



Grappe métropolitaine de logistique et transport  
de Montréal, CargoM

**Mémoire présenté dans le cadre  
des consultations prébudgétaires**

Document déposé au ministre des Finances, M. Éric Girard

22/01/2019

Dans le cadre de la consultation des rencontres prébudgétaires du gouvernement du Québec, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, a le plaisir de soumettre un mémoire présentant ses recommandations et ses actions afin de contribuer au développement de la chaîne logistique et d'engendrer des retombées positives pour le Grand Montréal.

Pour toute question ou tout complément d'information sur le mémoire ou relié au secteur de la logistique et du transport de marchandises, veuillez contacter M. Mathieu Charbonneau, directeur général de CargoM au 514 508-2609 ou par courriel [mcharbonneau@cargo-montreal.ca](mailto:mcharbonneau@cargo-montreal.ca)

**Table des matières**

**Le transport de marchandises est l'un des piliers de l'économie québécoise.....3**

**CargoM, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal .....4**

**La pérennité de CargoM .....5**

**La fluidité .....6**

    Boulevard de l'Assomption et avenue Souigny ..... 6

    CargoMobile ..... 7

    Navette fluviale pour le transport de marchandises ..... 8

    Mesures préférentielles pour le transport de marchandises ..... 8

**Compétitivité et complémentarité.....9**

    Pôles logistiques ..... 10

    Décontamination ..... 10

**Pénurie de main-d'œuvre.....11**

    Journée Carrières CargoM ..... 11

**Conclusion .....12**

## Le transport de marchandises est l'un des piliers de l'économie québécoise

Le transport de marchandises est l'un des piliers de l'économie québécoise en raison des retombées économiques qu'il génère, soit près de 13,4 milliards de dollars en 2015<sup>1</sup> et de la création, en 2014, de plus de 115 000 emplois directs et de qualité. Il permet de répondre aux besoins des consommateurs dont les habitudes changent avec une croissance fulgurante des achats effectués en ligne et qui génèrent des mouvements de transport supplémentaires pour effectuer les livraisons. Ces changements de comportement des clients obligent le secteur de la logistique et du transport de marchandises à être réactif aux demandes et à structurer ses chaînes de distribution afin qu'elles soient efficaces, peu coûteuses et rapides pour livrer en fonction des engagements pris par les vendeurs.

Plus spécifiquement, pour le Grand Montréal qui bénéficie d'un positionnement géographique extrêmement avantageux pour les échanges commerciaux avec les États-Unis, l'Europe et même l'Asie, le secteur du transport de marchandises est crucial. La chaîne logistique s'appuie sur des infrastructures intermodales performantes, notamment celle du port de Montréal qui, avec l'aide de ses partenaires, dessert le continent en entier et fait de la métropole la véritable plaque tournante des marchandises et porte d'entrée en Amérique du Nord. L'industrie du transport de marchandises et de la logistique est un secteur vital pour le bon fonctionnement de l'ensemble des activités économiques de la métropole et génère 115 000 emplois (45 000 emplois directs et 70 000 emplois indirects)<sup>2</sup>. Plus de 400 millions de tonnes de marchandises sont manipulées annuellement au Québec, dont 142 millions dans le Grand Montréal. Avec un accès direct à 135 millions de consommateurs nord-américains dans un rayon de 1 000 kilomètres, la métropole, son port, son aéroport, ses infrastructures ferroviaires et routières et ses partenaires logistiques assurent la fiabilité et la compétitivité de la plaque tournante.

Cette dernière offre le temps de séjour (*Dwell time*) des conteneurs parmi les plus courts de la côte est de l'Amérique du Nord. En plus de tarifs concurrentiels, pour le moment, notre région métropolitaine permet à nombre d'entreprises d'atteindre efficacement les consommateurs du Québec et de l'Ontario ainsi que ceux du Midwest américain, que ce soit par transport routier ou ferroviaire. Toutefois et afin de rester un joueur de premier plan, nous devons prendre en considération certains enjeux et préoccupations pour lesquels nous souhaitons collaborer avec le gouvernement afin d'accroître notre compétitivité, de poursuivre notre croissance et de continuer à engendrer des retombées positives pour notre secteur. Ces enjeux sont :

- Fluidité dans le Grand Montréal ;
- Compétitivité et complémentarité ;
- Pénurie de main-d'œuvre.

