

L'industrie maritime
Un des piliers du Québec

Le fret aérien
Un maillon important de la
chaîne logistique

Focus sur l'Asie-Pacifique
Comment profiter de ce marché ?

**MEDIA
PLANET**

Avril 2012

TRANSPORT ET LOGISTIQUE

3

CONSEILS

POUR
OPTIMISER SA
CHAÎNE
LOGISTIQUE

LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Découvrez ces industries qui favorisent la
croissance et les infrastructures du Québec

LES PROGRAMMES D'ÉTUDES SUPÉRIEURES EN MATHÉMATIQUES ET GÉNIE INDUSTRIEL :
DES FORMATIONS DE HAUT NIVEAU AU SEIN DES MEILLEURES ÉQUIPES MULTIDISCIPLINAIRES
POUR CONCEVOIR ET AMÉLIORER LES SYSTÈMES LOGISTIQUES

DÉCOUVREZ LES PROGRAMMES QUI S'OFFRENT À VOUS :

GÉNIE INDUSTRIEL :

- Doctorat en génie industriel
- Maîtrise (recherche) en génie industriel
- Maîtrise (ou D.E.S.S.) modulaire en génie industriel (Option Logistique)
- Microprogramme en Modélisation des systèmes logistiques
- Microprogramme en Ingénierie des systèmes logistiques

MATHÉMATIQUES :

- Doctorat en mathématiques (Option Mathématiques de l'ingénieur)
- Maîtrise (recherche) en Mathématiques appliquées
- Diplôme d'études spécialisées (D.E.S.S.) en Mathématiques de l'ingénieur

POLYMTL.CA/MAGI/PROGRAMME/ES ■ Tél. : 514 340-4998  



**POLYTECHNIQUE
MONTREAL**



LE GÉNIE
EN PREMIÈRE CLASSE

CHALLENGE

Longtemps considéré comme un centre de coût, la gestion de la chaîne d'approvisionnement apparaît aujourd'hui comme un **moyen pour les organisations de se démarquer dans des marchés hautement concurrentiels.**

Repenser la place de la gestion de la chaîne d'approvisionnement

Dans un environnement plus turbulent que jamais où le développement des moyens de communication et la mondialisation font du statu quo un recul, les organisations sont contraintes de s'adapter pour survivre et de se réinventer en permanence pour servir un consommateur sans cesse plus exigeant.

Dans un tel contexte, il n'est pas surprenant de constater une intégration progressive mais marquée des stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement à la stratégie organisationnelle globale expliquant que les grandes tendances en matière de gestion de la chaîne d'approvisionnement sont aujourd'hui le reflet des exigences du client final.

Vers une intégration et une visibilité des flux

Nous constatons de plus en plus que la concurrence entre firmes a laissée place à une concurrence entre chaînes d'approvisionnement dans laquelle le partage d'information apparaît comme un moteur essentiel de compétitivité.

Ainsi, si la centralisation et le partage de l'information des

systèmes ERP ont su décloisonner l'organisation, les organisations de développement de logiciels misent aujourd'hui sur des modules de gestion de la chaîne d'approvisionnement pour favoriser l'intégration des différents maillons de la chaîne. L'enjeu de l'intégration est également la traçabilité et la visibilité en temps réel des produits.

Ce besoin de traçabilité, dicté par le client final et souvent formalisé par le contexte réglementaire, est au cœur de nombreuses stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement et explique les avancées de technologies comme le RFID (Radio-Frequency Identification).

Le développement des implantations de ces puces électroniques se heurte toutefois aujourd'hui à des obstacles techniques et financiers mais demeurent, malgré tout, une avenue crédible du futur en matière de traçabilité.

Vers un réseau concurrentiel

Une autre tendance est l'optimisation de réseaux de distribution qui consiste au positionnement optimal des différents sites de l'organisation par rapport aux sites de ses fournisseurs et clients.

