

Ministère des Transports



Politique  
sur le transport routier des  
marchandises

2009  
2014





Politique **2009**  
sur le transport routier des  
marchandises **2014**

Le Québec en route

## CRÉDITS

Cette publication a été réalisée par la Direction du transport routier des marchandises et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

On peut également consulter ce document à l'adresse électronique suivante :

**[www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)**

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



ISBN : 978-2-550-53505-8 (version imprimée)

ISBN : 978-2-550-53506-5 (version PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationale du Québec, 2009

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationale du Canada, 2009

## TABLE DES MATIÈRES

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Message de la ministre des Transports | 6  |
| Liste des figures et des tableaux     | 8  |
| Liste des acronymes                   | 9  |
| INTRODUCTION                          | 11 |

### CHAPITRE 1

#### UN SECTEUR VITAL POUR LE BIEN-ÊTRE DE TOUS LES QUÉBÉCOIS

|  |    |
|--|----|
| • L'importance du transport routier des marchandises pour l'économie du Québec | 13 |
| • Les flux et la demande de transport routier des marchandises                 | 18 |
| • Le portrait de l'industrie et les infrastructures de transport routier       | 26 |
| • L'encadrement législatif et le rôle du gouvernement québécois                | 28 |

### CHAPITRE 2

#### LA PROBLÉMATIQUE ET LES ENJEUX RÉSULTANTS

|  |    |
|--|----|
| • Le développement durable   | 35 |
| - Les préoccupations à l'égard de l'environnement et du développement durable      | 35 |
| - L'épuisement graduel de l'énergie à bon marché                                   | 36 |
| • La compétitivité des transporteurs routiers québécois                            | 37 |
| - L'assouplissement des contraintes administratives                                | 37 |
| - Les disparités dans les charges fiscales   | 39 |
| - L'innovation   | 39 |
| - L'embauche et la formation de la main-d'œuvre                                    | 41 |
| • La capacité et la pérennité des infrastructures de transport routier             | 42 |
| - La conservation des infrastructures de transport routier                         | 42 |
| - La congestion sur le réseau de transport routier et la mobilité en milieu urbain | 45 |
| • La sécurité routière   | 46 |
| • La fluidité aux frontières et la sûreté  | 49 |
| • La complémentarité et l'intégration des modes de transport                       | 51 |

## CHAPITRE 3

### LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

- Favoriser l'efficacité des systèmes de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable 54
- Contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain 55
- Maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles et favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient 56
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière 57

## CHAPITRE 4

### LES AXES D'INTERVENTION

- Favoriser l'efficacité du système de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable 59
  - Mettre en valeur les avantages du mode routier dans les systèmes de transport multimodaux 60
  - Contribuer à la préservation du milieu et à la cohabitation du transport routier avec les autres activités du milieu 61
  - Utiliser les nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité des systèmes de transport 62
- Contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain 63
  - Contribuer à offrir un environnement équitable à l'industrie québécoise du transport routier des marchandises 64
  - Soutenir les efforts d'harmonisation des normes et des charges fiscales avec les administrations voisines 65
  - Poursuivre l'allégement des processus administratifs 65
  - Contribuer à la présence d'une main-d'œuvre qualifiée 66

|   |    |
|---|----|
| • Maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles et favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient  | 67 |
| - Offrir des infrastructures routières adaptées aux besoins du transport routier de marchandises  | 68 |
| - Planifier des infrastructures routières répondant aux besoins d'aujourd'hui et de demain  | 69 |
| - Faciliter l'utilisation du transport routier dans le contexte de l'augmentation des mesures de sûreté   | 70 |
| • Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière   | 71 |
| - Ajuster l'encadrement législatif et réglementaire et son application afin de favoriser une amélioration de la sécurité                              | 71 |
| - Assurer le contrôle efficient du transport routier des marchandises   | 72 |
| - Mettre en œuvre des politiques et des programmes de sécurité routière   | 73 |
| - Soutenir le développement de l'expertise, de la recherche et de l'innovation technologique sur les questions de sécurité liées aux véhicules lourds | 74 |

## CHAPITRE 5

### LA MISE EN ŒUVRE

|   |    |
|---|----|
| • Un cadre législatif et réglementaire bien articulé  | 79 |
| • Un financement approprié des infrastructures  | 79 |
| • Un réseau de services et d'information convivial  | 80 |
| • Une concertation continue avec tous les acteurs du secteur  | 81 |
| • Un soutien actif à la formation, à la recherche et à l'innovation   | 82 |
| • Un plan d'action annuel flexible, concerté avec les acteurs du secteur et axé sur les priorités de transport des marchandises | 82 |

|            |    |
|------------|----|
| CONCLUSION | 83 |
|------------|----|



## MESSAGE DE LA MINISTRE DES TRANSPORTS

J'aimerais d'abord exprimer ma reconnaissance à l'égard des nombreuses personnes intéressées qui ont permis à la Politique sur le transport routier des marchandises de voir le jour. Je vous invite donc à prendre connaissance de ce document qui est appelé à orienter les actions du ministère des Transports au cours des prochaines années. Il saura certainement rallier l'ensemble des intervenants concernés pour maintenir et consolider les acquis de cette industrie importante et stratégique pour le Québec.

Vous le savez sans doute déjà, le transport routier est un élément clé qui appuie la mission première du ministère des Transports du Québec. Cette mission est d'assurer la mobilité des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires, qui contribuent au développement durable du Québec. Ce secteur occupe, avec près de 50 % du tonnage de marchandises transportées au Québec, une position prédominante au chapitre du transport de toutes les marchandises. Il assure, en complémentarité avec les autres modes, l'acheminement des matières premières et des produits fabriqués ou transformés sur l'ensemble du territoire québécois. Il joue également un rôle important dans les échanges commerciaux avec le Canada ainsi qu'avec les États-Unis, où il occupait 59 % de la valeur des échanges en 2006.

Pour soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Ministère, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission des transports du Québec, a élaboré une politique propre au transport routier des marchandises. Son objectif est, entre autres, de contribuer davantage au développement de systèmes de transport efficaces comme levier économique et stratégique pour le Québec dans l'environnement économique nord-américain contemporain. Elle concrétise les orientations du gouvernement dans le domaine du transport routier des marchandises, lesquelles couvrent les divers aspects relevant de la compétence du MTQ et des organismes sous sa responsabilité.

La Politique est née de consultations menées auprès de nombreux acteurs concernés par le transport des marchandises. Au Québec, en 2008, ils sont 43 316 exploitants et propriétaires-exploitants d'un parc de 137 294 camions. Ces consultations ont eu comme résultat de mettre en commun l'expertise des intervenants de l'industrie et des milieux gouvernementaux. Ces derniers ont partagé leurs connaissances et leurs préoccupations, et ont formulé des propositions. Outre la nécessité de se doter d'une vision plus large du transport routier, cette politique reconnaît que ce secteur doit être au service du développement du Québec, et ce, selon une perspective qui englobe le plan économique, le plan social et le plan du développement durable. Ainsi, elle intègre les préoccupations de l'ensemble de nos partenaires de l'industrie, ainsi que l'évolution récente de celles-ci.

La Politique démontre la volonté du gouvernement du Québec de contribuer à consolider une industrie forte et dynamique. Tout en s'inscrivant dans la foulée des grandes interventions du gouvernement en matière de transport, notamment des investissements majeurs dans le plan de redressement du réseau routier 2007-2012, elle répond aux besoins commerciaux du Québec et de ses partenaires. Aussi, je suis convaincue que les orientations et les axes d'intervention retenus apporteront des solutions aux problématiques et enjeux qui caractérisent ce secteur. Pour ce faire, sa mise en œuvre repose sur un cadre concret et flexible qui prendra la forme d'un plan d'action annuel concerté avec les acteurs du secteur et axé sur les priorités en matière de transport des marchandises.

**Julie Boulet**  
Ministre des Transports

## LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Figure 1  | Répartition du tonnage transporté au Québec selon les modes – tous marchés confondus  | 14 |
| Figure 2  | Flux des véhicules lourds ayant emprunté le réseau routier québécois pendant une semaine de l'automne 1999                                | 22 |
| Figure 3  | Kilométrage effectué pour les divers réseaux routiers, semaine de l'automne 1999  | 23 |
| Figure 4  | Distribution des déplacements de camions selon la distance parcourue, 1999  | 23 |
| Figure 5  | Distribution du tonnage transporté selon la distance parcourue, 1999  | 24 |
| Figure 6  | Distribution des déplacements selon la configuration des camions, 1999  | 24 |
| Tableau 1 | Évolution des volumes de marchandises transportés, 1998-2003  | 15 |
| Tableau 2 | Recettes des transporteurs pour compte d'autrui pour des mouvements ayant le Québec comme origine ou destination, 1998-2003               | 16 |
| Tableau 3 | Flux de commerce intraprovincial, interprovincial et international, tous modes de transport, 1995-2005 (en millions de dollars canadiens) | 19 |
| Tableau 4 | Valeur des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis en 2007 (en milliards de dollars canadiens)                             | 20 |
| Tableau 5 | Structure de l'industrie du camionnage au Québec en 2008  | 26 |
| Tableau 6 | Évolution du nombre moyen de véhicules lourds exploités par transporteur, 2003-2008   | 27 |
| Tableau 7 | Responsabilités des intervenants gouvernementaux en ce qui concerne le transport routier des marchandises                                 | 30 |

## LISTE DES ACRONYMES

|                 |  |
|-----------------|--|
| ACI             | Accord sur le commerce intérieur                                       |
| AEE             | Agence de l'efficacité énergétique                                     |
| ALENA           | Accord de libre-échange nord-américain                                 |
| ASTE            | Association sectorielle transport entreposage                          |
| Camo-route inc. | Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier   |
| CCATM           | Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé             |
| CN              | Canadien National  |
| CP              | Canadien Pacifique   |
| CRQ             | Contrôle routier Québec  |
| CSR             | Code de la sécurité routière   |
| CSST            | Commission de la santé et de la sécurité du travail                    |
| C-TPAT          | Customs Trade Partnership Against Terrorism                            |
| CTQ             | Commission des transports du Québec                                    |
| EBTC            | Eastern Border Transportation Coalition                                |
| FAST/EXPRES     | Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (Express)              |
| GES             | Gaz à effet de serre   |
| H-Q             | Hydro-Québec   |
| IFTA            | International Fuel Tax Agreement                                       |
| IRP             | International Registration Plan  |
| MDDEP           | Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs    |
| MELS            | Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport                        |
| MRNF            | Ministère des Ressources naturelles et de la Faune                     |
| MTQ             | Ministère des Transports du Québec                                     |
| OMC             | Organisation mondiale du commerce                                      |
| PECVL           | Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds          |
| PEVL            | Propriétaires et exploitants de véhicules lourds                       |
| PIEVAL          | Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds |
| PME             | Petites et moyennes entreprises  |
| RPEVL           | Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds          |
| RSSCE           | Réseau stratégique de soutien au commerce extérieur                    |
| SAAQ            | Société de l'assurance automobile du Québec                            |
| STI             | Système de transport intelligent                                       |
| TIM             | Terminal intermodal de Montréal  |





## INTRODUCTION

Le transport routier des marchandises est un levier économique important et stratégique pour le Québec dans un contexte nord-américain contemporain. De plus, il contribue au maintien de la compétitivité de l'ensemble des entreprises et à la qualité de vie des citoyens. L'industrie du camionnage y joue un rôle vital en raison de l'impact économique et social de ses activités ainsi que de ses avantages concurrentiels par rapport aux autres modes de transport, lesquels peuvent également constituer de solides atouts pour la constitution de chaînes logistiques intermodales efficaces.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. Pour appuyer sa mission, le Ministère a élaboré la présente Politique sur le transport routier des marchandises qui couvre les divers aspects relevant de sa compétence et de ceux sous la responsabilité des organismes dépendant du ministre des Transports, soit la Commission des transports du Québec (CTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Tout en satisfaisant aux besoins commerciaux du Québec et de ses partenaires, la Politique entend répondre aux problématiques et aux enjeux qui caractérisent ce secteur, mais surtout elle démontre la volonté ferme du gouvernement du Québec de contribuer à la consolidation d'une industrie forte et dynamique.

Par ailleurs, le Ministère est interpellé par plusieurs politiques, stratégies et plans gouvernementaux qui confèrent à la Politique sur le transport routier des marchandises un rôle important dans la recherche de solutions valables, lors de l'examen de différentes problématiques. Celles-ci concernent notamment le développement durable, le transport des marchandises et des personnes, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique, l'aménagement et le développement du territoire, les changements climatiques, etc. Ainsi, la Politique s'inscrit dans le prolongement des actions du gouvernement du Québec, en particulier au moment de l'adoption d'une loi et d'un plan d'action sur le développement durable, du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques et de la Stratégie énergétique du Québec.

Pour concrétiser sa mise en œuvre, la Politique cible les axes d'intervention sur lesquels le Ministère et les organismes relevant du ministre peuvent intervenir efficacement. Elle se veut finalement un outil pratique et réaliste pour l'ensemble des acteurs concernés par le transport routier des marchandises afin de concerter leurs efforts efficacement et d'améliorer la connaissance générale de cette industrie.



# CHAPITRE 1

## Un secteur vital pour le bien-être de tous les Québécois

### L'IMPORTANCE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES POUR L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC

#### • La place centrale du transport routier

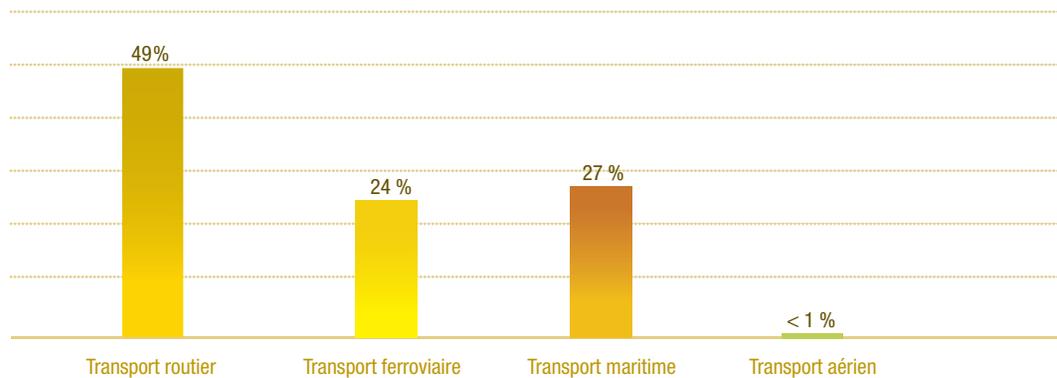
Le transport routier des marchandises occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie du Québec et de l'espace économique nord-américain. En raison de ses avantages concurrentiels en ce qui a trait à la flexibilité, à la rapidité et au coût, le transport routier domine les autres modes de transport des marchandises au Québec. En effet, on estime que près de la moitié du tonnage, tous marchés confondus, est transportée par camion, et ce, bien que le camionnage soit absent du transport international, autre qu'avec l'Amérique du Nord. Ce dernier se fait principalement par bateaux, alors que le train transporte des matières très pondéreuses. La figure 1 montre la répartition du tonnage transporté par chaque mode de transport<sup>1</sup>. De plus, au chapitre de la valeur des marchandises transportées, le camion concurrence les autres modes de transport sur la plupart des itinéraires nord-sud, sauf sur quelques itinéraires plus longs où domine le transport aérien. Par exemple, dans les échanges entre le Québec et les États-Unis en 2007, le camion accaparait 59 % de la valeur des échanges, suivi du mode ferroviaire avec 19 % et du mode aérien avec 15 %<sup>2</sup>. Par ailleurs, la totalité du transport de marchandises local et urbain au Québec est assurée par camions. Les consommateurs ont ainsi accès aux produits distribués dans les commerces de détail ou même directement à leur domicile. Ces produits ont le plus souvent transité par camions entre les différents centres des réseaux de distribution en provenance de manufacturiers locaux

<sup>1</sup> Les statistiques présentant le portrait des différents modes de transport proviennent de sources différentes et sont recueillies selon des méthodologies distinctes, ce qui les rend difficilement comparables. Malgré tout, en mettant en commun ces différentes sources, il est possible d'avoir une estimation relativement fiable de la répartition du tonnage transporté par les différents modes de transport.

