duplessis,
Montréal, QC, H1C 2A2

GT Intermodal (Toronto)
65 North Queen St,
Toronto, ON, M8Z 2C7

Tél. 514-648-4848 Téléc. (514) 648-9476
www.gtgroupinc.com

GT Entreposage
11865 70ième av,
Montréal, QC, H1C 1Z8

Services de Conteneurs GT(Annex)
10595 Henri-Bourassa,
Montréal, QC, H1C 1G9

DES EMPLOIS STIMULANTS



Officier mécanicien

BENOÎT PLOURDE
Nunavut Eastern
Arctic Shipping (NEAS)

Comme officier mécanicien, je dois m'assurer que la mécanique de moteurs immenses au diesel est entretenue et réparée, ce qui représente un défi stimulant. Ce qui m'a intéressé à la base dans ce métier, c'était la possibilité de voyager, car nous sommes continuellement à des endroits différents. En plus de ne pas être routinier, ce travail offre des perspectives d'emploi garanties à 100 %, puisque nous sommes énormément en demande. Si jamais je voulais un emploi sans voyageement lointain, il y a plusieurs possibilités aussi. Les salaires sont excellents et les horaires, très intéressants. Je peux travailler un mois, puis être en congé un mois.

Ce métier nous pousse constamment à nous creuser les méninges pour trouver des solutions. Lorsque nous sommes en plein cœur de l'océan et que nous ne disposons pas de pièces pour faire la réparation, il nous faut nous débrouiller. Plomberie, soudure, réfrigération, on fait de tout! Un bateau, c'est comme une ville flottante : on produit notre électricité, on fait les égouts, etc. Une formation de quatre ans au niveau collégial est offerte à l'Institut maritime du Québec à Rimouski, dont douze mois de stage en mer. Transporter des marchandises par voie maritime, c'est un mode économique permettant d'aller outre-mer.

« En plus de ne pas être routinier, ce travail offre des perspectives d'emploi garanties à 100 %. »



Officier de navigation

DOMINIC RACINE
Groupe CSL

Mon métier consiste à conduire le bateau, et nous sommes généralement trois officiers en mer pour le faire. On se relève aux quatre heures afin de couvrir les 24 heures d'une journée. Je m'assure de la sécurité du navire, je supervise les opérations de chargement-déchargement, je maintiens la stabilité du bateau et je note les délais s'il y a lieu. Le capitaine, lui, est sur appel seulement.

Le métier d'officier de navigation est peu connu. L'Institut maritime du Québec à Rimouski est le seul endroit au Québec à offrir le cours, soit une technique de quatre ans, comprenant douze mois de stage en mer. Une fois la technique complétée, j'ai passé mon examen final à Transports Canada pour obtenir mon brevet d'officier de navigation, qui me permet de naviguer sur tous les types de bateaux.

Être officier de navigation, c'est un mode de vie pas mal différent, car nous sommes sur notre milieu de travail toute la journée. Les salaires sont très avantageux, entre 70 000 \$ et 100 000 \$ par année. On nous offre jusqu'à six mois de vacances. Il est aussi facile de communiquer en mer puisque nous naviguons toujours à distance du réseau cellulaire.

« Les salaires sont très avantageux, entre 70 000 \$ et 100 000 \$ par année! »



Débardeuse

MARLÈNE ABRAN
Association des
Employeurs Maritimes

Mon travail consiste à charger et à décharger des navires. On charge des poches de produits dans des conteneurs, par exemple du sel, du cacao, des grains ou de l'alumine. Pour les décharger, on doit pelleter les fonds de cale. Je dois régulièrement monter et descendre des échelles qui font environ trois étages de haut pour décharger les cales.

Lorsque j'ai commencé mon métier, puisque j'étais une femme, on me donnait quinze minutes et l'on me disait que j'allais être morte. On me mettait même des bâtons dans les roues. Mais j'avais de la force et du nerf, ce qui m'a permis de continuer et de faire ce métier depuis une vingtaine d'années. Mon père était lui aussi débardeur, et mon fils l'est également aujourd'hui. Autrefois, le métier de débardeur se transmettait très souvent de génération en génération.

En plus d'être un travail physique, ce qui me passionne, c'est de travailler à l'extérieur. Mes horaires sont de jour, mais je dois demeurer disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, car nous sommes appelés en fonction des arrivages. Les débardeurs ayant un horaire de soir sont payés à temps et demi, et ceux de nuit, à temps double. D'autres fonctions permettent d'être encore mieux rémunéré.

