

MOUVEMENT ÉCONOMIQUE
MÉTROPOLITAIN

RELANÇONS **MTL**

PLAN D'ACTION POUR RENFORCER LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Codéveloppé par



CARGOM
GRAPPE MÉTROPOLITAINE DE
LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE MONTRÉAL

propulsion
Québec
Groupe des
transports électriques
et intelligents

Partenaire de contenu





Michel Leblanc

Président et chef de la direction

- Chambre de commerce du Montréal métropolitain

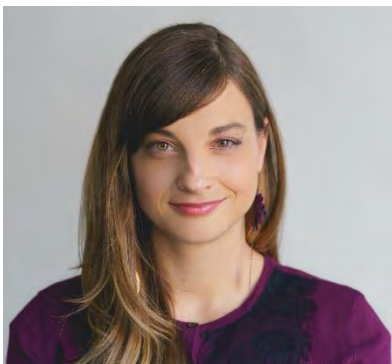
Une des images que nous retiendrons de la pandémie est le flux de camions de livraison dans nos voisinages pendant le confinement. Plus fondamentalement, la pandémie nous a permis de constater le caractère névralgique, la force et le potentiel des acteurs de l'écosystème de transport et de logistique, comme CargoM, et des infrastructures qui le soutiennent.

Depuis plusieurs années, la Chambre fait valoir l'importance de ces atouts stratégiques, particulièrement lorsqu'il est question de l'immense potentiel de relance que représente l'Est de la métropole. En décembre 2018, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont signé la *Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal*, qui prévoyait des enveloppes pour la revalorisation et la mise à niveau de terrains. Cet engagement démontre bien la volonté collective de requalifier ce secteur, qui ne pourra se concrétiser en revanche que par des infrastructures de transport collectif adéquates.

Il reste beaucoup à faire pour saisir les occasions provoquées par la pandémie pour le secteur du transport et de la logistique, notamment en matière d'électrification des transports. À cet égard, la Chambre, en collaboration avec Propulsion Québec, a fait valoir tout le potentiel de développement d'une filière des transports électriques et intelligents dans de nombreuses études.

Le gouvernement du Québec accorde par ailleurs une place prépondérante à l'électrification des transports dans son plus récent Plan pour une économie verte, en y consacrant des investissements de 3,6 milliards de dollars. Il s'agit d'un élément clé pour créer une véritable économie plus durable. Pour y arriver, nous disposons de solides atouts : fort réseau hydroélectrique et expertise stratégique au sein de l'écosystème. La crise révèle cependant le besoin de revoir le rôle des marchés publics et d'adapter le cadre législatif afin de faire plus de place aux solutions vertes et innovantes et d'accélérer leur commercialisation.

Dans ce contexte, Relançons MTL met de l'avant des pistes d'action concrètes pour tirer profit des forces en présence, aussi bien celles du secteur plus traditionnel du transport et de la logistique que celles du secteur en émergence des véhicules électriques et intelligents. Pour ces deux secteurs complémentaires, il importe de poser des gestes qui contribueront à réduire notre empreinte carbone – la priorité de tous –, à revitaliser l'Est et à consolider nos actifs stratégiques en matière de transport de marchandises et de personnes. Voilà des facteurs clés pour accroître notre mobilité et réussir notre relance.



Sarah Houde

Présidente-directrice générale

- Propulsion Québec

Le monde traverse une crise de santé publique sans précédent dans l'histoire récente. Les acteurs du secteur des transports, tout comme l'ensemble du Québec, ont été impactés par la récession économique liée à la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, les membres de Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents, se sont mobilisés et ont contribué directement à cet effort commun pour traverser la crise en fournissant notamment de l'équipement personnel de protection ou encore en proposant des modes de transport et de livraison innovants afin de faire face à cette nouvelle réalité. Le secteur des transports électriques et intelligents s'est imposé non seulement comme un service essentiel en cette période de crise, mais également comme un véritable vecteur de relance pour l'économie québécoise.

Nous avons aujourd'hui l'occasion de réaliser tout le potentiel des entreprises d'ici et de nos ressources naturelles pour assurer le futur de l'industrie du transport et améliorer durablement notre bilan environnemental. Pour nous donner les moyens de nos ambitions, il est impératif de définir une vision 360 autour de l'électrification, tant pour le transport de marchandises que pour la mobilité des personnes. Notre expertise et la richesse de nos sols sont autant d'atouts qui nous permettront de renforcer la filière industrielle des véhicules

électriques et de faire du Québec « la batterie du nord-est de l'Amérique » en développant la filière des batteries québécoises. C'est notamment en électrifiant nos parcs de véhicules institutionnels et commerciaux ainsi que le transport collectif que nous atteindrons nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. En misant sur une main-d'œuvre qualifiée et en développant des solutions technologiques grâce à l'intelligence artificielle, à la connectivité et à la gestion des données, nous définissons ensemble le futur de l'industrie du transport et améliorons la mobilité de millions de Québécois.

Propulsion Québec participe au mouvement Relançons MTL aux côtés de CargoM et de la CCMM pour valoriser les avantages concurrentiels indéniables du transport électrique et intelligent, un secteur d'avenir en croissance exponentielle pour une société québécoise durable et prospère.



Mathieu Charbonneau

Directeur général

- CargoM

C'est avec enthousiasme que CargoM participe aujourd'hui au Forum stratégique sur le transport et la logistique de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Le secteur, qui a été établi comme essentiel durant la pandémie, a connu un haut niveau de collaboration de ses acteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier afin de mettre rapidement en place des initiatives destinées à assurer la fluidité des marchandises. Cette collaboration est le gage d'une résilience du secteur dans des moments difficiles et sur laquelle nous devons miser afin d'assurer la relance économique. Le Forum de la CCMM d'aujourd'hui nous donne l'occasion non seulement d'échanger avec d'autres organisations sur l'expérience vécue, mais également de célébrer les bons coups et de déterminer les ressources et outils nécessaires au développement du secteur.

Dans les derniers mois, le secteur a dû agir rapidement afin de mobiliser ses ressources pour assurer rapidement l'approvisionnement des Canadiens en marchandises médicales. De plus, il a travaillé étroitement avec les différents ordres de gouvernement afin de minimiser l'impact de la fermeture de nombreux commerces sur l'accumulation de marchandises dans les grands hubs de transport. Ces défis ont laissé place à l'innovation et à l'utilisation de

technologies comme l'intelligence artificielle et ils ont permis le développement de partenariats et de collaborations entre plusieurs acteurs de la chaîne logistique

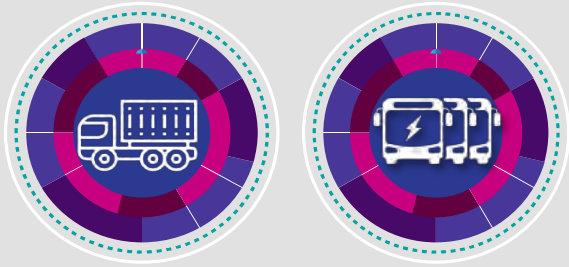
Aujourd'hui, la main-d'œuvre constitue toujours un enjeu de taille pour le secteur et CargoM travaille fort avec ses partenaires afin de définir et de mettre en place des initiatives pour y répondre, telles que l'organisation de sa Journée carrières, qui a eu lieu le 3 novembre, et un programme d'immersion professionnelle en camionnage. De plus, CargoM continue de soutenir les entreprises de transport de marchandises et de logistique du Grand Montréal afin de faire valoir leurs besoins en ressources pour respecter les mesures de distanciation physique dans les lieux de travail et de veiller à ce qu'elles aient tout en main pour une relance économique prospère. Récemment, le travail conjoint avec Propulsion Québec sur un plan d'action pour une zone d'innovation en mobilité et logistique durable a permis d'établir les priorités de développement du secteur pour la prochaine décennie, en plus de cerner les enjeux criants à prioriser. Il faut d'ailleurs noter la bonification des infrastructures et la mise en œuvre de projets structurants comme celui d'un nouveau terminal à conteneurs à Contrecœur.

Merci encore de l'initiative importante que constitue Relançons MTL.

TABLE DES MATIÈRES

Mot de Michel Leblanc	2
Mot de Sarah Houde	3
Mot de Matthieu Charbonneau	4
Sommaire	6
Introduction	12
1. L'état de situation avant la COVID-19	22
• L'importance stratégique du secteur pour l'économie de la métropole	23
• Les principaux enjeux de développement avant la COVID-19	37
2. Répercussions de la crise sur le secteur	47
3. Mesures d'aide sectorielles	55
4. Occasions d'affaires	60
5. Pistes d'action pour la relance du secteur	69
Annexes	77

SOMMAIRE



OPÉRATEURS

Plusieurs atouts font de Montréal un important pôle de transport et de logistique.

Le Grand Montréal dispose d'infrastructures multimodales de calibre mondial : deux aéroports internationaux, le plus important port de l'est du Canada et de grandes entreprises dans le transport routier et ferroviaire.

Le Grand Montréal est de plus au cœur du développement de grands projets structurants de transport collectif.

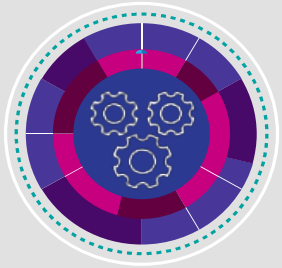
SOMMAIRE

Un besoin de transformer le secteur

Le confinement et la distanciation sociale ont provoqué une explosion des achats en ligne et des livraisons à domicile. Les ruptures dans les chaînes d'approvisionnement conjuguées à l'accroissement des volumes d'échange de certains biens de consommation ont fortement sollicité le transport de marchandises et sa chaîne logistique. La pression se faisait déjà sentir avant la pandémie, en raison des hausses de volume liées aux récents accords commerciaux que le Canada a signés.

La crise sanitaire a révélé, si besoin était, le caractère indispensable du transport et de la logistique à la vie économique, comme en témoigne la décision du gouvernement de considérer tout le secteur comme un service essentiel.

À l'évidence, le secteur du transport et de la logistique jouera un rôle central dans la reprise. Il faudra faire preuve d'un maximum d'efficacité pour assurer la fluidité des approvisionnements et des livraisons, dans un contexte où tous les secteurs retrouveront leur dynamisme. Il faudra revoir les coûts, optimiser les réseaux de distribution et moderniser les opérations tout en cherchant à réduire l'empreinte carbone. Ce sera aussi l'occasion de se pencher sur les besoins de transformation du secteur, non plus isolément par mode de transport, mais dans une approche systémique prenant en compte l'ensemble des solutions multimodales et l'adoption de nouvelles technologies plus performantes.



INDUSTRIELS

Les autorités publiques doivent mettre en œuvre les conditions et les actions qui permettront à la filière des transports électriques et intelligents de jouer un rôle moteur dans l'économie du Grand Montréal.

SOMMAIRE

La transition vers une économie sobre en carbone : un passage obligé... et une opportunité

En plus du défi d'optimiser le secteur du transport et de la logistique, nous devons nous organiser pour réussir le déploiement d'une filière récente au Québec, celle des transports électriques et intelligents. Déjà avant la pandémie, le Canada et le Québec avaient pris des engagements dans le cadre des accords de Paris de miser sur la mobilité durable afin de réduire ses émissions de GES et d'assurer une transition vers une économie plus sobre en carbone.

Très rapidement, nous avons réalisé que cette transition énergétique pouvait être une occasion unique de faire de l'industrie québécoise des équipements de transport terrestre une référence avec des solutions novatrices en mobilité durable et en transport intelligent. Nous avons vu plusieurs éléments d'une telle filière se mettre en place.

Une stratégie de relance verte au sortir de la pandémie constitue une occasion unique de faire du Québec une véritable plaque tournante de la mobilité durable et du transport intelligent. Pour réussir, on doit toutefois rapidement mettre en place des mesures favorisant la croissance des entreprises actives au sein de l'industrie.

Pistes d'action

Pistes d'action pour l'industrie

1. Favoriser les activités de logistique avancée dans le pôle transport et logistique
2. Faire de la zone de l'est de Montréal un laboratoire d'expérimentation et de démonstration en rassemblant les acteurs stratégiques actifs au niveau de l'innovation, l'expérimentation et la commercialisation des solutions en transports électriques et intelligents.

Pistes d'action pour les gouvernements et l'industrie

3. Définir une vision claire pour accélérer le développement du secteur et concentrer les efforts sur des projets structurants et mobilisateurs, de manière à influencer la demande et les résultats.
4. Soutenir l'expansion et la modernisation des actifs stratégiques que sont le port et les aéroports pour maintenir la compétitivité internationale de la métropole
5. Développer le pôle transport et logistique dans l'Est de Montréal
6. Assurer une gestion intégrée des données entre des acteurs du transport et logistique
7. Mutualiser et adopter des approches innovatrices en matière de livraison en milieu urbain
8. Adapter la formation aux nouvelles réalités du secteur pour assurer un bassin de main-d'œuvre suffisant

Pistes d'action pour les gouvernements

9. Soutenir le développement de la filière industrielle des transports électriques et intelligents
10. Faire des marchés publics un outils stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation en transport
11. Électrifier les flottes de véhicules
12. Développer la filière des batteries au lithium de la mine au recyclage

Faits saillants des priorités identifiées dans le cadre du Forum stratégique sur le transport et la logistique (1/2)

Le 20 novembre 2020, le Forum stratégique sur le transport et la logistique, organisé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et ses partenaires, a permis de mettre en lumière les enjeux auxquels font face les entreprises du secteur. Le Forum, qui a réuni près de 450 participants, a permis d'échanger sur les points saillants du plan d'action et de réfléchir sur l'avenir post-COVID de ces secteurs.

Lors de ce forum, une séance de travail interactive a permis de prioriser les enjeux et les pistes d'action. Les grands constats sont les suivants :

- 1) **Les défis pré-COVID** : Les répondants au sondage ont déterminé que le **besoin de main-d'œuvre qualifiée** représente le défi le plus important dans le plan d'action.
- 2) **Les mesures d'aide ayant renforcé le secteur** : Les répondants ont déterminé que le **maintien des accès transfrontaliers** et **l'aide d'urgence du gouvernement provincial pour le transport en commun** sont les mesures gouvernementales qui ont aidé le plus à soutenir le secteur durant la crise.
- 3) **Les pistes d'action pour le secteur privé** : Les répondants souhaiteraient que le secteur priorise avant tout **la gestion intégrée et partagée des données entre les acteurs du transport et de la logistique, la définition d'une vision claire pour accélérer le développement du secteur** et des projets structurants et mobilisateurs, ainsi que **l'adaptation de la formation** aux nouvelles réalités du secteur.
- 4) **Les pistes d'action pour le gouvernement** : Nous avons invité les participants du Forum à se mettre à la place des gouvernements afin de prioriser les pistes d'action gouvernementales pour le secteur. Trois des pistes d'action ont été identifiées comme prioritaires, soit (1) **soutenir le développement de la filière industrielle des transports électriques et intelligents**; (2) **faire des marchés publics un outil stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation en transport**; et (3) **électrifier les flottes de véhicules**.

Faits saillants des priorités identifiées dans le cadre du Forum stratégique sur le transport et la logistique (2/2)

5) Les autres réactions : Les sujets de **l'offre de mobilité intégrée dans la métropole**, de **l'investissement dans l'électrification du transport collectif** et de **la mise de l'avant du transport électrique intelligent** sont également ressortis au cours du Forum comme étant des priorités importantes pour le secteur. Les panélistes ont aussi rappelé l'importance de **moderniser le secteur par les nouvelles technologies** (telles que l'intelligence artificielle), de **revoir les marchés publics pour intégrer l'innovation** et d'**agir sur la commercialisation et l'internationalisation**.

Enfin, les participants ont eu la chance de partager d'autres idées dans le cadre d'une question ouverte, menant à la définition de pistes d'action supplémentaires pour la relance.

Parmi celles-ci, pour l'industrie :

- « *Développer le transport multimodal (plateformes de transbordement rail-route plus efficaces). »*
- « *Créer des plateformes logistiques de commerce électronique pour les petits et moyens marchands. »*
- « *Améliorer l'image et le rayonnement de l'industrie (en lien avec l'attraction de la main-d'œuvre). »*
- « *Soutenir l'accompagnement pour la transition énergétique. L'éducation est hyper importante pour accroître l'intérêt des gestionnaires de flottes. »*
- « *Considérer les acteurs sur l'ensemble de la RMR. [...] Le Grand Montréal gagnerait à stimuler l'innovation en transport et logistique sur l'ensemble du territoire de la RMR, incluant les couronnes. »*

...et pour les gouvernements :

- « *[Inclure] les grands chantiers liés au transport en commun [dans les] plans de relance : REM, prolongement de la ligne bleue. »*
- « *Développer une stratégie d'aménagement du territoire intégrant la mobilité à l'échelle du Québec, afin de limiter l'étalement urbain. »*
- « *Moduler les subventions en fonction du [pays d'origine] des produits. »*
- « *Éliminer l'avantage imposable aux employés lorsqu'un véhicule électrique est fourni (\$/km, 2/3 du montant en location). »*
- « *Bonifier les programmes d'aide à la formation de la main-d'œuvre. »*

La combinaison des faits saillants de cette séance collaborative et du plan d'action qui suit constitue la feuille de route proposée par Relançons MTL pour renforcer le secteur. Les différentes parties prenantes peuvent la mettre en œuvre pour assurer la relance du secteur.

INTRODUCTION

Relançons MTL : une initiative pour mobiliser les acteurs clés de l'économie du Grand Montréal

La crise de la COVID-19 a des répercussions importantes sur l'ensemble de la société. D'une crise sanitaire a émergé une crise économique sans précédent. Les impacts de cette crise sur l'économie de la métropole varient grandement d'une industrie à l'autre. Alors que certains secteurs subissent d'importantes pertes et doivent réinventer leur modèle d'affaires, d'autres sont dans une période de croissance et doivent composer avec une rareté de main-d'œuvre. Si les entreprises et les secteurs d'activité font face à des défis de taille, les occasions à saisir sont nombreuses et le virage vers une économie plus sobre en carbone demeure une priorité.

La crise qui sévit mobilise l'ensemble des acteurs montréalais. Les gouvernements provincial et fédéral, de même que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et ses 82 municipalités, déploient des efforts considérables pour contribuer à la relance de leurs économies sur des bases durables.

Dans cette foulée, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et une vingtaine de partenaires ont lancé le mouvement Relançons MTL, appuyé par le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Montréal, en association avec Investissement Québec et en collaboration avec le Palais des congrès de Montréal. Ce mouvement a pour objectif de mobiliser tous les acteurs de l'écosystème économique du Grand Montréal pour la relance des grands secteurs stratégiques de la métropole.

Grâce à des données et à de l'information stratégique recueillies en temps réel, chaque secteur fera l'objet d'un diagnostic propre aux enjeux auxquels il fait face.