L'objectif d'une telle démarche est de minimiser les coûts de transport et de maximiser le niveau de service à la clientèle. L'analyse des réseaux de transports vise donc à déterminer la localisation mais également la capacité nécessaire de chacun des sites et les produits qui leur seront affectés.

Cette analyse permet également de fournir les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée en matière d'impartition dans un contexte où les 3PL (Third Party Logistics) prennent une place de plus en plus importante dans le paysage logistique actuel. Ces fournisseurs de services logistiques offrent des services à valeur ajoutée allant du transport à l'entreposage en passant par la préparation de commande ou encore d'emballage.

Vers une chaîne d'approvisionnement verte

Le symbole de l'intégration des stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement à la stratégie d'entreprise est la tendance à la chaîne d'approvisionnement verte.

Ainsi, alliant habilement la réduction des coûts à l'amélioration de leur image, les

organisations tendent à optimiser leurs tournées de véhicules pour réduire leur empreinte carbone, se dotent de centres de distribution certifiés LEED ou optimisent leurs processus de logistique de retour. À ce titre, l'industrie du transport, qui occupe une place prépondérante dans la chaîne d'approvisionnement, tend à jouer un rôle central dans l'avènement de cette tendance.



Nicolas Hien
Président Advancing Productivity
Innovation and Competitive Success
(APICS)-Montréal



NOUS CONSEILLONS



Pierre Moreau
Interview avec
le ministre des
Transports du Québec

PAGE 08

Focus sur l'Asie-Pacifique

Un marché d'avenir pour le Canada
p. 06

Les formations et carrières de l'industrie

Trois experts répondent
p. 07

MEDIA PLANET

TRANSPORT ET LOGISTIQUE
2ÈME ÉDITION, AVRIL 2012

Gestionnaire de projet: Edouard Borel
edouard.borel@mediaplanet.com
Graphiste: Laura Shaw
Laura.Shaw@mediaplanet.com

Directeur: Chris Vassallo
chris.vassallo@mediaplanet.com
Business Developer: Clayton Hartford
clayton.hartford@mediaplanet.com

Contributions: Nicolas Hien, Jean-Luc Ridet, Anne Péloous, Nancy Locke

Sauf si mentionné autrement, toutes les images proviennent de iStock.com.

Distribué avec:
Les Affaires, Avril 2012
Ce supplément a été créé par
Mediaplanet et n'implique pas Les
Affaires et son département éditorial.



SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK
ET TWITTER
[facebook.com/MediaplanetCA](https://www.facebook.com/MediaplanetCA)
twitter.com/MediaplanetCA

L'objectif de Mediaplanet est d'amener de nouveaux clients à nos annonceurs en fournissant aux lecteurs un contenu motivant et de haute qualité rédactionnelle.



FAIRE SON BAC EN GESTION
DE LA CHAÎNE
D'APPROVISIONNEMENT

Devenir p.g.c.a.

www.fsa.ulaval.ca/GESTION_CHAINE



FSA Laval Notre monde est affaires



UNIVERSITÉ
LAVAL

Faculté des sciences
de l'administration

NOUVELLES

CONSEIL

1

L'INCONTOURNABLE



LA FORCE DE L'INDUSTRIE MARITIME AU QUÉBEC

■ **Question:** Quels sont les facteurs de stabilité de cette industrie?

■ **Réponse:** La position géographique stratégique de la Province ainsi que des infrastructures innovantes constituent les principaux atouts.

Porte d'entrée naturelle sur le continent nord-américain, le Québec profite d'une situation géographique privilégiée, avec, grâce aux accords FTA (Free Trade Agreement) et NAFTA (North American Free Trade Agreement), un accès à plus de 450 millions de consommateurs. Plus de 75% du trafic maritime au Québec correspond à du transport maritime international sous pavillon étranger. Pour des produits manufacturés, le coût de transport maritime pour parcourir la moitié du globe est de l'ordre de 1% du prix de revente au détail.