---

<sup>1</sup> Source : Conseil du patronat du Québec (CPQ), *La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec*, 2017, page 5.

<sup>2</sup> Source : Étude KPMG-Secor pour CargoM sur l'industrie de la logistique et du transport de marchandises, 2014, page 20.

## CargoM, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, a pour mission de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal. Des acteurs dont les activités favorisent la plaque tournante du Montréal métropolitain autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.

CargoM regroupe près de 50 membres représentant les secteurs des transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, mais aussi les intermédiaires transitaires logistiques, les comités et les associations, les administrations et les infrastructures partagées ainsi que les institutions d'enseignement et de recherche.

L'atteinte des plus hauts standards de performance de notre Grappe bénéficie non seulement au Grand Montréal, mais aussi à tout le Québec qui voit, notamment, une bonne part des marchandises transiter par la métropole.

C'est autour des chantiers de travail que les membres de CargoM collaborent pour mettre en place des projets, des initiatives et des outils afin d'augmenter la fluidité de la chaîne logistique, d'attirer de nouvelles entreprises pour le développement économique et l'emploi, mais aussi pour faire rayonner l'efficacité et la performance de la plaque tournante du Grand Montréal à l'international.

Les quatre chantiers de travail de CargoM sont :

- **Opportunités de développement sectoriel** dont le mandat est de doter les intervenants de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal d'outils et de mesures pour améliorer leur compétitivité et accroître leur contribution au développement économique du territoire. Des outils comme ZOOM Grand Montréal ont été créés (<http://fr.zoommtl.com/>) et nous ont permis de collaborer avec Décathlon pour déterminer l'emplacement de leur centre de distribution à Montréal en 2019 <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/commerce-de-detail/201811/11/01-5203818-decathlon-choisit-le-centre-eaton.php>.
- **Communication et rayonnement** dont le mandat est de bâtir une communication efficace et dynamique ainsi que de promouvoir les activités de la Grappe et d'assurer le rayonnement de l'industrie afin de faire connaître le milieu du transport de marchandises et de la logistique aux gouvernements, à la population et aux parties prenantes. Nous avons d'ailleurs développé des outils de promotion (<https://fairemtl.ca/fr/creation-dun-outil-promotion-plaque-tournante-logistique-transport-region-metropolitaine-montreal/content/cargom-lance>) pour faire rayonner notre plaque tournante et nous organisons des missions de promotion et d'attractivité, dont la prochaine est prévue en juin 2019 à Munich.

- **Innovation et fluidité** dont le mandat est de favoriser, de développer et d’implanter des projets améliorant la fluidité et contribuant à la mise en place de projets d’infrastructures et de technologies de pointe. Ces projets entraînent une optimisation des opérations de logistique et de transport dans l’optique d’améliorer la compétitivité des entreprises du secteur. Notons la création de notre outil CargoMobile (<https://www.journaldemontreal.com/2015/10/25/une-nouvelle-application-pour-aider-les-camions-a-montreal>).
- **Main-d’œuvre** dont le mandat est de promouvoir les emplois du secteur auprès de la relève en démontrant les opportunités offertes par l’industrie ainsi que de valoriser la formation et les politiques de rétention auprès des entreprises du domaine. Notre Journée Carrières remporte d’ailleurs de plus en plus de succès (<https://www.transportroutier.ca/nouvelles/journee-carrieres-de-cargom-plus-de-1-500-participants-des-embauches-a-venir/>).