L'objectif du mouvement est d'acquérir une compréhension fine des enjeux auxquels font face ces secteurs, de trouver des solutions et d'aider à la prise de décision auprès des entreprises et des ordres de gouvernement. Tout cela dans un but commun : réussir la relance de l'économie montréalaise.

L'élaboration de dix plans d'action sectoriels et d'un plan pour le centre-ville de la métropole s'inscrit dans ce mouvement. Ils seront bonifiés dans le cadre d'une série d'événements virtuels qui permettront d'amorcer une réflexion et la mise en place d'actions pour propulser la relance durable de l'économie et des entreprises de la métropole.

Ce document est le plan de relance du secteur transport et logistique

Ce plan d'action pour la relance du secteur des transports et de la logistique a été développé dans le cadre de Relançons MTL. Les analyses, constats et pistes d'action découlent d'une démarche à la fois rigoureuse et accélérée, compte tenu des effets induits par la crise actuelle. Ils s'appuient principalement sur :

- une contribution soutenue de CargoM et de Propulsion Québec : études, données, diagnostics, mémoires, démarches réalisées en marge de la crise, etc.;
- une revue de la littérature des conséquences de la COVID, localement et à l'international, et des mesures mises en place pour y remédier;
- la recherche de données secondaires et d'informations complémentaires;
- la réalisation d'entretiens avec des acteurs clés du milieu (voir la liste en annexe);
- le cadre d'analyse et l'expertise sectorielle de KPMG.

Ce plan propose aux gouvernements et aux acteurs de l'industrie des pistes d'action prioritaires à court terme et d'autres qui s'inscrivent dans une relance durable à plus long terme. Sa portée est métropolitaine, soit le territoire délimité par la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal.

Il est entendu que les pistes d'action seront bonifiées lors d'un Forum stratégique le 20 novembre 2020, à l'aide d'un exercice participatif avec les membres de l'écosystème.



- CargoM réunit les acteurs clés du transport et de la logistique de marchandises du Grand Montréal



- Propulsion Québec réunit les acteurs clés de la filière émergente des modes de transport terrestres électriques et intelligents (marchandises et personnes)

DIX SECTEURS D'INTÉRÊT :

- Commerce de détail
- Construction et infrastructure
- Industries créatives
- Services financiers
- Sciences de la vie et technologies de la santé
- Technologies de l'information
- Technologies propres
- Tourisme
- Transport aérien et aérospatiale
- Transport et logistique

Le Grand Montréal : une performance économique solide avant la COVID-19

Le Grand Montréal a été au cœur de la croissance économique du Québec dans les années précédant la COVID-19, agissant à titre de véritable locomotive pour la province.

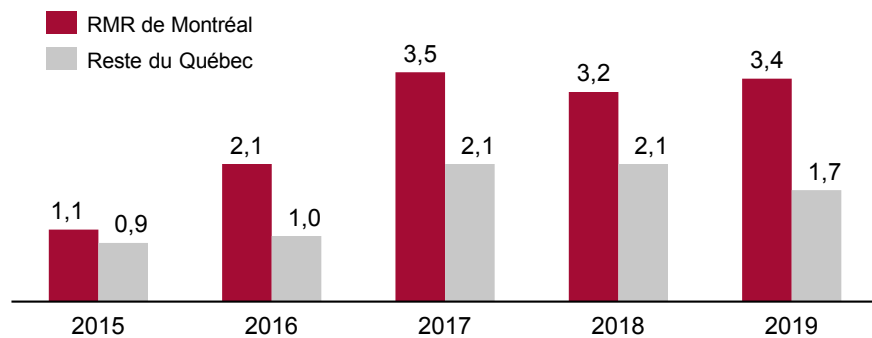
- Entre 2016 et 2019, les taux de croissance enregistrés dans la RMR de Montréal ont été largement supérieurs à la croissance économique du reste du Québec. En 2019, le PIB de la métropole a même progressé à un rythme deux fois plus rapide qu'ailleurs au Québec (3,4 % versus 1,7 %), et a surpassé les taux de croissance des autres grandes RMR canadiennes.

L'économie du Grand Montréal bénéficie notamment :

- de la présence d'une masse critique d'entreprises et d'emplois dans plusieurs secteurs d'activités porteurs qui contribuent à faire de Montréal une métropole dynamique et innovante (secteurs qui font tous l'objet de plans d'action pour la relance);
- d'investissements massifs en infrastructures – dont l'échangeur Turcot, le pont Samuel-de-Champlain ainsi que le Réseau express métropolitain (REM);
- d'un secteur immobilier en forte progression – non seulement sur l'île de Montréal, mais aussi sur la Rive-Sud.

Taux de croissance annuel du PIB réel, RMR de Montréal et reste du Québec

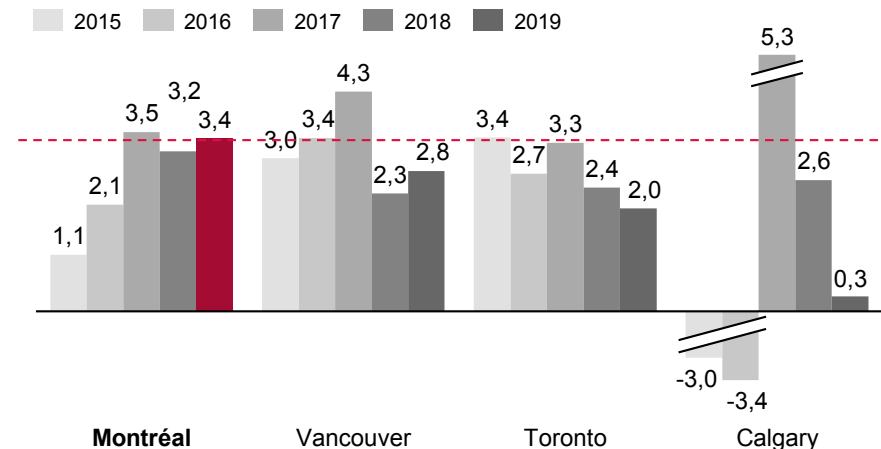
De 2015 à 2019, en %



Sources : Conference Board du Canada.

Taux de croissance annuel du PIB réel, RMR sélectionnées

De 2015 à 2019, en %



Un impact sans précédent et un rebond impressionnant

De février à avril 2020, l'emploi dans la RMR de Montréal a chuté de 18,0 points, pour rebondir en mai et les mois suivants.

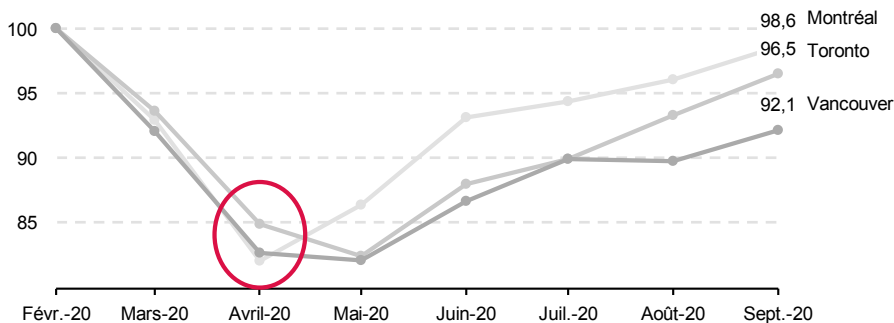
- En septembre, l'emploi demeurerait 1,4 % sous le niveau de février, mais un recul est possible avec le confinement partiel d'octobre.

Le rebond de Montréal est le plus important des 20 plus grandes métropoles nord-américaines.

- La vigueur de l'intervention gouvernementale a limité les pertes d'emplois, notamment par un soutien sans précédent au revenu des ménages – le revenu personnel disponible ayant même augmenté.
- La gestion de la crise sanitaire a également permis une réouverture plus rapide que ce qui est observé chez nos voisins du sud.

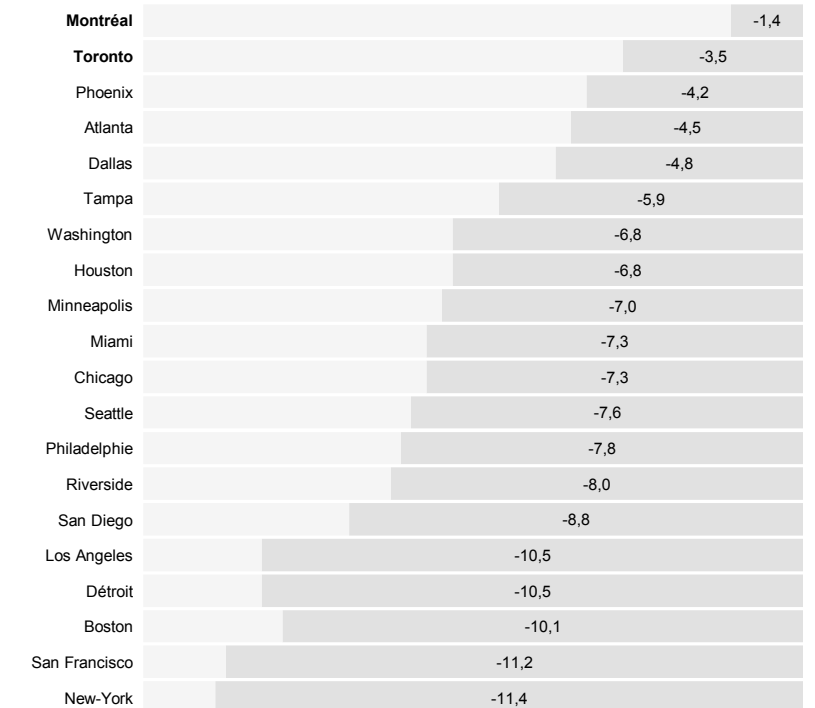
Évolution de l'emploi, régions métropolitaines de recensement sélectionnées

Février 2020 à septembre 2020, février 2020=100



Variation de l'emploi dans les 20 plus grandes métropoles du Canada et des États-Unis

Février à septembre 2020, en %



Source : Statistique Canada (Tableau 14-10-0295-01); Metro Recovery Index (Brookings), 2020.

La confiance des ménages et des entreprises demeure ébranlée, certaines mesures sanitaires restent en place et la capacité productive de l'économie a été réduite.

Le centre-ville demeure durement frappé

Le Grand Montréal a été durement touché par la crise de la COVID-19, la période de confinement s'étant étirée sur une plus longue période qu'ailleurs au Québec. Mais c'est le centre-ville de Montréal qui a été – et demeure – parmi les plus affectés.

- Avec sa forte concentration d'emplois se prêtant au télétravail, le centre-ville a été délaissé par ses nombreux travailleurs. Un retour progressif a cours, les bureaux étant autorisés à revenir à une capacité maximale de 25 %. Fin septembre, on estimait qu'un peu plus du tiers des employeurs aurait atteint ou dépassé la barre des 20 %.
- En raison de la fermeture des frontières canadiennes, les touristes internationaux ne sont pas au rendez-vous. Le taux d'occupation des hôtels du centre-ville de Montréal a chuté de 83 % entre l'été 2020 et l'été 2019, alors que le taux d'occupation hors centre-ville a baissé de 25 %.
- Les spectacles, festivals et autres événements qui animent le centre-ville ont presque tous été annulés de la mi-mars au début du mois d'août, alors que les activités des théâtres, salles de concert et musées ont été mises sur pause. Malgré un assouplissement des mesures sanitaires en août et septembre, le passage de la grande région de Montréal en zone rouge le 1^{er} octobre dernier force le retour de l'interdiction de rassemblements, intérieurs comme extérieurs.

Variation du nombre d'emplois, secteurs sélectionnés

Québec, périodes sélectionnées, données désaisonnalisées

	Variation Février à avril 2020	Variation Février à septembre 2020
Services d'hébergement et de restauration	-36 %	-10 %
Information, culture et loisirs	-36 %	-11 %
Ensemble de l'économie	-23 %	0 %

Sources : « Les bureaux du centre-ville de Montréal toujours presque vides » (La Presse), 2020; « Bleak summer seen for Montreal hotels, but outlook is better in regions like Charlevoix » (Montreal Gazette), 2020; Statistique Canada (Tableau 14-10-0022-01).

Les secteurs de l'hébergement et de la restauration, ainsi que celui de l'information, de la culture et des loisirs, demeurent à ce jour les plus frappés par la crise.

Une relance dont la vitesse et l'intensité varieront selon le secteur et la localisation

La majorité des entreprises de la région métropolitaine traversera quatre phases de retour à la croissance.

- Bien que la phase de réponse initiale à la crise soit derrière nous, certaines entreprises œuvrant dans les secteurs les plus touchés naviguent en zone de résilience, alors que d'autres ont amorcé une transition vers la phase de relance, qui vise à ramener leurs activités au niveau pré-crise.

Toutes les entreprises et les secteurs économiques ne chemineront pas à travers les différentes phases de retour à la croissance à la même vitesse et un recul est à craindre pour certaines dans la deuxième vague. L'ampleur des changements pour adapter les modèles d'affaires à la nouvelle réalité variera selon le secteur.

La plupart des entreprises ont entamé une réflexion sur la nouvelle réalité qui émergera dans les prochains mois, voire les prochaines années.

Les impacts pérennes de la COVID-19 sur les stratégies ou modèles d'affaires des entreprises sont au cœur des préoccupations actuelles.

Les 4 phases de retour à la croissance



Source : KPMG (juillet 2020) « COVID-19 : Sortie de crise : Soutenir la relance de nos clients »

Un plan d'action structuré autour de cinq chapitres

Le présent plan d'action est structuré comme suit :

- 1 L'état de situation avant la COVID-19
- 2 Les principales répercussions de la crise sur le secteur
- 3 L'évaluation de l'utilité des mesures de soutien
- 4 Les occasions d'affaires sectorielles
- 5 Les pistes d'action et recommandations pour le Grand Montréal

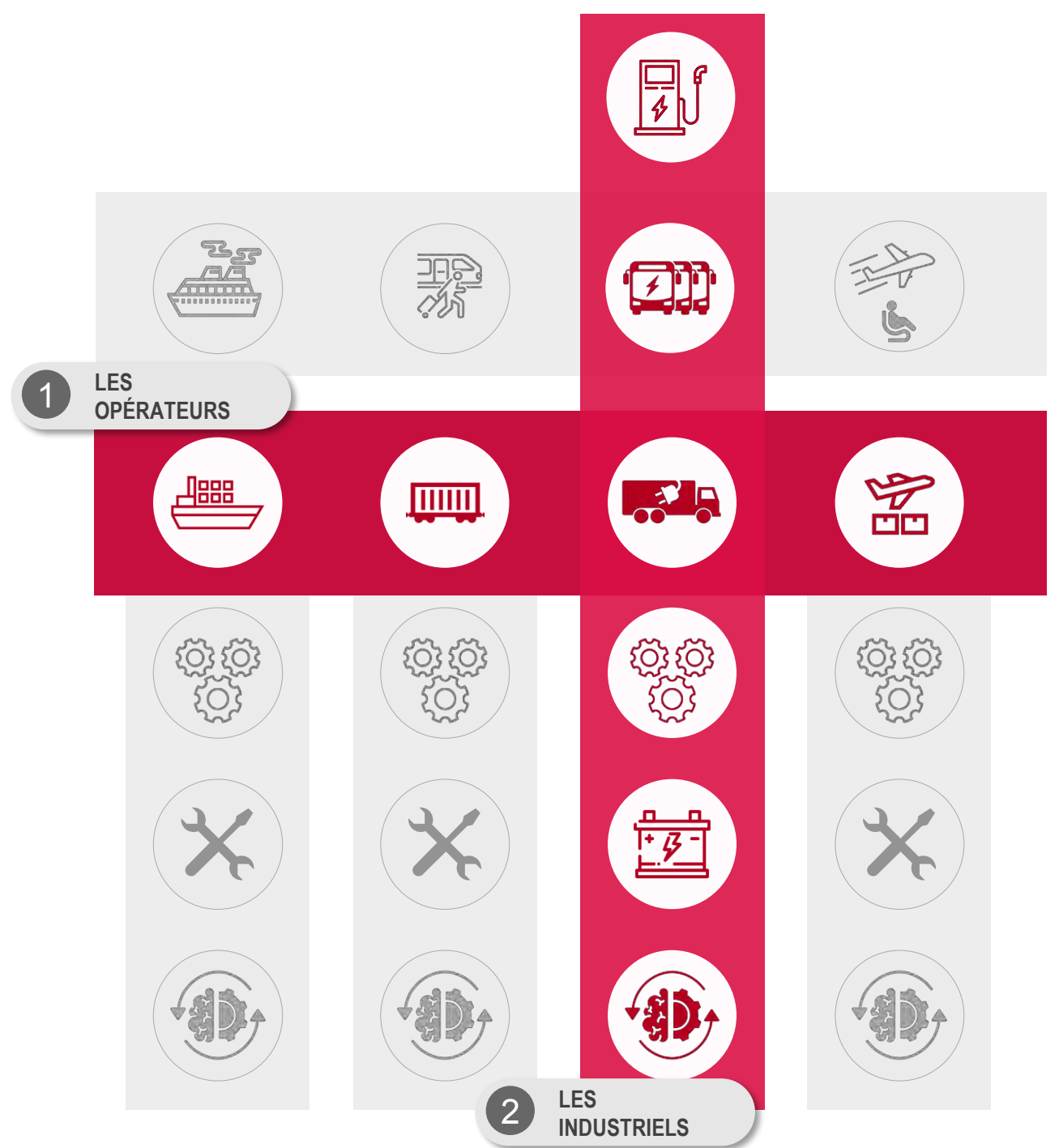
Deux axes d'analyse

Deux axes retenus dans ce rapport :

- Les **opérateurs** assurant le transport et la logistique des personnes et des marchandises
- Les **industriels** de la chaîne des véhicules électriques et intelligents

Les filières industrielles soutenant les autres modes de transport sont exclues, soit qu'elles sont analysées dans un autre plan sectoriel, telle l'aérospatiale, soit qu'elles sont moins pertinentes d'un point de vue économique pour la grande région de Montréal.

