

Termes de référence – Appel d’offres



Profil de l’industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal

- Étude -

Mars 2013

1. Mission de CargoM

Rassembler tous les acteurs métropolitains de la logistique et du transport de marchandises autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement de la plaque tournante de Montréal.

1.1 Vision globale de la grappe métropolitaine de logistique et transport

Faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale, pour sa contribution à la compétitivité de ses partenaires d'affaires et pour son apport au développement économique.

1.2 Territoire d'intervention

La spécificité du secteur de la logistique et du transport (L&T) est que sa notion territoire recourt à des échelles différentes de celle d'une communauté métropolitaine. Ainsi, les retombées globales du secteur L&T vont au-delà du territoire montréalais. Dans un premier temps, notre démarche sera de nous concentrer sur les activités de L&T dans le Grand Montréal pour bâtir le socle de la plaque tournante. Cette concentration, sur le territoire du Grand Montréal, nous permettra de structurer les besoins et actions à mener, en plus de nous fournir des informations pour comparer la place de Montréal par rapport aux grandes régions logistiques. Ce travail permettra une meilleure utilisation de l'ensemble des ressources disponibles et solidifiera le rôle du Grand Montréal dans les chaînes d'approvisionnement globales.

Néanmoins, nous sommes conscients que de nombreux intervenants qui opèrent en dehors de la délimitation du territoire ont un vif intérêt au rayonnement de Montréal en tant que plaque tournante. Ces intervenants font partie intégrante de la chaîne globale, et pourront s'insérer dans la stratégie de rayonnement de la grappe à plus long terme. Nous prévoyons établir le développement et l'intégration de nouveaux «territoires» dans un proche avenir.

Temps I –: Concentration des activités sur le territoire du Grand Montréal tel que déterminé par la CMM pour bâtir sur une base solide la plaque tournante, mesurer l'ampleur des retombées, et élaborer une vision globale de la plaque tournante. Les intervenants ont un apport positif direct à la plaque tournante de Montréal.

CargoM

S'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, vient compléter

les grappes industrielles qui ont été déployées au cours des dernières années. La mission de cette Grappe est de regrouper l'ensemble des entreprises et des autres parties prenantes du secteur de la logistique et transport afin de permettre une planification et une coordination du développement du secteur. Plus spécifiquement, sa mission est d'initier des projets structurants, de faire connaître le positionnement de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, d'assurer le partage des pratiques et des technologies de pointe, d'influencer l'harmonisation et la simplification de la réglementation et de favoriser l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre dans certains secteurs de l'industrie.

La Grappe est formée de membres industriels, institutionnels, associatifs et gouvernementaux. Un comité provisoire est maître d'œuvre pour son démarrage et sa gouvernance est composée de l'assemblée des membres, du conseil d'administration et du comité exécutif. Les membres industriels représentent les secteurs suivants : les services logistiques, les intermédiaires en logistique et transport, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires, les transporteurs routiers, les transporteurs aériens.

2. Mise en contexte

La grande région de Montréal bénéficie d'une position privilégiée au sein des réseaux des transports et de la logistique à l'échelle globale. Favorisée par le fleuve St-Laurent qui permet au port de Montréal d'être un des plus grands ports intérieurs au monde et d'avoir un accès rapide aux marchés européens et du Midwest américain, la région du grand Montréal peut également s'appuyer sur des connections efficaces vers les marchés de la côte Ouest grâce aux divers liens intermodaux présents sur le territoire. Ainsi, la grande région montréalaise est dotée de bon nombre d'atouts, en plus de compter sur la présence des plus grands transporteurs et intégrateurs logistiques pour demeurer une plaque tournante majeure.

Avec les changements survenus dans les chaînes d'approvisionnement depuis 2008, ainsi que les coûts grandissants pour le carburant des différents modes de transport, on assiste à des changements structurels majeurs des processus d'approvisionnement. Les plaques-tournantes logistiques, qui proposent des services intégrés et des prix compétitifs, sont les vecteurs principaux du positionnement d'une grappe logistique par rapport à une autre au sein des marchés globaux.

Afin de préserver l'avantage compétitif de Montréal, et de proposer des solutions innovantes aux utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement et des transports, CargoM doit se doter d'un solide profil sur l'industrie de la logistique et du transport de marchandises. Ce profil aura pour objectif de documenter la plaque tournante montréalaise sur ses acteurs, ses retombées économiques, ses spécificités, ainsi que fournir des éléments pour entreprendre des actions significatives répondant aux besoins et attentes des utilisateurs de la logistique et du transport du Grand Montréal.