Impact économique de l'industrie maritime

Le transport maritime et por-

tuaire fait vivre 262 établissements et soutient plus de 27 000 emplois au Québec, générant 2,3 milliards de dollars au PIB, ainsi que 501,3 millions de dollars de recettes fiscales annuelles pour le gouvernement du Québec et 181 millions de dollars pour le gouvernement fédéral. Il est par ailleurs raisonnable d'estimer, selon Madame Anne Legars de la Fédération Maritime du Canada, qu'environ 75% de ces bénéfices économiques sont générés par la flotte internationale faisant escale dans les ports québécois.

Le transport maritime international facilite en particulier le développement d'industries locales (minières, bois, agro-alimentaire) qui vendent leur produit sur le marché international. La fréquentation des ports québécois par la flotte internationale permet également d'assurer le financement du réseau d'infrastructure maritime au Québec.

Comment faire des économies avec le fret maritime ?

Plusieurs nombreux éléments

sont à considérer en matière de coût de transport. Tout d'abord, l'optimisation de l'utilisation des actifs de transport sur leur chemin de retour ou de repositionnement.

A cela, il faut considérer la minimisation des ruptures de charge, c'est-à-dire la réduction des frais parfois colossaux liés à la manutention de la cargaison d'un moyen de transport à un autre.

Ainsi, le chemin le plus court n'est donc pas nécessairement le plus économique s'il nécessite un transbordement de la marchandise. Enfin, il est indispensable d'utiliser le mode de transport le plus approprié à la distance à parcourir.

En général, le mode maritime est le plus économique en terme de tonne/distance parcourue, par rapport au transport routier par camion (le plus onéreux) et au transport ferroviaire (intermédiaire). Un plus long parcours maritime peut s'avérer rentable par réduction des segments terrestres du transport. On comprend donc facilement l'avantage de disposer d'un fleuve navigable 12 mois par

an et qui traverse notre Province.

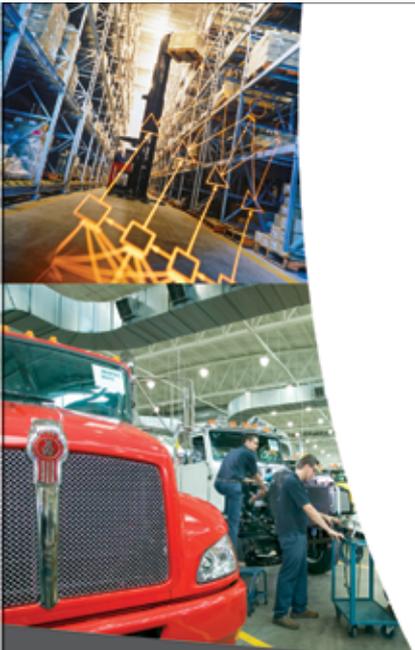
Nouvelles opportunités économiques

Il est susceptible que les entreprises cherchant à exporter vers un marché donné puissent envisager de nouvelles opportunités économiques en contactant au préalable les lignes maritimes faisant régulièrement la liaison avec la région cible. Leurs agents localisés dans les ports québécois peuvent être contactés pour discu-

ter de possibles opportunités.

Un armateur ou un opérateur de ligne maritime est toujours intéressé à utiliser sa capacité disponible pour transporter du chargement, plusieurs d'entre eux étant particulièrement proactifs dans le développement de flux d'exportations permettant d'équilibrer les volumes d'importation, et vice-versa.

JEAN-LUC RIDET
editorial@mediaplanet.com



LE GÉNIE DES OPÉRATIONS ET DE LA LOGISTIQUE À L'ÉTS

[www.etsmtl.ca]

DOMAINES DE RECHERCHE

- Chaîne d'approvisionnement
- Puces RFID
- Implantation de solutions d'optimisation des routes
- Logistique durable (*Sustainable Logistics*)

PROGRAMMES D'ÉTUDES

- Baccalauréat en génie des opérations et de la logistique
- Programme court en Planification et gestion de la maintenance (formation en ligne)

APERÇU PROFESSIONNEL

Question: Quelle place occupe l'industrie aérienne dans la chaîne d'approvisionnement ?