### La pérennité de CargoM

L’enjeu principal de l’efficacité de la chaîne d’approvisionnement est d’offrir des infrastructures qui assurent une fluidité du transport de marchandises, un environnement favorable aux investissements et une main-d’œuvre qualifiée et disponible. Cela a d’ailleurs motivé la création de CargoM, une grappe unique en Amérique du Nord, qui regroupe tous les joueurs de la chaîne logistique de transport du Grand Montréal. Le succès de CargoM réside dans la collaboration proactive de tous ses membres et l’appui des différents paliers de gouvernement à nos actions. Ce succès s’appuie sur la position de plaque tournante, de classe mondiale, du Grand Montréal qui encourage les partenaires de la chaîne logistique à se réinventer afin de proposer des options de transport toujours plus efficaces, mieux intégrées et innovantes. Pour maintenir et accentuer le rôle central que joue CargoM dans la préservation de cet équilibre de l’écosystème, il est essentiel de s’assurer de sa pérennité et d’un financement récurrent pour la mise en œuvre de ses actions.

Depuis 2012, beaucoup d’efforts ont été consentis pour assurer le financement de la Grappe et le renouvellement de celui-ci. En plus du financement privé provenant de nos membres, à titre d’exemple, une entente avec le Fonds d’initiative et de rayonnement de la métropole (FIRM) du ministère des Affaires municipales et de l’Habitation (MAMH) vient, notamment, à échéance en 2019. Nous souhaitons un renouvellement de cette entente de 300 000 \$ répartie sur les trois prochaines années.

Pour sa part, l’entente avec le MEI qui est de 90 000 \$ arrive à échéance également. CargoM souhaite renouveler cette entente sur une base de trois ans, comme celle du MAMH, soit jusqu’en 2022, en le faisant passer de 90 000 \$ à 100 000 \$ sur une période de trois ans. Une telle entente permettrait à CargoM de consolider ses énergies pour mettre sur pied des projets structurants et en faire bénéficier l’ensemble de ses membres. Ce financement public permet entre autres d’amener un financement privé d’environ 250 000\$ par année.

## La fluidité

S'assurer d'une meilleure fluidité des mouvements des marchandises et d'une utilisation améliorée des infrastructures aurait des impacts positifs pour tous. Le transport de marchandises ne doit pas se faire au détriment du transport des personnes ou vice-versa. Il est possible de favoriser la cohabitation et leur développement respectif.

- **Améliorer et optimiser les opérations de transport existantes** en augmentant la fluidité et en étant proactif sur la mise en place de mesures préférentielles telles que des voies réservées pour les camions, du transport maritime courte distance et l'installation de zones tampons sur les territoires riverains.
- **Réduction des épisodes de congestion en milieu urbain** surtout aux heures de pointe par l'implantation de mesures incitatives pour favoriser le transport de marchandises en dehors de ces périodes. Les épisodes de marche au ralenti des camions dans le Grand Montréal correspondent à plus de 50 % du temps passé sur la route (source : étude Ottoview CargoM-Cirrelt, 2014).
- **Réduction des zones de congestion du système de transport** dans son ensemble par une analyse fine des données disponibles tant privées que publiques et en se dotant de priorités d'intervention sur le territoire.

### Boulevard de l'Assomption et avenue Souigny

La protection des corridors de commerce et des accès portuaires terrestres doit être une priorité dans toute nouvelle perspective de développement économique du territoire dans le Grand Montréal. Avec la présence et le lancement imminent de plusieurs chantiers routiers, notamment celui du pont-tunnel Louis-H.-La Fontaine, la fluidité des mouvements doit demeurer une priorité inconditionnelle pour assurer l'avitaillement des usines de production locales et la disponibilité des produits de consommation courante.