3. Problématique

À l'heure actuelle, et malgré de nombreuses études menées sur la logistique et le transport dans la grande région de Montréal, les informations pour un portrait précis des intervenants et des retombées de l'industrie logistique et transport sont partielles. Ces informations ne permettent pas d'avoir une image précise de l'état du secteur logistique et transport à Montréal. C'est pourquoi, il est nécessaire de mener une telle étude pour définir les champs d'actions prioritaires et le lancement de projets structurants. Ces projets auront pour dessein de doter la plaque tournante logistique d'infrastructures, de systèmes d'informations, de politique et de ressources qui hisseront la région de Montréal aux premiers rangs des grandes régions de logistique et de transport.

4. Objectifs du projet

L'objectif principal du projet est de constituer un profil de l'industrie de la logistique et transport dans la grande région métropolitaine ainsi que le développement d'un outil de mesure de la performance de la logistique et des transports du grand Montréal.

Les sous-objectifs du projet sont triples :

- Dresser le profil de l'industrie de la logistique et transport de marchandises du Grand Montréal;
- Analyser la performance de la chaîne logistique dans la grande région de Montréal afin de déterminer la compétitivité actuelle de la plaque tournante;
- Réaliser des outils de communication pour la mise en valeur de la plaque tournante (phase non-incluse dans le présent appel d'offres – information sur la phase 3 donnée à titre indicatif seulement).

5. Description du projet

Le projet, qui fait l'objet de cet appel d'offres, est constitué autour de deux phases principales plus une étude de cas :

- 1) Dresser le profil de l'industrie de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal;
- 2) Analyser la performance de la chaîne logistique dans la grande région de Montréal;
- 3) Étude de cas d'un produit manufacturier du secteur agroalimentaire.

Ci-dessous, vous trouverez une liste non-exhaustive des éléments recherchés pour la réalisation des phases, le soumissionnaire peut ajouter des éléments complémentaires qui lui apparaissent pertinents.

PHASE 1 : Profil de l'industrie de la logistique et du transport de marchandises du grand Montréal

- Dresser un portrait démographique de l'industrie de la logistique et du transport des marchandises du grand Montréal:
 - Répertorier les acteurs et intervenants clés de l'industrie à travers la région métropolitaine (incluant les terminaux de transport, les opérateurs de terminaux, les transporteurs, les transitaires, les intégrateurs...).
 - Répertorier les études existantes dans le secteur de la logistique et du transport dans la grande région de Montréal.
 - Établir une classification des acteurs et intervenants en fonction de l'utilisation principale qu'ils font de la grande région de Montréal dans leurs activités : point d'entrée, point de sortie, point de transbordement inter/multimodal – Cette classification doit permettre de faire ressortir les typologies de marchés en fonction des intervenants.
 - Fournir le nombre d'emplois (direct et indirect) soutenus par l'industrie dans la grande région de Montréal.
 - Faire un diagnostic de la main-d'œuvre actuelle (tranche d'âge, qualification...) et des besoins futurs.
 - Dresser la liste de l'offre de formation en transport et logistique fournie dans la grande région de Montréal et effectuer un comparatif avec les besoins en main-d'œuvre, et élargir la comparaison avec d'autres grappes logistiques tant pour la formation que les besoins de main-d'œuvre...
- Dresser un portrait économique régional de l'industrie de la logistique et du transport des marchandises du grand Montréal:
 - Fournir des données agrégées et mises à jour sur l'impact économique du secteur au sein de l'économie régionale. Ceci devra inclure par exemple, les tranches de revenus des entreprises, le PIB, des données sur le commerce par mode et/ou intervenants, revenus moyens par employé par secteur d'activités, etc.

- Déterminer quels sont les atouts et les contraintes économiques et fiscales actuelles de la grande région de Montréal pour ces entreprises.
- Identifier les éléments perturbateurs actuels à leur compétitivité (e.g. infrastructure, la réglementation, initiative...).
- Réaliser un inventaire sélectif des meilleures pratiques régionales :
 - Dresser une liste de projets concrets réalisés par des entreprises dans la grande région de Montréal (e.g. innovation technologique, innovation en terme de gouvernance, restructuration stratégique...fournir des exemples concrets du leadership des entreprises régionales).
 - Dresser une liste des projets des entreprises pour de meilleures pratiques, en cours ou projetés, qui pourraient avoir un impact significatif sur la compétitivité de la plaque tournante (notamment au niveau de l'utilisation de nouvelles technologies).