Réponse: Une place stratégique car elle répond à des besoins spécifiques.

Le fret aérien, maillon-clé de la chaîne logistique

RENCONTRE AVEC L'INDUSTRIE

I phones, tulipes hollandaises, poissons asiatiques, isotopes médicaux, produits pharmaceutiques... Les fournisseurs et clients de ces « marchandises » ne pourraient se passer du transport aérien, pour cause de rapidité !

L'aérien représente certes moins d'1% du fret mondial (et canadien) mais plus du tiers de sa valeur, avec un avantage certain pour les denrées périssables, biens précieux ou marchandises à délivrer d'urgence.

Le secteur a bien subi la récession mais entre dans une phase de stabilisation,

avec hausse de 1 à 2% pour 2012, prédit Lise-Marie Turpin, vice-présidente d'Air Canada Cargo. La croissance des économies chinoise, brésilienne, russe et indienne offre selon elle les meilleures opportunités de croissance du trafic cargo.

Montréal, Toronto, et Vancouver sont à cet égard de véritables plaque-tournantes. Pas étonnant qu'Air Canada Cargo « vende surtout son réseau », explique Mme Turpin. « Le transit via le Canada compte pour 35% du cargo aérien et 60% se fait par Toronto ». La compagnie s'est spécialisée notamment dans le transport de denrées périssables du Japon vers l'Amérique du Sud, via Toronto ou Vancouver, comme du Chili ou du Pérou



« Le transit via le Canada compte pour 35% du cargo aérien ».

LISE-MARIE TURPIN
Vice-présidente
d'Air Canada Cargo

vers l'Asie et l'Europe.

Qui profite à l'économie locale

Le fret aérien profite non seulement aux compagnies mais aux économies locales, ajoute-elle, citant l'aéroport de Montréal où a été construite une zone tout cargo. Les transitaires créent des emplois et il faut des camions pour acheminer les marchandises ! Sans compter que les voyageurs en profitent, la fréquence de leurs vols dépendant du cargo, qui remplit les soutes !

En santé, l'industrie canadienne est tout de même confrontée à plusieurs défis. Pour être plus compétitive, souligne Mme Turpin, il lui faudrait mieux intégrer de nouvelles technologies (comme une documentation douanière électronique qui allégerait les procédures aux frontières) et être « davantage supportée que pénalisée par des frais aéroportuaires élevés ».

ANNE PÉLOUAS

editorial@mediaplanet.com

“Effacez les frontières et les fuseaux horaires pour ma /ogistique”

Allez-y, mettez nous au défi.

De ses racines puisées dans les marchés émergents, Agility garantit l'efficacité des chaînes d'approvisionnement dans certains des environnements les plus rudes du globe, en proposant un service personnel inégalé, une empreinte mondiale et des services personnalisés aussi bien aux économies développées qu'aux économies émergentes. Agility propose une palette pratique de services standard de gestion du transport des marchandises, et notamment aérien, maritime, routier et du transport combiné maritime/aérien afin d'équilibrer rapidité et rentabilité de vos expéditions journalières. Nos spécialistes des opérations de transit personnalisent ces services pour répondre à vos exigences spécifiques avec une gamme complète d'options faciles à configurer, et notamment des options de services de transit réservées aux exigences des marchandises spéciales et des options de services logistique destinées à répondre aux besoins qui vont au-delà de l'enlèvement et de la livraison.



Agility figure parmi les principaux fournisseurs de services de logistique intégrée avec plus de 22 000 employés répartis dans 550 agences et 100 pays. Contactez-nous : Montréal : 514-855-5551 Email: YULSales@agilitylogistics.com

NOUVELLES



Question: Pourquoi les contraintes douanières se sont-elles alourdies aux frontières canado-américaines ?

Réponse: Les attentats du 11 septembre 2011 ont métamorphosé les procédures de contrôles avec une explosion des attentes et des coûts. Mais aussi...

Transport international et contraintes douanières



LE PASSAGE AUX DOUANES
Souvent considéré comme une contrainte, voyons comment les autorités tentent de résoudre le problème.