<sup>2</sup> Voir tableau 4.

ou nord-américains, ou de fabricants outre-mer. Le trajet emprunte presque toujours la route ou, lorsque la marchandise utilise un autre mode de transport, elle transite presque toujours par camions, que ce soit pour se rendre à une gare de triage ferroviaire, à un port, ou à un aéroport ou pour quitter ces lieux. En amont des fabricants, on trouve également des camions qui, à partir des fournisseurs, approvisionnent les usines d'assemblage ou de fabrication, ainsi qu'en amont des fournisseurs, et ainsi de suite dans la chaîne de transport, et ce, jusqu'aux matières premières. Évidemment, plus on remonte la chaîne de production, les matières moins transformées et plus pondéreuses sont susceptibles d'emprunter d'autres modes de transport. Enfin, la présence du transport routier sur la quasi-totalité du territoire québécois habité, même dans les endroits les plus en retrait des axes principaux de transport, confirme son importance. Ainsi, ces services peuvent généralement être assurés à moindre coût que les autres modes, et ce, sans que cela nécessite des volumes de marchandises à transporter très importants. Pour la plupart des consommateurs québécois et des entreprises, le transport routier est donc le lien essentiel qui les relie au reste du monde.

**Figure 1 : Répartition du tonnage transporté au Québec selon les modes – Tous marchés confondus**



Source : Mise à jour du tableau 2, concernant les caractéristiques de chaque mode et les marchés, tiré du document *Le transport des marchandises au Québec*. Problématique et enjeux au Québec, Bibliothèque nationale du Québec, 1999, pages 22 à 26.

### • Un secteur en forte croissance

Au cours des cinq dernières années, plusieurs facteurs externes ont confirmé la place prépondérante du transport routier comme déterminant de notre richesse économique. En effet, dans un environnement de plus en plus complexe, caractérisé par l'ouverture des marchés et les changements économiques structurels en ce qui a trait aux secteurs industriels et aux régions, la fonction économique du transport routier est devenue essentielle. Ces dernières années ont également été marquées par un changement qualitatif dans la nature des services de transport exigés à la suite de l'intégration croissante des prestations logistiques, lesquelles renforcent les avantages qui découlent de la grande flexibilité du transport routier. L'ensemble de ces facteurs a amené une forte croissance des activités de transport routier. En effet, le volume transporté ainsi que les tonnes-kilomètres ont augmenté de 33,8 % et de 43,5 % respectivement. En particulier avec les États-Unis, celles-ci ont connu une croissance de 65,9 % lorsque mesurées en tonnes et de 74,3 % lorsque mesurées en tonnes-kilomètres. Par contre, on assiste peut-être plus récemment à un fléchissement de la tendance qui favorisait le transport international par rapport au transport intérieur. En effet, une étude de Statistique Canada montre que depuis 2002, c'est le transport interprovincial qui stimule la croissance du secteur du transport routier au Canada<sup>3</sup>.

La croissance du transport routier de marchandises au cours des prochaines années sera influencée par celle de l'économie du Québec en général. Le tableau 1 montre cette croissance sur le marché interurbain pour la période 1998-2003.

**Tableau 1 : Évolution des volumes de marchandises transportés, 1998-2003**

|                               | 1998               |                       | 2003               |                       | Variations    |               |
|-------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------------|---------------|
|                               | Tonnes<br>'000 000 | Tonnes-km<br>'000 000 | Tonnes<br>'000 000 | Tonnes-km<br>'000 000 | Tonnes        | Tonnes-km     |
| <b>Québec-Québec</b>          | 26,6               | 6 022                 | 33,7               | 7 678                 | 26,7 %        | 27,5 %        |
| <b>Québec-Reste du Canada</b> | 18,9               | 15 070                | 23,2               | 18 172                | 23,0 %        | 20,6 %        |
| <b>Québec-États-Unis</b>      | 12,2               | 14 341                | 20,3               | 24 989                | 65,9 %        | 74,3 %        |
| <b>Total</b>                  | <b>57,7</b>        | <b>35 433</b>         | <b>77,2</b>        | <b>50 839</b>         | <b>33,8 %</b> | <b>43,5 %</b> |

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, 1998 et 2003, no 53-222-XIB au catalogue<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> J. Dunlavy, A. Akuoko-Asibey, R. Masse et D. Pilon (2006), Une analyse de l'industrie du transport en 2005, Statistique Canada, n° cat. 11-621-MIF.

<sup>4</sup> Les données n'incluent pas l'ensemble de l'activité de camionnage et se limitent aux transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant un chiffre d'affaires supérieur à un million de dollars et dont la majeure partie des recettes provient des livraisons sur de longues distances.

De plus, on assiste à une croissance phénoménale du transport routier transfrontalier dans un contexte de libéralisation et de mondialisation des marchés. Pour illustrer ce fait, le tableau 2 dresse, pour la période 1998-2003, un portrait de l'évolution des recettes des transporteurs reliées aux mouvements de marchandises à l'intérieur du Canada ainsi que transfrontaliers, ayant le Québec comme origine ou destination.

**Tableau 2 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui pour des mouvements ayant le Québec comme origine ou destination, 1998-2003**

|                                    | 1998                   | 2003    | Variations |
|------------------------------------|------------------------|---------|------------|
|                                    | en millions de dollars |         |            |
| <b>Recettes domestiques</b>        | 1 754,1                | 2 352,2 | 34,1 %     |
| <b>Recettes transfrontalières</b>  | 1 034,1                | 1 887,5 | 82,5 %     |
| <b>Recettes totales</b>            | 2 788,2                | 4 239,7 | 52,1 %     |
|                                    | Part des marchés       |         |            |
| <b>Proportion domestique</b>       | 62,9 %                 | 55,5 %  |            |
| <b>Proportion transfrontalière</b> | 37,1 %                 | 44,5 %  |            |

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, 1998-2003, n° 53-222 au catalogue<sup>5</sup>.

#### • Le développement du transport intermodal

L'intermodalité s'impose de plus en plus comme faisant partie des solutions aux différentes problématiques associées à l'accroissement de la demande en transport des marchandises, puisqu'elle favorise la complémentarité entre les modes et se veut une garantie supplémentaire de l'efficacité des systèmes de transport des marchandises. Aujourd'hui, à la suite de l'intégration des chaînes logistiques de transport, ce qui importe pour l'expéditeur ou le consignataire, c'est que la marchandise soit transportée le plus efficacement possible, et ce, en combinant de façon optimale les différents modes afin d'obtenir le meilleur service au meilleur coût. Pour les utilisateurs du système de transport, soit l'ensemble des intermédiaires, des expéditeurs, des consignataires et des différents transporteurs eux-mêmes, on peut donc parler de plus en plus d'« amodalité », dans la mesure où c'est la performance de l'ensemble de la chaîne logistique qui prime, peu importe les modes utilisés.

Le choix d'un mode de transport étant avant tout la prérogative du requérant de services, le transport intermodal est donc une réalité qui nécessite de faciliter les interfaces entre les différents modes. En ce sens, l'offre d'une diversité de modes de transport est à la base du développement de chaînes de transport intégrées aptes à soutenir la compétitivité

<sup>5</sup> Ces recettes ont été réalisées par des entreprises canadiennes pour compte d'autrui ayant un chiffre d'affaires annuel d'un million de dollars ou plus et dont la majeure partie des recettes provient des livraisons sur de longues distances.



économique du Québec et de ses régions. L'exemple du port de Montréal est éloquent puisque l'augmentation importante du trafic de conteneurs à ce terminal intermodal a stimulé la demande en transport routier. Ainsi, le volume s'est accru et les patrons de déplacements se sont adaptés pour assurer un prolongement efficace des déplacements interprovinciaux et internationaux à partir des points d'origine ou de destination situés dans un vaste rayon à partir de Montréal.

C'est également le cas pour la croissance des services intermodaux fer-route, dont les recettes représentent maintenant 20 % des activités pour le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique<sup>6</sup> (CP). Le volume intermodal de ces deux transporteurs ferroviaires a augmenté à un taux annuel moyen de 6,5 %, de 1996 à 2004, et les perspectives à venir sont très positives, compte tenu de l'impact de certains facteurs socioéconomiques et environnementaux, tels que la pénurie de conducteurs de camions qualifiés, le coût croissant du carburant et la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, les deux grandes compagnies ferroviaires se sont dotées d'installations intermodales modernes, lesquelles permettent, d'une part, le transbordement de marchandises entre les wagons et les camions et, d'autre part, le transfert direct de semi-remorques sur des convois ferroviaires circulant dans le corridor Montréal, Toronto et Détroit.

<sup>6</sup> F. Nix (2003), Le camionnage au Canada – Profil de l'industrie, Direction de la politique des transports routiers, Transports Canada, p. 9.



## LES FLUX ET LA DEMANDE DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

18

Les déplacements des différents types de véhicules lourds sont répartis de manière inégale sur le territoire québécois et ils sont le résultat des réalités économiques à l'origine des déplacements de marchandises. Par ailleurs, le nombre élevé d'intervenants et la nature très décentralisée du transport routier ne facilitent pas l'élaboration d'un portrait détaillé et complet de cette industrie, soit de la demande de transport et des déplacements des véhicules lourds. En effet, les mouvements locaux de marchandises sont loin d'être négligeables dans les villes et aucune donnée précise n'est accessible, si ce n'est une estimation conservatrice de l'ordre d'une centaine de millions de tonnes au Québec en 1993<sup>7</sup>. Ce volume était à ce moment légèrement plus important que tout le transport interurbain pour compte propre et pour compte d'autrui. Ces déplacements locaux sont souvent complémentaires aux déplacements interurbains et ils contribuent à la congestion dans les villes et à leurs abords, en plus de constituer un facteur significatif dans la production des GES et la détérioration de la qualité de l'air.

Par ailleurs, les mouvements de marchandises effectués par les entreprises pour compte propre, c'est-à-dire des compagnies dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais qui exploitent leur propre flotte de véhicules (possédée ou louée) pour le transport de leurs marchandises, sont imparfaitement connus puisque ceux-ci échappent aux enquêtes annuelles sur le transport de Statistique Canada. Or, ce secteur compte un plus grand nombre de camions que dans le secteur pour compte d'autrui, lequel regroupe les transporteurs qui, moyennant

<sup>7</sup> Ministère des Transports du Québec, *Le transport des marchandises au Québec : Problématique et enjeux*, 1999, p. 24.

rétribution, assurent le transport de marchandises. Ces camions utilisés pour compte propre parcourent en majorité de plus petites distances et ils sont particulièrement présents au niveau du transport local. De plus, les variations dans la répartition du volume de marchandises entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre influencent les données de plusieurs indicateurs d'activité du secteur du transport routier, lesquels peuvent être ainsi sous-estimés. À noter que les petits transporteurs pour compte d'autrui sont également absents de la plupart des enquêtes de Statistique Canada, ce qui dissimule la contribution de cette partie de l'industrie du camionnage à l'activité économique du Québec.

### • L'évolution des échanges commerciaux du Québec

Le transport par camions des marchandises est le reflet de la plupart des réalités et des forces économiques du Québec. L'analyse des échanges économiques permet donc de comprendre certains changements qui touchent les flux de transport des marchandises depuis une quinzaine d'années. Les données accessibles, telles qu'elles sont montrées dans le tableau 3, indiquent une croissance importante des échanges économiques dans l'ensemble des marchés, de 1995 à 2005. Ainsi, la valeur totale des échanges en dollars constants est passée de 235,3 milliards de dollars à 297,6 milliards de dollars, ce qui représente une croissance de 26,5 %.

**Tableau 3 : Flux de commerce intraprovincial, interprovincial et international, tous modes de transport, 1995-2005 (en millions de dollars canadiens)**

| Type d'échange                     | Année     | Intraprovincial<br>(en \$ en 2002) | Proportion | Interprovincial<br>(en \$ en 2002) | Proportion | International<br>(en \$ en 2002) | Proportion | Total<br>(en \$ en 2002) | Proportion |
|------------------------------------|-----------|------------------------------------|------------|------------------------------------|------------|----------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| Exportation<br>(ou sorties)        | 1995      | —                                  | —          | 26 572,1                           | 33,4 %     | 52 913,6                         | 66,6 %     | 79 485,7                 | 100,0 %    |
|                                    | 2005      | —                                  | —          | 30 726,9                           | 33,1 %     | 62 158,6                         | 66,9 %     | 92 885,5                 | 100,0 %    |
|                                    | variation | —                                  | —          | 15,6 %                             |            | 17,5 %                           |            | 16,9 %                   |            |
| Importations<br>(ou entrées)       | 1995      | —                                  | —          | 25 360,6                           | 33,4 %     | 50 647,9                         | 66,6 %     | 76 008,6                 | 100,0 %    |
|                                    | 2005      | —                                  | —          | 30 377,4                           | 29,8 %     | 71 506,6                         | 70,2 %     | 101 884,0                | 100,0 %    |
|                                    | variation | —                                  | —          | 19,8 %                             |            | 41,2 %                           |            | 34,0 %                   |            |
| Bilatéraux<br>(entrées et sorties) | 1995      | 79 816,3                           | 33,9 %     | 51 932,8                           | 22,1 %     | 103 561,5                        | 44,0 %     | 235 310,6                | 100,0 %    |
|                                    | 2005      | 102 784,2                          | 34,5 %     | 61 104,3                           | 20,5 %     | 133 665,2                        | 44,9 %     | 297 553,7                | 100,0 %    |
|                                    | variation | 28,8 %                             |            | 17,7 %                             |            | 29,1 %                           |            | 26,5 %                   |            |

Source : Statistique Canada, Division des comptes des industries/Système de comptabilité nationale, Tableaux d'entrées-sorties.

Durant cette période, le marché intraprovincial a crû de 28,8 %. Ce marché caractérisé par de faibles distances de déplacement est dominé par le transport par camions, dont l'efficacité se révèle être un facteur important d'appui au développement économique des régions. Pour sa part, le marché interprovincial a crû de 17,7 %. Dans ce marché le camion est en compétition avec le train pour les échanges entre l'est et l'ouest du Canada et avec le bateau pour les échanges entre certains ports du Saint-Laurent et les ports des Grands Lacs. Finalement, le marché international a connu une hausse de 29,17 %. Dans ce marché, le camion est en compétition avec le mode ferroviaire, le mode maritime et même le mode aérien pour les déplacements de produits à haute valeur ajoutée. Cependant, plusieurs des itinéraires de commerce international impliquent des distances moyennes que dessert bien l'industrie du camionnage.

La dernière décennie a donc été marquée par une croissance nettement plus forte des échanges internationaux du Québec dans l'axe nord-sud avec les États-Unis, par rapport aux échanges avec les autres provinces canadiennes. Ce constat se traduit par d'importants flux de camions entre le Québec et les États-Unis puisque le camionnage transporte près de 60 % de la valeur des exportations et des importations avec les États-Unis<sup>8</sup>. Le tableau 4 montre, en ce qui a trait à la valeur des biens transportés, l'importance du rôle du transport routier des marchandises entre le Québec et les États-Unis.