PHASE 2 : Analyser la performance de la chaîne logistique dans la grande région de Montréal

L'objectif de la phase 2 est d'obtenir plusieurs niveaux d'informations sur la performance de la chaîne logistique dans la grande région de Montréal. La phase 2 comprend quatre sous-phases :

2.1 Analyse de la performance de la chaîne logistique

L'analyse de la performance de la chaîne logistique doit compiler différents indicateurs comme les temps de transit, les coûts (mesure de compétitivité financière ou monétaire), les délais et retards, les capacités d'entreposage, les degrés de fluidité, la flexibilité des alternatives....

Afin de dresser un portrait significatif sur les différentes chaînes d'approvisionnement dans le Grand Montréal, le soumissionnaire devra faire une analyse de la chaîne pour plusieurs catégories de produits (échantillon significatif, entre 5 et 10 produits, qui devra être approuvé par CargoM).

L'analyse de la performance devra également mettre en évidence les segments des chaînes où la grande région métropolitaine connaît des retards, des entraves, des lacunes (etc.) et où elle doit s'ajuster rapidement afin de rester compétitive.

2.2 Portrait comparatif avec les autres régions

Dresser un portrait comparatif de l'industrie régionale : Où se situe la grande région métropolitaine au sein de classements continentaux et mondiaux en matière

d'indicateurs de performance clés (e.g. fluidité des marchandises, coûts d'exploitation, connexions et services ferroviaires, maritimes et aériens, nombre de bureaux-chefs, etc.).

- Nord-américaine (min. 15 villes)
- Mondiale (comparaison avec des villes qui utilisent Montréal dans leur chaîne d'approvisionnement)

2.3 Outil «Tableau de bord (scorecard)» - Montréal

Suite aux informations recueillies lors de la phase 1 et de l'analyse de la performance de la chaîne logistique et des comparaisons régionales, un outil «tableau de bord» devra être développé. Cet outil permettra de positionner Montréal par rapport à d'autres grandes grappes logistiques (en Amérique du Nord et au niveau mondial). Cet outil devra être construit de manière à pouvoir être actualisé par la suite par CargoM.

2.4 Enjeux et recommandations

En conclusion de son rapport final, le soumissionnaire devra présenter les principaux enjeux et établir des pistes de recommandations pour CargoM. Ces recommandations pourront faire l'objet d'études plus poussées et devront orienter les travaux des futurs chantiers de la grappe logistique.

La phase 2 est complexe à bien des niveaux : intégration de différents modes de transports et d'acteurs de la logistique qui gèrent différemment leurs données, difficulté d'avoir accès à des données pertinentes, exercices de conciliation des données, coûts d'acquisition des données... Conscient de la difficulté d'obtenir les données adéquates pour une telle étude, CargoM réfléchit aux options qui pourraient être envisagées pour soutenir le soumissionnaire dans ses démarches auprès des intervenants.

Étude de cas : d'un produit manufacturier du secteur agroalimentaire – le soumissionnaire sera informé par CargoM du nom de l'entreprise qui sera étudiée.

L'objectif de cette étude de cas est de mesurer l'impact sur un type de produit de la chaîne logistique de la région montréalaise. Cette étude de cas doit mettre en avant la structure et la performance de la chaîne logistique dans le Grand Montréal, ainsi que de déterminer ses points forts et ses points faibles et de soumettre des recommandations.

Dans le cadre de l'offre de service, le soumissionnaire doit soumettre une méthodologie, un échéancier et un budget propre à l'étude de cas.

6. Options de soumission pour les offres de services

Le soumissionnaire peut, à sa convenance, déposer une offre de services soit :

- pour la phase I + étude de cas;
- pour la phase II + étude de cas;
- pour l'étude de cas uniquement;
- pour les phases I et II incluant l'étude de cas.

Si le soumissionnaire choisit de faire une offre de services pour les deux phases (I et II), il devra obligatoirement soumettre une méthodologie, un échéancier et un budget détaillé pour chacune des phases et pour l'étude de cas.

CargoM se réserve le droit d'octroyer la phase I, la phase II et l'étude de cas à des soumissionnaires différents.

7. Livrables

Ci-dessous vous trouverez une liste des livrables.