Les échanges internationaux de notre Province dans l'axe nord-sud avec les Etats-Unis sont en pleine augmentation avec des flux routiers croissants.

Approximativement 60% de la valeur des exportations et des importations avec les Etats-Unis est réalisé par camions.

Depuis les événements terroristes du 11 septembre 2001, les mesures de sûreté aux frontières des Etats-Unis se sont renforcées, rendant difficile la circulation des personnes et des marchandises et

leur passage, avec d'importantes augmentations des coûts d'assurance et des délais d'attente aux frontières américaines qui sont venues entraver la fluidité du transport routier.

Les gouvernements américain et canadien travaillent à la mise en place de programmes conjoints de conformité pour accélérer le passage aux postes frontières. Par ailleurs, diverses contraintes administratives, réglementaires et fiscales affectent la compétitivité des transporteurs routiers québécois, avec notamment des disparités entre le Québec et les autres provinces canadiennes en

termes de règles fiscales pour le camionnage international.

Les importateurs et exportateurs doivent désormais accorder une attention particulière à la sécurité des chaînes d'approvisionnement, aux droits de propriété intellectuelle, au bioterrorisme et aux partenariats commerciaux. Entrepreneurs, entourez-vous d'un courtier en douane, qui vous conseillera sur les services de dédouanements ainsi que sur tous les sujets essentiels.

JEAN-LUC RIDET

editorial@mediaplanet.com



Au Québec

depuis plus de 65 ans

APERÇU PROFESSIONNEL

CONSEIL

3

ANTICIPER
L'AVENIR

QUÉBEC : LES FOURNISSEURS 3PL OUVRENT D'AUTRES HORIZONS

■ **Question:** Comment les entreprises québécoises peuvent-elles relever les obstacles qui freinent l'ouverture aux marchés étrangers?

■ **Réponse:** Reconnaître l'unicité de chaque marché et de chaque culture constitue un élément primordial. Porter une attention particulière aux choix des partenaires en affaires. Miser sur les forces de votre produit, sur vos ressources humaines et sur les marchés déjà acquis.

Les statistiques parlent d'elles-mêmes : les entreprises québécoises préfèrent faire affaire près de chez elles.

Lorsqu'elles s'aventurent plus loin, elles visent les États-Unis et l'Amérique du Sud ou encore les marchés traditionnels de la vieille Europe et de la francophonie,



Grant Wattman
Président et CEO,
Agility

et ce, malgré le potentiel incontournable des marchés asiatiques, la panoplie d'ententes mises en place pour favoriser une ouverture vers l'Asie et l'infrastructure de transport et de logistique avant-gardiste et de plus en plus écologique que représente la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Choisir les bons partenaires d'affaires

Justifiée par un manque de connaissances, d'expertise et de confiance, cette préférence est tout à fait humaine. À l'occasion d'un sondage mené par le Centre de vigie et de recherche sur la culture entrepreneuriale de la Fondation de l'entrepreneurship,

les entrepreneurs québécois ont particulièrement souligné « les barrières douanières et tarifaires et la complexité de la réglementation gouvernementale » pour expliquer leur réticence à l'égard des marchés outremer.

Grâce à ses connaissances, à son expertise et à sa compréhension des nombreuses complexités, un partenaire 3PL peut grandement apaiser les craintes, atténuer les risques et favoriser un rendement satisfaisant dans les marchés éloignés.

Les fournisseurs 3PL intègrent, coordonnent et contrôlent une multitude de services - le transport (terrestre, aérien et maritime), l'entreposage et l'exploitation, le passage à quai, la gestion des stocks, l'emballage et le transport de marchandises - et gèrent les flux d'information connexes.

Adopter une attitude audacieuse

Grant Wattman, président et chef de la direction responsable de projets de grande envergure chez Agility, un fournisseur de services 3PL implanté au Québec depuis 1932, admet que « la nature humaine mène vers la voie de la moindre résistance ».