**Tableau 4 : Valeur des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis en 2007**  
(en milliards de dollars canadiens)<sup>9</sup>

| Régions<br>États-Unis |     | Routier | Ferroviaire | Maritime | Aérien | Tous modes     |
|-----------------------|-----|---------|-------------|----------|--------|----------------|
| Échanges bilatéraux   | G\$ | 46,65   | 14,58       | 2,35     | 12,03  | 78,82          |
|                       | %   | 59,2    | 18,5        | 3,0      | 15,3   | 100,0 %        |
| Exportations          | G\$ | 31,98   | 10,50       | 1,36     | 6,12   | 52,19 *(66 %)  |
|                       | %   | 61,3    | 20,1        | 2,6      | 11,7   | 100,0 %        |
| Importations          | G\$ | 14,67   | 4,07        | 1,00     | 5,91   | 23,63 **(34 %) |
|                       | %   | 55,1    | 15,3        | 3,7      | 22,2   | 100,0 %        |

Source : Institut de la statistique du Québec, 2007.

\* Comprend 2,2 G\$ par d'autres modes (notamment le transport d'énergie)

\*\* Comprend 1,0 G\$ par d'autres modes (notamment le transport d'énergie)

<sup>8</sup> Institut de la statistique du Québec, 2007.

<sup>9</sup> Les données par mode de transport représentent le mode de transport par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée.

La proportion du mode routier attribuable aux diverses régions des États-Unis n'est évidemment pas uniforme, car elle varie en fonction de la longueur des itinéraires à parcourir et du type de marchandises transportées. Elle atteint son maximum dans les États de l'Atlantique<sup>10</sup> (76,6 %), y inclus l'État de New York, le premier partenaire économique américain du Québec, et en Nouvelle-Angleterre<sup>11</sup> (72,1 %). En valeur absolue, le transport routier y représente respectivement 12,5 milliards et 8,3 milliards<sup>12</sup> de dollars.

Par ailleurs, entre 1998 et 2003, la distance moyenne des expéditions par camions effectuées par des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui, ayant leur origine ou leur destination au Québec, a diminué de 5 % en ce qui concerne le trafic à l'intérieur du Canada, alors qu'elle a augmenté de 4 % dans le cas des déplacements transfrontaliers nord-sud et de 10 % dans les déplacements transfrontaliers sud-nord. Pendant cette même période, le tonnage et le tonnage-kilomètre transfrontaliers ont augmenté plus fortement dans la direction sud-nord que dans la direction nord-sud, alors qu'on constate le phénomène inverse pour ce qui est de l'évolution des recettes estimées pour ces deux directions.

#### • **Caractéristiques des déplacements de transport routier de marchandises au Québec**

L'évolution des échanges commerciaux a amené le développement de grands corridors de commerce et de transport reliant le Québec et ses régions avec leurs principaux partenaires économiques. L'enquête sur le camionnage de 1999 dresse un portrait de l'activité du camionnage de longue distance<sup>13</sup>. En ce sens, la figure 2 démontre clairement les modèles de déplacement des véhicules lourds et l'importance des flux de camions sur le réseau routier emprunté par les véhicules interceptés lors de cette enquête.

Ainsi, les données recueillies révèlent qu'environ 54 % des déplacements interurbains desservent le marché domestique du Québec, c'est-à-dire qu'ils ont le Québec à la fois comme origine et comme destination de déplacement, alors que 2 % du trafic est constitué de déplacements en transit, qui n'ont ni leur origine ni leur destination au Québec. Il en découle donc que les déplacements reliés à des échanges entre le Québec et les autres provinces ainsi que les États-Unis représentent 44 % du volume de circulation des véhicules lourds sur les routes du Québec. Il ressort de l'enquête que la distance hebdomadaire parcourue par l'ensemble des

<sup>10</sup> New Jersey, New York et Pennsylvanie.

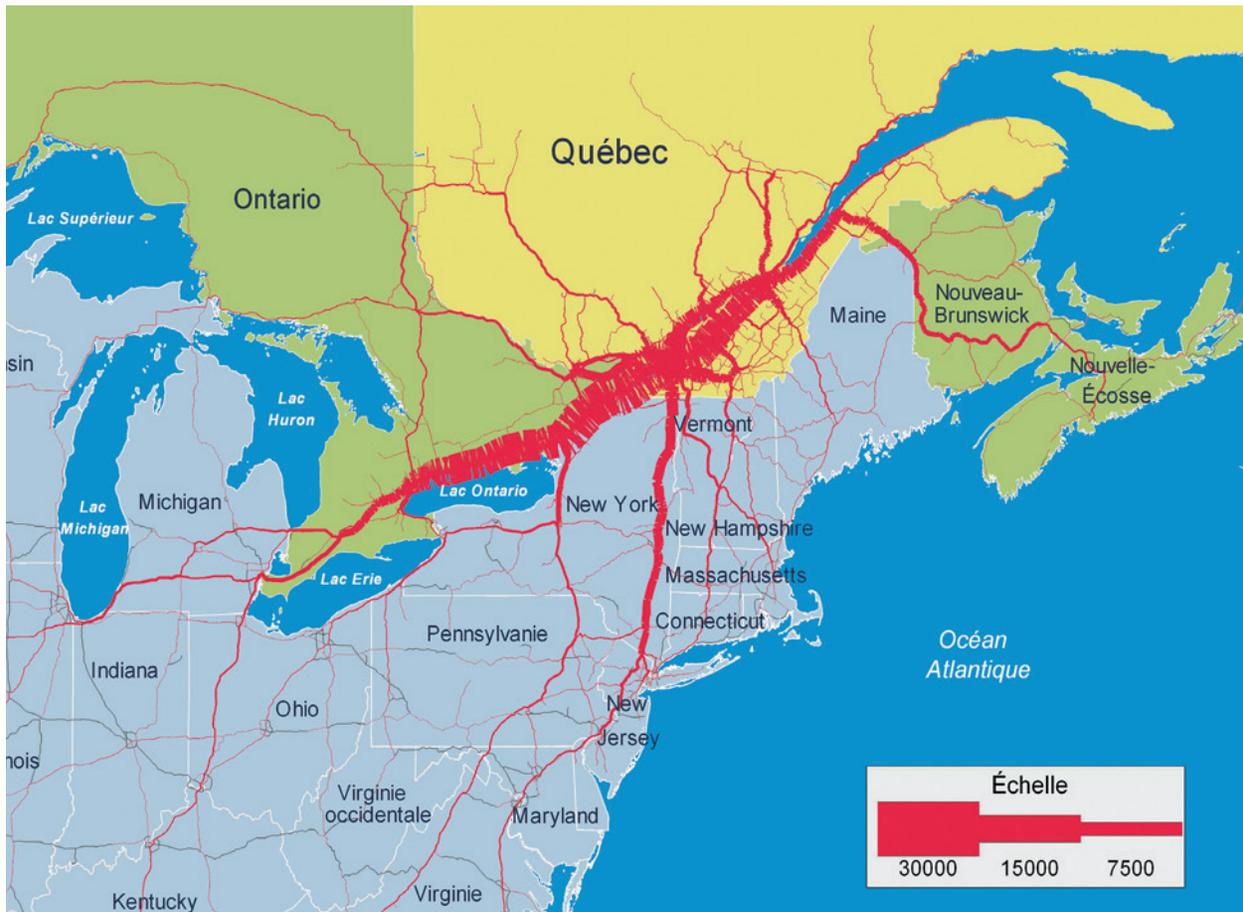
<sup>11</sup> Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island et Vermont.

<sup>12</sup> Institut de la statistique du Québec, 2006.

<sup>13</sup> Service de la modélisation des systèmes de transport, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec – Enquête sur le camionnage de 1999*, MTQ, 2003. L'enquête a été réalisée en bordure des routes et couvre tant le transport pour compte propre que le transport pour compte d'autrui, et ce, quels que soient la taille du transporteur routier et le lieu où il est domicilié.

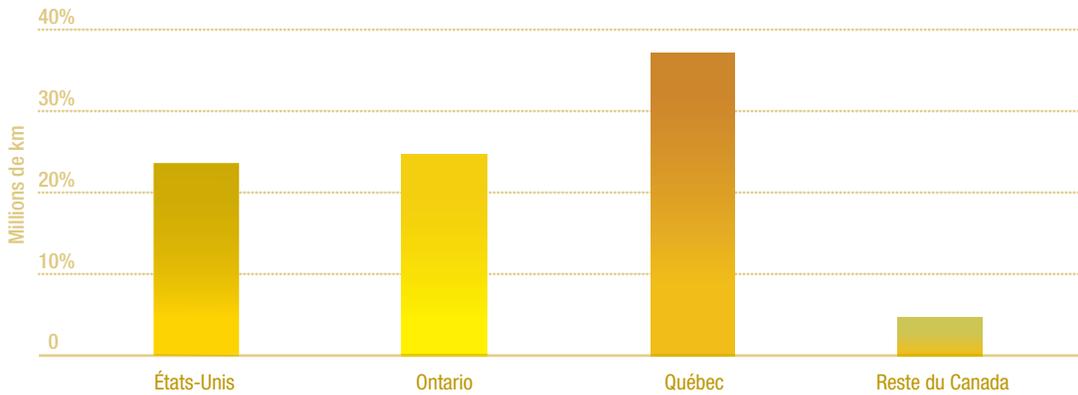
véhicules lourds ayant circulé sur les routes du Québec pendant une semaine de l'automne 1999 est estimée à 96 millions de kilomètres. De ce nombre, seuls 37 millions sont parcourus au Québec. La figure 3 montre la répartition des distances parcourues sur les différents réseaux routiers. Il est intéressant de noter que la distance moyenne parcourue dans les déplacements interurbains est estimée à 400 kilomètres.

Figure 2 : Flux des véhicules lourds ayant emprunté le réseau routier québécois pendant une semaine de l'automne 1999



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. Semaine d'automne de 1999.

**Figure 3 : Kilométrage effectué pour les divers réseaux routiers, semaine de l'automne 1999**

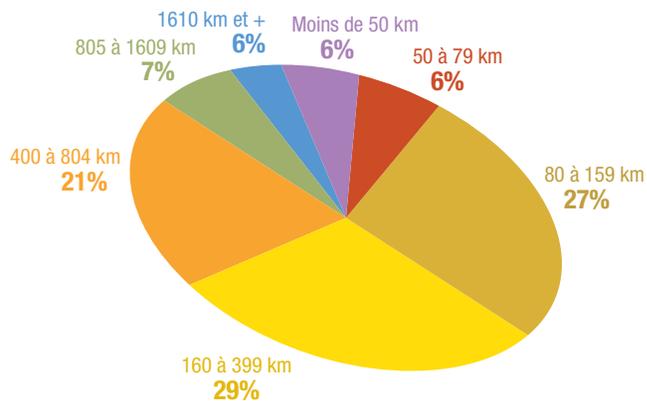


Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).

De plus, il apparaît que le nombre de déplacements décroît avec la distance. Les figures 4 et 5 montrent la distribution des déplacements de camions ainsi que le tonnage transporté selon la distance parcourue. Il y avait donc, en 1999 :

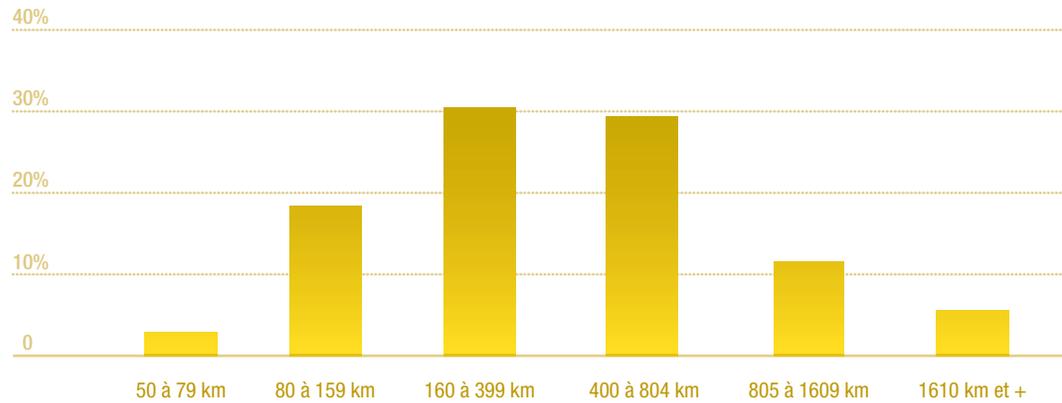
- 56 % des déplacements représentant 50 % du tonnage qui se faisaient sur de courtes distances (de 80 à 400 kilomètres);
- 32 % des déplacements représentant 47 % du tonnage se faisaient sur une distance supérieure à 400 kilomètres;
- si on ne considère que les déplacements de plus de 800 kilomètres, ceux-ci comptaient pour 10 % du total, tout en représentant 17 % du tonnage.

**Figure 4 : Distribution des déplacements de camions selon la distance parcourue, 1999**



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).

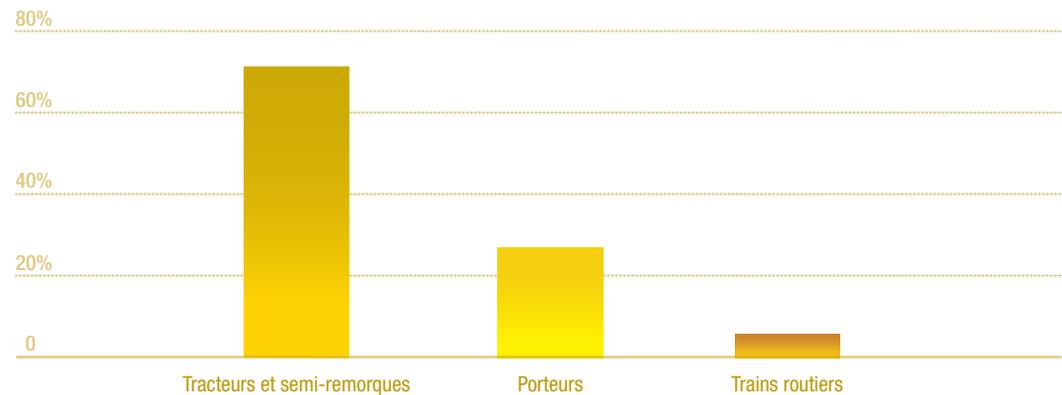
**Figure 5 : Distribution du tonnage transporté selon la distance parcourue, 1999**



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).

On note également que les distances parcourues et le volume transporté varient selon le type de configurations des camions comme l'indique la figure 6. Ainsi, les tracteurs et semi-remorques dominent avec 71 % des déplacements, une charge moyenne de 28 tonnes métriques et des déplacements d'une longueur moyenne de 475 kilomètres. Pour les camions porteurs, qui représentent 24 % des déplacements, la charge moyenne est de 9 tonnes et la distance moyenne par expédition est de 160 kilomètres. Finalement, les trains routiers comptent pour seulement 5 % des déplacements, mais ils transportent tout de même 10 % du total des tonnes-kilomètres. Leur charge moyenne est de 42 tonnes et la distance moyenne par expédition est de 440 kilomètres, ce qui est moindre que pour les tracteurs et semi-remorques, situation qui s'explique par leur accès restreint au marché américain.

**Figure 6 : Distribution des déplacements selon la configuration des camions, 1999**



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).