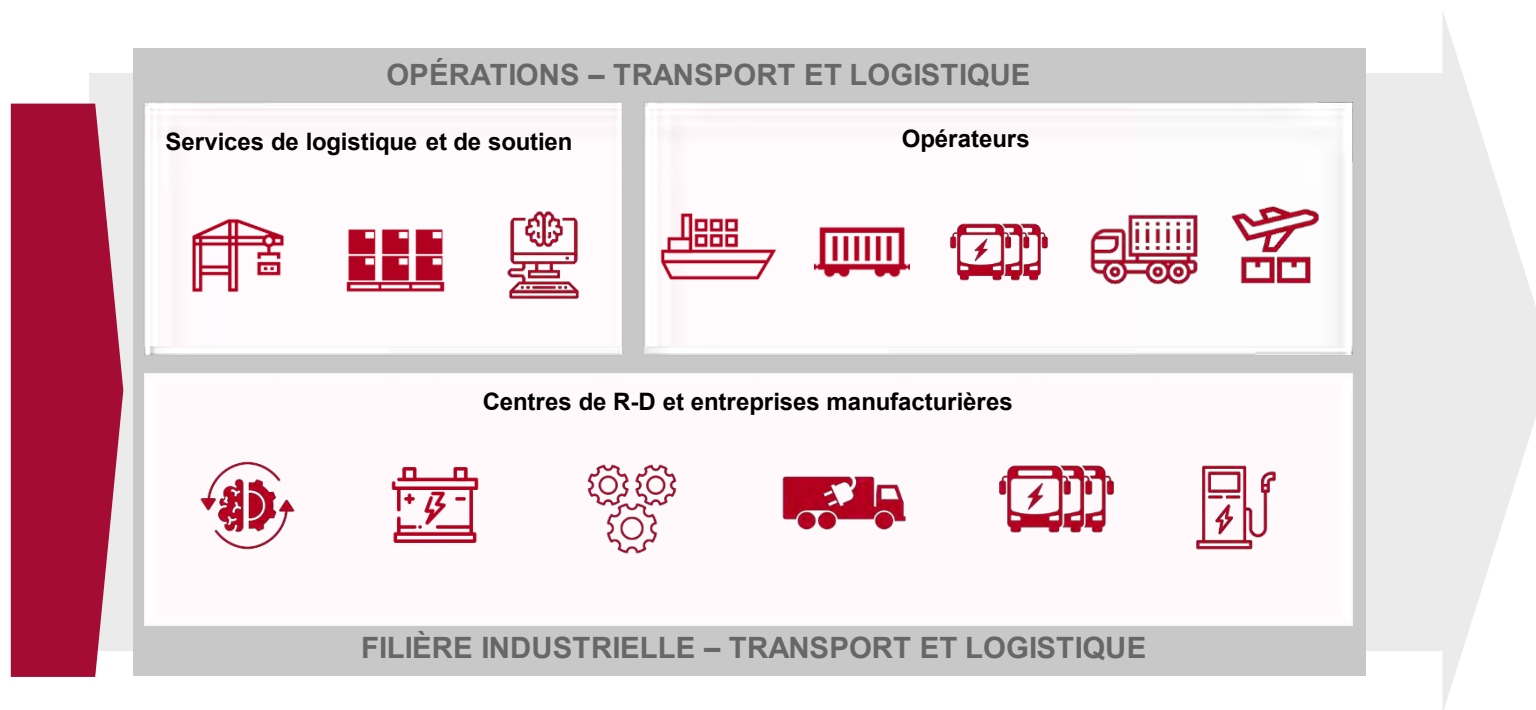
Il est à noter que les véhicules de transport collectif tels les autobus électriques sont couverts, compte tenu de leur présence au sein de la filière industrielle de la région métropolitaine.



Opérateurs et industriels évoluent dans le même écosystème

1 LES OPÉRATEURS

Ce groupe comprend les entreprises de transport et de logistique de personnes et de marchandises, notamment des domaines ferroviaire, maritime, aérien ou routier, ainsi que les entreprises opérant des terminaux maritimes et offrant des services d'entreposage, de conditionnement ou de conseils 3PL et 4PL.



2 LES INDUSTRIELS

Ce groupe comprend les manufacturiers et les centres de recherche œuvrant dans la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules de transports électriques et intelligents, tant pour les marchandises que pour les passagers. Les véhicules pour passagers font partie du cadre d'analyse, compte tenu de la nature intrinsèque des deux sous-secteurs d'application pour les entreprises manufacturières présentes sur notre territoire.

1

L'ÉTAT DE SITUATION AVANT LA COVID-19

- ▶ • L'importance stratégique du secteur pour l'économie de la métropole
- Les principaux enjeux de développement avant la COVID-19



Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport et de la logistique

Historiquement, le Grand Montréal a bénéficié de plusieurs atouts qui en ont fait un des plus importants pôles de transport et de logistique de l'est du continent, parfaitement connecté à son environnement.

OPÉRATEURS

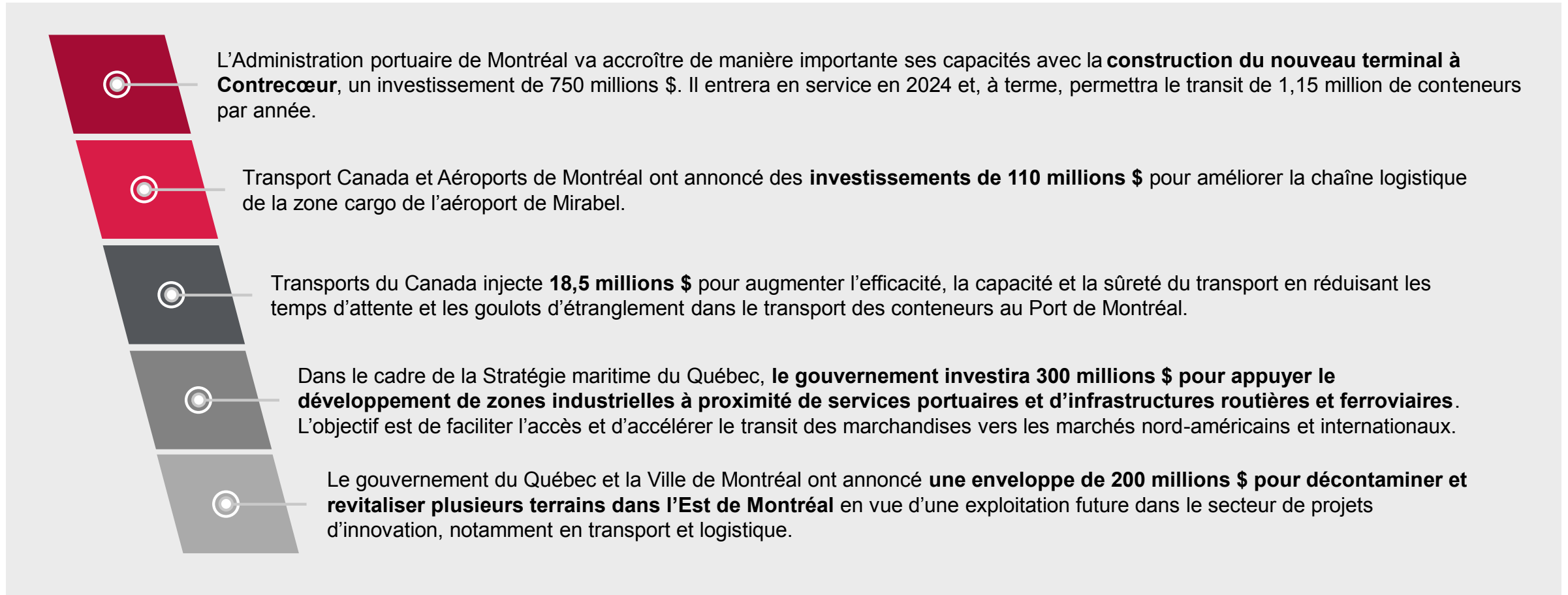


Un pôle en plein essor

Fort de ce positionnement, plusieurs projets d'envergure ont été initiés pour accroître les capacités de traitement du pôle de transport et de logistique du Grand Montréal.



OPÉRATEURS



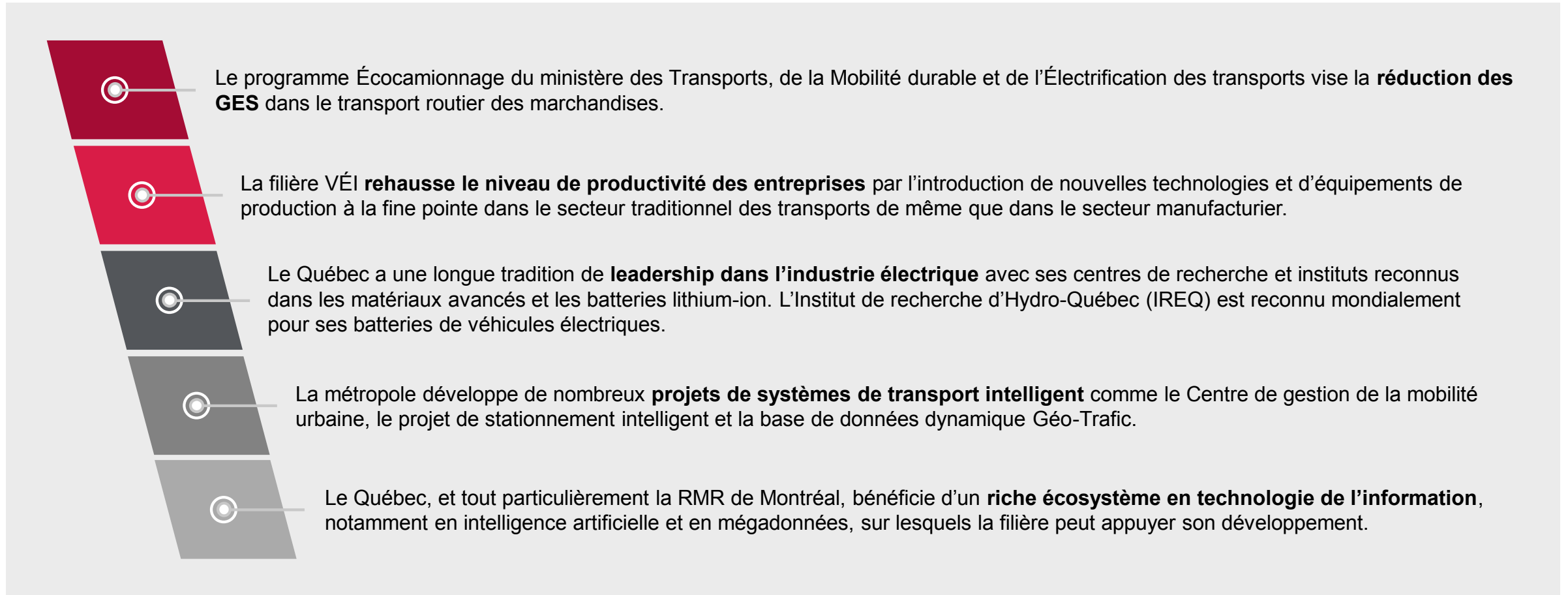
Sources : CCMM et MI, janvier 2020, « La connectivité internationale au cœur de la croissance du Grand Montréal »



OPÉRATEURS

Une filière clé dans la transition énergétique

Au cours de la dernière décennie, une nouvelle filière dans le transport, les véhicules électriques et intelligents (VÉI), s'est déployée et évolue rapidement. Plus récemment, l'émergence d'une grappe en intelligence artificielle a créé des synergies qui pourraient renforcer considérablement la place de Montréal dans cette industrie.



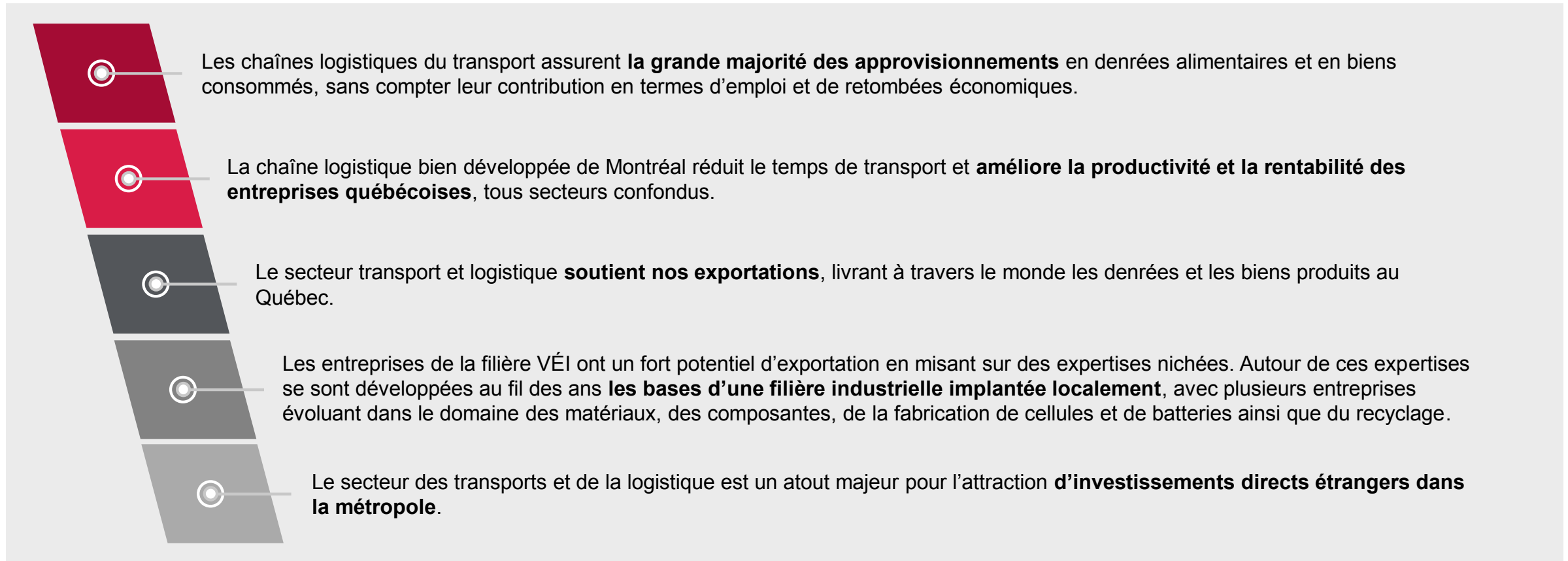
Source : CCMM et MI, janvier 2020, « La connectivité internationale au cœur de la croissance du Grand Montréal »



OPÉRATEURS

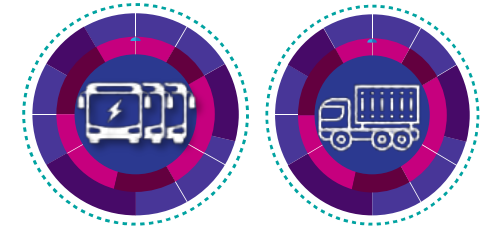
Un pôle qui contribue à l'économie et à la connectivité internationale de la métropole

Outre les retombées directes des entreprises de ce secteur, c'est tout le tissu économique du Québec qui bénéficie de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Grand Montréal.



Source : CCMM et MI, janvier 2020, « La connectivité internationale au cœur de la croissance du Grand Montréal »

Acteurs clés en transport



OPÉRATEURS

Le succès du pôle métropolitain repose sur la présence d'opérateurs d'importance.

- **Transport routier** : La plupart des entreprises de transport offrent également des services de logistique comme le Groupe Robert, TFI International et le Metro Supply Chain Group.
- **Transport ferroviaire** : Montréal est desservie par les deux plus importantes compagnies de chemins de fer, soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP).
- **Transport maritime** : Le Port de Montréal est desservi par d'importants armateurs de porte-conteneurs, dont Fednav et Maersk.
- **Transport aérien** : Quatre compagnies de fret aérien sont présentes aux aéroports de Montréal, soit Fedex, DHL, UPS et Purolator. Air Canada Cargo et Air Transat Cargo sont également de grands transporteurs de marchandises.
- **Transport collectif** : La grande région métropolitaine compte sur d'importantes sociétés de transport collectif opérant des flottes d'autobus, dont les sociétés de transport de Montréal, Laval et Longueuil.



Sources : Survol l'écosystème montréalais des transports et de la logistique par KPMG; Montréal International



OPÉRATEURS

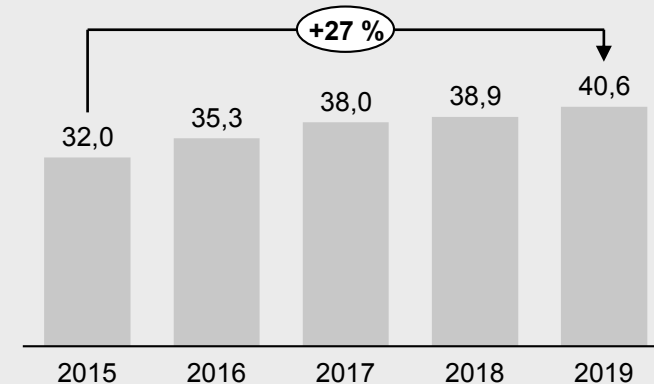
Le Port de Montréal : le plus important port de l'Est du Canada

Outre les retombées directes des entreprises de ce secteur, c'est tout le tissu économique du Québec qui bénéficie de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Grand Montréal.

Le Port de Montréal, principale plateforme intermodale de la région, figure parmi les cinq principaux ports de la côte Est de l'Amérique du Nord.

- **Relié à plus de 140 pays**, il est une porte d'entrée des marchandises en Amérique du Nord, notamment en provenance d'Europe, mais aussi de plus en plus en provenance d'Asie.
- Ses activités créent plus de **19 000 emplois directs et indirects** et génèrent des retombées économiques annuelles d'environ 2,6 milliards \$.
- En 2019, plus de **40 millions de tonnes de marchandise** y ont transigé, une **augmentation de 27 % depuis 2015**.

Évolution du trafic de marchandises, Port de Montréal
De 2015 à 2019, en millions de tonnes métriques



Sources : Survol de l'écosystème montréalais des transports et de la logistique par KPMG; Montréal International; Port de Montréal

Montréal et son port constituent une plaque tournante pour le transport intermodal.



6 000 entreprises spécialisées en transport et logistique

Parmi les 1 500 entreprises comptant plus de 5 employés, la moitié font du transport routier et le tiers sont dans les activités de soutien.