**AMÉLIORATION DES AXES ROUTIERS**

1. Bretelles d'accès direct à l'autoroute 25 :

- Entrée au Port : gain de temps de 14 minutes et réduction anticipée de 3 000 tonnes de GES
- Sortie du Port : gain de temps de 13 minutes et réduction anticipée de 2 400 tonnes de GES

2. Prolongement du lien Souigny-L'Assomption

3. Viaduc connectant le Port à ce prolongement

Une circulation d'est en ouest, sur des voies en partie dédiées, pour désengorger le secteur

#PortMTL PAGE 11 PORT MONTRÉAL

L'une des améliorations souhaitées rapidement est le prolongement de l'avenue Souigny dans l'axe du boulevard de l'Assomption. Ce projet, en discussion depuis plusieurs années, est un projet prioritaire sur lequel nous travaillons avec la Ville de Montréal et Transports Québec pour sa réalisation.

Deux objectifs sont visés par ce projet : optimiser la fluidité du transport de marchandises et désengorger le réseau routier local.

Et deux projets clés vont dans ce sens :

1. Axe Autoroute 25 / rue de Boucherville – réaménagement des bretelles en direction sud et nord pour faciliter l'accès des camions entre le port et le réseau routier supérieur. Ce projet permet des gains de temps et des réductions de GES considérables (réalisé en 2018).
2. Prolongement du lien Souigny-L'Assomption pour accéder aux zones les plus actives du port avec la mise en service du terminal Viau (en cours de discussion).

En ce qui a trait au prolongement du lien Souigny-L'Assomption, la Ville de Montréal a demandé à Québec d'étudier un nouveau tracé. Bien que pertinent, ce nouveau tracé fait augmenter les coûts de façon substantielle, l'élevant à plus 130 M\$. Cette augmentation assujettit le projet aux politiques gouvernementales relatives aux grands projets d'infrastructure, car il franchit le seuil des 100 M\$. Ce processus reporte également la réalisation du projet d'au moins 21 mois (comparativement aux cinq ans habituels que nécessite la réalisation d'un projet standard). Ces délais auront des conséquences majeures pour l'industrie qui est en attente de ces améliorations depuis de nombreuses années.

### CargoMobile

CargoMobile est une application mobile développée par CargoM en collaboration avec le ministère des Transports, l'Association du camionnage du Québec et la Ville de Montréal. Cet outil permet aux camionneurs d'obtenir l'itinéraire le plus efficace en fonction de sa destination, de l'état du trafic en temps réel, des chantiers routiers, des travaux, du Plan de camionnage de la Ville de Montréal et des travaux du 511. <https://app.cargo-montreal.ca/login.php>

CargoMobile permet de fournir le meilleur itinéraire à emprunter pour un camionneur selon :

- le débit de circulation en temps réel ;
- le Plan de camionnage de la Ville de Montréal et les restrictions ;
- les restrictions sur la hauteur et le poids du camion.

Nous souhaitons bonifier l'outil CargoMobile pour y inclure plus d'outils d'aide à la sécurité routière. En ajoutant les zones scolaires et les zones accidentogènes dans le routeur et générateur d'itinéraires, CargoMobile pourrait devenir un outil puissant d'aide visant l'amélioration de la sécurité routière du Grand Montréal mais aussi du corridor Montréal-Québec.



De plus, il a déjà été ciblé, dans la Politique de mobilité durable 2030, comme un outil qui pourrait être développé à l'échelle de la province. Ce développement nécessiterait un budget avoisinant les 200 000 \$ (à réévaluer en fonction des demandes). Les retombées positives pour tous les utilisateurs au Québec ont déjà été démontrées par le projet pilote.

### **Navette fluviale pour le transport de marchandises**

Il faut s'assurer que l'offre multimodale sur notre territoire soit efficiente, concurrentielle et résiliente. Des stratégies pour favoriser le transport multimodal de marchandises devraient être étudiées par le gouvernement et ses partenaires. Au Québec, on peut réfléchir, par exemple, sur les moyens de soutenir le transport maritime courte distance (TMCD) pour le développer. De nombreuses études (notamment la Sodes, les Armateurs du Saint-Laurent et CargoM) ont démontré que techniquement le TMCD est possible, mais qu'il comporte des lacunes d'un point de vue concurrentiel et financier.