« En plus d'être un travail physique, ce qui me passionne, c'est de travailler à l'extérieur. »



Répartiteur

JEAN-MICHEL MERCIER
Ray-Mont Logistics

Comme répartiteurs, nous sommes responsables des camionneurs ainsi que de l'ensemble de leurs opérations de transport. Même si les chauffeurs connaissent la plupart du temps leur route, ma responsabilité consiste à leur dire où ils vont, où aller porter la marchandise et ce qu'ils doivent faire à destination. Au moment où le conteneur est livré, notre travail est accompli. Il y a plusieurs catégories de répartition, et pour ma part, je me spécialise dans les conteneurs destinés au transport maritime.

Les journées ne sont jamais pareilles. Quelquefois, nous devons gérer des pannes, des bris d'équipement et parfois même des accidents. Il faut alors être calme et garder son sang-froid, car si le chauffeur est en panique et que nous sommes nerveux à l'autre bout de la ligne, ça peut se répercuter sur lui. Ce métier demande de la logique pour faire une bonne planification de la journée et de savoir faire face aux changements de dernière minute. Il faut que ce soit le plus efficace et le plus rentable possible. Nous avons une préoccupation constante pour l'environnement. Si nous pouvons faire un seul voyage, au lieu de quelques-uns, c'est mieux pour l'environnement et ça réduit les coûts.

Le concept d'intermodalité favorise l'efficacité du transport des marchandises. Le train nous aide beaucoup, sinon il faudrait énormément de camions, qui ne viendraient pas de Montréal, pour transporter le grain en vrac de l'Ouest canadien, par exemple.

« Les journées ne sont jamais pareilles. »

CargoM tient à remercier chaleureusement ses membres et ses bailleurs de fonds pour leur soutien et leur collaboration

NOS MEMBRES

TRANSPORT FERROVIAIRE

Canadien National
Canadien Pacifique
Genesee & Wyoming

TRANSPORT ET TERMINAUX MARITIMES

Empire Stevedoring Co. Itée
Fednav Limitée
Groupe CSL inc.
Groupe Desgagnés inc.
Logistec Corporation
Mediterranean Shipping Company (Canada) inc.
Montreal Gateway Terminals Partnership
Oceanex
Termont Montréal inc.

ADMINISTRATIONS ET INFRASTRUCTURES PARTAGÉES

Administration portuaire de Montréal
Aéroports de Montréal
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.
Transports Québec

TRANSPORT ROUTIER ET INTERMÉDIAIRES EN LOGISTIQUE

Dorel
Groupe Lafrance Transport inc.
GT Group
ITC Logistics
Kuehne + Nagel Itée
Panalpina inc.
Purolator Courrier Itée
Ray-Mont Logistics
Robert Transport
Services de transport Trac-World inc.
Simard Transport
Transport Rozon
Vittera

NOS BAILLEURS DE FONDS

Le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportation (MEIE)
Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT)
La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Transports Canada et Développement économique Canada participent à la réalisation d'études et de travaux sur une base ponctuelle.



www.cargo-montreal.ca



Conducteur

RICHARD MASKALEUT
Groupe Robert

Comme camionneur, on voit du pays! Il faut vraiment aimer voyager et conduire. Le Québec est grand, les États-Unis également, et nous sommes payés pour travailler et pour voyager. Nous avons notre propre bureau où l'on peut écouter notre propre musique et boire notre café. Cette carrière permet également d'avoir beaucoup de contacts réguliers avec les clients. La monotonie n'existe donc pas. Pour moi, c'est une véritable passion.

Il y a toujours de la place, peu importe nos demandes. Si vous n'avez pas de famille et que vous souhaitez voyager, on pourra vous donner des mandats qui vous emmèneront loin d'ici. On offre la possibilité aux conducteurs ayant une famille de revenir à la maison tous les soirs. Dans le camionnage, la plupart des déplacements se font à l'échelle locale. D'ailleurs, chez Groupe Robert, 90 % du transport se fait localement. Les entreprises de camionnage s'ajustent aux préférences de leurs chauffeurs.

Il faut savoir être autonome et connaître la géographie. Parfois, être calme et patient peut représenter un avantage, surtout sur les routes montréalaises... *(Rires)* Je me rends compte comme ambassadeur du camionnage que c'est un métier méconnu, dont on ne voit pas tous les avantages. Quelquefois, j'embarque des jeunes avec moi pour leur faire découvrir la profession et mon bonus, c'est lorsque je vois leurs yeux brillants.