#### • Caractéristiques des déplacements de transport interurbain

La répartition des déplacements interurbains de camions couvre toutes les régions du Québec, et ce, bien que les régions de Montréal et de la Montérégie soient à elles seules à l'origine de

presque 45 % des déplacements produits au Québec. Par ailleurs, étant donné l'importance des échanges économiques avec nos voisins américains et la situation frontalière privilégiée des régions plus au sud, qui ont le plus d'échanges avec eux, les parcours en direction ou en provenance du Québec comportent de faibles distances en sol québécois contrairement à celles parcourues chez nos partenaires. Ainsi, 58 % des kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau routier panaméricain par des camions, dont au moins une partie du trajet s'effectue en territoire québécois, l'ont été chez nos partenaires. C'est ainsi que pour une semaine de l'automne 1999, 51 millions de kilomètres ont été parcourus sur les réseaux routiers voisins, comparativement à 37 millions de kilomètres parcourus au Québec.

Aussi, l'analyse des données recueillies confirme le rôle central de la région de Montréal comme plaque tournante des échanges commerciaux du Québec. En effet, plus de la moitié de tous les déplacements interurbains sur le territoire québécois empruntent le réseau routier de l'île de Montréal. Ce constat se traduit notamment par plus de 100 000 déplacements de longues distances par camions lourds par semaine empruntant, en totalité ou en partie, l'autoroute 40 sur l'île de Montréal. Cet achalandage en fait de loin le corridor interurbain le plus sollicité au Québec captant plus de 40 % des déplacements interurbains.

#### • Une demande croissante pour des services logistiques

La croissance de l'activité du secteur du transport routier des marchandises a concordé avec l'évolution tout aussi significative des services requis pour soutenir les entreprises aux prises avec une concurrence accrue sur les marchés mondiaux. Entre autres, cette situation force les expéditeurs et les consignataires à revoir leurs processus d'approvisionnement et de distribution pour se conformer aux nouvelles exigences de fiabilité, de rapidité et de flexibilité des services de transport de plus en plus complexes et sophistiqués. La prestation de ces services constituant une composante essentielle des chaînes logistiques, elle se doit d'être coordonnée avec les plans de production et les plans de réapprovisionnement. Ainsi, la nature des services s'en trouve modifiée pour que les livraisons ou les cueillettes sur rendez-vous s'effectuent dans des fenêtres de temps de plus en plus précises. Outre l'acheminement de la marchandise, des services connexes de plus en plus diversifiés sont également exigés du transporteur routier, lesquels peuvent comprendre les opérations allant du repérage des expéditions à la gestion complète de la distribution.

Dans ce contexte de modernisation, le transport routier a profité de sa grande souplesse et de sa flexibilité, ainsi que des coûts tout à fait compétitifs de ce mode. Plusieurs clients, et le plus souvent les plus importants d'entre eux, ont établi des relations étroites avec un nombre restreint de transporteurs, leur offrant des services dédiés. Ces prestations incluent parfois des services multimodaux, une tendance qui devrait prendre de l'ampleur au cours des prochaines années, alors que les transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers seront appelés à travailler ensemble pour s'ajuster à la concurrence sur les marchés mondiaux.

## LE PORTRAIT DE L'INDUSTRIE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

### • Un secteur très concurrentiel avec plusieurs acteurs

L'industrie du camionnage se démarque par son aspect très concurrentiel caractérisé par la diversité des acteurs qui y interviennent. Les services offerts vont de la simple traction à des services logistiques intégrés. Aussi, l'on trouve des transporteurs pour compte d'autrui, côtoyant des entreprises pour compte propre. De plus, des entreprises de transport pour compte propre peuvent accroître leur rentabilité en effectuant du transport pour compte d'autrui en complément de la livraison des produits liés à l'exploitation de leur entreprise, et ce, dans le but de réduire les retours à vide. Enfin, les occasions d'affaires dictant la règle, les grandes entreprises de camionnage côtoient tant les petites entreprises de camionnage que les camionneurs-proprétaires.

Le Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (RPEVL) de la Commission des transports du Québec (CTQ) comprend 50 342 inscrits en transport de marchandises dont 47 561 ont leur adresse professionnelle au Québec. En excluant les propriétaires seulement, c'est-à-dire qui n'exploitaient pas eux-mêmes leurs véhicules, et ce, afin de limiter le double comptage des véhicules, il est possible de dresser le portrait de l'ensemble de l'industrie du camionnage au Québec selon la grosseur de la flotte des exploitants de véhicules lourds. Le tableau 5 montre le portrait d'ensemble de l'industrie du camionnage en 2008, laquelle regroupe 43 316 exploitants de 137 294 véhicules. De plus, il ressort que 63 % des exploitants effectuent du transport pour compte propre, alors que les autres effectuent du transport pour compte d'autrui. Par ailleurs, il ressort également qu'une majorité d'entreprises possèdent un ou deux camions et que ces petits transporteurs sont représentés dans des proportions semblables du total des entreprises, dans les secteurs du compte propre et du compte d'autrui, et ce, avec des taux respectifs de 73,2 % et de 71,4 %.

**Tableau 5 : Structure de l'industrie du camionnage au Québec en 2008**

|   | Taille du transporteur (selon le nombre de camions) |        |        |        |            | Total   |
|---|---|--------|--------|--------|------------|---------|
|   | 0   | 1 ou 2 | 3 à 5  | 6 à 9  | 10 et plus |         |
| <b>Transport pour compte propre</b>       |   |        |        |        |            |         |
| Nombre d'exploitants                      | 1 910   | 19 951 | 3 285  | 1 137  | 991        | 27 274  |
| Nombre de camions                         | 0   | 23 913 | 12 143 | 8 071  | 35 812     | 79 939  |
| <b>Transport pour compte d'autrui</b>     |   |        |        |        |            |         |
| Nombre d'exploitants                      | 1 443   | 11 018 | 1 655  | 608    | 714        | 15 438  |
| Nombre de camions                         | 0   | 12 868 | 6 129  | 4 346  | 33 132     | 56 475  |
| <b>Ensemble du transport par camions*</b> |   |        |        |        |            |         |
| Nombre d'exploitants                      | 3 426   | 31 465 | 4 957  | 1 749  | 1 719      | 43 316  |
| Nombre de camions                         | 0   | 37 307 | 18 339 | 12 445 | 69 203     | 137 294 |

Source : Registre des PEVL de la CTQ, 31 mars 2008, critères d'inclusion : exploitants et propriétaires exploitants déclarant faire du transport de marchandises dont l'adresse professionnelle est au Québec.

\* Inclut 604 exploitants de 880 véhicules n'ayant pas déclaré le marché dans lequel ils sont présents.

Sur un horizon de cinq ans, le nombre de transporteurs est resté relativement stable de même que leur répartition selon leur type d'activité (compte propre et compte d'autrui). Par contre, le nombre de véhicules de 3 000 kg des exploitants a augmenté de 29 % sans que leur répartition selon le secteur d'activité ne soit modifiée de façon notable. Le tableau 6 montre l'augmentation du nombre moyen de véhicules lourds exploités par transporteurs pendant cette période.

**Tableau 6 : Évolution du nombre moyen de véhicules lourds exploités par transporteur, 2003-2008**

| Secteur d'activité                 | 2003   | 2008   |
|------------------------------------|--------|--------|
| Transporteurs pour compte propre   | 2,17 % | 2,93 % |
| Transporteurs pour compte d'autrui | 3,35 % | 3,66 % |
| Ensemble des transporteurs*        | 2,55 % | 3,17 % |

Source : Registre des PEVL de la CTQ, 31 mars 2003 et 2008, critères d'inclusion : exploitants et propriétaires exploitants déclarant faire du transport de marchandises dont l'adresse professionnelle est au Québec.

\* Inclut des exploitants n'ayant pas déclaré le marché dans lequel ils sont présents.

Il est aussi intéressant de souligner que, selon l'enquête sur le camionnage de 1999<sup>14</sup>, 75 % des déplacements interurbains au Québec sont effectués par des camions immatriculés au Québec, 17 % le sont en Ontario, 5 % dans les autres provinces et 4 % aux États-Unis.

### • Les infrastructures routières

L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires repose sur la qualité du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Il en va de même pour le commerce intrarégional desservant les régions du Québec. Le réseau routier québécois s'étend sur plus de 200 000 kilomètres de routes de classes diverses et de capacité portante variable. Le réseau routier supérieur, relevant de la compétence du MTQ, compte en longueur réelle 29 569 kilomètres de routes, comprenant près de 5 060 structures (ponts, tunnels et viaducs) pour en assurer la fonctionnalité. Quant au réseau local, il est composé de 105 900 kilomètres de routes. De plus, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), la société Hydro-Québec (H-Q) et le gouvernement fédéral se partagent 103 800 kilomètres de routes.

<sup>14</sup> Service de la modélisation des systèmes de transport, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec – Enquête sur le camionnage de 1999*, MTQ, 2003.

L'essentiel des déplacements interurbains des camions sur le réseau du MTQ est concentré sur 16 192 kilomètres de routes dédiées au camionnage et 9 788 kilomètres de routes pouvant comporter des restrictions à la circulation des véhicules lourds. Cette portion du réseau est désignée comme le réseau de camionnage. Ce dernier, établi depuis 1996 par le Ministère, vise principalement à diriger les véhicules lourds vers les routes les mieux adaptées et à harmoniser les règles de circulation. Il totalise 25 980 kilomètres de routes du réseau supérieur, sous la responsabilité du MTQ, auxquels s'ajoutent les différents réseaux municipaux qui permettent la circulation des camions. Sur les réseaux de camionnage locaux, les municipalités peuvent, par règlement ou ordonnance, prohiber avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule lourd sur les chemins publics dont elles ont la responsabilité de l'entretien. Le Ministère doit cependant s'assurer que ces règlements sont compatibles avec son réseau de camionnage. En ce sens, les règlements municipaux doivent assurer la fluidité des véhicules lourds, ne pas entraver la libre circulation des marchandises et ne pas nuire au développement des activités économiques, tout en tenant compte de la sécurité du public et de la tranquillité des citoyens.

## L'ENCADREMENT LÉGISLATIF ET LE RÔLE DU GOUVERNEMENT QUÉBÉCOIS

### • La déréglementation économique et le recours aux forces du marché

La déréglementation économique de l'industrie du camionnage, entamée au cours des années 80, a modifié les conditions dans lesquelles l'industrie évolue. Dans un premier temps, les mécanismes de fixation des taux de transport ont été considérablement assouplis. Puis disparaissait, à partir de 1988, la réglementation économique qui protégeait les itinéraires et les territoires à desservir. Par ailleurs, le grand nombre d'entreprises en activité dans ce secteur et la stabilité des prix de transport au cours des 15 dernières années, voire les pressions à la baisse, sont des indicateurs de la vive concurrence prévalant dans ce secteur sur plusieurs des segments des marchés principaux. Toutefois, la modification du cadre d'intervention des gouvernements a fourni de nouvelles opportunités au secteur du transport routier des marchandises, tant pour les utilisateurs de ces services que pour de nombreux transporteurs eux-mêmes qui en ont profité pour offrir une gamme plus étendue de services.

Tous les secteurs n'ont cependant pas évolué au même rythme dans le contexte de la déréglementation économique de l'industrie du transport des marchandises. C'est le cas en particulier pour le transport par camions de matières en vrac. En ce sens, l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2000, de la Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac abolit les permis de transport en vrac et dérègle les tarifs dans plusieurs secteurs. Toutefois, les services de courtage de camionnage en vrac sur les marchés publics continuent d'être réglementés et les courtiers doivent détenir un permis délivré par la CTQ pour offrir leurs services dans les marchés publics. De plus, un exploitant de véhicule lourd doit être inscrit au Registre du camionnage en vrac pour bénéficier des clauses d'embauche préférentielle incluses dans les contrats du Ministère et de plusieurs municipalités ou organismes publics. Pour maintenir son inscription au Registre, il est tenu de s'abonner au service de courtage d'un titulaire de permis de courtage en services de camionnage en vrac. En accord avec les représentants des camionneurs, des entrepreneurs et des entreprises concernées, des mesures ont aussi été adoptées par le gouvernement du Québec, lesquelles engagent maintenant ce secteur vers un encadrement amélioré et plus souple plutôt que vers une déréglementation complète qui devait initialement avoir lieu en 2007.

#### • Le cadre des interventions du gouvernement du Québec

Malgré la déréglementation économique de ce secteur, les compétences en matière de transport des marchandises sont partagées entre les différents niveaux de gouvernement qui continuent d'y appliquer diverses normes et divers règlements. En vertu de la Constitution canadienne, le transport extraprovincial relève du gouvernement fédéral alors que le transport intraprovincial, à l'exception du transport aérien, est du ressort des gouvernements provinciaux et territoriaux. Toutefois, dans le domaine du transport routier des marchandises, le rôle du gouvernement du Québec est prépondérant, ce qui le distingue des autres modes. D'ailleurs, en plus d'exercer sa compétence sur les entreprises qui limitent leurs activités à l'intérieur du territoire québécois, il intervient également auprès des transporteurs routiers extraprovinciaux par délégation du pouvoir fédéral depuis 1954. Bien que profondément transformée depuis ce temps, cette délégation de pouvoir a été maintenue par le gouvernement fédéral, même dans les dernières modifications apportées à la Loi de 1987 sur les transports routiers, lesquelles sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Enfin, le Québec conserve ses compétences législatives sur l'utilisation des routes et la sécurité routière.

L'intervention du gouvernement du Québec dans le transport routier des marchandises prend plusieurs formes et s'appuie sur l'action concertée d'organismes différents. Le tableau 7 résume les responsabilités propres au Ministère, à la CTQ et à la SAAQ qui sont les principaux organismes gouvernementaux concernés.

La responsabilité du gouvernement du Québec en matière de sécurité est inscrite dans le Code de la sécurité routière et ses règlements, dont l'élaboration revient conjointement au Ministère et à la SAAQ. La législation regroupe l'ensemble des normes de sécurité et de protection du réseau routier qui s'appliquent aux transporteurs, aux conducteurs, aux véhicules de transport routier de marchandises et à leurs chargements. Plus spécifiquement, les règlements concernant les charges et dimensions, les permis spéciaux de circulation, les normes d'arrimage de charges et le transport des matières dangereuses concernent le Ministère. Pour sa part, la SAAQ est responsable des heures de conduite, de permis de conduire commerciaux, de l'entretien préventif, de la vérification mécanique ou encore de l'obligation de conserver des registres et des dossiers. Enfin, Contrôle routier Québec (CRQ), organisme relevant de la SAAQ, veille directement ou par délégation, au respect par les transporteurs de l'ensemble de la réglementation relevant de différents organismes gouvernementaux.