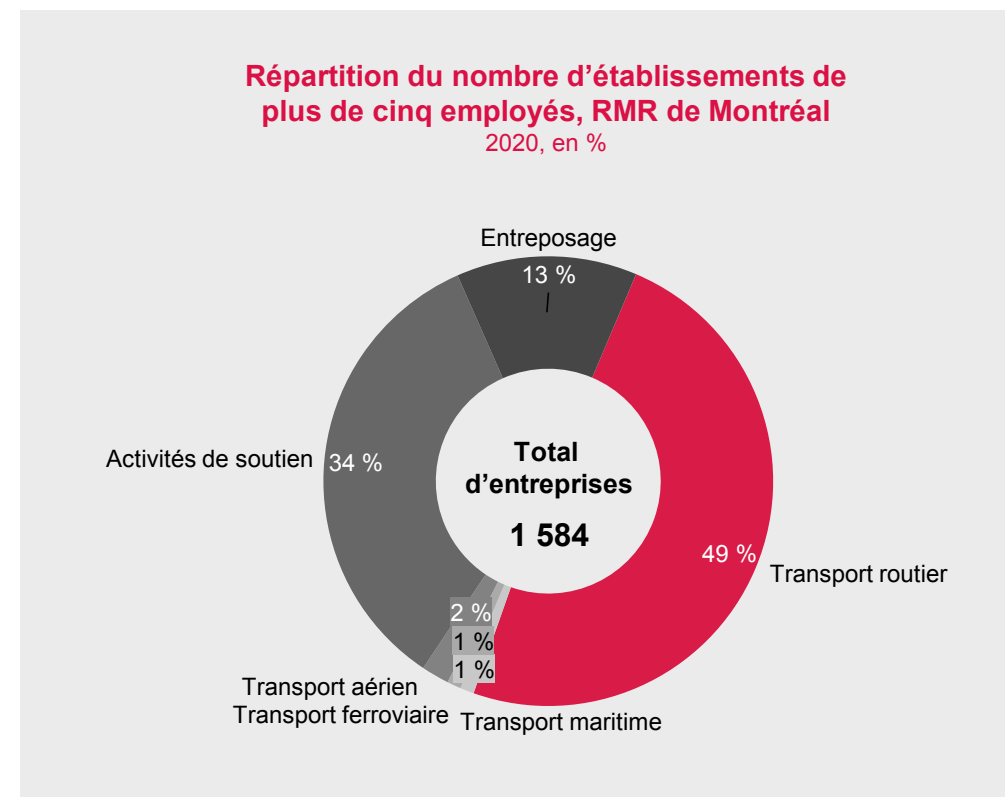
OPÉRATEURS

Nombre d'entreprises selon le secteur et la taille, RMR de Montréal

2020, en nombre d'entreprises

	Micro 1-4	Petites 5-99	Moyennes 100-499	Grandes 500+	TOTAL
Transport routier	3 568	749	20	0	4 337
Transport maritime	12	17	2	1	32
Transport ferroviaire	7	16	3	1	27
Transport aérien	22	26	8	3	59
Entreposage	84	186	16	3	289
Activités de soutien	546	493	37	3	1 079
Total	4 239	1 487	86	11	5 823

Sources : Statistique Canada, Tableau 3310026901.



La logistique accroît l'efficacité

Parmi les 1 500 entreprises comptant plus de 5 employés, la moitié font du transport routier et le tiers sont dans les activités de soutien.

La compétitivité de la chaîne d'approvisionnement dépend du transport et de la coordination des activités de production et de distribution.

- Le transport intelligent peut comprendre des centres de distribution spécialisés (incluant l'assemblage, l'emballage, la gestion juste-à-temps, le testage et le transbordement), des transporteurs de tous les modes et des manufacturiers qui transforment des produits, ensuite distribués.
- Les entreprises de classe mondiale qui ont du succès le doivent en grande partie à la reconfiguration stratégique de leur chaîne logistique. L'innovation dans les processus logistiques améliore la fiabilité, la flexibilité et la rapidité, tout en réduisant les coûts.
- Les perspectives de croissance du commerce électronique obligent les entreprises à mettre en place des solutions innovantes avec l'ensemble des partenaires de la chaîne logistique.
- Montréal possède une très forte expertise en logistique avec des instituts, groupes et chaires universitaires dédiés à la logistique.
- Des leaders mondiaux ont récemment établi dans la région des centres de distribution automatisés.

Sources : KPMG, Survol de l'écosystème montréalais des transports et de la logistique, Montréal International



OPÉRATEURS

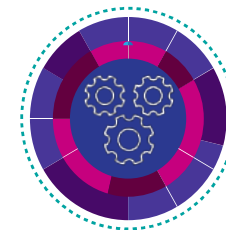
Centres automatisés établis sur le territoire du Grand Montréal – 2020



La logistique est au cœur de l'activité économique de Montréal et elle constitue un élément clé pour améliorer l'efficacité et l'efficience dans tous les secteurs.

Une forte présence au sein de la filière des VÉI

Pour sa part, l'écosystème québécois de la nouvelle filière des VEI regroupe plus de 150 entreprises des sous-secteurs des véhicules, des infrastructures et des services. Une proportion significative de ces acteurs opèrent dans le Grand Montréal.

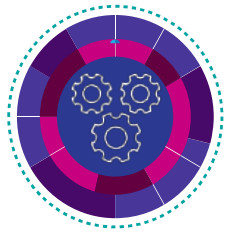


INDUSTRIELS

	DOMAINES D'ACTIVITÉ	NOMBRE D'ENTREPRISES ACTIVES*	EXEMPLES D'ENTREPRISES DE LA FILIÈRE ÉTABLIES AU QUÉBEC
VÉHICULES	- Donneur d'ordre/assembleur de véhicules finis (conception et fabrication de véhicules)	27	Bombardier Transport, Devinci, La compagnie électrique Lion, Motrec International INC, Nova Bus
	- Assembleur de composantes ou de systèmes	10	Ecotuned, TM4, Nordresa
	- Conception/fabrication/recyclage de pièces et composantes spécialisées pour véhicules électriques	10	Blue Solutions Canada, Ingeniarts (UgoWork), Recyclage Lithion, Johnson Matthey
	- Conception/fabrication de pièces et composantes spécialisées pour véhicules intelligents	3	Leddartech Québec, Immervision, Phantom Intelligence
	- Conception/fabrication d'autres pièces et composantes	15	Canimex Inc., Spectra Premium, Targray
	- Fournisseur de matériaux (bruts et raffinés)	7	RNC Minéraux, Nouveau Monde Graphite, Mason Graphite
INFRASTRUCTURES	- Conception/fabrication de pièces, composantes ou logiciels de recharge pour véhicules électriques	16	ABB, AddÉnergie, Bectrol
	- Conception/fabrication de systèmes intelligents	13	Algolux, Alizem, Nuance
	- Conception/fabrication de pièces, composantes ou logiciels pour infrastructures intelligentes	6	8D Technologies, Electromega, Orange traffic
	- Conception/fabrication de systèmes de gestion de flottes et services connexes	10	Algonat, Giro, Ingtech, ProxyBus Technologies
	- Conception/fabrication de solutions de mobilité en tant que service	16	BIXI, Communauto, Mogile Technologie
SERVICES	- Fournisseur de services techniques, scientifiques et autres services	25	Genik, Opal-RT Technologies HQ, Hypertronic Technologies

Note : * Certaines entreprises sont actives dans plus d'un domaine d'activité.

Sources : Propulsion Québec, Portrait économique de la filière des transports électriques et intelligents du Québec, 2019.

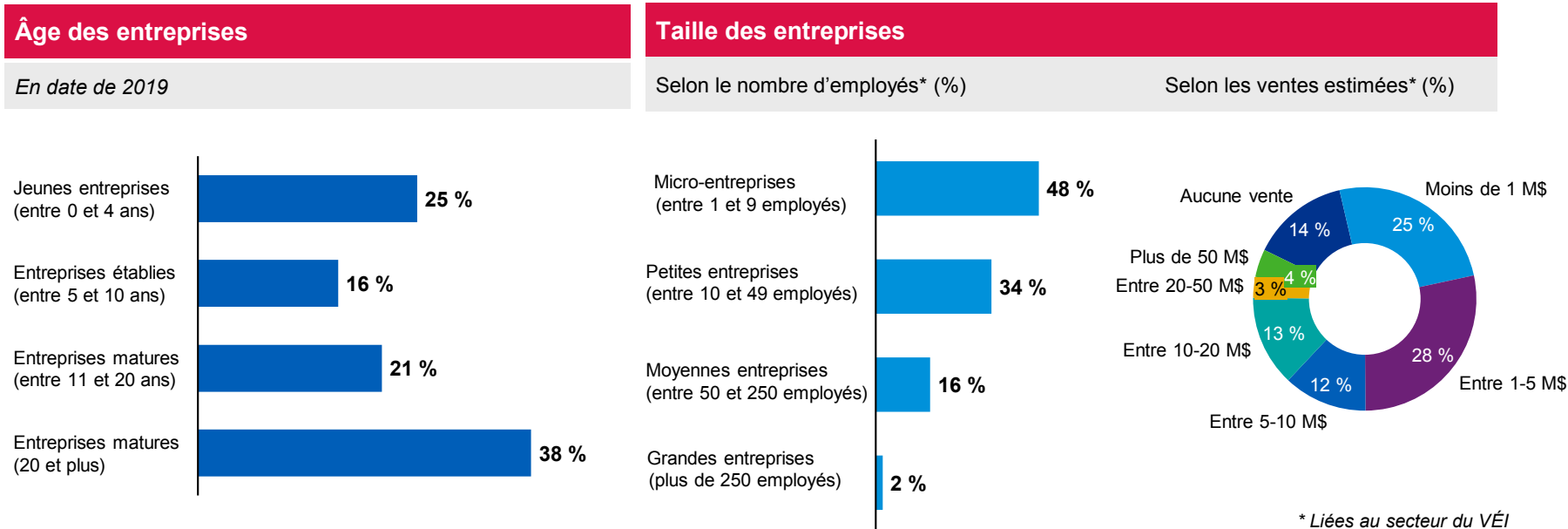


INDUSTRIELS

La majorité des entreprises de la filière des VEI sont de petite taille

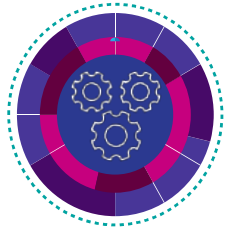
Une proportion importante d'entreprises (59 %) ont été créées il y a plus de 10 ans. Malgré tout, la filière demeure caractérisée par une proportion élevée de petites entreprises.

- 48 % des entreprises comptent moins de 10 employés et 82 % comptent moins de 50 employés.
- 25 % des entreprises ont déclaré avoir des revenus de moins de 1 million \$, alors que 14 % des entreprises sont encore au stade de développement et n'ont pas déclaré de ventes en 2018. La filière compte 4 % de grandes entreprises déclarant plus de 50 millions \$ de revenus annuellement.



Sources : Propulsion Québec, Portrait économique de la filière des transports électriques et intelligents du Québec, 2019.

La filière des VÉI contribue pour 1,3 milliard \$ au PIB du Québec



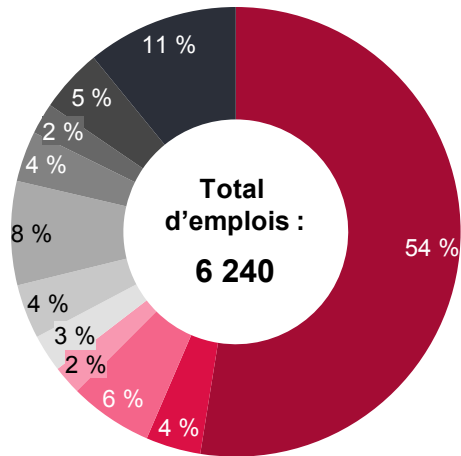
INDUSTRIELS

Les 150 entreprises de la filière génèrent des ventes estimées à 2,2 milliards \$ et des exportations de 830 millions \$.

- Ces entreprises procurent 6 240 emplois directs au Québec, dont plus de la moitié chez les donneurs d'ordre, notamment Bombardier Transport.

Distribution des emplois liés à la filière du VÉI par sous-secteurs

2018, en %



- Donneurs d'ordre
- Assembleurs de systèmes et composantes
- Conception/fabrication/recyclage pièces et composantes VÉ
- Conception/fabrication pièces VI
- Conception/fabrication autres pièces
- Conception/fabrication pièces, composantes ou logiciels de recharges pour VÉ
- Conception/fabrication système pour VI
- Conception/fabrication de pièces, composantes ou logiciels pour infrastructures intelligentes
- Gestion de flotte
- Mobilité
- Services professionnels et techniques

Sources : Propulsion Québec, Portrait économique de la filière des transports électriques et intelligents du Québec, 2019.



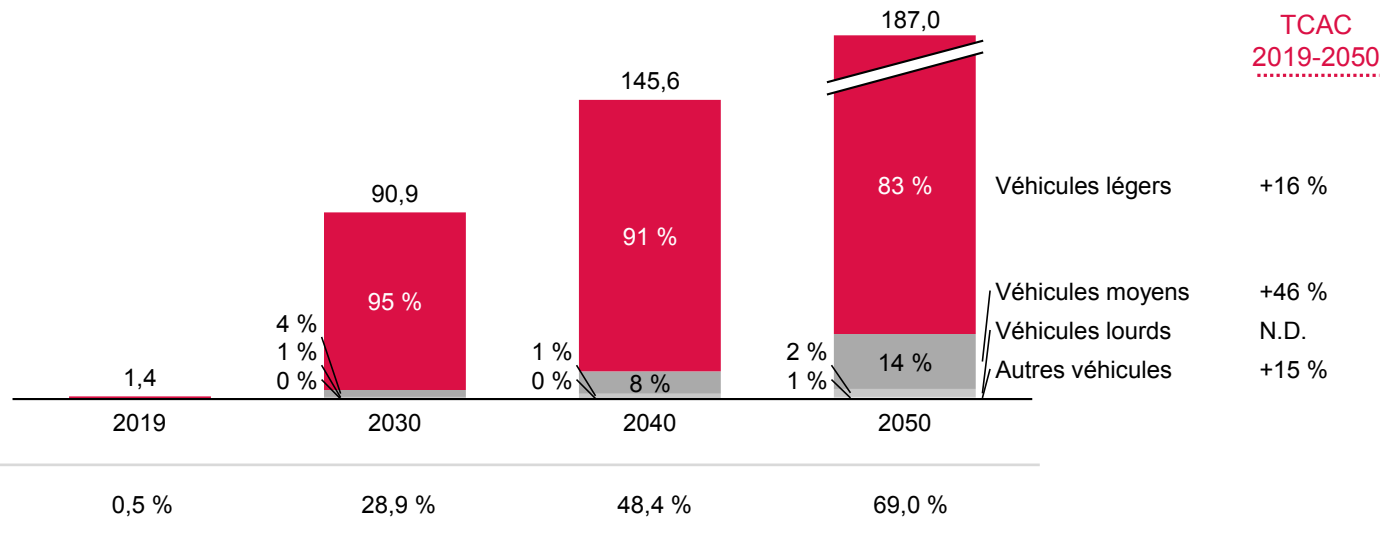
La filière des VÉI : un secteur en croissance

Une étude récente estime que les perspectives de croissance sont particulièrement élevées pour les véhicules dans lesquels le Québec se distingue actuellement. La quantité de véhicules en Amérique du Nord qui seront électriques et/ou intelligents devrait passer de 1,4 million à 187 millions au cours des 30 prochaines années.

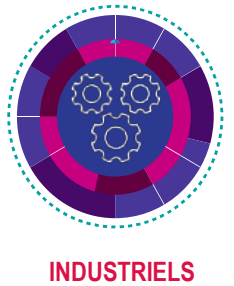
- Le Québec se spécialise dans plusieurs niches de camions moyens : fourgons pour marchandises, ambulances, autobus, navettes, camions à nacelle et véhicules-outils, vendus en Amérique et ailleurs dans le monde.
- La fabrication d'infrastructures pour véhicules légers et moyens est bien établie au Québec et profitera des taux de pénétration de plus en plus élevés des VÉ en Amérique du Nord, soit respectivement +16 % et +46 % par année entre 2019 et 2050.

Évolution du parc de véhicules terrestres électriques et intelligents, Amérique du Nord

De 2019 à 2050, en millions d'unités et %



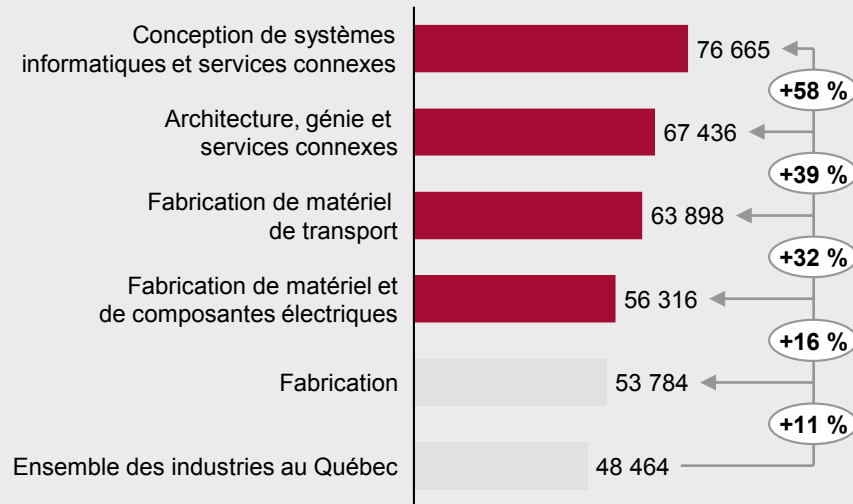
Sources : Propulsion Québec, « Horizon 2050 et besoins en main-d'œuvre et formation du secteur des transports électriques et intelligents au Québec », 2020.



La filière des VÉI : des emplois à haute valeur ajoutée

Les travailleurs dans la fabrication de véhicules (matériel de transport), de composants électriques spécialisés, de l'ingénierie mécanique, du logiciel ou de l'informatique ont des salaires moyens de 16 % à 58 % plus élevés que dans l'ensemble des industries au Québec et ils affichent un haut niveau d'éducation et de diplomation.

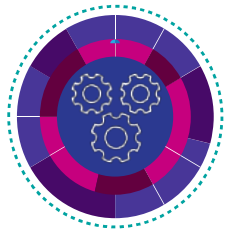
Rémunération annuelle dans certains secteurs liés au VÉI, Québec
2018, en \$



Niveau de diplomation dans certains secteurs liés au VÉI, RMR de Montréal
2018, en %

	Aucun certificat	Diplôme d'études secondaires	Diplôme d'un collège, d'un cégep	Diplôme universitaire
Conception de systèmes info.	1 %	8 %	26 %	64 %
Architecture, génie et services connexes	1 %	5 %	23 %	71 %
Fabrication de matériel de transport	5 %	13 %	44 %	38 %
Fabrication de composants électriques	14 %	21 %	30 %	35 %
Ensemble des industries	7 %	18 %	33 %	42 %

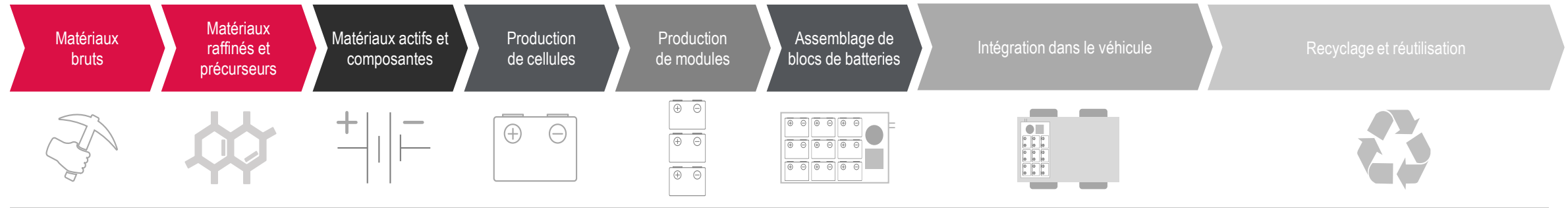
Sources : Statistique Canada, Enquête sur la population active; Propulsion Québec, Portrait économique de la filière des transports électriques et intelligents du Québec.