Le Diplôme d'études professionnelles (DEP) est abordable et ne demande que 615 heures de formation. En plus de se donner à plusieurs endroits, les cours peuvent être suivis les soirs et les fins de semaine.

L'intermodalité à Montréal, c'est important, car nous sommes une plaque tournante de l'import/export. Les camionneurs vont régulièrement chercher les marchandises au port de Montréal ou dans un centre de triage du CN à Lachine, par exemple.

« C'est un métier méconnu, dont on ne voit pas tous les avantages. »



Gestionnaire des activités ferroviaires au port de Montréal

SÉBASTIEN VACHON
Canadien National (CN)

Être gestionnaire des opérations ferroviaires au port de Montréal pour le CN est très stimulant. En plus de nous assurer que les opérations sont menées à bon terme, nous sommes en relation directe avec les clients, ce qui signifie que le service à la clientèle pour nous est très important. Nous devenons une personne ressource pour notre secteur. Par exemple, nos collègues des ventes et du marketing se réfèrent à nous pour connaître ce que nous sommes capables de faire ou non relativement à un contrat.

Nous travaillons également en équipe avec d'autres compagnies. Il faut donc avoir un bon esprit d'équipe, être bon communicateur, être travaillant et aimer la logistique. Les conditions salariales dans le secteur du chemin de fer sont en général très intéressantes. Il faut dire que c'est un travail exigeant, qui s'accompagne de plusieurs responsabilités importantes.

Lorsque j'ai commencé, je conduisais les trains; puis, en m'impliquant en santé et sécurité, j'ai eu un poste d'agent de gestion des risques pendant deux ans. Ensuite, grâce au soutien financier du CN, j'ai pu entreprendre un certificat en gestion des opérations et de la logistique à HEC Montréal tout en poursuivant mon emploi.

Nous travaillons constamment avec le Port de Montréal et l'intermodalité nous permet d'être plus efficaces dans l'acheminement des marchandises. Les conteneurs que nous transportons sont déchargés des bateaux pour aller éventuellement sur les wagons du CN, à destination de Chicago, de Détroit ou de l'Ouest canadien. En moyenne, dans le port de Montréal, le CN a un train sortant et un train entrant par jour, comportant chacun environ 500 conteneurs.

« Avoir un bon esprit d'équipe, être bon communicateur, être travaillant et aimer la logistique. »



Manutentionnaire

PIERRE JASMIN
Groupe Robert

J'aime vraiment mon métier de manutentionnaire. Nous chargeons et déchargeons les camions, en plus d'en faire l'entretien. C'est un véritable travail d'équipe, où l'on va chercher chacune de nos forces pour mieux travailler ensemble. En plus d'être un emploi physique, il exige d'avoir une bonne dextérité manuelle afin de manier correctement la marchandise à transporter.

J'ai une sécurité d'emploi qui me permet de me soucier uniquement de faire correctement mon travail. J'ai déjà travaillé dans un domaine où il y avait fréquemment des mises à pied, alors j'apprécie la stabilité de mon métier. Avoir un salaire entrant régulièrement, c'est exactement ce que je voulais.

De plus, je suis une personne qui aime travailler à l'intérieur, car on ne se préoccupe jamais de la météo. La température est contrôlée dans mon lieu de travail et on ne travaille jamais dans la poussière ou dans les produits gras. Mes conditions de travail sont géniales.

Généralement, les entreprises ne demandent qu'un diplôme de secondaire 5. Si nous avons besoin de formation, on nous l'offre rapidement du côté des entreprises. Une fois embauchés, nous avons des possibilités d'avancement. Les jeunes avancent pas mal vite d'ailleurs! *(Rires)* Ce métier est fait pour les gens qui, comme moi, aiment avoir leur routine quotidienne. Je suis bien dans ce que je fais et j'aime ce que je fais, ce qui signifie que je ne vois pas mes journées passer.

« C'est un véritable travail d'équipe, où l'on va chercher chacune de nos forces pour mieux travailler ensemble. »



Responsable de l'approvisionnement

FRÉDÉRIC THERRIEN
Groupe Lafrance

Comme directeur adjoint aux opérations, je dois servir les clients selon leurs besoins, gérer le personnel et les achats. Nous œuvrons en « arrière-scène », notamment dans le domaine sportif, auprès du gouvernement et dans les produits de consommation. Nous sommes situés à proximité du port, ce qui nous permet de transporter rapidement les conteneurs qui proviennent d'outre-mer jusqu'à nos clients.