**Tableau 7 : Responsabilités des intervenants gouvernementaux en ce qui concerne le transport routier des marchandises**

|  | <b>Responsabilités</b>   |
|--|--|
| <b>Ministère des Transports du Québec</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds</li> <li>• Circulation des camions sur le réseau routier</li> <li>• Charges et dimensions</li> <li>• Permis spéciaux de circulation (autorisation)</li> <li>• Normes d'arrimage de charges</li> <li>• Transport des matières dangereuses</li> <li>• Courtage en services de camionnage en vrac</li> <li>• Harmonisation de la réglementation en matière de camionnage en Amérique du Nord (conjointement avec la SAAQ)</li> <li>• Exploitation du réseau routier supérieur</li> <li>• Réseau de camionnage</li> <li>• Socio-économie du camionnage</li> <li>• Expertise en coût de transport, en politique environnementale et en formation de main-d'œuvre</li> </ul> |
| <b>Commission des transports du Québec</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds</li> <li>• Liste des intermédiaires en services de transport</li> <li>• Registre du camionnage en vrac</li> <li>• Permis de courtage en services de camionnage en vrac</li> <li>• Inscription des PEVL</li> <li>• Sanction contre les PEVL et les conducteurs</li> </ul>  |
| <b>Société de l'assurance automobile du Québec</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion de la Politique d'évaluation des PEVL</li> <li>• Suivi des PEVL</li> <li>• Permis de conduire</li> <li>• Immatriculation</li> <li>• Vérification avant départ</li> <li>• Programme de vérification mécanique obligatoire</li> <li>• Programme d'entretien préventif</li> <li>• Heures de conduite et de travail</li> <li>• Contrôle du transport routier</li> <li>• Permis spéciaux de circulation (délivrance)</li> <li>• Harmonisation de la réglementation en matière de camionnage en Amérique du Nord (conjointement avec le MTQ)</li> </ul>   |

Par ailleurs, le gouvernement du Québec exerce également un encadrement législatif pour les transporteurs routiers par l'entremise de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (loi PECVL). Cette loi stipule, entre autres, que pour posséder un véhicule lourd ou exploiter une entreprise de camionnage, une personne doit s'inscrire au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (RPEVL), lequel est sous la responsabilité de la CTQ. À la suite de cette inscription et en fonction des critères établis par la CTQ, trois cotes de sécurité peuvent lui être attribuées, soit la cote satisfaisante, la cote conditionnelle ou la cote insatisfaisante. La loi prévoit également que la SAAQ effectue le suivi du comportement du propriétaire ou de l'exploitant conformément à la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. La Politique permet d'identifier les PEVL dont le comportement est le plus à risques. Le dossier de ceux-ci est transmis à la CTQ qui peut réévaluer leur cote de sécurité. Ainsi, dans le cas d'un PEVL qui se verrait attribuer la cote conditionnelle, la CTQ impose diverses mesures administratives visant l'amélioration de son comportement alors que la cote insatisfaisante peut signifier l'interdiction de circuler. Cette procédure a aussi pour effet de favoriser une meilleure équité entre les propriétaires et exploitants puisque tous les transporteurs assument ainsi les coûts de la conformité aux lois et règlements.



Le Comité directeur sur le suivi de la mise en œuvre de la loi PECVL, composé de représentants du MTQ, de la SAAQ et de la CTQ, déposait en juin 2001 à l'Assemblée nationale, un rapport portant sur l'efficacité de la mise en œuvre de la loi adoptée en juin 1988 et de ses premiers effets. Le constat généralement positif était accompagné de recommandations visant à améliorer son efficacité par de meilleurs contrôles, à simplifier les processus administratifs et à soutenir davantage la clientèle. La mise en œuvre des recommandations du rapport a donné lieu à plusieurs consultations auprès de divers acteurs du secteur du transport routier afin, entre autres, de modifier la définition de l'exploitant et de simplifier son identification lors de contrôles sur la route ou en entreprise. D'autres consultations ont poursuivi des objectifs de responsabilisation des acteurs associés aux opérations de transport, tels les expéditeurs, les intermédiaires, les requérants de services, etc.

Ces travaux de réflexion, de consultation et d'analyse des intervenants du Québec ont conduit à l'adoption, en décembre 2005, du projet de loi n° 129 visant l'harmonisation de la législation québécoise avec les nouvelles dispositions de la loi canadienne sur les transports routiers. La loi fédérale et son règlement d'application, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, ont notamment pour objet la mise en place de cotes de sécurité et d'un dossier des transporteurs harmonisés à l'échelle canadienne. D'autres modifications à la loi PECVL seront mises en vigueur ultérieurement. Finalement, on constate à l'échelle nord-américaine une évolution du cadre réglementaire, lequel tend vers une plus grande harmonisation, en particulier en ce qui concerne les interventions en matière de sécurité des transports routiers des marchandises.



### • Le rôle des autres administrations

La réglementation économique du camionnage étant en pratique déléguée aux provinces, le gouvernement fédéral se concentre surtout sur la mise en œuvre et la gestion d'un encadrement législatif concernant le transport des matières dangereuses, la sécurité des véhicules automobiles et les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. De plus, à la suite des dispositions contenues dans les accords de libre-échange, il voit à harmoniser de nombreuses règles liées aux véhicules, aux conducteurs et aux transporteurs routiers à l'échelle continentale.

Par ailleurs, puisque le transport routier des marchandises utilise le réseau routier de nos partenaires commerciaux nord-américains, le MTQ et la SAAQ doivent, dans les domaines relevant de leurs responsabilités respectives, concilier avec les autres gouvernements provinciaux, ceux des États américains et du gouvernement des États-Unis, les mesures retenues visant le transport par camions, dont la sécurité routière, les charges et dimensions, l'arrimage des charges et le transport des matières dangereuses, et ce, pour les harmoniser. Ils doivent également suivre l'évolution des aspects fiscaux et tarifaires qui peuvent influencer sur la compétitivité des transporteurs routiers québécois.

Sur le plan local, les municipalités sont responsables des rues municipales et du réseau routier local dont la gestion leur a été dévolue par le MTQ en 1993. Par ailleurs, elles doivent établir, en concertation avec le MTQ, un réseau local de camionnage dédié à la circulation des véhicules lourds. En conséquence, tous les règlements qui interdisent ou restreignent la circulation des camions doivent être compatibles avec le réseau de camionnage du Ministère. À cet effet, l'article 627 du Code de la sécurité routière prévoit que l'entrée en vigueur d'un règlement municipal d'interdiction à la circulation des véhicules lourds est subordonnée à son approbation par le ministre des Transports ou par son délégué et, pour ce faire, doit respecter les orientations établies par le MTQ dans sa Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal<sup>15</sup>. Une municipalité dont le règlement d'interdiction risque d'avoir des conséquences à l'extérieur de son territoire doit également obtenir au préalable une résolution d'appui des municipalités visées par les incidences du règlement.

<sup>15</sup> GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, 4<sup>e</sup> édition, Bibliothèque nationale 2003, 38 p.



### • La concertation avec les autres administrations et avec le secteur privé

Les discussions sur l'harmonisation des normes entre les provinces au Canada se font en particulier par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé<sup>16</sup> (CCATM), auquel le MTQ et la SAAQ participent conjointement. Le CCATM est l'organisme canadien officiellement responsable de coordonner les questions relatives à l'administration, à la réglementation et au contrôle du transport par véhicules automobiles et de la sécurité routière. Cet organisme, sans but lucratif, regroupe des représentants des gouvernements fédéral, provincial et territorial ainsi que des membres associés du secteur privé intéressés au transport routier. Il reçoit son mandat du Conseil des ministres et des sous-ministres responsables du transport et de la sécurité routière et lui rend compte de ses activités et formule des recommandations. Le Conseil est responsable des décisions touchant la mise en œuvre des programmes et des projets tandis que le CCATM est chargé d'en assurer la direction. Des discussions avec les partenaires économiques immédiats du Québec se font également par l'entremise de l'Eastern Border Transportation Coalition<sup>17</sup> (EBTC), dont la mission est le développement d'un système de transport sécuritaire, efficace et durable entre les provinces de l'est du Canada et les États frontaliers des États-Unis.

Le MTQ, la SAAQ et la CTQ entretiennent également des rapports continus avec les associations qui représentent les transporteurs et les entreprises en activité dans le secteur du camionnage. La concertation entre le gouvernement et le secteur privé prend au besoin la forme des mécanismes plus formels comme la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds qui réunit les principaux partenaires du gouvernement et de l'industrie en matière de sécurité des véhicules lourds. Créée en 1998 par le ministre des Transports, elle a pour objectif d'améliorer le bilan routier pour les accidents concernant un véhicule lourd. En juillet 1999, elle a déposé au gouvernement un rapport comprenant 14 recommandations regroupées sous quatre thèmes, soit le contrôle routier, l'expertise et la recherche, la mise en œuvre de programmes de sécurité routière et l'encadrement législatif.

<sup>16</sup> Voir [www.ccmata.ca/french](http://www.ccmata.ca/french).

<sup>17</sup> Voir [www.ebtc.info/](http://www.ebtc.info/).

Depuis sa création, la Table a mis à profit les connaissances et l'expertise de ses membres, notamment lors de la mise en place d'une unité autonome de service pour le contrôle routier, du lancement d'une campagne d'information sur les angles morts et de la mise en œuvre d'un projet pilote de signalisation dans les courbes où il y a risque de renversement des véhicules lourds. D'autres interventions sont en cours de réalisation concernant l'implantation de mesures pour s'assurer d'un meilleur respect des limites de vitesse, la mise en place d'un programme d'analyse et de suivi des accidents majeurs impliquant un véhicule lourd, l'élaboration et la mise en œuvre de mesures pour responsabiliser les divers intervenants en cas de surcharge, la contribution de la Table à la modification de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (loi PEVL), la révision des amendes liées aux infractions des véhicules lourds et, enfin, la conception d'outils pour accroître la compétence et la sensibilisation des conducteurs de véhicules lourds.

Un autre mécanisme de concertation est le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général<sup>18</sup>. À la suite de représentations des camionneurs mettant en lumière les problèmes auxquels ils faisaient face, le ministre des Transports et le ministre du Travail ont en effet convenu de mettre sur pied un forum réunissant les principaux acteurs des milieux syndicaux, des associations de routiers ainsi que des donneurs d'ouvrage. Le résultat des efforts consentis par les intervenants a conduit à la mise sur pied par voie législative, en juin 2000, du Forum permanent des intervenants de l'industrie du camionnage général. Le Forum a entrepris ses travaux en octobre 2000. Il regroupe des représentants des donneurs d'ouvrage et des routiers. Ces derniers sont définis comme étant propriétaires d'un seul camion, dont la conduite est leur activité principale. L'organisme est un mécanisme novateur qui a permis d'établir un dialogue continu entre les routiers et les donneurs d'ouvrage afin de mettre les problèmes en lumière et de trouver les solutions appropriées. Ce mécanisme, fondé sur le regroupement et la concertation, permet de répondre aux préoccupations des routiers et de réduire leur isolement. Les principales réalisations du Forum à ce jour sont l'établissement d'un contrat type de transport, la mise sur pied du Bureau de coût de revient ainsi que du Centre de médiation et d'arbitrage.

Par ailleurs, la Table de concertation de l'industrie du courtage en services de camionnage en vrac a également été mise en place en décembre 2006, laquelle regroupe l'ensemble des principaux acteurs du secteur. Son objectif est de permettre aux intervenants d'échanger des points de vue et de partager leur vision de cette industrie. Ces membres sont regroupés sous différents rôles (courtiers, entrepreneurs, donneurs d'ouvrage). Il s'agit du moyen de consultation de l'industrie le mieux adapté, puisque l'ensemble des discussions et des préoccupations touchent directement l'industrie du camionnage en vrac. Sa création fait suite à l'annonce du ministre des Transports concernant le maintien de l'encadrement économique de l'industrie du courtage pour les marchés publics jusqu'en 2013, et à une vaste tournée de consultation tenue en 2005-2006 permettant de cibler divers irritants touchant cette industrie.

<sup>18</sup> Voir [www.forum-cam.qc.ca](http://www.forum-cam.qc.ca).

# CHAPITRE 2

## La problématique et les enjeux résultants



La problématique du transport routier des marchandises comporte plusieurs éléments, dont certains lui sont propres alors que d'autres sont communs à l'ensemble des modes de transport. Chacun de ces éléments se réfère à un aspect particulier qui correspond à un ou à plusieurs enjeux spécifiques auxquels répondent les orientations et les pistes d'action en matière de transport des marchandises indiquées dans la politique. Ces orientations et ces pistes d'action s'inscrivent à l'intérieur des compétences du MTQ et des organismes relevant du ministre des Transports, soit la CTQ et la SAAQ.

### LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- **Les préoccupations à l'égard de l'environnement et du développement durable**

Les impacts des transports sur l'environnement sont actuellement mis en relief par la conscientisation des États à cet égard et par les objectifs de réduction des gaz à effet de serre qu'ils se sont donnés par le protocole de Kyoto. Il est en effet de plus en plus largement reconnu que l'augmentation des GES dans l'atmosphère risque de rompre l'équilibre actuel du système climatique planétaire. Comme l'industrie du transport routier des marchandises compte pour une part importante dans la production des GES et dans diverses autres émanations polluantes, elle sera inévitablement considérée dans la recherche et dans l'application de solutions visant la réduction de ces gaz et de ces émanations polluantes.

Dans les faits, la combustion du pétrole pour effectuer les déplacements motorisés a été reconnue depuis plusieurs années comme étant la principale source d'émissions atmosphériques polluantes dans le monde. Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et les autres composants des émissions ont des répercussions sur l'environnement à diverses échelles, sur la qualité de l'air, sur les écosystèmes naturels et sur la santé humaine. De 1990 à 2005, la proportion des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables au transport serait passée de 32,6 % à 38,7 % et on prévoit qu'elle pourrait atteindre jusqu'à 45 % d'ici 2021. Cette croissance est surtout attribuable au transport routier (autos, camions et autobus) qui compte à lui seul pour 80 % des émissions de GES du secteur des transports. Au Canada, pour le transport interurbain des marchandises, le camion produit près de 6 fois plus d'émissions de GES par tonne-kilomètre que le train et près de 13 fois plus que le bateau.

## Enjeu résultant: Évolution des impacts du transport routier sur l'environnement

Les gaz à effet de serre et les autres émissions polluantes produites par le transport routier des marchandises ne pourront se maintenir à leur niveau actuel et encore moins continuer d'augmenter sans hypothéquer davantage notre environnement.



### • L'épuisement graduel de l'énergie à bon marché

Le transport par camions a profité de l'augmentation des échanges commerciaux du Québec plus que les autres modes de transport. Il en a résulté une croissance de la consommation de produits pétroliers par les camions de près de 50 % de 1990 à 2005, ce qui dépassait de beaucoup la croissance pour les autres modes. Or, les ressources pétrolières sont limitées ou plus chères à exploiter en Amérique du Nord qu'ailleurs dans le monde. La seule source d'énergie alternative pour le transport est le gaz naturel, mais cette ressource non renouvelable s'avère plus coûteuse à exploiter. Quant à l'hydrogène et l'éthanol, ils ne peuvent être produits qu'à partir d'autres intrants transformés à l'aide d'énergies conventionnelles (charbon, pétrole, électricité), de telle sorte que l'ensemble du processus semble pour l'instant non rentable. Finalement, l'électricité, abondante au Québec, ne peut actuellement être utilisée efficacement dans le transport de fortes masses sur de longues distances.

Par ailleurs, en matière de ressources énergétiques non renouvelables, les États-Unis et le Canada sont en concurrence avec d'autres pays importateurs, notamment la Chine et les autres pays de l'Asie du Pacifique, dont les besoins croissants de pétrole et de gaz naturel entraînent une pression supplémentaire sur la disponibilité de ces ressources nécessaires au transport. En 2005, 31 % de l'utilisation finale de l'énergie au Canada était affectée au transport. Par conséquent, la raréfaction éventuelle des ressources énergétiques maintiendra une pression à la hausse sur le coût des carburants et donc du transport routier des marchandises qui est utilisé intensivement à l'échelle continentale nord-américaine. Si le prix de l'énergie augmente, même à l'intérieur de l'Amérique du Nord, la compétitivité de l'économie québécoise sera affectée, notamment en raison des coûts de son composant transport, qui doit tenir compte des longues distances à parcourir entre le Québec et ses divers segments de marché sur le continent nord-américain. L'impact de la volatilité des marchés sur la fluctuation des coûts du carburant est déjà important. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, depuis 2005, la portion des frais d'exploitation consacrée aux dépenses de carburant a varié de 13 à 16 %, après avoir atteint 20 % en 2003 et 2004<sup>19</sup>.

## Enjeu résultant : Évolution du prix du carburant

En raison de l'instabilité des prix et de la volatilité des marchés que l'on prévoit pour la prochaine décennie, il est raisonnable d'envisager une augmentation progressive du coût de l'énergie pour le transport et notamment pour le transport routier des marchandises.