Un positionnement stratégique en fabrication des batteries

L'un des segments les plus prometteurs pour la filière touche la conception et la production de batteries au lithium-ion. Outre l'expertise et les talents qui sont regroupés dans les entreprises et les centres de recherche, le Québec peut bénéficier de la présence de mines de lithium sur son territoire.

Chaîne de valeur élargie des batteries lithium-ion pour véhicules électriques



La croissance du marché des véhicules électriques est principalement liée aux progrès des batteries.

La filière des batteries lithium-ion évolue rapidement et les acteurs tentent de se positionner dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

- Le Québec peut compter sur une source d'énergie propre et concurrentielle, des ressources naturelles abondantes, des expertises préindustrielles dans la production de cellules (IREQ), des centres de recherche renommés, une relative proximité du marché et des constructeurs nord-américains et une volonté forte du gouvernement de soutenir le développement d'une filière québécoise des batteries électriques.
- L'expertise développée par le Québec pourrait devenir une option intéressante pour les constructeurs américains et européens qui souhaitent une alternative à la Chine.
- La production et le recyclage des batteries sont un élément central de la chaîne de valeur de la filière électrique et intelligente.

1

L'ÉTAT DE SITUATION AVANT LA COVID-19

- L'importance stratégique du secteur pour l'économie de la métropole
- ▶ • Les principaux enjeux de développement avant la COVID-19

Un secteur face à plusieurs enjeux



OPÉRATEURS

INDUSTRIELS

Les activités de transport et de logistique étaient déjà confrontées à plusieurs enjeux avant la pandémie.



PERCEPTION ET ENVIRONNEMENT – Le transport des marchandises et des personnes peut être perçu comme une activité nuisible en raison des espaces occupés, de la pollution, du bruit et de la congestion.



GOVERNANCE ET INTÉRÊTS – Un chantier complexe avec son grand nombre d'intervenants et le caractère transversal des initiatives proposées.



MAIN-D'ŒUVRE – La rareté de la main-d'œuvre et le profil des compétences recherchées sont des enjeux.



ACCESSIBILITÉ AU PORT – Le transit de la marchandise entre les navires et les autres modes de transport n'est pas optimal.



COMMERCE INTERNATIONAL – Vive concurrence entre les ports de la côte Est et les marchés internationaux.



FINANCEMENT DES ENTREPRISES – Les phases de développement technologique, de démonstration et de validation du produit et de développement industriel requièrent des besoins en financement importants.



DÉMONSTRATION ET COMMERCIALISATION – Un défi pour les entreprises est l'obtention des premiers clients qui serviront de vitrines technologiques.



MARCHÉS HORS QUÉBEC – Les entreprises du secteur doivent mieux s'outiller afin de saisir les opportunités sur les marchés extérieurs.

ENJEU 1 – PERCEPTION ET ENVIRONNEMENT



Le transport des marchandises et des personnes peut être perçu comme une activité nuisible en raison des espaces occupés, de la pollution, du bruit et de la congestion.

- La distribution des marchandises en milieu urbain est indispensable au fonctionnement de l'économie, mais la présence de camions en ville suscite du mécontentement.
 - Il faut sensibiliser la population à l'importance du secteur du transport dans l'approvisionnement des denrées et biens qu'elle consomme, l'acceptabilité sociale en dépend.
 - Un plan de mobilité durable doit trouver un juste équilibre entre les attentes des citoyens et la compétitivité du transport des marchandises sur les plans local, régional et international.
 - Les décideurs politiques doivent assurer une cohabitation harmonieuse de l'ensemble des usagers de la route, peu importe leur mode de transport.
- Dans le cadre de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 % d'ici 2030, comparativement à 2005. Avec une hausse de ses émissions, le Québec a raté sa cible de 2020. Il a fixé une nouvelle cible de réduction de 37,5 %, sous le niveau de 1990 d'ici 2030.
- Le secteur des transports est le principal émetteur de GES au Québec, avec environ 43 % des émissions. À lui seul, le transport routier, qui inclut les automobiles, les camions légers et les véhicules lourds dont notamment les camions et les autobus, est responsable de 80 % des émissions de tout le secteur.

Émissions de GES au Québec en 2013 et 2017

Secteurs d'activité	Émissions (Mt éq. CO ₂)		Variation des émissions de 1990 à 2017		Part du secteur en 2017
	1990	2017	Mt éq. CO ₂	%	%
Transports	27,68	34,06	6,38	23,0	43,3
Transport routier	18,11	27,10	8,98	49,6	34,5
Autres transports	6,80	4,67	-2,13	-31,3	5,9
Transport aérien	0,82	0,72	-0,10	-11,8	0,9
Transport ferroviaire	0,57	0,60	0,04	6,4	0,8
Transport maritime	1,38	0,96	-0,42	-30,3	1,2

Sources : Gouvernement du Québec, « Engagements du Québec », 2020; MELCC, « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990 », 2019.; <https://roulezélectrique.com/electrification-du-quebec-des-objectifs-de-reduction-de-petrole-et-de-ges-realisables/>

**Seule une approche intégrée de la mobilité permettra d'arrimer le transport à la planification territoriale.
La cohabitation est non seulement possible, mais nécessaire.**

ENJEU 2 – GOUVERNANCE ET INTÉRÊTS



Un chantier complexe avec son grand nombre d'intervenants et le caractère transversal des initiatives proposées

- Plusieurs ministères québécois (Transport, Économie et Innovation, Environnement, Aménagement du territoire, Énergie et Ressources naturelles) ont des politiques, stratégies et plans d'action sur la réduction des GES, l'électrification des transports et la mobilité durable.
- Les sociétés de transport de Montréal, de Longueuil et de Laval ont des plans et calendriers de réalisation distincts.
- L'absence de vision commune et le manque de synergies menacent l'atteinte des cibles du plan de mobilité durable du gouvernement.
- Une approche intégrée exige le décloisonnement des sphères de compétence, des partenariats et la conciliation d'intérêts publics et privés.
- Montréal éprouve des difficultés à concilier le droit des citoyens à un environnement de qualité et le développement du secteur du transport et de la logistique.

Concentrer les efforts sur des projets structurants et mobilisateurs à forts impacts de manière à influencer réellement la demande et les résultats

ENJEU 3 – MAIN-D'ŒUVRE



La rareté de la main-d'œuvre et le profil des compétences recherchées sont des enjeux

- Une part importante des travailleurs arrive en fin de carrière. Le profil des emplois offerts changera avec les nouvelles technologies, tant dans le transport que dans la logistique.
- La complexité des échanges commerciaux et une pression pour des délais de livraison plus courts ont provoqué des changements importants dans la chaîne logistique, qui est plus intégrée dans les entreprises manufacturières. Le profil des travailleurs s'apparente de plus en plus à celui du secteur manufacturier.
- La robotisation et l'intelligence artificielle transforment la logistique et le transport en optimisant les processus. Les nombreuses PME du secteur doivent intégrer ces technologies, ce qui exigera la formation des employés et le recrutement de travailleurs spécialisés.
- Certains éléments du secteur sont peu attrayants pour les jeunes, tout particulièrement les fonctions spécialisées. Les employeurs doivent déployer des moyens pour attirer et retenir le personnel.
- La croissance du secteur des transports et de la logistique et de la filière des VÉI dépendra notamment de la disponibilité d'une main-d'œuvre bien formée.
- La transformation de l'industrie entraîne des changements importants dans les besoins de main d'œuvre, d'où l'importance d'agir en requalifiant certains travailleurs.

La pénurie de main-d'œuvre forcera les entreprises à opter pour des solutions technologiques.

ENJEU 4 – ACCESSIBILITÉ AU PORT



Le transit de la marchandise entre les navires et les autres modes de transport n'est pas optimal

- La congestion et les chantiers posent un gros défi de logistique et occasionnent des retards dans les livraisons, pénalisant fournisseurs, transporteurs et clients.
- Plusieurs entreprises souhaitent augmenter leurs capacités de manutention et leur superficie d'entreposage à proximité du port, mais les contraintes de la réglementation municipale empêchent de construire des installations rentables.
- Les accès aux infrastructures du Port de Montréal restent difficiles, ce qui nuit à son efficacité. Les projets d'amélioration des entrées et sorties du port sans passer par la rue Notre-Dame sont une priorité. Le prolongement du boulevard de l'Assomption entre les rues Hochelaga et Notre-Dame et celui vers l'ouest de l'avenue Souigny, ainsi que l'ajout de nouvelles bretelles d'accès menant à l'autoroute 25 sont une priorité depuis plusieurs années.

La fluidité des marchandises passe par un accès rapide aux infrastructures portuaires.

ENJEU 5 – COMMERCE INTERNATIONAL



Intense rivalité des ports de la côte Est et des marchés internationaux

- Montréal, plaque tournante pour le transport et la logistique, est une porte d'entrée en Amérique du Nord en raison de sa situation géographique et de ses infrastructures intermodales (maritime, ferroviaire, aérien, routier).
- Le Port de Montréal est un port de destination. Le réseau ferroviaire le relie à l'Ouest canadien, au Midwest (Détroit et Chicago), en plus d'une bonne portion de la côte Est nord-américaine. La fluidité de ses opérations et l'intermodalité de ses infrastructures lui procurent un avantage compétitif face aux autres ports de la côte Est nord-américaine.
- Cet avantage est toutefois menacé par la consolidation des armateurs, notamment dans le transport par conteneurs, et leur expansion dans les opérations portuaires.
- La manutention des conteneurs est fortement concentrée dans certains ports de la côte Est nord-américaine, créant des pressions sur les réseaux logistiques.
- La compétitivité du Port de Montréal dépend de sa capacité à augmenter son volume, de l'intermodalité, de l'amélioration de ses services et des décisions tarifaires.
- La rivalité accrue s'inscrit dans un contexte d'incertitude sur l'évolution du commerce mondial, que soulèvent les mesures protectionnistes et le désir de raccourcir les chaînes d'approvisionnement pour en renforcer la résilience.

Le Port de Montréal opère au sein d'un environnement compétitif en mutation.

La forte concurrence se manifeste également entre les États qui investissent massivement dans le développement de leur filière des VÉI.

ENJEU 6 – FINANCEMENT DES ENTREPRISES

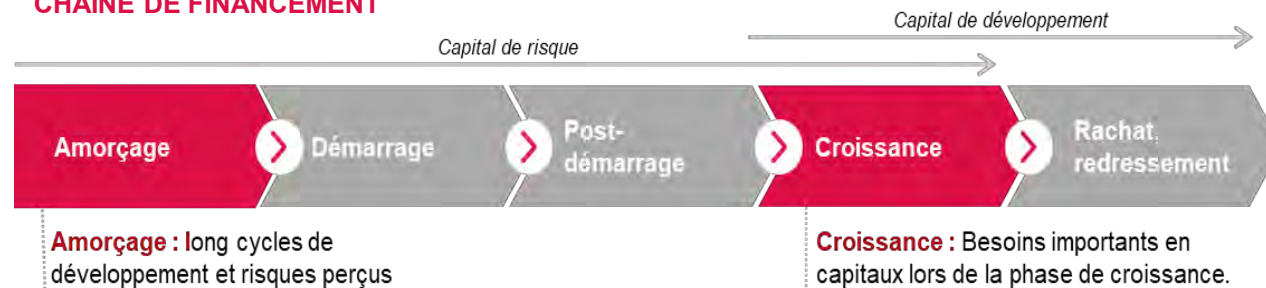
En ce qui a trait à la filière émergente des VÉI les enjeux correspondent à ceux qu'on retrouve dans les filières électriques émergentes : le financement, la démonstration et la commercialisation à petite et moyenne échelle, au niveau local et international.



Les phases de développement technologique, de démonstration et validation du produit et de développement industriel requièrent des besoins en financement importants.

- Les entreprises composant la filière des VÉI font face à des défis importants liés aux longs cycles de développement de produits, aux coûts élevés des essais et prototypages, ainsi qu'à l'ampleur des besoins en capitaux. Le financement de projets pilotes commerciaux et de démonstration de la valeur commerciale et environnementale des technologies est crucial pour les projets intensifs en capital.
- Le niveau de risque perçu par les financiers privés est élevé pour les entreprises qui sont à leurs premiers stades de développement. Cela a pour effet de freiner le développement de l'industrie et de cantonner le financement à des stades plus avancés de développement.
- Le marché canadien des véhicules électriques et intelligents est émergent et de taille restreinte limitant ainsi les occasions de croissance. Les entreprises sont typiquement plus petites et ont des liquidités plus limitées.

CHAÎNE DE FINANCEMENT



Sources : KPMG, 2018; Duruflé et Carboneau pour Cycle Capital Management 2016; EY, 2018.

Le financement de projets pilotes et de démonstration est le plus important défi que rencontrent les entreprises.

ENJEU 7 – DÉMONSTRATION ET COMMERCIALISATION



Un défi pour les entreprises est l'obtention des premiers clients qui serviront de vitrines technologiques.

- Le financement de projets pilotes commerciaux et de démonstration de la valeur commerciale et environnementale des technologies est crucial pour les domaines des technologies propres plus intensifs en capital. Il s'agit là d'un important défi pour les entreprises du secteur des VEI.
- Les premières applications de nouvelles technologies, telles qu'on les retrouve dans les VEI, requièrent des investissements significatifs, alors que les bénéfices se matérialisent souvent sur le long terme.
- Pour les acquéreurs de VEI, les risques associés à l'adoption de nouvelles technologies vont au-delà de la validation du produit et comprennent le déploiement de nouvelles infrastructures comme des garages adaptés et le déploiement de stations de recharge. On doit de plus prévoir des programmes de formation pour le personnel d'entretien et les opérateurs. En incluant les besoins en capitaux, on augmente potentiellement le seuil de rentabilité des opérations. Pour les industriels de la filière des VEI, les cycles de vente sont ainsi plus longs et la démonstration technologique et financière des solutions plus difficile à faire.
- Les grandes sociétés de transport hésitent à servir de vitrine technologique.
- Le processus d'appel d'offres public ne favorise pas les véhicules électriques, car on utilise trop souvent la règle du plus bas soumissionnaire, alors que les soumissions auraient avantage à réaliser l'évaluation sur le cycle de vie des équipements et non seulement lors de l'acquisition.
- Les cadres réglementaires des municipalités devraient également permettre la tenue de projets pilotes et de démonstration afin de favoriser l'innovation.

Les sociétés de transport sont réticentes à adopter une technologie qui n'a pas encore fait ses preuves.

ENJEU 8 – MARCHÉS HORS QUÉBEC



Les entreprises du secteur doivent mieux s'outiller afin de saisir les opportunités sur les marchés extérieurs

- La taille de notre marché domestique constitue un frein à la croissance des acteurs industriels. Les opportunités de croissance résident dans la capacité des entreprises québécoises à conquérir les marchés extérieurs, notamment le marché américain.
- Le marché européen, comparativement au marché domestique canadien, est mieux développé tant au niveau de la demande que de l'offre de véhicules électriques. On y retrouve de grands manufacturiers ayant résolument embrassé la transition électrique. Ces derniers disposent de capacités de recherche et manufacturières importantes.
- Le secteur québécois des VÉI est en émergence. Sauf exception, le secteur est composé principalement de PME et d'un petit nombre d'entreprises ayant des revenus supérieurs.
- Les entreprises du secteur des VEI au Québec, comme ailleurs dans le monde, font face à des défis liés aux longs cycles de développement de produits, aux coûts élevés des essais et du prototypage, ainsi qu'à l'ampleur des besoins en capitaux.

Les contraintes associées à la taille du marché québécois impliquent que le secteur doit se tourner vers les marchés extérieurs.

2

RÉPERCUSSIONS DE LA CRISE SUR LE SECTEUR

Mise à contribution du secteur du transport et de la logistique

- La crise sanitaire a révélé, si besoin était, le caractère indispensable du transport et de la logistique à la vie économique, comme en témoigne la décision du gouvernement de considérer tout le secteur comme un service essentiel.
- L'urgence d'agir a favorisé la collaboration des acteurs de la chaîne logistique du Grand Montréal et a permis d'ouvrir des canaux de communication dans le but de développer rapidement des initiatives d'amélioration de la fluidité du traitement des marchandises essentielles au Port de Montréal.
- L'industrie a contribué à la lutte contre la COVID-19 en nolisant des vols pour le transport d'équipement de protection personnelle et par la conversion d'appareils passagers en avion-cargo pour répondre aux besoins des clients.
- La livraison à vélo a permis d'effectuer près de 8 000 livraisons pour des magasins fermés au public, un mode de livraison qui s'est avéré rentable, rapide et écologique.
- Le secteur jouera un rôle central dans la reprise, qui sera un moment opportun pour réduire les coûts, optimiser les réseaux de distribution, moderniser les opérations et réduire l'empreinte carbone.

Un ajustement rapide

Impacts

La pandémie a révélé l'importance des transports dans l'économie. Maillon essentiel durant la crise, ils seront appelés à jouer un rôle central dans la relance de l'économie.



OPÉRATEURS



Conversion d'appareils en avions cargo

Avant la crise, tout le cargo d'Air Canada était transporté sur des vols passagers. La hausse de la demande, particulièrement pour les articles de protection personnelle, a forcé la conversion rapide de plusieurs appareils passagers en avions cargo.



Perte de liaisons

En commençant par la Chine, les destinations se sont fermées les unes après les autres. Plus de 80 % de la flotte d'avions passagers a été clouée au sol, réduisant ainsi les capacités cargo.



Hausse des volumes

L'augmentation du commerce en ligne a augmenté le volume des spécialistes du cargo aérien, tels FedEx et Purolator.



Changements dans les activités logistiques

Plusieurs entreprises manufacturières ont été frappées par la crise sanitaire, provoquant un rajustement rapide des activités logistiques fournies par les transporteurs. De plus, on note une tendance à revoir les modes de livraison en milieu urbain afin de réduire les émissions de GES.

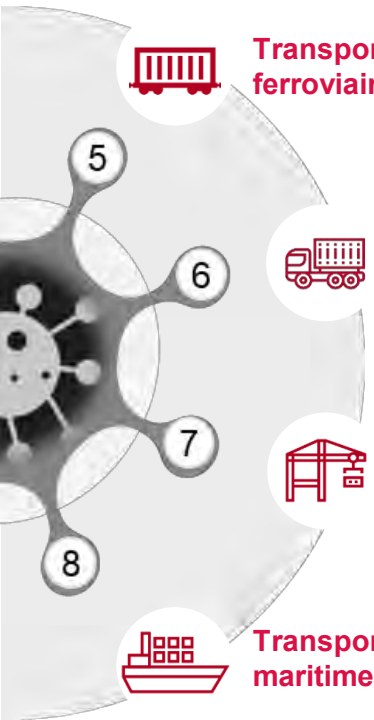
Le défi de l'intermodalité

Impacts

La pandémie a mis en évidence les interrelations tout le long de la chaîne d'activités. On a constaté que tout changement à l'un des maillons pouvait affecter les autres.