Il souligne cependant l'importance cruciale pour les entreprises de diversifier leurs marchés. « Une économie robuste, à l'instar d'une entreprise solide, dépend de la croissance ».

Il ajoute : « Pour 2013 et au-delà, nous anticipons une croissance anémique aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Europe occidentale et au Japon, tandis qu'elle s'annonce positive en Chine, en Australie, en Inde et au Moyen-Orient ». M. Wattman convient qu'il n'est jamais facile d'abandonner un modèle d'affaires qui a fait ses

preuves et de sortir de sa zone de confort.

Par contre, pour qu'une entreprise respecte ses obligations envers ses employés, ses actionnaires et sa communauté, des mesures audacieuses s'imposent.

Si l'audace est de mise, la patience, le respect et une planification réfléchie, approfondie et rigoureuse le sont tout autant. En effet, selon M. Wattman, pour se lancer en affaires à l'étranger, particulièrement en Asie et dans les marchés émergents, « il faut comprendre les approches commerciales et les exigences réglementaires et embrasser les peuples et les cultures ». Le vrai défi : élaborer une stratégie alimentée par une vision à long terme et choisir ses fournisseurs 3PL de façon judicieuse.

NANCY A. LOCKE

nancy_locke@sympatico.ca

FASTER LOGISTICS

Automatisez votre répartition
Economisez des kilomètres
Contrôlez vos performances

Vos solutions sur :
www.fasterlogistics.ca



Une portée mondiale accrue.

**AIR CANADA
CARGO**

Avec son réseau de plus de 150 destinations dans 50 pays sur 5 continents, Air Canada Cargo rend l'expédition de marchandises partout dans le monde plus facile que jamais. De plus, grâce à ses ententes intertransporteurs et au réseau des services de camionnage, Air Canada Cargo est en mesure de transporter vos marchandises sur plus de destinations qu'auparavant, à temps et à un prix raisonnable, vous assurant ainsi une totale tranquillité d'esprit.

Visitez aircanadacargo.com pour obtenir la liste de nos solutions d'expédition et un guide complet sur notre réseau mondial. Nous vous aiderons à prendre de l'avance sur vos concurrents.

AC Expédair | AC Vivant | AC Sûreté | AC DGR | AC Général Cargo | AC Compassion | Garime AC Frigo | AC Poste