La compétition est très féroce dans notre secteur. Pour nous différencier des autres grandes entreprises de transport, nous misons sur la qualité de notre capital humain. Notre plus grand défi, c'est de trouver du personnel qualifié. Pour ma part, j'ai travaillé dans la gestion des ressources humaines à haut volume. J'ai suivi quelques formations connexes, mais la plus belle école demeure le plancher. C'est l'endroit idéal pour les employés qui désirent progresser rapidement dans leur carrière. Pour une personne occupant mes fonctions, les salaires vont de 50 000 \$ à 75 000 \$.

La mondialisation a apporté son lot de défis en matière de transport. Tous les modes de transport doivent travailler ensemble dans ce contexte. Le transport de conteneurs est assurément le moyen le plus facile et sécuritaire de transporter des marchandises. Nous devons également nous assurer que chaque livraison que nous effectuons est rentable. C'est pourquoi nous magasinons à plusieurs endroits pour nous approvisionner. Tout à l'interne est acheté au Québec, car nous voulons encourager notre fleurdélisé! Une fois la marchandise livrée aux clients, nous sommes tellement fiers de retrouver les produits sur les tablettes et de rendre les consommateurs heureux!

« C'est l'endroit idéal pour les employés qui désirent progresser rapidement dans leur carrière. »



OPTIMISER LA MANUTENTION DE SES PRODUITS



Crédit photo : Armand Ohayon

DANIEL CÔTÉ,
Vice-président, distribution
et logistique, Sobeys Québec

L'AUTOMATISATION : CLÉ DE VOÛTE DE LA LOGISTIQUE

Sobeys Québec a inauguré en 2013 un centre automatisé de distribution à Terrebonne, sur la Rive-Nord de Montréal. Construit au coût de 168 millions de dollars, cet entrepôt ultramoderne et unique permet à l'entreprise de renforcer sa compétitivité sur le marché en augmentant considérablement sa capacité d'entrepotage et en réduisant ses coûts de distribution.

« Nous sommes les seuls au pays à utiliser l'automatisation, explique Daniel Côté, vice-président, distribution et logistique de Sobeys Québec. Pas moins de 16 robots à la fine pointe de la technologie assurent la cueillette et l'assemblage des commandes, peu importe la taille de celles-ci, afin de répondre plus rapidement et plus efficacement aux besoins de nos clients. »

Développée par la société allemande WITRON Logistik Corp., cette innovation technologique majeure vient transformer le secteur de la distribution alimentaire à travers le monde entier. Elle permet aux entreprises qui l'adoptent de mieux répondre à la demande croissante des consommateurs en matière de fraîcheur des produits, de variété et de disponibilité. Grâce à l'automatisation, Sobeys Québec, le distributeur alimentaire de nombreuses bannières, dont les supermarchés IGA, a d'ailleurs doublé ses expéditions. « Un million de caisses sont livrées chaque semaine à partir de ce centre de distribution unique de 470 000 pieds carrés », poursuit Daniel Côté.

L'automatisation de ce centre de distribution est l'ultime maillon d'une chaîne logistique bien rodée et orchestrée. « Nous effectuons plus de 1 400 déplacements par semaine à travers le Québec. Notre nouveau centre de distribution nous a permis de considérablement diminuer les risques d'erreur de nos commandes, et donc nos déplacements et nos coûts de transport », explique Daniel Côté.

« Nous cherchons constamment à gagner du temps, en étant à la recherche d'efficacité et de rapidité dans l'acheminement des produits vers nos supermarchés en alimentation », ajoute Daniel Côté.

Des géants de l'alimentation comme Sobeys Québec doivent manipuler régulièrement des produits sensibles, avec des dates de péremption. « Dans notre industrie, c'est toujours délicat, car on doit minimiser le déplacement des caisses afin de limiter les effets sur le produit. Notre idéal est de livrer un produit aux consommateurs qui se rapproche le plus possible de la fraîcheur que l'on retrouve dans les champs. Nous organisons donc notre système de manière à limiter les manipulations, pour ainsi favoriser et maintenir la qualité du produit », soutient Daniel Côté.

« Notre objectif demeure toujours de livrer à nos magasins dans des délais raisonnables tout en faisant notre part pour la société. »

UN CENTRE LOCALISÉ STRATÉGIQUEMENT MALGRÉ LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Être situé dans le Grand Montréal permet à Sobeys Québec d'être à proximité des grands manufacturiers et des grands producteurs. Le positionnement géographique facilite l'accès aux produits, de la collecte jusqu'aux consommateurs.