OPÉRATEURS



Transporteurs ferroviaires

Le transport par train a fait l'objet d'un rééquilibrage important à l'échelle continentale en raison des changements dans les volumes et la nature des marchandises importées et exportées.



Transporteurs routiers

La nature des marchandises, la fréquence des voyages, les volumes et les destinations ont été bouleversés. Les grands opérateurs ont dû s'ajuster rapidement.



Port de Montréal

Bien que la COVID-19 ait apporté ses défis, la grève des débardeurs au port a eu des effets importants. Plusieurs navires ont été redirigés vers Halifax affectant ainsi l'intermodalité ferroviaire.



Transport maritime

Les liaisons maritimes internationales ont été perturbées de manière asynchrone. Les temps de déplacement des navires sont importants. La COVID-19 pouvait frapper le port d'expédition alors que le port d'accueil était prêt à accueillir les navires, l'inverse étant aussi vrai.

Le transport de marchandises et de personnes : des réactions distinctes

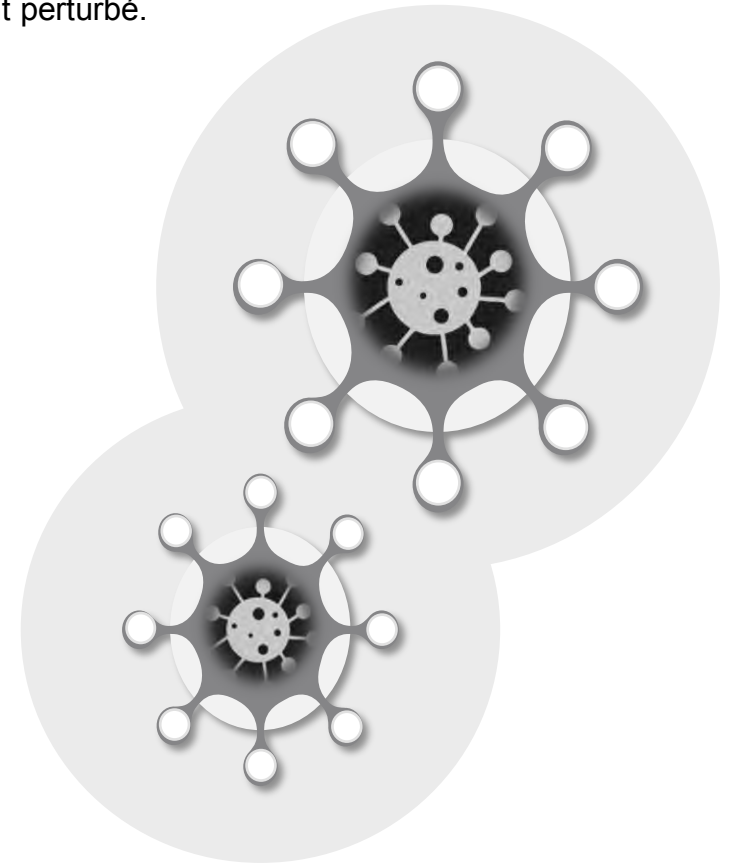


OPÉRATEURS

Impacts

Le transport des marchandises a été maintenu coûte que coûte, alors que le transport des personnes a été fortement perturbé.

- La fermeture des frontières internationales, et parfois même provinciales, a été décrétée par les gouvernements. Pour minimiser les pertes économiques, le transport a été reconnu rapidement comme un service essentiel et a été maintenu pour acheminer les intrants et l'expédition des produits transformés des entreprises.
- Le transport des marchandises a rapidement été identifié comme un service essentiel pour assurer l'acheminement des denrées et autres biens de consommation à la population.
- La fermeture de commerces suivant les directives gouvernementales a provoqué des perturbations au niveau de l'acheminement des marchandises vers leur destination finale entraînant une accumulation de conteneurs dans les principaux centres intermodaux.
- Les opérateurs de transport urbain et interrégional ont vu leurs opérations et leurs revenus diminuer drastiquement et, dans certains cas, ont dû interrompre leurs activités.



Le commerce international demeure une clé

Impacts

Pendant la pandémie, le commerce international a subi des distorsions sur les lignes d'approvisionnement; on a simultanément assisté à une très forte demande pour le transport rapide de biens essentiels liés à la crise. Les opérateurs ont dû s'ajuster en temps réel



OPÉRATEURS



Interdépendance de l'économie mondiale

La demande et l'offre mondiales ont été frappées simultanément. La pandémie a mis en relief l'interdépendance et les fragilités de l'économie mondiale.

1



Échanges commerciaux

La COVID-19 n'a pas entraîné une baisse aussi importante du commerce mondial que craignait l'OMC. Les prix du fret maritime ont récemment augmenté sur les routes entre l'Amérique et le Sud-Est asiatique sous l'impulsion du commerce en ligne et des stimuli budgétaires et monétaires.

3

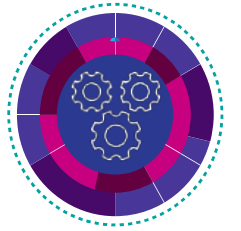


Prédominance de la Chine

La crise sanitaire a démontré la prédominance de la Chine dans la chaîne d'approvisionnement. Cette observation n'est pas nouvelle, mais elle a ébranlé la confiance des entreprises et des gouvernements.

« La façon de rendre les chaînes d'approvisionnement plus résilientes n'est pas de les restreindre au pays, ce qui concentre les risques et limite les économies d'échelle, mais de les diversifier. » – *The Economist*

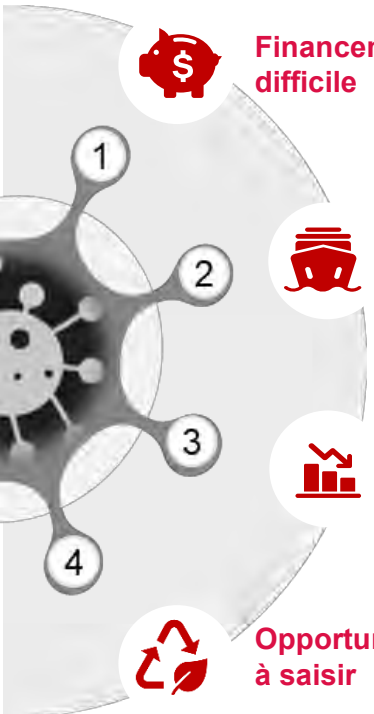
Les industriels de la filière des VEI impactés



INDUSTRIELS

Impacts

La crise de la COVID-19 a impacté les entreprises de manière différente selon le stade de développement, la taille, le niveau de diversification ou encore le degré d'exposition aux marchés étrangers.



1 **Financement difficile**

Baisse des investissements en capital de risque, concentration du financement dans les stades plus avancés de développement et inquiétudes quant à la disponibilité du financement sur les prochaines années

2 **Commerce international**

Fermeture des frontières, impact sur le développement des marchés étrangers, entraves au commerce international, difficultés d'approvisionnement, délais de production et augmentation des coûts

3 **Baisse des ventes**

L'incertitude économique a occasionné des reports ou réductions de budgets d'investissement des entreprises pour les nouveaux véhicules. La baisse marquée des prix du pétrole a eu un impact négatif sur la compétitivité des VEI.

4 **Opportunités à saisir**

Dans la foulée de la crise sanitaire, plusieurs pays ont adopté des plans de relance verts ambitieux qui accroîtront les opportunités pour les industriels du secteur.

Des GES qui peuvent être réduits



OPÉRATEURS

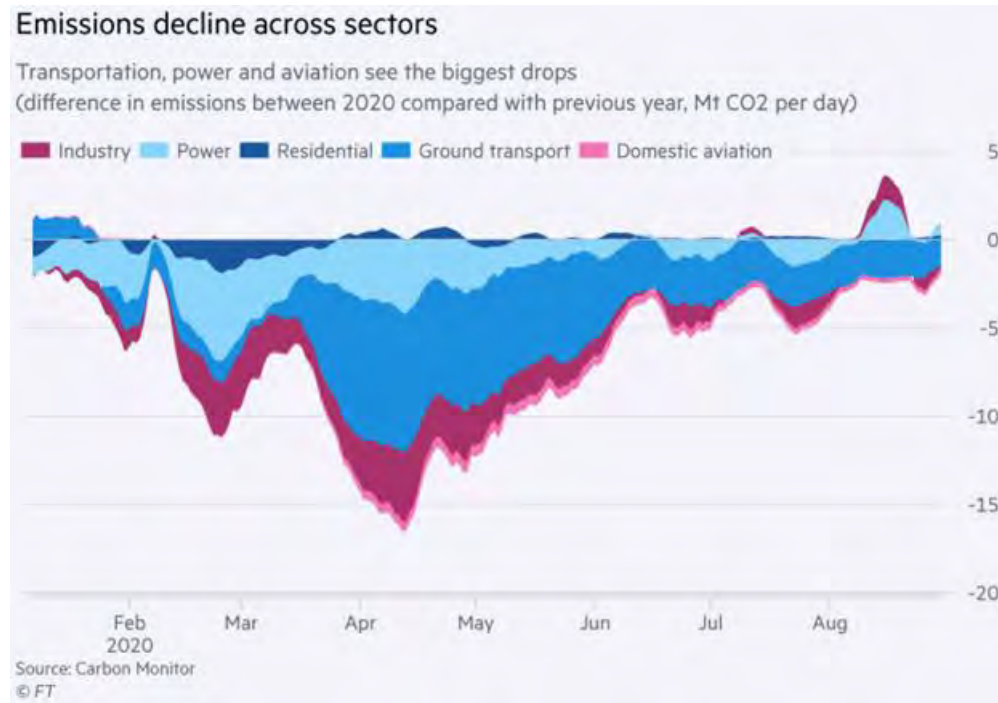
Impacts

L'un des effets positifs de la crise a été une baisse drastique mais temporaire des émissions de GES à l'échelle mondiale. L'enjeu incontournable sera d'éviter de retrouver les niveaux antérieurs d'émissions lorsque adviendra la reprise mondiale des activités.

Les émissions mondiales de GES ont chuté de 8,8 % au premier semestre dû au confinement et à la réduction de l'activité économique. La moitié de cette baisse sans précédent est attribuée au transport terrestre.

La diminution rapide des déplacements des individus s'est toutefois accompagnée d'une redistribution des modes de transport. Ainsi, la fréquentation du transport collectif a diminué, en date de juillet 2020, de 50 % dans les autobus, de 70 % dans le métro, et de 90 % dans les trains de banlieue, selon les données de l'ARTM. En parallèle, les ventes d'automobiles neuves au Canada ont augmenté continuellement entre mai et juillet.

La part modale du transport collectif semble donc diminuer au profit de celle de l'automobile individuelle et de la réduction des déplacements due au télétravail. La forte pression que ces changements induisent sur les finances des sociétés de transport collectif, et les augmentations à prévoir des émissions de GES, sont autant de conséquences de la COVID qui pourraient nuire à divers objectifs à long terme des décideurs publics et de la société.



3

MESURES D'AIDE SECTORIELLE

Mesures d'aide pour l'ensemble des secteurs

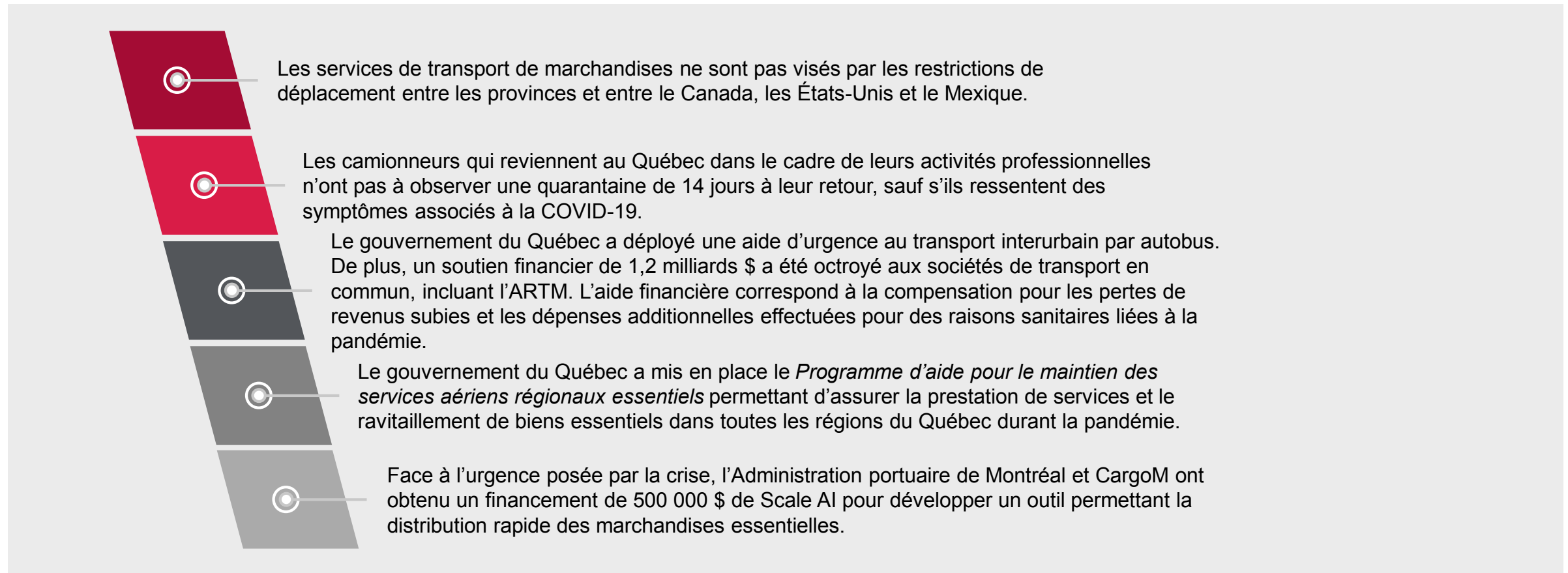
Les gouvernements du Québec et du Canada ont pris des mesures immédiates et importantes pour appuyer les différents secteurs de l'économie frappés par la pandémie. Depuis le début, les gouvernements mettent à profit tous les ministères et organismes afin de s'attaquer aux défis posés par la COVID-19 et de protéger la santé de l'ensemble de la population.

Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes (CUEC)	<p>Dans le cadre du Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes (CUEC), les banques et Desjardins ont accordé aux PME et aux OSBL des prêts sans intérêt de 40 000 \$, dont 25 % seront radiés si le prêt est remboursé avant la fin de 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 % des PME canadiennes y ont fait appel, dont 155 000 au Québec. Ces prêts totalisent 30 milliards \$, dont 6,2 milliards \$ au Québec. • Ajout en octobre d'un prêt additionnel de 20 000 \$, dont la moitié peut être radiée pour les entreprises toujours affectées.
Programme d'action concertée temporaire pour les entreprises (PACTE)	<p>Les banques et Desjardins ont consenti des prêts d'au moins 50 000 \$ à 80 % garantis par Investissement Québec dans le cadre du Programme d'action concertée temporaire pour les entreprises (PACTE), pour absorber des dépenses liées à la COVID. Ces prêts totalisent 1 milliard \$ sur une enveloppe de 2,5 milliards \$.</p>
Programme de crédit aux entreprises (PCE)	<p>Deux autres programmes fédéraux accessibles via les banques ont été très peu sollicités en raison de problèmes de conception et possiblement de la réticence des entreprises à s'endetter davantage. Les prêts sont consentis par les institutions financières, mais garantis à 80 % par le gouvernement. Le discours du Trône a promis des améliorations.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Programme de crédit aux entreprises (PCE) d'EDC finance des crédits d'exploitation et des prêts à terme allant jusqu'à 6,25 millions \$ pour les PME, exportatrices ou non. Le Programme de prêts conjoints de la BDC porte sur des prêts de 1 à 12,5 millions \$ pour financer les flux de trésorerie opérationnels.
Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC)	<p>L'autre programme très populaire est la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), maintenant allongée jusqu'à l'été 2021, mais avec une subvention moins généreuse, passant de 85 % à 65 %. Ce programme est administré par l'Agence du revenu du Canada, sans l'aide des institutions financières.</p>

Sources : Chaire en fiscalité et en finances publiques.

Des mesures spécifiques pour les opérateurs

Les activités du transport (ferroviaire, maritime, aérien et routier et passagers) et de la logistique ont fait partie des activités dites essentielles par les gouvernements du Québec et du Canada. La directive gouvernementale québécoise est non limitative quant aux types de marchandise ou aux modes de transport.



Sources : Gouvernement du Québec, « Transport et logistique et COVID-19 »; CargoM.

Des mesures mises de l'avant à l'étranger

Les principales économies ont rapidement mis en place diverses mesures essentiellement réglementaires en vue de faciliter le transport de marchandises. Malgré d'inévitables disparités d'un territoire à l'autre, la réponse quant aux mesures économiques en lien avec la COVID-19 demeure assez comparable et en conformité avec les recommandations émises par le FMI.



Aux États-Unis, le département américain des transports a publié une déclaration dispensant les camionneurs transportant des marchandises essentielles de respecter les heures réglementées de conduite.



La Commission européenne a reconnu la nature essentielle du transport de marchandises et de la logistique depuis le début de la pandémie.

- Pour l'aviation, des règles temporaires de fourniture de services d'assistance en escale autorisent la prolongation des contrats en cas de faillite pour éviter les appels d'offres complexes. On a également modifié temporairement les règles d'octroi de licences des transporteurs aériens.
- Pour les ports, possibilité donnée aux États membres et aux autorités portuaires de supprimer, de suspendre, de réduire ou de reporter le paiement des redevances dues par les utilisateurs des ports.
- Pour les trains, prolongation de trois mois du délai dans lequel certains États membres doivent transposer la législation de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.
- Pour le transport routier, demandes d'exemption temporaire accordées à plusieurs États membres portant sur le temps de conduite et les périodes de repos qui sont en place. Mise en place de voies vertes aux frontières intérieures et extérieures pour donner la priorité au transport de marchandises. Établissement d'un cadre pour l'extension temporaire de la validité d'un certain nombre de certificats et de documents de contrôle relatifs au fret, aux véhicules et au personnel.