Air Canada Cargo | Aller plus loin.
aircanadacargo.com



LE PANEL D'EXPERTS

		Question 1:	Question 2:	Question 3:	
	<p>Michel Rioux Professeur à l'École de technologie supérieure, Département de génie production automatisée</p>	<p>Quelle est votre appréciation de la situation de l'industrie du transport et de la logistique en matière de main-d'œuvre ?</p>	<p>Quels sont les nouveaux défis auxquels l'industrie doit faire face ?</p>	<p>Quelles sont les formations de niveau universitaire qui permettraient de mieux répondre à ces défis ?</p>	
	<p>Martin Trépanier Professeur à Polytechnique de Montréal, Département de mathématiques et génie industriel</p>	<p>Bien que la logistique soit une discipline globale, quand j'en parle à de jeunes étudiants, ils associent souvent ça au strict camionnage. Il semble manquer de modèles de logisticiennes. Le pire, c'est que plusieurs personnes d'affaires reconnues doivent une bonne part de leur succès à leur innovation logistique, mais les gens ne semblent pas faire le lien. Les compétences analytiques prendront beaucoup d'importance.</p>	<p>L'industrie en est à un tournant de son histoire, le manque de visibilité des emplois entraînant une pénurie de main d'œuvre qualifiée, notamment d'ingénieurs.</p>	<p>Si l'on considère les problèmes de circulation, les préoccupations environnementales, le coût de l'énergie et les coûts des actifs physiques, il va falloir mieux organiser le transport des marchandises. Les technologies de l'information (RFID, géomatique) et de la décision, l'intégration et la collaboration entre les chaînes logistiques vont aider à solutionner bien des problèmes. Nos écoles sont remplies de connaissances, il va falloir trouver une façon de faire efficacement le transfert technologique. Les partenariats de recherche industrielle représentent une bonne alternative.</p>	<p>Considérant l'importance des technologies (de l'information, de l'efficacité organisationnelle, de l'efficacité énergétique, du commerce électronique, etc.), il est certain que les universités prendront de l'importance. À l'ÉTS nous avons un programme en Génie des opérations et de la logistique qui est dédié à former des spécialistes en amélioration de la performance des entreprises. Il est aussi possible de faire des études supérieures avec un projet de recherche en logistique d'entreprise ou en logistique hospitalière.</p>
	<p>Jacques Renaud Professeur titulaire à la Faculté des sciences de l'administration, Université Laval, Directeur du Département d'opérations et systèmes de décision</p>	<p>L'ensemble de la chaîne d'approvisionnement fait présentement face à de nombreux défis. La façon dont nous répondrons à ces défis influencera le niveau de productivité que pourra atteindre l'économie canadienne et dictera par le fait même sa capacité à conserver ses emplois. La formation de la main-d'œuvre se trouve au milieu de ces enjeux.</p>	<p>Il faut revaloriser le secteur du transport et de la logistique, développer de nouvelles technologies de systèmes de transport intelligents, réaliser une véritable intégration de la chaîne logistique et pousser au recrutement d'ingénieurs industriels bien formés. Les ingénieurs doivent avoir une vision d'ensemble, de l'usine à toute la chaîne logistique.</p>	<p>Polytechnique Montréal intègre une panoplie de connaissances dans sa formation en génie industriel, allant des réseaux logistiques, à la recherche opérationnelle, la théorie de la décision en passant par la dynamique des organisations et la gestion du changement. La maîtrise, aussi ouverte aux titulaires d'un BBA, comporte des options « logistique » et « production à valeur ajoutée ». Pour ceux qui travaillent déjà, les microprogrammes en ingénierie ou en modélisation des systèmes logistiques sont tout indiqués.</p>	
		<p>Plusieurs enjeux sont stratégiques : la hausse des prix de l'énergie et des matières premières, l'accentuation des pressions environnementales. Cela intensifie la complexification des chaînes d'approvisionnement tout en mettant à l'avant-plan toutes les préoccupations de sécurité. Au niveau plus local, l'intensification des transports continue de soulever des problèmes de congestion au niveau des villes. Une révision des modèles de transport pour une logistique urbaine soutenable à long terme sera nécessaire.</p>	<p>Tous les niveaux de formation devront être mis à contribution tant en génie qu'en administration. Étant de la FSA Laval, je m'attarderai sur la formation du baccalauréat en gestion de la chaîne d'approvisionnement qui prépare à œuvrer efficacement dans les organisations de demain, et qui, en collaboration avec la Corporation des approvisionneurs du Québec (CAQ), mène au titre de professionnel en gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ce n'est que par une formation de pointe que nous pourrons conserver et améliorer notre niveau de compétitivité.</p>		



Montréal • Toronto • Vancouver
www.milgram.com
 1-888-MILGRAM



RENCONTRE

Le transport routier : un incontournable



ENTREVUE AVEC LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Quelle est l'importance du transport routier pour l'économie du Québec ?

«En raison de ses avantages concurrentiels en ce qui a trait à la flexibilité, à la rapidité et au coût, le transport routier des marchandises occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie du Québec et de l'espace économique nord-américain.

D'ailleurs, la totalité du transport de produits de consommation à l'échelle locale et urbaine au Québec est assurée par camions. Sur le marché du camionnage international, en 2010, le camionnage accaparait 63% de la valeur des échanges entre le Québec et les États-Unis.

De plus, la demande pour le camionnage ne cesse de croître : dans un environnement de plus en plus complexe, caractérisé par l'ouverture des marchés, la fonction économique du transport routier est devenue indispensable. Le camion constitue donc un maillon essentiel des chaînes logistiques et pour la plupart des entreprises, le transport routier est un lien nécessaire qui les relie au reste du monde.