La récente déclaration de la ministre Chantal Rouleau sur l'utilisation de navettes fluviales pour contrer la congestion semble être une solution alternative intéressante tant pour les passagers que pour les marchandises. Un premier test devrait être fait pendant les périodes de chantiers routiers majeurs, tels que celui du pont-tunnel Louis-H.-La Fontaine. Les navettes fluviales peuvent être considérées comme des mesures d'atténuation aux chantiers temporaires ; toutefois les considérer comme des solutions permanentes, du moins à la lumière des analyses et des études dont nous disposons, est compliqué à cause du surcoût qu'elles engendrent. La ministre a aussi mentionné que d'autres alternatives étaient à l'étude, entre autres le déploiement d'un réseau de voies réservées, proposition à laquelle nous adhérons et nous sommes prêts à collaborer.

<https://www.tvanouvelles.ca/2019/01/15/des-bateaux-pour-lutter-contre-la-congestion>

### **Mesures préférentielles pour le transport de marchandises**

De concert avec le CIRRELT<sup>1</sup>, CargoM a déposé un rapport portant sur l'avancement des études relatives au potentiel d'implantation de diverses mesures préférentielles pour le transport de marchandises (MPTM) à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal.

Pour déterminer les sites qui pourraient faire l'objet de MPTM, plusieurs caractéristiques ont été étudiées, diverses sources de données sur les réseaux routiers et de transport collectif ont été colligées, dont les débits et les comptages, les horaires de transport collectif ainsi que le nombre d'accidents. Parmi les conclusions, on note que les débits les plus importants se trouvent sur les autoroutes, mais que le réseau local est souvent fortement sollicité. C'est le cas de la rue Notre-Dame (notamment pour se rendre au port de Montréal) et les zones autour des grandes cours intermodales (CN et CP) du centre-ouest de l'île.

Nos analyses ont démontré que certaines voies réservées aux autobus ne présentent pas un débit très élevé. Plusieurs de celles-ci ont été mentionnées comme étant propices au partage avec les camions en dehors des périodes de pointe. À titre d'exemple, le partage de la voie réservée sur la rue Saint-Patrick, entre Lachine et le nouvel échangeur Turcot pourrait permettre une meilleure fluidité.

Nous proposons ainsi aux décideurs de porter une attention particulière à la poursuite des quatre éléments suivants :

- 1) l'obtention d'un portrait plus précis des déplacements de camions dans la région métropolitaine en collectant des données, particulièrement chez les opérateurs, afin de mieux cibler et justifier la mise en place de MPTM ;
- 2) la mise en place d'un projet pilote de partage d'une voie réservée dans un site où la capacité d'accueil de la voie le permet ;
- 3) la mise en place de nouvelles voies réservées partagées avec le transport collectif, là où la seule circulation d'autobus est insuffisante pour justifier ces voies ;
- 4) la discussion auprès des intervenants afin de déterminer des lieux et des moyens potentiels pour les MPTM.

## Compétitivité et complémentarité

Si la grande région de Montréal a su se démarquer, c'est grâce à sa recherche constante d'innovation. La région doit faire face à une solide concurrence de la part des autres régions industrielles et doit faire preuve d'audace. La croissance de notre industrie passe inévitablement par la complémentarité de notre offre aux besoins de nos utilisateurs et de nos clients actuels et potentiels.

L'une des demandes les plus fréquentes des utilisateurs et des clients qui veulent s'établir ici est la disponibilité de terrains prêts à l'investissement. En d'autres mots, des terrains *shovel ready*. Cela facilitera le travail de promotion de l'industrie, rassurera les investisseurs et donnera un avantage supplémentaire à la région de Montréal.

Concrètement, la mise à la disposition et l'utilisation judicieuse des terrains industriels inclus dans la zone industrialo-portuaire, tout comme les terrains vacants à proximité du port, permettront l'atteinte de plusieurs de nos objectifs économiques, de croissance, d'efficacité et d'efficience. Le développement d'une stratégie inclusive qui attire et favorise la colocalisation d'entreprises dont les activités sont complémentaires ou à valeur ajoutée à celles du port profitera non seulement à la région de Montréal, mais à l'ensemble du Québec, en réduisant les temps de transport de marchandises et l'émission de GES.