## LA COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS QUÉBÉCOIS

### • L'assouplissement des contraintes administratives

Les démarches administratives auxquelles sont astreintes les entreprises de transport ont des effets sur leur compétitivité. En effet, une entreprise de transport, pour démarrer en affaires et exploiter, doit composer avec les exigences de plusieurs ministères et organismes, tels l'International Fuel Tax Agreement (IFTA), l'International Registration Plan (Immatriculation IRP), le ministère du Revenu, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et autres. Ces demandes peuvent être compliquées du fait qu'elles sont souvent distinctes et touchent des intervenants qui n'ont pas de liens directs entre eux. Le Ministère et ses partenaires ont donc entrepris d'alléger les processus administratifs et d'améliorer les services aux entreprises. À titre

<sup>19</sup> Statistique Canada, Le camionnage au Canada, n° cat. 53-222.

d'exemple, dans le cas de la délivrance des permis spéciaux de circulation (permis 633), les entrepreneurs sont dirigés vers les services du MTQ pour la validation de l'information de même que vers les services de paiement en ligne du gouvernement du Québec. Le site Internet du Ministère permet maintenant aux contrôleurs routiers de consulter les permis spéciaux délivrés par le ministre et des liens informatiques donnent la possibilité de vérifier automatiquement la cote de sécurité (loi PECVL) avant la délivrance des permis. De plus, le « Portail Transports » du gouvernement du Québec mettra à la disposition des clientèles l'information et les services selon leurs intérêts ou leurs obligations. Ce portail Web a comme objectifs de :

- regrouper l'ensemble des produits et services liés au domaine du transport selon une vision clientèle;
- faciliter le repérage de l'information et simplifier les démarches de la clientèle;
- diminuer le nombre d'étapes requises pour obtenir un permis, bénéficier d'un programme d'aide ou de subvention.

La CTQ a par ailleurs apporté des allègements significatifs à ses formulaires, en plus d'effectuer une révision majeure de ses modes de service électronique, le tout visant à faciliter et à simplifier leur utilisation par les transporteurs. De plus, la CTQ offre un guichet unique de services au moment de l'inscription d'un PEVL.

Par ailleurs, pour renforcer la sûreté aux frontières, les États-Unis ont redéfini le cadre légal régissant le transport transfrontalier et l'importation de marchandises. De nouvelles exigences administratives se sont ajoutées à celles déjà en place pour les transporteurs, complexifiant les procédures de passage aux frontières des camions. Des coûts et des responsabilités additionnels en découlent inévitablement, lesquels peuvent nuire à la compétitivité de l'industrie du transport routier. Dans le contexte où les activités de dédouanement et la sécurité aux frontières sont la responsabilité des agences douanières fédérales, le rôle du MTQ consiste davantage à fournir les infrastructures de transport appropriées et à agir à titre d'interface entre ces agences et l'industrie québécoise du camionnage. Son influence, bien que réelle, est limitée par le contexte politique international.

### Enjeu résultant: Contraintes administratives au camionnage

Certaines contraintes administratives connexes, parfois relevant de la responsabilité du Ministère, de la SAAQ ou de la CTQ, tendent à croître et peuvent contraindre de manière importante la compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage.

### • Les disparités dans les charges fiscales

Plusieurs contraintes administratives, réglementaires et fiscales affectent la compétitivité des transporteurs routiers québécois et ne relèvent pas du MTQ, ni même du gouvernement du Québec. C'est le cas de diverses dispositions de passage à la frontière, des règles de cabotage et de plusieurs mesures fiscales, par exemple. Sur le plan fiscal, le traitement spécifique très différent, appliqué au transport dans les autres administrations du Canada et des États américains, peut affecter négativement les conditions de la concurrence.

Le désavantage concurrentiel qui en résulte pour les transporteurs routiers québécois préoccupe l'industrie puisque le prix des services de transport routier demeure un facteur décisif dans le choix d'un transporteur par le requérant de service. Par exemple, cette iniquité se traduit par un nombre croissant d'États américains qui imposent des « Franchise Taxes » aux transporteurs qui n'ont pas d'établissement sur leur territoire. Ces taxes, calculées sur le chiffre d'affaires au prorata du millage parcouru, n'ont pas d'équivalent au Canada et ne sont pas admissibles au crédit d'impôt fédéral ou du Québec pour impôt payé à l'étranger. De même, en plus de leurs droits d'immatriculation, les transporteurs canadiens doivent acquitter des taxes d'utilisation de la route, « Heavy Vehicle User Tax », lorsqu'ils circulent aux États-Unis, alors que le Québec n'a pas d'équivalent applicable aux transporteurs américains.

### Enjeu résultant: Disparités des règles fiscales pour le camionnage international

Il existe des différences sous divers aspects dans les règles touchant le camionnage entre le Québec et les autres provinces canadiennes et les États américains; ces différences peuvent engendrer des iniquités entre les entreprises de camionnage des diverses administrations. L'industrie du transport routier des marchandises doit ainsi agir auprès de toutes ces instances, en collaboration avec le gouvernement du Québec.

### • L'innovation

Le développement remarquable des technologies de pointe en matière de traitement de l'information, de communication, de détection et de contrôle leur octroie une place de plus en plus significative dans l'organisation du transport routier des marchandises. L'efficacité et la sécurité des déplacements de marchandises s'en trouvent accrues considérablement. Déjà, le système de positionnement des véhicules par satellite et les ordinateurs de bord ont permis d'améliorer la logistique des chaînes de transport et l'exploitation des parcs de véhicules. Ainsi, les





technologies de télécommunication permettent de maintenir le lien entre les véhicules, les conducteurs et les gestionnaires de flottes, assurant un meilleur suivi des marchandises et une communication constante entre le conducteur et son port d'attache. La coordination des flux de marchandises tout au long de la chaîne logistique s'en trouve améliorée, contribuant à réduire les inventaires et les coûts d'entreposage des clients, et ce, en favorisant le recours à la production «juste à temps». Cette pratique est à l'avantage de l'industrie du camionnage puisqu'elle requiert un service flexible et fiable, en raison des délais de livraison plus courts et des réapprovisionnements plus fréquents.

Ces technologies, regroupées sous l'appellation de systèmes de transport intelligents (STI), joueront dans l'avenir un rôle prépondérant, tant dans les activités des bureaux administratifs que dans les activités de transport sur la route. Elles contribueront dans l'avenir notamment à :

- réduire les temps d'attente et de transbordement des conteneurs dans les cours intermodales;
- améliorer la fluidité aux postes frontaliers;
- réduire le temps requis pour les opérations de contrôle routier;
- permettre la consignation électronique d'information à bord des véhicules. Par exemple : la vérification avant départ, la fiche journalière des heures de conduite et de travail, les documents d'expédition;
- favoriser le commerce électronique.

L'industrie québécoise du transport routier devra tirer profit des nouvelles technologies afin de rester compétitive. Pour la soutenir dans ses efforts de modernisation, le Ministère devra aussi emboîter le pas. Pour ce faire, il a entrepris de développer de nombreuses applications dans le domaine de la géomatique et des STI. Mentionnons la numérisation du réseau routier, l'établissement de bases de données à références spatiales, les stations météo routières, les projets de surveillance routière et la gestion de la circulation des grandes voies d'accès. De plus, il est possible d'entrevoir la conception dans un proche avenir d'un système expert regroupant une partie de ces applications, par exemple, pour faciliter le choix et l'analyse de parcours dans le contexte d'une demande de permis spécial de circulation de véhicules routiers hors normes.

## Enjeu résultant: Nécessité de tirer profit de l'innovation

Les innovations récentes, principalement dans le domaine des télécommunications, offrent des possibilités considérables et permettent d'améliorer l'efficacité des déplacements de marchandises. Il revient à l'industrie du transport routier des marchandises de tirer le meilleur profit de telles innovations.

### • L'embauche et la formation de la main-d'œuvre



Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-route inc.) a publié à l'automne 2004 un diagnostic sectoriel sur le transport routier des marchandises<sup>20</sup>. Les enquêtes effectuées en 2003 auprès de trois segments représentatifs des travailleurs de cette industrie mettent en lumière le vieillissement de la main-d'œuvre de l'industrie du camionnage alors que 35 % de l'ensemble de la main-d'œuvre a plus de 50 ans et que de 55 à 60 % des conducteurs se trouvent dans la cohorte de 30 à 50 ans. Les conducteurs travaillent à temps complet dans une proportion de 78 %, mais le nombre d'emplois occasionnels ou à temps partiel a augmenté rapidement.

La croissance du nombre de conducteurs est plus forte dans le marché international, malgré les difficultés de plus en plus senties des entreprises à recruter des conducteurs. Parmi les obstacles au recrutement de conducteurs de camions et les attentes exprimées par les camionneurs eux-mêmes eu égard à leurs conditions de travail, on note les constats suivants avec les pourcentages de répondants qui les ont mentionnés :

- manque de candidats disponibles : plus critique dans l'international avec 71 %;
- manque d'expérience : plus accentué dans l'interprovincial avec 51 %;
- manque de formation : généralisé dans l'ensemble des marchés à 24 %;
- non-conformité des candidats aux critères exigés par l'assureur : plus marqué dans l'international avec 28 %;
- conditions de travail insatisfaisantes : plus important dans le local et l'interrégional avec 30 %.

<sup>20</sup> Rapport diagnostic du Camo-route inc. sur l'état de l'industrie du transport des marchandises publié à l'automne 2004.

Le diagnostic a également fait état des principales attentes des conducteurs à l'égard de leur travail :

- meilleur salaire : 68 % dans tous les secteurs de l'industrie, plus marqué dans l'international;
- stabilité des horaires : 41 % en général;
- nombre d'heures travaillées : 40 % en général;
- présence au domicile : 19 % en général et plus marqué dans l'international.

Enfin, le diagnostic révèle également les raisons invoquées par les répondants pour quitter un emploi, soit le désir de partir sa propre entreprise, les conditions de travail, la fermeture ou la vente de l'entreprise et le manque de travail ou la recherche d'un meilleur salaire.

Par ailleurs, bien que la problématique des conducteurs soit préoccupante, les besoins en main-d'œuvre dans le secteur du transport routier des marchandises ne se limitent pas à cette catégorie d'emploi. En effet, de la main-d'œuvre qualifiée est aussi requise pour occuper des postes de mécaniciens, de répartiteurs, etc.

42

### Enjeu résultant: Recrutement et rétention d'une main-d'œuvre qualifiée

Le métier de conducteur de camion, pratiqué dans un environnement de plus en plus continental, exige une formation accrue, comporte plus de responsabilités et impose des contraintes à la vie familiale que ne compensent pas nécessairement le salaire et les conditions de travail. Cette réalité, conjuguée au vieillissement de la population, pose un défi majeur au renouvellement d'une main-d'œuvre qualifiée dans ce secteur.

## LA CAPACITÉ ET LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

### • La conservation des infrastructures de transport routier

La qualité du réseau routier est une condition essentielle à l'efficacité des déplacements liés aux commerces interrégional et extérieur. Or, l'état de l'ensemble du réseau routier supérieur du Québec comporte des lacunes par rapport aux standards nord-américains actuels. En 2007-2008, on évaluait que la proportion de chaussées présentant une déficience était en moyenne de 35,8%, dont 21,4% pour la portion comprise sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Par ailleurs, on évalue que 45,5% des structures nécessiteront des interventions plus ou moins importantes au cours des prochaines années. Le réseau routier requiert donc d'importants investissements pour son amélioration et sa conservation, autant pour les chaussées que pour les structures.





En 2013, le gouvernement du Québec aura investi 17,8 milliards de dollars depuis 2007 pour la modernisation du réseau routier, auxquels s'ajouteront les contributions des partenaires. De plus, le gouvernement poursuivra la réalisation des grands projets déjà annoncés selon les investissements et les échéanciers prévus.

La détérioration du réseau routier est citée comme un des éléments importants de la problématique du maintien d'un réseau routier de qualité à laquelle fait face le Ministère. Le camionnage d'aujourd'hui requiert des routes conformes aux nouvelles normes de capacité portante et de géométrie. Or, à part les autoroutes construites dans les années 60, la majeure partie du réseau du Québec n'a pas été conçue initialement pour l'intensité de trafic qui a cours actuellement avec les niveaux de charge autorisés. Le réseau est vieillissant et est donc plus sensible à la détérioration qui se manifeste notamment par l'orniérage et la fissuration. De plus, ces déficiences amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées. C'est le cas de certains tronçons du Réseau stratégique de soutien au commerce extérieur – volet routier (RSSCE) qui sont particulièrement sensibles à cet égard, soit le corridor routier principal que constituent l'autoroute 20 ainsi que l'autoroute 40 dans l'île de Montréal qui sont l'épine dorsale du transport des marchandises, tant pour les échanges avec nos partenaires extérieurs qu'avec ceux au sein de notre marché domestique. Il en est de même pour les routes et autoroutes qui relient le Québec à l'Ontario, au Nouveau-Brunswick et aux États-Unis, lesquelles soutiennent le développement économique des régions. De surcroît, sur ces liens sont actuellement développés des corridors de commerce, un concept auquel adhèrent les gouvernements du Canada et des États-Unis. Celui-ci favorise notamment la fluidité de la circulation des marchandises et facilite le passage aux frontières des véhicules dans les deux directions.

Pour protéger le réseau routier québécois et maintenir un équilibre entre les coûts d'entretien du réseau routier et la contribution de ce réseau sur le plan économique, le Ministère impose certaines restrictions qui tiennent compte de ses caractéristiques et du climat québécois. La réglementation à cet égard a été modifiée au fur et à mesure au cours des 35 dernières années pour s'adapter à l'évolution des caractéristiques technologiques d'un parc de véhicules toujours en changement. Celle-ci est contenue dans le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers et dans le Règlement sur le permis spécial de circulation, lesquels visent, entre autres, à protéger les

infrastructures routières contre une détérioration prématurée causée par les charges excessives. Ces règlements comprennent également certains éléments à l'égard de la sécurité routière dont le comportement dynamique des véhicules, les caractéristiques de certaines composantes des véhicules et la cohabitation des véhicules lourds avec les autres utilisateurs du réseau routier.

Plus spécifiquement, les variations climatiques saisonnières au Québec sont aussi un facteur de détérioration du réseau routier, chaque printemps. Aussi, des limitations s'appliquent aux charges des véhicules lourds en période de dégel, lesquelles sont diminuées afin de protéger le réseau routier dont la capacité portante est plus faible. Les réductions de charges aux essieux sont de l'ordre de 6 à 20 %. De plus, des zones de dégel ont été établies en tenant compte de l'évolution du dégel, de la profondeur de gel, des conditions climatiques printanières prévalant dans les différentes régions du Québec, des caractéristiques géographiques de la province et de la circulation des véhicules lourds dans l'axe est-ouest.

La réglementation en vigueur visant les charges et dimensions relève de la compétence des provinces. Au Canada, elle diffère d'une province à l'autre tout en s'influençant mutuellement. Ainsi, l'Ontario, principal partenaire économique du Québec, a une réglementation légèrement plus permissive que celle du Québec, ce qui a pour effet de maintenir une pression à la hausse sur les limites de charges. Toutefois, l'Entente interprovinciale de 1988 sur les charges et dimensions des véhicules au Canada, révisée à plusieurs reprises, a permis de fixer des normes minimales sur la base desquelles chacune des provinces s'engage à ne pas légiférer de manière plus restrictive. À noter que dans plusieurs cas, les normes du Québec et de l'Ontario sont plus permissives.