Nature du livrable	Fréquence	Nombre de copie et format de remise
<u>Suivi de l'étude</u> :		
-Compte rendu des appels-conférence	1 fois par semaine	1 copie word ou pdf via courriel
-Compte rendu de rencontre	1 fois par mois	1 copie word ou pdf via courriel
<u>Phase 1</u>		
-Répertoire des intervenants et des études	Date de début + 2 mois	1 copie numérique
-Rapport d'étape	Date de début + 4 mois	1 copie papier + 1 copie numérique
-Rapport final phase 1 (en français et en anglais)	Date de début + 5 mois	7 copies papiers + 1 copie numérique
<u>Phase 2</u>		
-Analyse de la performance	Date de début + 4 mois	1 copie numérique
-Outil «Tableau de bord»	Date de début + 5 mois	1 copie numérique
-Rapport d'étape	Date de début + 5 mois	1 copie papier + 1 copie numérique
-Rapport final phase 2 (en français et en anglais)	Date de début + 7 mois	7 copies papiers + 1 copie numérique
<u>Étude de cas</u> Le rapport final sur l'étude de cas doit être soumis en français et en anglais	À déterminer avec CargoM – remise du travail pour Septembre 2013	7 copies papiers + 1 copie numérique

Les livrables devront être remis en français, à l'exception du rapport final qui devra obligatoirement être soumis en version française et en version anglaise.

8. Échéancier

Le mandat débutera le 28 mars 2013 et la devra être complété pour la deuxième semaine du mois de novembre 2013.

9. Contenu de l'offre de service

Le soumissionnaire doit fournir tous les éléments d'information nécessaires et suffisants pour évaluer correctement l'offre de service. Les informations fournies doivent être succinctes et toucher à tous les aspects. Le soumissionnaire doit démontrer qu'il possède les qualifications requises pour réaliser le mandat. Le soumissionnaire peut ajouter toute information jugée pertinente. L'offre de service doit contenir les éléments suivants :

1-Présentation de l'organisation

Le soumissionnaire doit présenter une brève introduction quant à son intérêt à réaliser le présent mandat et les avantages que retirera le requérant à utiliser ses services professionnels.

2-Compréhension du mandat

Le soumissionnaire exposera le contexte de son intervention vis-à-vis de la problématique et des objectifs visés par le mandat. Pour mieux la comprendre, le soumissionnaire pourra obtenir une rencontre à ses propres frais, avec le requérant sans aucun engagement de la part de ce dernier.

3-Méthodologie et structure des activités

Le soumissionnaire devra préciser son offre de service en fonction des objectifs visés par le mandat. Le soumissionnaire devra expliquer de manière générale la démarche qu'il entend suivre pour réaliser avec succès son mandat.

4-Expertise de l'organisation et de l'équipe de réalisation

Le soumissionnaire devra présenter une brève description de son organisation et de son expertise, le nom des conseillers engagés dans l'intervention, les principales réalisations de projets pertinents dans le domaine concerné et le rôle respectif des conseillers dans le présent mandat d'intervention. La documentation détaillée, incluant les curriculum-vitae, devra être placée en annexe.

5-Échéancier

Le soumissionnaire devra présenter un échéancier détaillé de chacune des étapes du mandat et spécifiant les livrables associés à chacune des étapes.

6-Prix

Le soumissionnaire doit soumettre un montant forfaitaire (incluant le coût détaillé des Services proposés, le nombre d'heures par intervenant, la tarification s'y appliquant ainsi que les frais et déboursés en cause, le cas échéant incluant les frais de déplacements et tous autres frais relatifs à la réalisation de l'étude), les taxes doivent être présentées séparément.

10. Format de l'offre de service

L'offre de service, pour être acceptée, doit comprendre :

- Sept (7) copies papiers (un (1) original et six (6) copies), 8,5*11, recto-verso, caractère de police minimal arial 10, interligne 1,5
- Une (1) copie numérique (CD, clé USB)

Les soumissions reçues par Internet seront rejetées.

11. Période pour poser des questions

Les soumissionnaires ont jusqu'au 11 mars 2013 pour adresser leurs questions sur l'offre de service, toutes questions soumises après cette date ne recevront pas de réponse. Les questions doivent être soumises par courriel. Un addenda sera adressé le 13 mars 2013 répondant à l'ensemble des questions soumises à la date limite.

Les questions doivent être adressées à :

Magali Amiel
Chargée de projet
mamiel@cargo-montreal.ca
Téléphone : 514-283-6966
Cellulaire : 514-575-3062

12. Date pour la soumission de l'offre de service

Les offres de service doivent être remises avant le 19 mars 2013 à 15h00.