---

1 Examen du potentiel d'implantation de mesures préférentielles pour le transport de marchandises dans la grande région de Montréal, CIRRELT, 2018

### **Pôles logistiques**

La compétitivité et la complémentarité passent également par le succès des trois pôles logistiques prévus dans la Stratégie maritime du gouvernement québécois lancée officiellement le 29 juin 2015. À l'époque, le premier ministre Philippe Couillard annonçait la création de deux pôles logistiques, Contrecoeur et Vaudreuil-Soulanges. Depuis, un troisième pôle a été annoncé, soit celui de l'est de Montréal limitrophe aux activités portuaires.

De tels projets constituent des atouts indéniables pour attirer d'éventuels clients et utilisateurs. Ils permettent à l'industrie du Grand Montréal de demeurer concurrentielle et de continuer à se développer comme une chaîne logistique de choix. Le développement du terminal de conteneurs du port de Montréal à Contrecoeur est le meilleur exemple. Il permettra de consolider et de développer des activités portuaires dans un secteur de choix répondant aux besoins actuels.

Les pôles logistiques constituent de très bons exemples de projets structurants. Ils sont générateurs de retombées importantes et sont bénéfiques en matière d'implication, de synergie et de développement. Le financement de projets structurants doit donc être vu comme un investissement favorisant l'effet de levier. La participation financière du gouvernement du Québec est essentielle à la réalisation de tels projets et elle doit être rendue pérenne.

### **Protection des espaces d'opération du secteur de la logistique et du transport**

Le Plan de mobilité durable (PMD) doit clairement définir la protection des espaces d'opération du secteur de la logistique et du transport pour des raisons stratégiques. En protégeant ces espaces et leurs usages, on s'assure d'une meilleure cohabitation entre les activités logistiques et les résidents de ces secteurs.

Trop souvent, des autorisations de constructions résidentielles sont données à proximité de ces espaces, sans obligation de zones tampons ou d'installations de mitigation (mur antibruit, espace végétalisé). En résultent des conflits avec les citoyens demandant à limiter, voire à interdire, les activités de logistique et de transport. Le PMD doit être proactif sur cet enjeu qui touche à la compétitivité, mais aussi au développement durable et au bien-être des citoyens tant pour les riverains que pour les consommateurs. La protection des espaces d'opération permet à notre industrie de se concentrer sur sa mission première, soit celle de faire croître les échanges au bénéfice de ses utilisateurs, de ses clients et de la population québécoise en entier.

### **Décontamination**

La récente annonce de la ministre Chantal Rouleau et de la mairesse de Montréal Valérie Plante, en décembre dernier, sur la relance de l'est de Montréal est très encourageante. La décontamination de terrains dans l'est de Montréal fait partie des stratégies proposées pour développer « la ruée vers l'est », pour reprendre les mots de la ministre.

À cet effet, il doit y avoir une volonté claire et des actions concrètes pour déterminer des sites stratégiques à décontaminer, des besoins et des collaborations requises pour y arriver. Cela permettra à la grande région de Montréal de rester concurrentielle en répondant efficacement aux besoins.

De ce fait, le financement doit être disponible rapidement afin de ne pas perdre un investissement ou d'augmenter encore les délais et de décourager un client potentiel.

[https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/SRM/declaration\\_revitalisation\\_est\\_montreal.pdf](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/SRM/declaration_revitalisation_est_montreal.pdf)

## **Pénurie de main-d'œuvre**

La pénurie de la main-d'œuvre est un défi qui touche l'ensemble des secteurs et des industries au Québec. Plusieurs commerces ou entreprises ont dû restreindre leurs heures d'ouverture ou limiter leur offre de services afin de pallier le manque de personnel. Il s'agit là d'un problème sociétal qui transcende tous les secteurs d'activités économiques. Et le secteur du transport et de la logistique à Montréal n'y échappe pas.