Aux États-Unis, le gouvernement fédéral a décidé, en 1982, de s'assurer d'une norme uniforme en n'octroyant des subventions reliées à l'entretien du réseau national qu'aux États qui adoptent une limite de masse totale en charge de 36 288 kg (80 000 lb), et ce, principalement pour les « Interstates ». Cette décision autorise les États qui appliquent déjà des limites supérieures à les maintenir, et ce, sans possibilité d'approuver des charges supérieures à la limite nationale à moins de risquer de perdre les subventions reliées à l'entretien de ce réseau. Cette situation ne favorise pas dans tous les cas l'harmonisation des règles régissant le transport des marchandises afin de faciliter leur circulation entre les différents partenaires. Par exemple, l'État du Michigan ayant adopté une réglementation très permissive, celle-ci exerce des pressions sur l'Ontario et le Québec, qui, en retour, ont peu d'influence sur cet État.

Par ailleurs, il est important de souligner que les routes ne faisant pas partie du réseau national américain sont régies par les autres paliers de gouvernement, d'États et de municipalités qui établissent les normes de charges et de dimensions des véhicules. La réglementation y diffère considérablement d'un endroit à l'autre. Toutefois, les efforts d'harmonisation des dernières années ont donné des résultats bien qu'il reste encore beaucoup à faire. Des normes plus compatibles entre les administrations permettraient d'éliminer des barrières techniques, faciliteraient le transport entre les juridictions et rendraient les dispositions réglementaires plus faciles à respecter pour les transporteurs, et ce, en tenant compte de la capacité des infrastructures. Le contrôle des routes en serait d'autant plus amélioré.

## Enjeu résultant: Conservation et modernisation du réseau routier, selon les standards nord-américains actuels

Le réseau routier se détériore rapidement et nécessite des investissements majeurs et des mesures de prévention efficaces pour redevenir performant et permettre une plus grande efficacité du transport routier des marchandises, notamment par un contrôle des charges mieux harmonisé.

### • La congestion sur le réseau de transport routier et la mobilité en milieu urbain

Dans les agglomérations de Montréal, de Québec et de Gatineau, les déplacements interrégionaux ou continentaux de camions viennent en conflit avec les déplacements locaux ou régionaux de personnes et de marchandises; des conflits de moindre envergure existent également dans la traversée des milieux urbains de moindre taille. C'est particulièrement le cas pour les autoroutes et les routes nationales traversant les agglomérations de Montréal et de Québec qui sont très sollicitées avec une circulation de plus de 100 000 véhicules par jour sur plusieurs tronçons, ce qui correspond à une augmentation en 10 ans de 25 %. Ainsi, durant les périodes de pointe qui s'allongent constamment, des tronçons cruciaux de l'autoroute 20 et certaines autoroutes d'accès à l'île de Montréal sont congestionnés et supportaient à eux seuls en 2000, de 5 000 à 10 000 véhicules lourds par jour.

De 1993 à 1998, la demande en déplacements automobiles dans la grande région de Montréal a crû de 17 % tandis que l'offre en voies autoroutières n'a augmenté que de 3,4 %. Cela a entraîné un accroissement des retards et des coûts dus à la congestion de 54 % pendant la même période<sup>21</sup>. La congestion récurrente, définie comme étant celle qui résulte d'un volume de circulation qui excède l'offre fixe du réseau et qui ne tient pas compte des incidents routiers ponctuels, a un coût socioéconomique important. En 1998, elle était estimée, pour la seule région de Montréal, à 779 millions de dollars. Les coûts pour la congestion récurrente comprennent 77,2 millions de dollars (9,9 %) attribuables au nombre d'heures de travail perdues, dont 52,8



<sup>21</sup>L. Gourvil et F. Joubert (Les conseillers ADEC), Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, collection Études et recherches en transport, MTQ, 2004.

millions de dollars simplement pour les camionneurs. De plus, elle a d'autres effets non souhaitables, notamment en ce qui concerne la pollution et la consommation énergétique accrue.

Le réseau de l'île de Montréal subit plus de 60 % des effets régionaux de la congestion, alors qu'il ne supporte qu'un peu plus de 42,5 % de la consommation kilométrique routière globale en véhicules-kilomètres. Certains itinéraires sont plus affectés tels la portion de l'autoroute 40, entre les autoroutes 15 et 25, et l'accès au port de Montréal via notamment la rue Notre-Dame.

## Enjeu résultant: Fluidité des déplacements de camions dans les agglomérations

La circulation sur le réseau routier, autant des personnes que des marchandises, continuera d'augmenter et les conflits entre les déplacements interrégionaux ou continentaux et les déplacements locaux ou régionaux continueront de s'amplifier. La congestion continuera d'augmenter de même que les coûts de cette congestion, notamment pour l'industrie du camionnage.

### LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan du Québec en matière de sécurité routière a connu une amélioration très marquée au cours des dernières décennies, et ce, malgré un accroissement important du nombre de véhicules en circulation. Cependant, en comparant les résultats moyens de la période 2003-2007 à ceux de la période 1998-2002 en ce qui concerne les camions lourds, on note les aspects suivants :

- une diminution du nombre d'accidents mortels impliquant des camions lourds de 3 %, malgré une augmentation du parc de 8,53 %;
- une implication supérieure des camions porteurs dans les accidents corporels avec une augmentation de 9,6 %, alors que ceux impliquant les tracteurs routiers augmentent de 4,9 %;
- pour les accidents mortels, impliquant des camions porteurs, une augmentation de 14,1 %, alors que le nombre d'accidents mortels diminue de 10,1 % pour les tracteurs routiers;
- un taux d'accident avec dommages corporels pour 10 000 véhicules en circulation de 2,5 fois plus élevé pour les camions (191 en 2007) que pour les automobiles et les camions légers (72,2 en 2007); cette situation n'a pas véritablement changé depuis 1998.





Les camions lourds sont généralement moins impliqués dans les accidents corporels. En effet, au cours des cinq dernières années, la proportion d'accidents impliquant des camions lourds et ayant causé des dommages corporels a été de 13,3 %, comparativement à 18,3 % pour les autres types de véhicules. Ainsi, si les camions lourds ne sont pas plus impliqués dans les accidents corporels, la gravité est cependant plus élevée en raison de leur masse. Or, dans cette même période, la taille du parc de camions lourds s'est accrue de 8,6 % et les ensembles

de tracteurs semi-remorques de cinq et six essieux ont augmenté beaucoup plus que les autres types avec 15,6 % et 5,3 % respectivement, ce qui montre qu'il y a de plus en plus de gros camions sur la route.

Malgré une amélioration globale marquée du bilan routier impliquant les véhicules lourds au cours des dernières années, la situation continue d'interpeller le Ministère, la SAAQ et la CTQ, dont l'un des objectifs est de réduire le nombre d'accidents où ce type de véhicules est impliqué. La désignation de 2007 comme étant l'Année de la sécurité routière au Québec a donné lieu à un bilan routier plus positif pour l'ensemble des usagers de la route. Le bilan des accidents impliquant au moins un véhicule lourd n'y fait pas exception de manière générale. En effet, pour l'année 2007, on déplore 98 décès imputables à des accidents impliquant des véhicules lourds. C'est une diminution de 28 % par rapport à l'année 2006 où le nombre de victimes décédées était de 137. Le nombre de blessés graves est, quant à lui, passé de 315 à 222, une diminution de 30 %. Par contre, nous déplorons tout de même une augmentation de 2 % du nombre de blessures légères qui sont passées de 2 689 à 2 754. Au total, le nombre de victimes causées par des accidents impliquant des véhicules lourds a diminué de 2 %, passant de 3 141 en 2006 à 3 066 en 2007. Étant donné les résultats obtenus, il faut poursuivre en ce sens le travail de collaboration amorcé avec les partenaires du secteur par l'entremise de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

Par ailleurs, le MTQ a lancé en 2005 la Table québécoise de la sécurité routière, présidée par monsieur Jean-Marie De Koninck. Ce forum permanent d'échanges et de discussions regroupe les représentants des usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activité. Elle a pour mandat de faire des recommandations au ministre des Transports pour permettre une amélioration continue du bilan de la sécurité routière. Un premier rapport déposé le 5 juillet 2007 contient 23 recommandations entérinées par les membres du forum et regroupées selon huit thèmes, soit la vitesse au volant, l'alcool au volant, le cellulaire au volant, le port de la ceinture de sécurité, les usagers vulnérables, l'environnement routier, le partenariat avec le milieu municipal et les véhicules lourds. Le gouvernement a agi sans délai et a adopté dès décembre 2007 un projet de loi portant sur la sécurité routière. Outre l'obligation d'utiliser des pneus d'hiver pour tout propriétaire de taxi ou de véhicule de promenade, il comprend notamment les autres mesures suivantes visant les divers usagers de la route, soit :

- des sanctions plus sévères pour les les grands excès de vitesse et l'alcool au volant;
- l'accès graduel à la conduite;
- des projets pilotes de radars photographiques et de caméras aux feux rouges;
- l'interdiction des téléphones cellulaires combiné au volant;
- l'introduction de limiteurs de vitesse pour certains véhicules lourds;
- l'encadrement des messages publicitaires utilisant un véhicule moteur.

Pour les véhicules lourds, les actions retenues appuient celles de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. Les objectifs poursuivis concernent également les partenaires publics du Ministère que sont la SAAQ et la CTQ.

### Enjeu résultant: La poursuite de l'amélioration du bilan des accidents impliquant des véhicules lourds

Le taux d'accidents impliquant un véhicule lourd demeure relativement stable, notamment en raison de l'augmentation du nombre de déplacements de véhicules lourds. La gravité des accidents où ils sont impliqués exige le renforcement des mesures de sécurité routière.



## LA FLUIDITÉ AUX FRONTIÈRES ET LA SÛRETÉ

Les événements terroristes du 11 septembre 2001, survenus aux États-Unis, ont mis au premier rang les questions de sûreté dans l'ensemble de la planète, particulièrement chez nos partenaires commerciaux américains. La circulation des personnes et des marchandises et leur passage aux frontières des États-Unis sont l'objet d'une surveillance rigoureuse et de sévères mesures de contrôle de la sécurité. Il en a résulté pour l'industrie du camionnage, des hausses importantes des coûts d'assurance et des délais d'attente aux frontières américaines en raison du renforcement des contrôles douaniers. D'une part, ces délais d'attente affectent l'efficacité du transport routier des marchandises qui représente un fort pourcentage des échanges entre le Québec et les États-Unis et, d'autre part, ce resserrement des douanes américaines rend plus complexe l'accès des transporteurs québécois aux marchés américains.

Les intervenants engagés dans le transport transfrontalier doivent donc faire face à un défi majeur, soit de concilier la sûreté et la fluidité des déplacements aux frontières. Les gouvernements des États-Unis et du Canada ont d'ores et déjà mis en place des programmes conjoints pour accélérer le passage aux postes frontières. Ainsi, les autorités canadiennes et américaines ont convenu d'une déclaration sur la «frontière intelligente»<sup>22</sup> comprenant un plan d'action en 30 points, dont 4 touchent, directement ou indirectement, le transport des personnes et des marchandises. La mise en œuvre de ce plan d'action nécessite évidemment la coordination de l'ensemble des intervenants des deux pays.

<sup>22</sup> Voir [www.cbsa-asfc.gc.ca/media/facts-faits/057-fra.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/media/facts-faits/057-fra.html).

Parmi les mesures adoptées par le gouvernement américain qui visent à améliorer la sûreté, notons l'entrée en vigueur de la loi sur le bioterrorisme (Public Health Security and Bioterrorism and Preparedness Response Act, 2002) et de la loi sur le commerce (Trade Act, 2002). Ces lois créent de nouvelles obligations pour les agents de la chaîne logistique au regard du type de biens transportés, notamment en exigeant de recevoir un préavis pour toutes les marchandises étant expédiées aux États-Unis.

Par ailleurs, différentes mesures ou initiatives conjointes ont été mises en œuvre par les gouvernements américains (U.S. Customs and Border Protection) et canadien (l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'accroître la sûreté et la rapidité à la frontière. Par exemple, le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (FAST/EXPRES) est offert aux expéditeurs, aux transporteurs et aux chauffeurs des deux pays. Les marchandises expédiées par une entreprise approuvée, transportées par un transporteur approuvé et conduites par un chauffeur inscrit peuvent être vérifiées ailleurs qu'à la frontière et sont dédouanées plus rapidement. De plus, l'adhésion volontaire des entreprises au programme américain Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) leur permet de sécuriser leur chaîne d'approvisionnement en répondant à des critères de sécurité précis et de faciliter le dédouanement de leurs marchandises à destination des États-Unis.

Ces différentes mesures ayant pour objet d'améliorer la sûreté et de faciliter le passage à la frontière sont l'initiative des gouvernements des États-Unis et du Canada. Elles doivent être supportées par des infrastructures bien adaptées. Certaines d'entre elles, notamment celles concernant le réseau supérieur, sont sous la responsabilité du MTQ et c'est là le rôle majeur que doit jouer le Ministère sur cette question. Dans plusieurs cas, le principal défi est de construire des infrastructures en concertation avec les autres partenaires concernés de part et d'autre de la frontière.

### Enjeu résultant: Fluidité des déplacements de camions aux frontières

L'application de mesures plus sévères sur le plan de la sûreté a des conséquences sur le temps de passage aux postes frontière et sur la fluidité de la circulation des camions. Il est indispensable de prendre les mesures nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation (éviter les temps d'attente), la sûreté des usagers et des marchandises (prévention d'actes terroristes) de manière à favoriser l'efficacité des systèmes de transport et l'équité entre transporteurs québécois et américains.

## LA COMPLÉMENTARITÉ ET L'INTÉGRATION DES MODES DE TRANSPORT

Malgré les avancées du transport intermodal, de nombreux obstacles en limitent encore le développement. Les exigences en matière de services, toujours plus strictes en ce qui a trait au délai, à la fiabilité et à la flexibilité des livraisons, constituent la principale difficulté. Cependant, les tendances logistiques actuelles favorisent le développement du transport intermodal qui s'impose de plus en plus comme solution à privilégier par sa capacité à tenir compte des exigences et des contraintes des expéditeurs et des divers utilisateurs des services de transport. Pour y parvenir, il faut préalablement faire valoir une vision plus large du transport des marchandises et mieux expliquer les atouts du transport intermodal relativement à certains enjeux, tels que le développement durable et les impacts environnementaux, la congestion sur les routes et la pénurie de conducteurs qualifiés. De plus, afin de normaliser les processus des différents modes et de mieux faire connaître le potentiel de ce type de transport, il faudra améliorer les infrastructures matérielles et informatives qui relient les modes entre eux.

Par ailleurs, l'absence d'une vision plus large et intégrée des transports conduit à des dysfonctionnements du système de transport québécois. Par exemple, quelque 8 000 camions par semaine sont enregistrés aux guérites des terminaux à conteneurs du port de Montréal. Ces mouvements de camions se font essentiellement du lundi au vendredi et bien souvent à des heures de grand achalandage sur le réseau routier desservant le port, lesquels s'ajoutent à ceux qui viennent au port pour y prendre des produits. Ces nombreux camions se retrouvent sur la rue Notre-Dame et s'ajoutent à un trafic déjà excédentaire par rapport à la capacité fonctionnelle du réseau routier. Cet exemple montre bien que l'un des enjeux majeurs reliés à l'intermodalité est de définir le rôle et le champ d'intervention de l'ensemble des partenaires en transport, y inclus ceux du Ministère et des organismes gouvernementaux affiliés.

### ENJEU RÉSULTANT: CONTRAINTES ET OBSTACLES À L'UTILISATION DU TRANSPORT INTERMODAL

Le recours à l'intermodalité revêt une grande importance lorsqu'il s'agit de planifier un système de transport capable de répondre aux défis posés par le développement durable, la congestion sur le réseau et la pénurie de conducteurs. Il faut cependant aplanir les difficultés qui limitent le recours à cette solution.