Selon Daniel Côté, la métropole a des défis importants à

relever, notamment en matière de fluidité de la circulation et des infrastructures routières. « Le réseau routier actuel est surchargé. Pour contribuer à la diminution du trafic aux heures de pointe, lorsque les municipalités le permettent, nous prenons des ententes avec nos magasins pour livrer le soir et la nuit. Ainsi, nous nous trouvons par le fait même à réduire notre empreinte sur l'environnement en consommant moins de carburant. Notre objectif demeure toujours de livrer à nos magasins dans des délais raisonnables tout en faisant notre part pour la société », explique le haut dirigeant de Sobeys Québec.

Sobeys Québec estime qu'une livraison en dehors des heures de pointe, soit la fin de semaine, coupe de moitié le temps de livraison par rapport à la semaine. « À titre d'entre-

prise ayant un important service de transport, nous sommes prêts à contribuer à la réflexion afin de trouver des solutions pour alléger le fardeau sur les routes de Montréal et du Québec. S'inspirer des pratiques ailleurs en Amérique du Nord, voire même dans le monde, nous permettrait certainement d'appliquer des solutions ici et ainsi faire des gains importants comme société », conclut Daniel Côté.



MARCO LAMBERT,
Directeur, Logistique commerciale,
Produits forestiers Résolu

MONTRÉAL : PÔLE LOGISTIQUE IDÉAL POUR LES EXPORTATIONS

Les forêts du nord de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord offrent du bois de qualité pour la récolte. Produits forestiers Résolu (PFR), chef de file mondial de son industrie, bénéficie grandement de cette matière première reconnue. Transporter ces produits de la forêt représente toutefois un défi de tous les instants.

Parmi la grande variété de produits qu'elle offre, PFR confectionne du bois de construction, appelé madrier ou « deux par quatre » dans le langage commun. Afin d'ache-miner ses marchandises à ses clients dans les meilleurs délais, l'entreprise forestière utilise deux modes de transport. « Ou bien nous utilisons les chemins de fer, ou bien nous choisissons de recourir aux routes québécoises, soutient Marco Lambert, directeur, Logistique commerciale chez PFR. Tout dépend de l'endroit où nous sommes. Les camions sont très utiles pour nous, mais le train de marchandises est également un mode de transport important. »

« La métropole est un pôle logistique essentiel pour la distribution de notre produit. Nous avons la chance d'être à proximité de la frontière américaine, au sud de laquelle environ 70 % de notre marché se trouve », expose M. Lambert.

Lorsqu'elle doit traverser la frontière pour exporter ses produits, cette grande entreprise forestière doit alors adapter ses modes de transport à la réglementation américaine. Aux États-Unis, on exige de transporter les marchandises sur des camions à deux essieux, tandis qu'au Canada, les règles demandent plutôt des camions à trois ou quatre essieux. PFR exporte également ce produit de construction par bateau pour les marchés d'outre-mer. Lorsque les madriers sont destinés aux magasins de quincaillerie du Québec, l'entreprise forestière utilise principalement

les camions à quatre essieux pour les transporter jusqu'à destination.

DE NOMBREUX DÉFIS POUR LES ANNÉES À VENIR

Pour Produits forestiers Résolu, les défis seront nombreux au cours des prochaines années, en particulier en ce qui concerne ses partenaires d'affaires. « Nous constatons une pénurie de main-d'œuvre importante du côté des chauffeurs de camion et des opérateurs ferroviaires. Malheureusement, le manque d'équipage dans les services ferroviaires ne permet pas une pleine exploitation de

« Nous avons la chance d'être à proximité de la frontière américaine, au sud de laquelle environ 70 % de notre marché se trouve. »

ce mode de transport efficace et durable. Les entrepôts ont également de la difficulté à recruter des employés, alors que les conditions de travail sont tout aussi intéressantes », explique Marco Lambert.

L'importante congestion routière dans le Grand Montréal est un autre enjeu décisif lorsqu'une entreprise veut limiter ses coûts d'exploitation, selon PFR. « La fluidité de la circulation est un autre défi important, souligne M. Lambert. Les embouteillages font en sorte que nous devons souvent contourner Montréal dans notre itinéraire. Nous devons

donc faire des acrobaties pour rendre efficace le transport de nos marchandises. »

Selon lui, les solutions permettant l'amélioration de la fluidité sur les routes existent. « C'est essentiel de disposer d'infrastructures de transport de qualité si nous voulons développer la chaîne logistique. »

Quant au développement de la logistique, PFR se réjouit de l'avènement de la grappe CargoM afin de combler le retard constaté au Québec. L'entreprise estime qu'il s'agit d'une plateforme formidable pour développer les différents secteurs de l'économie.