Sans relève dans notre secteur, il sera impossible de croître et de bénéficier d'idées nouvelles. En effet, l'innovation apportera de nouvelles solutions tant à l'amélioration des opérations au Québec qu'au rayonnement international. Le Québec est un leader naturel en logistique et transport et doit préserver cette position par la formation d'une main-d'œuvre qualifiée et sa rétention dans nos entreprises.

Mais encore faut-il qu'il y ait une relève et qu'elle soit disponible. Ce sont là deux éléments essentiels qui permettent à notre industrie de demeurer concurrentielle. Avec le lancement de l'initiative du ministre du Travail, Jean Boulet, qui vise à écouter et à outiller les entreprises aux prises avec des problématiques de rareté de la main-d'œuvre, nous ne pouvons que saluer les efforts et offrir notre collaboration, notamment au moyen de notre Journée Carrières annuelle.

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/en-action-pour-la-main-d-oeuvre-le-ministre-jean-boulet-lance-une-grande-corvee-844730745.html>

À cet effet, nous appuyons également les actions des comités sectoriels de main-d'œuvre (CSMO), de Camo-Route et du CSMO-Maritime. Il s'agit d'un bel exemple de rassemblement des forces et des intérêts de partenaires de l'industrie afin de trouver des solutions durables stimulant la croissance et les retombées des projets que nous mettons en action.

## **Journée Carrières CargoM**

CargoM, depuis trois ans, organise une Journée Carrières pour l'ensemble de la Grappe afin de promouvoir les secteurs d'avenir et les perspectives de carrière dans toute l'industrie. La plus récente édition a fracassé tous les records en accueillant plus de 55 employeurs et institutions d'enseignement. Les candidats ont eu l'occasion de rencontrer les employeurs à la recherche de main-d'œuvre qualifiée. Plusieurs entrevues ont eu lieu sur place et des embauches ont été concrétisées quelques jours plus tard. Cette contribution de CargoM au développement et à l'essor de l'industrie est déjà bien ancrée dans les activités incontournables de la Grappe.

La pérennité du financement demeure un enjeu de tous les instants. La participation financière du Canadien National et du gouvernement du Québec permet la tenue de cet événement qui a des retombées majeures pour la Grappe et ses partenaires. En plus des centaines d'étudiants et de diplômés, l'événement permet d'attirer les travailleurs à la recherche de nouveaux défis et ceux désirant réorienter leur carrière, mais aussi ceux en provenance de l'immigration. Nous comptons sur le nouveau gouvernement pour reconduire sa participation financière qui génère des résultats positifs indéniables.

Quotidiennement, nous travaillons avec des centaines de partenaires pour l'accroissement de la richesse, la fluidité de la circulation de la marchandise et l'ajout de valeur en lien avec la nouvelle réalité afin de faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale. Notre vision est de faire du Grand Montréal un endroit reconnu pour sa contribution à la compétitivité de ses partenaires d'affaires et au développement économique de la région métropolitaine et du Québec. Nous souhaitons continuer notre étroite collaboration avec le gouvernement du Québec pour contribuer au rayonnement, à l'attractivité et à la qualité de vie de toute la province.

## Conclusion

Comme vous pouvez le constater, la Grappe de métropolitaine de la logistique et transport de Montréal, CargoM, s'engage avec passion et détermination dans ses projets afin que leurs retombées profitent non seulement à la région métropolitaine de Montréal, mais aussi à tout le Québec.

Afin de s'assurer que CargoM puisse poursuivre son travail et se consacre à la mise en place d'activités et d'actions, l'organisme devrait pour voir compter sur la pérennité de son financement, l'appui à nos entreprises pour leur offrir un environnement propice à l'innovation et la considération de notre mission et de nos besoins dans l'élaboration de certains projets de transport.

C'est avec enthousiasme que nous offrons toute notre collaboration au gouvernement du Québec pour qu'ensemble, nous atteignons les plus hauts standards de qualité au bénéfice de tous.