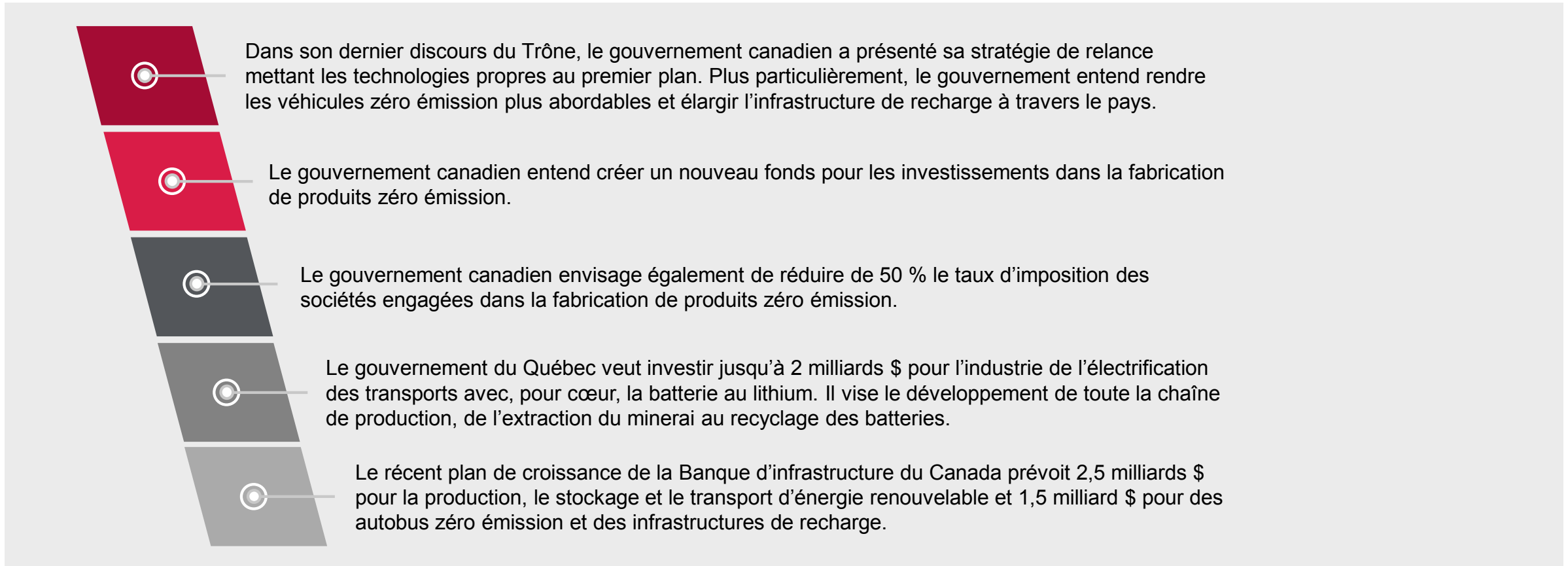
En Chine, les autorités nationales ont maintenu les opérations de transport en mouvement en introduisant un certain nombre de mesures, notamment :

- la suppression de tous les péages routiers;
- la mise en place d'une politique « sans escale, sans contrôle et sans frais » pour les véhicules transportant des fournitures d'urgence et du personnel essentiel;
- le soutien financier aux entreprises touchées par l'épidémie, en particulier aux petites et moyennes entreprises et à celles chargées de transporter des biens essentiels et des produits de première nécessité;
- la prolongation de la période de validité de l'inspection des véhicules commerciaux et des certificats de qualification du personnel;
- l'invitation des compagnies d'assurance à prolonger la période de couverture et à reporter le paiement des primes.

Source : Commission européenne, https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-04-29-coronavirus-package-measures-support-transport-sector_en

Des mesures spécifiques pour les industriels

Le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont annoncé leur intention d'accélérer la transition énergétique dans le domaine des transports. Plusieurs des mesures sont toutefois encore en gestation et devraient faire l'objet d'annonces plus concrètes au cours des prochains mois.



Sources : Gouvernement du Canada, 2020; Gouvernement du Québec, 2019; Banque de l'infrastructure du Canada, 2020.

4

OCCASIONS D'AFFAIRES

Une vision et une approche systémique

Cette vision doit s'appuyer sur un plan d'action qui prévoit des engagements précis et des initiatives structurées et budgétées.

Un cadre définissant les rôles de chaque palier de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) est nécessaire afin d'assurer la prise en charge des enjeux et la cohérence des actions.



- Les réflexions portant sur les besoins de transformation du secteur doivent se faire non plus seulement par modes de transport, mais dans une approche systémique prenant en compte l'ensemble des solutions multimodales et les nouvelles technologies disponibles.
- Une vision cohérente et mobilisatrice doit s'articuler autour de prémisses fortes :
 - une volonté politique claire, indispensable à l'élaboration d'une vision concrète pour le Grand Montréal;
 - une gouvernance adéquate, nécessaire à l'imputabilité et à la mesure des résultats;
 - une coordination optimale, passage obligé vers un nouveau paradigme en transport de marchandises;
 - une mobilité urbaine, en harmonie avec la distribution de biens, l'environnement et le bien-être des citoyens.
- Principaux leviers disponibles assurant la mise en place de cette vision :
 - la mutualisation des activités qui peut prendre la forme d'une zone dédiée pour le secteur;
 - la transition numérique comme vecteur de performance logistique permettant d'optimiser les opérations par l'analyse de données et la traçabilité et la mise en place d'un processus de coordination efficient entre les acteurs;
 - la promotion de l'usage de camions électriques et intelligents et du transport actif comme la livraison par vélo pour diminuer l'empreinte carbone;
 - La mise en place de conditions et la mise en œuvre d'actions permettant à la filière électrique et intelligente de jouer un rôle moteur dans l'économie du Grand Montréal.

L'électrification des transports

L'industrie mise sur de forts atouts. Il s'agit d'une opportunité unique pour renforcer le rôle et le leadership du Québec dans l'électrification des transports.



Le Québec peut se démarquer dans toute la chaîne de valeur :

- batteries
- véhicules électriques (conversion et déploiement)
- véhicules intelligents
- infrastructures de recharge
- services de mobilité

- Le Québec compte plusieurs avantages concurrentiels pour effectuer une transition vers l'électrification des transports routiers, dont son immense potentiel hydroélectrique, son expertise scientifique et technique, et des gisements de minéraux stratégiques tel le lithium et le graphite. Depuis la recherche jusqu'à la fabrication, la filière québécoise des transports électriques et intelligents est dynamique et en croissance.
- Le prix d'acquisition des camions et autobus électriques est plus élevé que leurs équivalents à combustible, mais leurs coûts totaux de possession – incluant l'utilisation et l'entretien – sont moindres, permettant des économies sur le cycle de vie du véhicule.
- En plus de réduire la pollution de l'air, les camions et autobus électriques n'engendrent aucune nuisance sonore. Ils contribuent à un environnement urbain plus propre et plus silencieux.
- Du point de vue économique, la réduction de la dépendance du Québec aux importations d'énergies fossiles a un impact favorable sur la balance commerciale.
- Outre les gains économiques et environnementaux indéniables, une stratégie d'électrification claire favoriserait l'émergence de projets novateurs fondés sur des bases durables pour le Grand Montréal.
- La présence de la filière dans toute la chaîne de valeur permet de consolider sa position et d'attirer des entreprises étrangères dans les domaines liés au transport de demain.
- Le Québec semble avoir perdu la bataille sur le développement de la voiture électrique, mais la transition vers l'électrique des autobus et camions légers, moyens et lourds des flottes commerciales et institutionnelles est une stratégie porteuse alors que la fabrication de batteries, la conversion, le déploiement et la production manufacturière de certains types de véhicules peuvent être réalisés au Québec.
- Dans le cadre de sa stratégie d'électrification, le Québec doit stimuler ses exportations dans ce domaine.

L'aménagement du territoire

Les accès aux infrastructures du Port de Montréal sont un enjeu. La disponibilité des terrains l'est aussi.

Le développement d'une zone industrialo-portuaire fait consensus au sein des parties prenantes.



- La Stratégie maritime du Québec a démontré l'importance de la zone industrialo-portuaire à Montréal et de son potentiel et ses besoins futurs de développement.
- La revitalisation de l'Est de Montréal par le développement de la filière transport et logistique dans le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île constitue un moyen unique de renforcer la compétitivité de Montréal.
- Ce potentiel de développement est possible grâce à une importante réserve de terrains vacants et une volonté des parties prenantes de développer une zone industrialo-portuaire. La décontamination de terrains à fort potentiel est entreprise, ce qui augmentera significativement le potentiel et l'attrait du territoire.
- La proximité du Port de Montréal, l'accessibilité à des terrains industriels et l'intermodalité offerte par les modes de transport maritime, ferroviaire et routier sont des conditions recherchées par les investisseurs potentiels.
- Divers projets d'interventions routières à différents stades de réalisation sont en cours sur le réseau routier desservant les installations portuaires. Mentionnons le lien Notre-Dame-Souligny/A-25, l'axe A-25/rue de Boucherville et l'axe Rodolphe-Forget- Bourget-Joseph-Versailles. Ces interventions visent une augmentation de la capacité de traitement de conteneurs.

Source : CargoM, « Développement de la filière transport de marchandises et logistique, secteur SIPI », septembre 2019

Repenser le dernier kilomètre

Dans le processus de livraison, le dernier kilomètre revêt une importance particulière. Des solutions doivent être mises en place afin d'améliorer la performance de celui-ci.

- La pandémie est une occasion sans précédent de repenser la mobilité urbaine, de réinventer les façons de cohabiter et d'électrifier le transport des marchandises.
- La croissance fulgurante du commerce en ligne met en évidence les limites de traitement de nos capacités logistiques actuelles. L'accroissement des livraisons à domicile qui en découle crée un enjeu au niveau de l'acceptabilité sociale. Les camions de livraisons, souvent mal adaptés au contexte urbain, engorgent les rues résidentielles.
- Dans le secteur du transport et de la logistique, le dernier kilomètre est un enjeu prioritaire de la logistique urbaine.



- Le dernier kilomètre renvoie à l'étape finale du processus de livraison des marchandises vers le lieu de destination. Son succès repose en partie sur la mutualisation des marchandises avant leur livraison à leurs consommateurs. La gouvernance des projets de mutualisation constitue un défi de taille pour assurer son bon fonctionnement.
- Plusieurs options de mobilité doivent être mises de l'avant afin d'améliorer la fluidité, la rapidité des transports de marchandises et la qualité de vie de quartier, incluant le vélo-cargo et les véhicules à basse vitesse. Le cadre normatif et réglementaire applicable à ces options doit aussi être mis à jour afin de tenir compte de cette nouvelle réalité.

Sources : CCMM et Propulsion Québec, « Faire des marchés publics un outil stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation au Québec », 2020; EEA Report, « The first and last mile – the key to sustainable urban transport », 2020

Une filière industrielle à développer

Les autorités publiques doivent mettre en œuvre les conditions et les actions qui permettront à la filière des VÉI de jouer un rôle moteur dans l'économie du Grand Montréal et du Québec.



- Le Québec doit rapidement miser sur la mobilité durable afin de réduire ses émissions de GES et d'assurer une transition vers un monde plus sobre en carbone.
- En plus des bienfaits pour l'environnement, ce plan doit être une occasion unique de faire de l'industrie québécoise des équipements de transport terrestre une référence pour ses solutions novatrices en mobilité durable et en transport intelligent. Une telle filière peut contribuer grandement à la prospérité économique de la métropole et du Québec en général.
- Le Québec a ainsi le potentiel de devenir une véritable plaque tournante de la mobilité durable et du transport intelligent. On doit toutefois rapidement mettre en place des mesures favorisant la croissance des entreprises actives au sein de l'industrie. Certaines de ces mesures pourraient viser notamment :
 - à renforcer la recherche et l'innovation en appui à la conception ainsi que la commercialisation de nouveaux produits, de procédés et d'applications;
 - à faire du Québec un leader en démonstration en créant un environnement favorisant la démonstration de nos produits. Le pôle de transport et de logistique SEPI serait un environnement propice pour la démonstration et la mise à niveau de technologies innovantes;
 - à mettre en place des mesures incitatives et potentiellement contraignantes en vue de réaliser le plus rapidement possible la conversion des flottes de véhicules commerciaux à la propulsion électrique;
 - à soutenir les démarches commerciales de nos entreprises sur les marchés étrangers, et ce, notamment dans le reste du pays et le marché américain.

Activités de logistique avancée

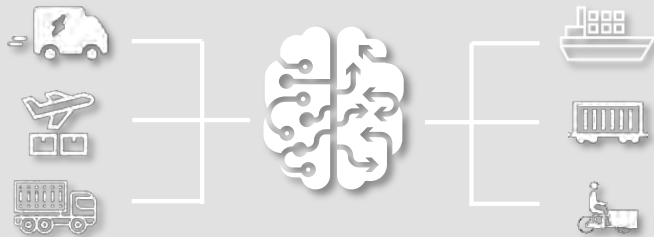
Une infrastructure multimodale située dans l'Est de Montréal avec un accès direct aux infrastructures du Port de Montréal serait propice à des activités de logistique avancée.



- Après avoir assisté à une vague de consolidation au cours des dernières années destinée à augmenter leurs parts de marché, Maersk et Hapag-Lloyd cherchent maintenant à augmenter leur rentabilité. On note que Maersk investit massivement dans l'intégration avec des maillons plus lucratifs de la chaîne de valeur, tels que les camions, les entrepôts et les activités logistiques. À défaut de maintenir le rythme au niveau des investissements dans des activités logistiques, Montréal risque à terme un déclassement.
- La proximité d'un port d'importance, l'accessibilité à un bassin de main-d'œuvre, la disponibilité de terrains industriels et l'intermodalité des divers modes de transport sont des facteurs de localisation pour les entreprises intermédiaires au cœur des activités logistiques.
- Heureusement, le secteur de la Pointe-de-l'Île de Montréal, avec sa proximité aux infrastructures du Port de Montréal, pourrait répondre avantageusement aux critères de localisation susmentionnés. Cette proximité permettrait notamment de gagner du temps lors des transbordements et ainsi de réduire les coûts.
- Les activités logistiques d'intérêt pour Montréal pourraient comprendre ce qui suit :
 - Intermédiaires de conditionnement : Ces intermédiaires situés entre les acteurs majeurs de la chaîne logistique sont capables de proposer une transformation aux produits qui leur servent d'intrants, pour les réacheminer par la suite à leurs clients sous forme d'extrants. Ce traitement consiste en une intervention sur les marchandises, de sorte à les bonifier.
 - Centres de distribution : Les grands centres de distribution sont des activités logistiques à valeur ajoutée dans la mesure où ils interviennent directement sur la marchandise afin de la réacheminer. Ces centres permettent aussi potentiellement une mutualisation des activités de distribution électrifiées (ex. manutention et livraison) pour la desserte du type « dernier kilomètre ».
 - Entrepôts frigorifiques : La construction d'entrepôts réfrigérés serait susceptible de bonifier les capacités d'exportation de la filière agroalimentaire québécoise, et ce, vers l'Europe en particulier.

Exploitation et valorisation des données massives

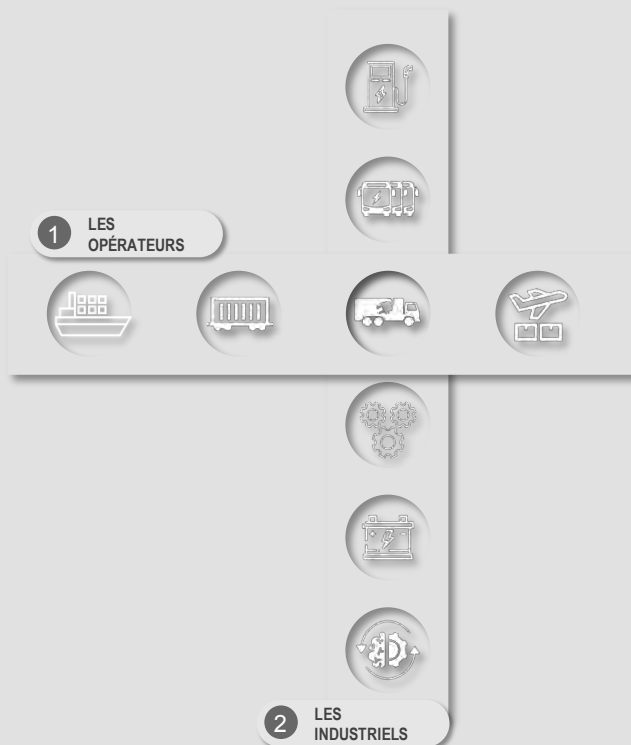
La planification et la gestion des opérations d'une plaque tournante multimodale comme on retrouve à Montréal sont d'une grande complexité et l'intelligence artificielle (IA) peut en améliorer la performance. Avec son expertise en IA, Montréal peut aider ce secteur à réduire ses coûts et à mieux concurrencer les autres destinations rivales.



- Le succès du secteur des transports et de la logistique à Montréal repose sur la présence d'infrastructures maritimes, routières, ferroviaires et aéroportuaires de calibre mondial. Toutefois, la présence d'un nombre important d'acteurs interagissant les uns avec les autres n'est pas nécessairement optimale d'un point de vue opérationnel dans un contexte compétitif avec d'autres plaques multimodales.
- On assiste depuis quelques années à une consolidation des acteurs du transport maritime et les plus importants cherchent parallèlement à intégrer davantage leurs opérations. L'intégration et la consolidation leur procurent un avantage compétitif important au niveau de l'optimisation des opérations.
- À Montréal, la tarification, la planification et la gestion des opérations cargo sont gérées directement et individuellement par les transporteurs et opérateurs qui s'appuient sur des données massives. Il y a bien des échanges d'informations entre les acteurs, mais pour l'essentiel, ces échanges sont limités et se font sur une base transactionnelle.
- Ce contexte serait particulièrement favorable à l'utilisation de l'intelligence artificielle pour optimiser ces activités. La consolidation, l'ouverture et le partage des données publiques et privées en mobilité et logistique, même dans un contexte concurrentiel, serait de nature à rendre l'écosystème montréalais plus performant.

Attraction, formation et rétention de la main-d'œuvre

L'automatisation et la transition numérique sont au cœur du plan de transformation du secteur. La mesure de son succès dépendra de sa capacité à attirer et retenir une main-d'œuvre hautement qualifiée.



- Traditionnellement, les principaux enjeux des entreprises du secteur des transports et de la logistique touchaient surtout le manque de candidats qualifiés avec expérience, la compétition sur l'embauche de main-d'œuvre avec d'autres employeurs et le vieillissement de la main-d'œuvre. On note toutefois que ces enjeux, bien que toujours d'actualité, sont mieux maîtrisés par la plupart des acteurs.
- La préoccupation des opérateurs porte maintenant sur leur capacité à attirer et retenir une catégorie grandissante de talents, plus jeune, plus qualifiée et surtout plus recherchée. L'automatisation des activités de transport et de logistique, les outils de gestion financière et opérationnelle et, plus récemment, la gestion des données massives ont accru les besoins en informatique, en ingénierie et en analyse financière.
- Pour leur part, face à la croissance anticipée de leur volume d'activité, les industriels de la chaîne des VÉI feront face eux aussi à une demande accrue de personnel qualifié.
- À la fois les opérateurs et les industriels rivalisent ainsi avec d'autres secteurs de l'économie montréalaise jouissant parfois d'une image de marque plus invitante et offrant des conditions de travail alléchantes.
- Avec l'arrivée des nouvelles technologies, tant le secteur des transports et de la logistique que celui de la fabrication des véhicules sont en mutation et le profil des employés recherché est appelé à changer. Le travailleur de demain sera inévitablement différent de celui qui lui aura précédé.
- Pour réussir la transition, les opérateurs et les industriels devront trouver le moyen de changer les perceptions, de mettre en place des outils d'attraction, de formation et de rétention de son personnel.