« Cette grappe industrielle fait suite à plusieurs autres supportant le développement économique. Grâce à des initiatives comme CargoM, les bénéfices de la chaîne logistique et des infrastructures nécessaires pour assurer la pleine efficacité de son développement deviennent de plus en plus connus », conclut Marco Lambert.



STÉPHANE GROLEAU,
Directeur, Logistique,
approvisionnement et transport,
Société des alcools du Québec (SAQ)

L'INTERMODALITÉ POUR ACCÉDER EFFICACEMENT AUX PRODUITS D'OUTRE-MER

Les amateurs de vin et de produits spiritueux veulent se procurer des produits d'un peu partout à travers le monde. Répondre à cette demande légitime des consommateurs oblige la Société des alcools du Québec (SAQ) à rechercher continuellement l'optimisation du transport de ses marchandises.

La société d'État travaille tout au long de l'année avec plus d'une dizaine de fournisseurs de transport des milieux maritime, ferroviaire et routier. Lorsque la SAQ importe du vin en grande quantité, elle utilise d'immenses conteneurs en provenance d'un peu partout à travers le monde. La SAQ bénéficie également d'un laboratoire afin de vérifier la qualité des produits acheminés.

« Nous avons des produits en provenance des cinq continents, ce qui signifie que nous devons avoir accès à un système de transport efficace et bien rodé », soutient Stéphane Groleau, directeur, Logistique, approvisionnement et transport à la SAQ.

La société d'État le reconnaît, l'intermodalité constitue un avantage indéniable pour ses activités. Elle constate que ce concept reconnu permet la réduction de ses coûts de transport et une meilleure accessibilité aux produits offerts.

« Partout à travers le monde, nous avons la chance d'avoir accès à plusieurs infrastructures intermodales, ce qui nous facilite la vie. Nous avons recours régulièrement à des ports développés, des pôles logistiques fonctionnels, et j'en passe. Cela nous permet de nous réajuster lorsque nous affrontons des imprévus, par exemple une mauvaise météo dans la Cordillère des Andes au Chili ou une grève des travailleurs dans un port quelconque », illustre Stéphane Groleau.

Parmi les modes de transport utilisés pour les importations de produits alcoolisés, le transport maritime est sans contredit déterminant puisqu'il permet à la SAQ de rejoindre les autres continents. Chaque année, environ 8 500 conteneurs transitent par bateau pour la société d'État, principalement en provenance de la France, de l'Italie et de l'Espagne.

L'utilisation du mode ferroviaire est également préconisée par la société d'État. Chaque année, environ 1 300 conteneurs de produits alcoolisés sont transportés par train, provenant en majorité de la Californie. « Les trains de marchandises nous permettent de faire un seul long déplacement pour un volume important de caisses, au lieu de recourir à plusieurs camions sur une distance

« Notre métropole est une véritable plaque tournante du transport de marchandises en Amérique du Nord. »

similaire, poursuit Stéphane Groleau. Ainsi, nous gagnons en efficacité, tout en limitant nos coûts de transport. »

Le transport des cargaisons de vins californiens à destination de la SAQ constitue d'ailleurs un autre exemple intéressant d'intermodalité. Ces produits réputés traversent l'Amérique du Nord sur des milliers de kilomètres

de chemins de fer jusqu'aux gares de triage sur l'île de Montréal. Par la suite, ils sont récupérés par camion pour se diriger vers le centre de distribution.

UN CENTRE DE DISTRIBUTION BIEN POSITIONNÉ

Situé dans l'est de Montréal, le plus important centre de distribution de la SAQ bénéficie d'un positionnement stratégique enviable. Environ 700 employés y travaillent quotidiennement, afin de livrer plus de 20 millions de caisses annuellement. Sur place, les caisses sont réceptionnées, préparées, puis acheminées par camion à l'ensemble des succursales québécoises.

« Notre emplacement est tellement avantageux pour nous. Notre centre de distribution est situé à proximité du

port de Montréal et de l'autoroute 25, ce qui nous permet d'optimiser nos opérations de transport et d'être efficaces dans l'acheminement de nos produits. Notre métropole est une véritable plaque tournante du transport des marchandises en Amérique du Nord », conclut Stéphane Groleau.