À l'attention de

CargoM

Magali Amiel
Chargée de projet
Édifice du port de Montréal
2100, avenue Pierre-Dupuy, aile 1
Montréal (Québec), H3C 2R5
Téléphone : 514-283-6966

13. Évaluation des propositions

Tout soumissionnaire pourra être invité par CargoM à poursuivre le processus d'évaluation de sa Proposition et notamment il pourra être requis d'effectuer une présentation plus détaillée de son entreprise et de participer à des discussions afin notamment de s'assurer que sa Proposition répond bien aux besoins de CargoM.

13.1 Grille d'évaluation des propositions

Les offres de service seront évaluées selon la grille d'évaluation suivante.

PROPOSITION		points possibles
	Critères d'évaluation	
1	Présentation de l'organisation et clarté de l'offre de service	10
2	Compréhension du mandat par l'organisation:	20
3	Méthodologie et structure des activités proposées :	20
4	Expertise de l'organisation et de l'équipe :	20
5	Échéancier de réalisation	10
6	Prix de la soumission	20
	Total de la pondération:	100

Les critères d'évaluation sont précisés comme suit :

- 1- Présentation de l'organisation et clarté de l'offre de service : évaluation de la présentation générale de l'organisation et de son offre ainsi que de la facilité à identifier les informations pertinentes demandées.
- 2- Compréhension du mandat par l'organisation: évaluation de la compréhension par le proposant de la problématique du présent mandat, des besoins exprimés et de la nature des services requis.
- 3- Méthodologie : évaluation qualitative de l'approche proposée par l'organisation, du respect des échéanciers et des moyens mis en œuvre.
- 4- Expertise : évaluation de l'expérience générale dans l'exécution et la gestion de mandats, de son expertise dans les types de discipline impliqués dans le présent mandat, et de son habileté à mener de tels projets à bon terme.
- 5- Échéancier de réalisation : évaluation des mécanismes de suivi de projet mis en place afin d'assurer le respect du calendrier de réalisation proposé et des moyens à sa disposition lui permettant de rattraper tout retard de production éventuellement détecté (marge de manœuvre, capacité de rattrapage).

- 6- Prix : Le meilleur prix disponible pour réaliser le mandat dans les objectifs souhaités.

13.2 Rejet et retrait

CargoM pourra, à sa discrétion, mettre fin au présent Appel de Propositions en tout temps et rejeter toute Proposition soumise et ce, bien que toute Proposition ait déjà été transmise à CargoM en vertu des dispositions des présentes. CargoM n'assumera aucun dommage ou frais envers tout soumissionnaire du fait de cet Appel de Propositions.

CargoM ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des Propositions. CargoM pourra notamment, à sa discrétion, rejeter toute soumission ne respectant pas en tous points les exigences de l'Appel de Propositions ainsi que toute Proposition pour un prix jugé inacceptable par CargoM.

CargoM se réserve également le droit, tel que vu plus haut, de rejeter toute Proposition d'un soumissionnaire ne pouvant démontrer à la satisfaction de CargoM qu'il a la capacité, l'expérience et la compétence pour compléter le Mandat.

13.3 Offre irrévocable

Toute Proposition constitue de la part d'un soumissionnaire une offre irrévocable, valable pour une période de soixante (60) jours à compter de la date de son ouverture par CargoM et le soumissionnaire ne peut dès lors la retirer, la modifier, ni requérir de CargoM que les dispositions des présentes soient modifiées et ce, pour quelque raison que ce soit.

13.4 Acceptation

L'acceptation par CargoM de la Proposition d'un soumissionnaire le constituera adjudicataire du Contrat et aura pour effet de faire en sorte que cet adjudicataire qui deviendra dès lors le Consultant en vertu du Contrat soit lié par toutes les dispositions du Contrat.

Si dans les dix (10) jours d'une demande à cet effet, le soumissionnaire ne signe pas ce Contrat de base qui lui est soumis par CargoM, CargoM aura alors droit de mettre fin au Contrat pouvant la lier au soumissionnaire sur simple avis écrit au soumissionnaire et le Contrat sera dès lors résilié à toutes fins que de droit, sous réserve de tous autres droits et recours de CargoM en dommages ou autrement, en vertu du Contrat ou de la loi, contre ce soumissionnaire. Si CargoM ne met pas fin au Contrat suite à un tel refus ou si le Contrat n'est pas signé pour toute autre raison, le soumissionnaire sera entièrement lié par toutes les dispositions du Contrat de base comme si cette convention avait été signée et il sera ainsi notamment lié par l'Appel de Propositions, la Proposition et la lettre d'acceptation de la Proposition.