5

PISTES D'ACTION POUR LA RELANCE DU SECTEUR

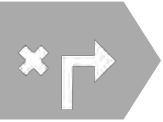



Des pistes d'action en réponse aux enjeux

Les pistes d'action définies se veulent une réponse directe aux enjeux soulevés dans les pages précédentes et une opportunité de saisir les occasions d'affaires identifiées.

Les pistes d'action présentées ci-après sont portées par la Chambre, la grappe des transports électriques et intelligents du Québec, Propulsion Québec, et la grappe métropolitaine de transport et logistique, CargoM. Elles ciblent l'industrie et les gouvernements.

ENJEUX	OCCASIONS D'AFFAIRES	PISTES D'ACTION
 PERCEPTION ET ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aménagement du territoire <input type="checkbox"/> Repenser le dernier kilomètre <input type="checkbox"/> Électrification des transports 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Développer le pôle transport et logistique dans l'Est de Montréal <input type="checkbox"/> Mutualiser et adopter des approches innovatrices en matière de mobilité urbaine <input type="checkbox"/> Électrifier les flottes de véhicules
 GOUVERNANCE ET INTÉRÊTS	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vision et approche systémique <input type="checkbox"/> Marchés publics 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Définir une vision claire pour accélérer le développement du secteur <input type="checkbox"/> Faire des marchés publics un outil stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation en transport
 MAIN-D'ŒUVRE	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Attraction et formation 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Adapter la formation aux nouvelles réalités du secteur pour assurer un bassin de main-d'œuvre suffisant
 FINANCEMENT DES ENTREPRISES	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vision et approche systémique 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Concentrer les efforts sur des projets structurants et mobilisateurs, de manière à influencer la demande et les résultats

Des pistes d'action en réponse aux enjeux

ENJEUX	OCCASION D'AFFAIRES	PISTES D'ACTION
 ACCESSIBILITÉ AU PORT	<input type="checkbox"/> Aménagement du territoire	<input type="checkbox"/> Soutenir l'expansion et la modernisation des actifs stratégiques que sont le port et les aéroports
 COMMERCE INTERNATIONAL	<input type="checkbox"/> Activités de logistique avancée	<input type="checkbox"/> Favoriser les activités de logistique avancée dans le pôle transport et logistique
 DÉMONSTRATION ET COMMERCIALISATION	<input type="checkbox"/> Gestion des données massives <input type="checkbox"/> Filière industrielle à développer	<input type="checkbox"/> Assurer une gestion intégrée et partagée des données entre les acteurs du transport et de la logistique <input type="checkbox"/> Faire de la zone de l'Est de Montréal un laboratoire d'expérimentation et de démonstration
 MARCHÉS HORS QUÉBEC	<input type="checkbox"/> Électrification des transports <input type="checkbox"/> Filière industrielle à développer	<input type="checkbox"/> Soutenir le développement de la filière industrielle des transports électriques et intelligents <input type="checkbox"/> Développer la filière des batteries au lithium de la mine au recyclage

Pistes d'action



CIBLE : L'INDUSTRIE

N° 1 Favoriser les activités de logistique avancée dans le pôle transport et logistique

- A. Favoriser le développement d'activités de logistique avancée : activités manufacturières, intermédiaires de conditionnement, entrepôts frigorifiques et centres de distribution
- B. Accélérer l'intégration de l'intelligence artificielle et de la connectivité dans le domaine du transport en misant sur la mobilité intégrée

N° 2 Faire de la zone de l'Est de Montréal un laboratoire d'expérimentation et de démonstration en rassemblant les acteurs stratégiques actifs au niveau de l'innovation, de l'expérimentation et de la commercialisation des solutions en transports électriques et intelligents

Pistes d'action



CIBLE : LES GOUVERNEMENTS ET L'INDUSTRIE

N° 3 Définir une vision claire pour accélérer le développement du secteur et concentrer les efforts sur des projets structurants et mobilisateurs, de manière à influencer la demande et les résultats

- A. Arrimer les divers projets de développement afin d'adopter une approche holistique qui appelle au décloisonnement des sphères de compétence, à la transversalité et aux partenariats

N° 4 Soutenir l'expansion et la modernisation des actifs stratégiques que sont le port et les aéroports pour maintenir la compétitivité internationale de la métropole

- A. Infrastructure maritime : Assurer la réalisation du projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur
- B. Infrastructure aérienne : Soutenir les projets prioritaires à l'aéroport Montréal-Trudeau, dont la construction de la station du REM, la création d'un lien de transport collectif entre l'aéroport et la station VIA Rail de Dorval, et les projets de réfection des infrastructures aéroportuaires

N° 5 Développer le pôle transport et logistique dans l'Est de Montréal

- A. Mutualiser les activités des acteurs au sein d'une zone dédiée pour le secteur des transports et de la logistique. L'Est de Montréal, de par sa proximité avec les infrastructures portuaires et compte tenu de ses capacités multimodales, s'y prêterait bien.
- B. Accélérer les projets d'infrastructures routières desservant les installations portuaires afin d'en faciliter l'accès, notamment en complétant la boucle routière au port avec l'aménagement de Souigny et de L'Assomption

Pistes d'action



CIBLE : LES GOUVERNEMENTS ET L'INDUSTRIE

N° 6 Assurer une gestion intégrée et partagée des données entre des acteurs du transport et de la logistique

- A. Créer un organisme indépendant assurant la gestion stratégique des données massives en provenance des acteurs du secteur, et ce, de manière transparente et sécuritaire
- B. Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique en optimisant les opérations par l'analyse de données et la traçabilité et la mise en place d'un processus de coordination efficient entre les acteurs

N° 7 Mutualiser et adopter des approches innovatrices en matière de mobilité urbaine

- A. Développer un plan de mobilité urbaine destiné à revoir la logistique et le transport des marchandises à domicile en faisant appel à des solutions de développement durable
- B. Adapter le cadre normatif et réglementaire à la nouvelle réalité en matière de livraison urbaine électrique et intelligente.

N° 8 Adapter la formation aux nouvelles réalités du secteur pour assurer un bassin de main-d'œuvre suffisant

- A. Assurer la collaboration entre les acteurs de l'industrie pour rehausser leur image chez les jeunes
- B. Soutenir l'utilisation éthique des données dans l'utilisation de l'intelligence artificielle et le développement de produits et services
- C. Renforcer la stratégie d'attraction des étudiants internationaux
- D. Développer la formation continue pour que la main-d'œuvre existante s'adapte aux nouvelles technologies



CIBLE : LES GOUVERNEMENTS

N° 9 Soutenir le développement de la filière industrielle des transports électriques et intelligents

- A. Mettre en place des mesures fiscales spécifiques au secteur afin d'accélérer les activités de recherche et d'innovation en appui à la conception ainsi qu'à la commercialisation de nouveaux produits, de procédés et d'applications
- B. Mettre en place avec des partenaires financiers québécois un Fonds véhicules électriques et intelligents qui viserait la croissance des entreprises du secteur
- C. Examiner la possibilité d'offrir des avantages financiers additionnels aux entreprises locales et internationales qui choisiraient le Grand Montréal comme site d'implantation de leurs activités de R-D, manufacturières et commerciales
- D. Développer un programme d'accompagnement pour les entreprises composant la filière industrielle en offrant un soutien financier et des conseils stratégiques dans le cadre de leurs démarches commerciales sur les marchés étrangers. S'assurer que EDC puisse soutenir activement les efforts de ventes des produits québécois sur les marchés étrangers et, tout particulièrement, sur le marché des Amériques
- E. Soutenir le développement de projets structurant de transport collectif ainsi que de déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques

N° 10 Faire des marchés publics un outil stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation en transport

- A. Modifier le cadre réglementaire applicable aux marchés publics afin d'accroître la promotion de l'innovation et le développement durable, notamment par l'électrification des transports.
- B. Revoir les modes d'adjudication pour favoriser la valeur plutôt que le prix
- C. Soutenir financièrement les marchés publics afin qu'ils servent de bancs d'essai et de vitrines technologiques pour les innovations

Pistes d'action



Cible n°3

CIBLE: GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

N° 11 Électrifier les flottes de véhicules

- A. Instaurer un programme financier incitant les municipalités à réaliser la transition de leur flotte d'autobus et de véhicules et camions vers des solutions électriques et de mobilité intelligente
- B. Bonifier de manière importante le programme Éco-camionnage afin d'inciter les entreprises à réaliser, voire à compléter, la transition de leur flotte de véhicules et camions
- C. Tant pour les municipalités que pour le secteur privé, voir à établir des cibles de conversion et à développer des mécanismes incitatifs afin d'accélérer la transition
- D. Envisager l'octroi d'un financement public additionnel aux organismes de transport collectif pour couvrir les coûts d'acquisition de technologies électriques québécoises
- E. Adopter un cadre réglementaire favorable à l'électrification des transports, entre autres par l'extension du champ d'application de la Loi Véhicules zéro émission (VZE) aux véhicules moyens-lourds

N° 12 Développer la filière des batteries au lithium de la mine au recyclage

- A. Miser sur les partenariats et l'attraction des investissements étrangers afin d'intégrer le Québec au sein de chaînes de valeur mondiale de la fabrication des véhicules électriques
- B. Rehausser les capacités du Québec dans toutes les étapes de la chaîne de valeur, allant de l'extraction au raffinage de matériaux critiques, en passant par la production de composants et de cellules de batteries, et ce, jusqu'à leur recyclage en fin de vie
- C. Favoriser le développement de la filière par des prises de participations publiques et d'autres mesures incitatives

ANNEXES

1. Bibliographie
2. Liste des organisations consultées

Bibliographie

Banque de l'infrastructure du Canada, « La Banque de l'infrastructure du Canada investit 300 millions de dollars dans le projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur », 4 décembre 2019, [En ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-banque-de-l-infrastructure-du-canada-investit-300-millions-de-dollars-dans-le-projet-d-expansion-du-port-de-montreal-a-contrecoeur-812330686.html#:~:text=2019%20%2FCNW%2F%20%2D%20La%20Banque,terminal%20%C3%A0%20conteneurs%20%C3%A0%20Contrec%C5%93ur>]

CargoM, « Développement de la filière transport de marchandises et logistique, secteur SIPI », septembre 2019

CCMM et Montréal International, « La connectivité internationale au cœur de la croissance du Grand Montréal », 31 janvier 2020, [En ligne : <https://www.ccmm.ca/fr/publications/etude/la-connectivite-internationale-au-coeur-de-la-croissance-du-grand-montreal/>]

CCMM et Propulsion Québec, « Faire des marchés publics un outil stratégique de développement économique et de renforcement de l'innovation au Québec », 3 septembre 2020, [En ligne : <https://www.ccmm.ca/fr/publications/etude/faire-des-marches-publics-un-outil-strategique-de-developpement-economique-et-de-renforcement-de-l-innovation-au-quebec/>]

CCMM et Propulsion Québec, « L'implication des entreprises pour améliorer la fluidité des déplacements dans la métropole : des avantages pour les entreprises, les travailleurs et l'ensemble des Montréalais », septembre 2020

CCMM et Propulsion Québec, « Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents », 6 mai 2019, [En ligne : <https://www.ccmm.ca/fr/publications/memoires/positionner-le-quebec-et-sa-metropole-comme-leaders-des-transports-electriques-et-intelligents/>]

Est Média Montréal, « Exclusif : Décathlon installe son centre de distribution sur Dickson », 8 février 2019, [En ligne : <https://estmediamontreal.com/decathlon-centre-distribution-dickson/#:~:text=EXCLUSIF%20%3A%20D%C3%89CATHLON%20INSTALLLE%20SON%20CENTRE%20DE%20DISTRIBUTION%20SUR%20DICKSON,-R%C3%A9daction%20%3A%20EMM&text=Est%20M%C3%A9dia%20Montr%C3%A9al%20a%20appris,entrep%C3%B4t%20et%20centre%20de%20distribution>]

European Environment Agency, « The first and last mile — the key to sustainable urban transport », 2020, [En ligne : <file:///C:/Users/mylelaro/Downloads/The%20first%20and%20last%20mile%20TH-AL-20-001-EN-N.pdf>]

Gouvernement du Canada, « Transports 2030 : Le transport écologique et innovateur », mise à jour novembre 2019, [En ligne : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transports-2030-transport-ecologique-innovateur>]

Bibliographie

Gouvernement du Québec, « Engagements du Québec – Nos cibles de réduction d'émissions de GES », mise à jour 2020 [En ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>]

Guide de l'auto, « Électrification d'une flotte de 1100 véhicules : une occasion pour le Québec », 17 janvier 2020, [En ligne : <https://www.guideautoweb.com/articles/53878/electrification-d-une-flotte-de-1100-vehicules-une-occasion-pour-le-quebec/>]

Journal de Montréal, « 2,3 milliards \$ aux municipalités et aux sociétés de transport » 25 septembre 2020, [En ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2020/09/25/23-milliards--aux-municipalites-et-aux-societes-de-transport-1>]

KPMG, « Analyse des multiplicateurs du PIB », avril 2020

La Presse, « L'investisseur avisé : derrière la poussée du CN », 13 septembre 2020, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/affaires/marches/2020-09-13/l-investisseur-avise-derriere-la-poussee-du-cn.php>]

La Presse, « Le Bloc craint une délocalisation de l'expertise québécoise », 8 octobre 2020, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/affaires/entreprises/2020-10-08/future-usine-de-vehicules-electriques-a-oakville/le-bloc-craint-une-delocalisation-de-l-expertise-quebecoise.php>]

La Presse, « Legault et Trudeau au pays de l'or blanc », 3 octobre 2020, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2020-10-03/legault-et-trudeau-au-pays-de-l-or-blanc.php>]

Ministère de l'Économie et de l'Innovation, « Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable 2018-2023 », 2018, [En ligne : https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/secteur_activites/transport/plan_action_mobilite_durable_2018-2023.pdf]

Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990 », 2019.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, « Programme Écocamionnage », juin 2018, [En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/entreprises-camionnage/aide-ecocamionnage/Documents/GuideAcquisitionEcocamionnage.pdf>]

Bibliographie

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, « Transporter le Québec vers la modernité : Politique de mobilité durable 2030 », 2018, [En ligne : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf]

Propulsion Québec, « Horizon 2050 : l'avenir de la mobilité », juillet 2020

Propulsion Québec, « Le développement de la filière des batteries lithium-ion au Québec », septembre 2019

Propulsion Québec, « Les impacts de la COVID-19 pour l'industrie des transports électriques et intelligents », avril 2020

Propulsion Québec, « Mémoire sur la contribution de l'industrie québécoise des transports électriques et intelligents à la relance de l'économie québécoise Post-COVID-19 », mai 2020

Propulsion Québec, « Portrait économique de la filière des transports électriques et intelligents du Québec », 2019

Radio-Canada, « Électrification des transports : un gros joueur au Québec d'ici six mois », 24 octobre 2020, [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1743805/economie-innovation-ministre-fitzgibbon-transport-electrique-investissement>]

Radio-Canada, « Montréal veut rendre permanent son Service de livraison urbaine à vélo », 10 octobre 2020, [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1740293/commerce-bicyclette-covid-valerie-planté#:~:text=La%20Ville%20souhaite%20d%C3%A9normes%20le,%2C%20selon%20l'administration%20municipale>]

Radio-Canada, « Nouveau Monde Graphite s'installe à Bécancour », 27 octobre 2020, [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1744496/batterie-lithium-electrification-transport-voiture-electrique>]

Sondage d'évaluation de l'impact de la COVID-19 sur les activités logistiques des entreprises québécoises

The Economist, « Has COVID-19 killed globalization? », 14 mai 2020

The Economist, « How COVID-19 put wind in shipping companies' sails », 10 octobre 2020

TVA Nouvelles, « La présence chinoise inquiète au port de Québec », 15 octobre 2020, [En ligne : <https://www.tvanouvelles.ca/2020/10/15/la-presence-chinoise-inquiete-au-port-de-quebec>]

Zins Beauchesne et associés, « Étude sectorielle sur la main-d'œuvre maritime terrestre au Québec », Rapport final, juin 2017, [En ligne : http://www.csmoim.qc.ca/public_upload/files/etudes-et-travaux/%C3%89tude%20maritime%20terrestre%20Rapp.%20final%20-%2006-2017.pdf]

Liste des organisations consultées

ORGANISATION	NOM	TITRE
Air Canada	Matthieu Casey	Chef commercial général, Cargo
CN	Janet Drysdale	Vice-présidente, Planification financière
Logistec	Marie-Chantal Savoy	Vice-présidente, Stratégie et communications
Groupe Robert	Jean-Robert Lessard	Vice-président, Affaires de l'entreprise et relations publiques
Ray-Mont Logistics	Jonathan Hébert	Vice-président, Finance et Développement des affaires corporatives
Port de Montréal	Julien Baudry	Directeur des affaires publiques
Bus.com	Maxie Lafleur	Présidente-directrice générale
Effenco	Janine Lam	Conseillère aux affaires publiques
CargoM	Mathieu Charbonneau	Directeur général
Propulsion Québec	Sarah Houde	Présidente-directrice générale

MOUVEMENT ÉCONOMIQUE
MÉTROPOLITAIN

RELANÇONS **MTL**

RELANÇONSMTL.CA



Propulsé par :

Canada 

Québec 



Communauté métropolitaine
de Montréal

Montréal 

En association avec :



En collaboration avec :



Grâce au soutien de :



CGI

Desjardins

Hydro
Québec

LA
PRESSE

MONTREAL
GAZETTE



RioTinto

En partenariat avec :



AÉRO
MONTREAL

alu Québec
Groupe de l'aluminium

BC
TQ
MONTREAL

CARGOM
GRAPPE MÉTROPOLITAINE DE
LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE MONTREAL

CO
CD
Conseil québécois
du commerce de détail

Culture
Montréal

écotech
Québec

femmessor
financement +
accompagnement

FINANCE
MONTREAL

JCCM
JEUNE CHAMBRE
DE COMMERCE
DE MONTREAL

La
GUILDE
du jeu vidéo
du Québec

mmode
LA GRAPPE MÉTROPOLITAINE DE LA MODE

MTL
INTL
Montréal
International

MONTREAL
INVIVO

NUMANA
Catalyseur d'écosystèmes technologiques

propulsion
Québec
Groupe des
transports électriques
et intelligents

TOURISME /
MONTREAL