Comment le MTQ agit-il pour renforcer la compétitivité de cette industrie sur le marché nord-américain ?**En s'efforçant d'améliorer la fluidité aux postes frontaliers**

Le MTQ travaille en étroite collaboration avec les agences douanières du Canada et des États-Unis et avec ses partenaires des États de New York, du Vermont et du Maine afin de trouver des solutions concertées aux files d'attente à la frontière.

En participant aux efforts d'harmonisation de la réglementation

Enfin, le Québec s'efforce de limiter les barrières au commerce en harmonisant sa réglementation de transport à celle en vigueur dans les autres juridictions nord-américaines. Le Québec s'implique activement au sein des différents comités d'harmonisation du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, une instance idéale pour en venir à une harmonisation complète des règlements entre toutes les provinces canadiennes.

En terme de développement durable, quels sont selon vous les leviers à actionner pour améliorer l'impact de cette industrie sur l'environnement ?

En 2009, le Ministère a déployé un programme de soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier. Ce programme soutient financièrement les transporteurs qui équipent leur flotte de véhicules d'appareils permettant de réduire leur consommation de carburant. Parmi ces équipements, notons des ordinateurs de bord, des équipements améliorant l'aérodynamisme des véhicules et des systèmes d'alimentation auxiliaires qui sont remboursés à 30%. Ce programme, qui subventionne également des projets de recherche, rencontre un franc succès : quelque 1600 demandes ont été adressées au MTQ pour des remboursements d'une valeur de près de 6 millions de dollars. Les 7300 équipements subventionnés ont permis pour leur part de réduire les GES de 45,5 kilotonnes.

Par ailleurs, pour certains déplacements, une combinaison optimale de différents modes de

transport peut s'avérer le choix le plus avantageux sur le plan économique et environnemental. Dans ce contexte, le Ministère a également mis sur pied le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire. Le programme a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport des personnes et des marchandises par l'implantation de projets intermodaux et la promotion des modes maritime et ferroviaire. Dans le cadre de ce programme, la contribution financière peut atteindre 50% des dépenses admissibles. Depuis le début du programme, 22 projets ont été acceptés pour des engagements s'élevant à 22,8 M\$.

Pourriez-vous nous parler des grands projets que le MTQ soutient actuellement dans le but d'améliorer le transport routier des marchandises ?

«La programmation 2012 - 2013, annoncée le 24 février 2012, prévoit des investissements de près de 4 milliards de dollars incluant la contribution de 538 millions de dollars

**PIERRE MOREAU**
Ministre des Transports au Québec

des partenaires du MTQ.

Parmi les projets majeurs qui seront complétés au cours des prochaines années, certains sont fort structurants pour le réseau routier et profiteront directement à l'industrie du camionnage :

Le parachèvement de l'autoroute 30 complétera le contournement autour de la Métropole et contribuera à décongestionner l'île de Montréal.

Le prolongement de l'autoroute 35 qui complétera le lien autoroutier manquant entre Montréal et Boston.

Les systèmes de transport intelligents

Le MTQ mise également de plus en plus sur les systèmes de transports intelligents (STI) et sur des nouvelles technologies pour gérer la circulation sur le réseau, notamment sur des caméras ou des panneaux à messages variables afin d'informer les transporteurs en temps réel de perturbations sur le réseau routier.

PROGRAMME D'AIDE
visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire

Le ministère des Transports du Québec offre une aide financière pour la réalisation de projets permettant de réduire ou d'éviter les émissions de gaz à effet de serre (GES) par une meilleure intégration des modes de transport ferroviaire ou maritime.

Faites-nous connaître vos projets

L'aide financière, qui peut atteindre jusqu'à 50% des dépenses admissibles selon le niveau de réductions des émissions de GES, est offerte aux entreprises, aux organismes municipaux et aux autres organismes légalement constitués ayant un établissement au Québec.

Pour plus de détails, consultez la rubrique «Programme d'aide» dans le site Web du ministère des Transports au www.mtq.gouv.qc.ca.

Transports
Québec