# CHAPITRE 3

## Les orientations de la Politique sur le transport routier des marchandises

Le transport routier des marchandises est au cœur de l'activité économique du Québec et il est un maillon indispensable des chaînes logistiques qui relient notamment les entreprises à leur marché d'exportation. Que ce soit en assurant le transport d'un bout à l'autre de la chaîne logistique ou en conjonction avec les autres modes de transport, le transport par camions est presque toujours présent dans les mouvements d'exportation et d'importation. Les entreprises doivent donc compter sur le transport routier pour assurer leur approvisionnement ou pour expédier leur production. Comme consommateurs, les Québécois dépendent tout autant du camionnage qui assure la distribution des divers produits de consommation auprès de la presque totalité d'entre eux.

Le Québec a à relever plusieurs enjeux et défis s'il veut faire en sorte que le transport routier continue de jouer un rôle vital dans le développement économique du Québec. Ces enjeux sont notamment liés à la sécurité routière, à la pérennité des infrastructures de transport routier, à la compétitivité des transporteurs routiers québécois, à la fluidité et à la sûreté aux frontières, à la complémentarité et à l'intégration des modes de transport et au développement durable.

Par ailleurs, la problématique de cette industrie se caractérise par une grande complexité et par l'action d'une multitude d'acteurs, ce qui montre bien l'importance d'une politique pour orienter les efforts du Ministère en matière de transport routier des marchandises. L'ensemble des actions qui en découlent doit au préalable viser l'acquisition d'une connaissance complète et profitable des données de ce secteur, en plus de susciter la concertation accrue de tous les acteurs concernés. Cette politique doit également inclure les interventions de la SAAQ et de la CTQ qui ont un impact direct sur leur fonctionnement. Ces deux organismes sont engagés, en partenariat avec le MTQ, notamment sur le plan de la sécurité routière et de la protection du patrimoine routier. En définitive, tous les partenaires du secteur et tous les utilisateurs des services de camionnage devront collaborer à l'atteinte des objectifs collectifs que la société québécoise s'est donnés. Ainsi, la nécessité d'améliorer la sécurité sur les routes relève certes de la mission fondamentale du MTQ, de la SAAQ et de la CTQ, mais il faut également que se dégage un fort consensus social pour rendre inacceptables les comportements dangereux.

Le contrôle que peuvent assurer le Ministère et ses collaborateurs ne peut s'exercer en tout temps et en tout lieu. Les mentalités et les comportements doivent converger dans le sens d'une plus grande responsabilité sociale.

C'est en fonction de ces enjeux et des défis à relever, que le Ministère a établi les quatre grandes orientations qui guideront son action en matière de transport routier des marchandises.

## FAVORISER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS UNE PERSPECTIVE DE TRANSPORT DURABLE

Le transport routier contribue de façon significative à la compétitivité des entreprises québécoises et à la qualité de vie des citoyens en assurant le déplacement des marchandises, tant à l'intérieur du territoire québécois que chez nos partenaires commerciaux. Ce système de transport routier repose, non seulement sur des infrastructures, mais sur un ensemble de ressources (équipements, ressources humaines et informationnelles, etc.) mises en place par les différents acteurs, publics et privés. Il se trouve également en interface avec les systèmes des autres modes de transport pour garantir la mobilité des marchandises. Son efficacité doit alors reposer sur une vision globale des besoins de l'offre de service. De plus, son organisation doit permettre la meilleure utilisation possible de toutes les ressources en tenant compte des avantages de chaque mode. Enfin, elle doit contribuer à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale relative au développement durable et à la protection de l'environnement, en particulier en ce qui a trait aux enjeux des changements climatiques et de l'efficacité énergétique. À cet effet, le gouvernement du Québec faisait récemment connaître son Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 et fixait notamment ses propres objectifs de réduction des GES. De plus, en matière de développement durable, il adoptait, en avril 2006, la Loi sur le développement durable concrétisant la mise en œuvre du Plan de développement durable annoncée en 2004.

Pour le domaine du transport en général, cela veut dire que le Ministère doit soutenir les efforts d'efficacité énergétique, de réduction des polluants et de diminution des impacts sur le milieu naturel et le cadre de vie. Il doit également profiter des possibilités importantes d'amélioration de la gestion et de l'exploitation des réseaux de transport et des services aux usagers, lesquelles proviennent de l'utilisation des nouvelles technologies dans les systèmes de transport sous la forme de STI. Dans un contexte où la responsabilité du système de transport routier des marchandises est partagée entre plusieurs acteurs gouvernementaux et privés, le Ministère entend donc jouer un rôle de chef de file pour en assurer le développement harmonieux, et ce, en respectant les préoccupations des autres clientèles concernées, notamment par le transport des personnes, l'environnement et l'aménagement du territoire. À ce titre, il soutiendra une approche qui englobe tous les modes de transport et qui maximise les différentes opportunités liées au transport intermodal. Pour les utilisateurs, les mouvements de marchandises devront apparaître continus peu importe si les itinéraires utilisent plus d'un mode ou non.



## CONTRIBUER AU MAINTIEN DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES SUR LE MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN

Dans l'économie actuelle, ce ne sont plus seulement des entreprises qui sont en concurrence, mais bien des réseaux d'entreprises et des chaînes logistiques dans lesquels les services de transport ont une place centrale. Les expéditeurs ont en effet des exigences plus grandes quant à la fiabilité, à la rapidité et à la flexibilité des services de transport routier, qu'ils considèrent comme une partie intégrante de leurs chaînes logistiques. L'industrie québécoise du transport routier se retrouve alors au premier plan dans la lutte qu'elle doit mener à la concurrence étrangère. La compétitivité des entreprises de ce secteur est donc une condition préalable à la réussite de l'ensemble des entreprises québécoises. Cette industrie est composée en majorité de petites entreprises de transport, c'est-à-dire des transporteurs comptant sur un parc de cinq véhicules ou moins. Pour le reste, elle regroupe d'importantes entreprises qui, bien qu'elles soient moins nombreuses, possèdent plus de la moitié du parc de véhicules lourds au Québec. Dans cet environnement très concurrentiel, l'ensemble des transporteurs routiers de marchandises est en droit de s'attendre à un encadrement réglementaire équitable.



À cet égard, l'équité recherchée est un des éléments clés qui sous-tend la loi PECVL qui vise à ce que les règles du jeu soient les mêmes pour tous dans un contexte de déréglementation économique. D'une part, cette déréglementation est parfois accompagnée de mesures spécifiques d'encadrement pour atteindre certains objectifs collectifs, comme l'illustre la situation du camionnage en vrac. D'autre part, l'équité doit être

assurée à plusieurs niveaux : entre les transporteurs, les intermédiaires du transport et les utilisateurs de services; entre les différents modes de transport; entre les transporteurs québécois et les autres transporteurs nord-américains. Le MTQ et les autres ministères concernés doivent donc travailler, de concert avec l'ensemble des partenaires du secteur, afin de diminuer les coûts et les fardeaux administratifs qui peuvent être évités et de soutenir les efforts visant à harmoniser la réglementation et à améliorer la productivité des entreprises de transport routier de marchandises. C'est le cas, notamment, avec l'industrie par l'entremise du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général.

Au chapitre des normes et des cadres normatifs liés à la sécurité du transport, le Ministère et la SAAQ continueront leurs efforts d'harmonisation en travaillant auprès d'organismes comme le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) ou en signant des ententes de collaboration avec les administrations voisines. De façon plus large, le Ministère apportera son expertise en transport routier des marchandises auprès des ministères engagés dans les négociations commerciales liées à l'Accord sur le commerce intérieur (ACI), à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), par exemple. De façon analogue, sur le plan des charges fiscales, le Ministère s'assurera que son expertise en matière de camionnage est utilisée et mise à profit par les ministères ou organismes responsables de ces questions.

Par ailleurs, l'industrie du transport routier des marchandises fait face à des problèmes de main-d'œuvre majeurs qui affectent sa compétitivité, et ce, tant en ce qui a trait à la pénurie qu'en ce qui concerne la rétention. Ceux-ci concernent surtout la conduite et l'entretien des véhicules lourds, mais aussi les fonctions de gestion et de répartition. Très fortement composé d'entreprises artisanales ou de petites et moyennes entreprises (PME), ce secteur n'est pas encore suffisamment équipé de moyens modernes de gestion du personnel. De plus, toutes les entreprises, même les plus grandes, ont maintenant à relever des défis semblables : raréfaction des recrues, vieillissement de la compétence, sophistication des outils de travail, exigences d'habiletés autres que celles de la conduite et fortes contraintes réglementaires imposées au personnel naviguant. La situation se complique puisque plusieurs groupes de pression et le milieu des assurances insistent plus qu'auparavant sur l'amélioration des compétences et la responsabilisation des ressources humaines impliquées à tous les niveaux des entreprises de transport routier. Pour contrer les effets économiques négatifs de la concurrence dans la main-d'œuvre, le Ministère entend contribuer à assurer la présence d'une main-d'œuvre qualifiée dans cette industrie.

## MAINTENIR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE CAMIONNAGE EFFICIENT

Des infrastructures de transport routier adéquates pour le transport des marchandises sont essentielles en raison du rôle économique vital joué par l'industrie du camionnage. Ces infrastructures sont un élément important du patrimoine collectif et il est indispensable d'en assurer la pérennité d'autant plus que le réseau routier montre des signes de vieillissement. En effet, la majorité des autoroutes et des structures que l'on trouve sur les quelque 30 000 kilomètres de routes sous la responsabilité du Ministère ont été construites dans les années 60 et 70. La situation a amené le Ministère à accélérer, au cours des dernières années, le rythme des investissements dans le réseau routier, tant sur le plan des nouvelles infrastructures que sur le plan de la conservation des chaussées et des structures existantes. Pour les 15 prochaines années, ce n'est rien de moins que le plus grand défi de l'histoire du réseau routier québécois



qui s'annonce afin de le moderniser et de l'amener au niveau des standards nord-américains.

Par ailleurs, au-delà du maintien des infrastructures routières, le Québec doit pouvoir compter sur un réseau routier en bon état et fonctionnel qui répond tant aux besoins de l'industrie du camionnage qu'aux besoins des autres usagers de la route. Des efforts particuliers doivent aussi être consentis pour assurer la qualité du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, le développement de corridors de commerce avec nos

partenaires économiques, ainsi que la fluidité aux abords des frontières dans un contexte où les questions de sûreté ont pris une grande importance, notamment avec les États-Unis. Le Ministère doit chercher à maintenir l'équilibre entre l'impact le plus faible possible du camionnage sur le réseau routier et une plus grande compétitivité de l'industrie du transport routier. En ce sens, il doit apporter une attention particulière aux infrastructures routières dans les grands centres urbains puisqu'elles sont particulièrement sollicitées. C'est notamment le cas pour la région de Montréal dont la situation nécessite des actions spécifiques visant à éviter une paralysie au cœur de ce réseau où transite la plus grande partie des marchandises transportées sur les routes du Québec. De plus, il doit travailler de concert avec les autres partenaires, en particulier les municipalités, pour s'assurer que l'ensemble du réseau routier québécois peut supporter le transport des marchandises de façon optimale.

## POUR SUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des usagers de la route est un enjeu social important et, à ce titre, il s'agit d'une priorité pour le Ministère. Cette préoccupation constante est justifiée par un recul du bilan du Québec en matière de sécurité routière, après des gains significatifs étalés sur plus de 25 ans, et ce, malgré le fait que le nombre de véhicules en circulation ait plus que doublé. Plus particulièrement, la détérioration récente montre qu'il est difficile d'atteindre de nouvelles cibles de réduction du nombre de victimes, compte tenu des progrès déjà faits. Les véhicules lourds n'ont pas été épargnés par ce constat et la situation s'est notamment détériorée au chapitre de la gravité des accidents où ils sont impliqués. À partir du cadre défini par la loi PECVL, et en concertation avec l'industrie, le Ministère, la SAAQ et la CTQ bonifieront les politiques et les programmes de sécurité routière. Les actions viseront d'abord le contrôle des véhicules



lourds et l'amélioration de l'efficacité du cadre législatif entourant la sécurité routière liée au transport des marchandises, tout en étant compatibles avec la nouvelle politique de sécurité routière. Plus spécifiquement, des programmes de sécurité routière viseront à améliorer le comportement des conducteurs de véhicules lourds, des propriétaires et des exploitants, mais également à sensibiliser les conducteurs de véhicules de promenade aux contraintes liées à la circulation des véhicules lourds. Enfin, le Ministère encouragera par diverses actions, l'innovation technologique et le développement de l'expertise ainsi que la recherche sur les questions de sécurité reliées aux véhicules lourds.

Par ailleurs, en matière de sécurité routière, la circulation des véhicules lourds pose un certain nombre de défis liés à leur taille et à leur nombre croissant. Il est alors nécessaire de favoriser la cohabitation harmonieuse des transporteurs routiers avec les autres usagers de la route. Pour ce faire, il s'avère donc impératif que tous les acteurs du gouvernement et de l'industrie intensifient leurs efforts en matière de sécurité routière. L'expérience a montré que les résultats recherchés en cette matière passent obligatoirement par un réel partenariat et par des gestes concrets pour changer les comportements. Il semble en effet que la limite des résultats que l'on peut escompter avec des mesures de coercition est atteinte et que l'on doit maintenant mettre l'accent sur des stratégies complémentaires telles que la reconnaissance des bons conducteurs. Mais, au-delà des actions que peuvent entreprendre le Ministère et ses partenaires, la sécurité routière doit dorénavant s'intégrer en tant que culture d'entreprise si on veut que les résultats escomptés soient perceptibles à long terme. Le résultat sera certainement de gagner le respect des autres usagers de la route et d'en favoriser le partage de façon sécuritaire.

# CHAPITRE 4

## Les axes d'intervention

Le ministère des Transports du Québec s'est donné quatre grandes orientations énoncées dans la section précédente pour soutenir sa politique en matière de transport routier des marchandises. Il s'agit de favoriser l'efficacité du système de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable, de contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain, de maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles et de favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient et de poursuivre l'amélioration de la sécurité routière.

À ces grandes orientations sont associés 14 axes d'intervention qui serviront à structurer l'action du Ministère et de ses partenaires dans le domaine du transport routier des marchandises ainsi qu'à s'assurer de la concertation accrue des acteurs concernés. Sans être limitatives, des pistes d'action sont associées à chacun de ces axes. Il s'agit, soit d'actions dans lesquelles le Ministère s'est déjà engagé au cours des dernières années et qu'il entend poursuivre à l'avenir, ou de nouvelles pistes d'action qui ont été ciblées afin de répondre aux besoins actuels et futurs de ce secteur, et ce, dans une perspective de planification à moyen et à long terme.

### FAVORISER L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS UNE PERSPECTIVE DE TRANSPORT DURABLE

Le transport routier des marchandises est un maillon essentiel des chaînes logistiques performantes. Le Ministère entend donc fournir un cadre de fonctionnement efficace à ce secteur pour satisfaire à la fois les exigences des clients et les contraintes d'exploitation des offreurs de services. Il agira ainsi comme facilitateur puisque ce sont les entreprises qui utilisent les services de transport de marchandises et celles qui offrent ces services qui prennent les décisions, par exemple, quant au mode de transport utilisé et aux itinéraires. Le Ministère jouera également son rôle, avec les autres ministères concernés, dans la recherche de solutions de transport qui soient durables, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental.



de transport qui soient durables, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental. En ce sens, il favorisera par ses initiatives, une utilisation appropriée et optimale des technologies et des processus logistiques en visant, entre autres, leur intégration avec les pratiques de nos partenaires commerciaux.

### • Mettre en valeur les avantages du mode routier dans les systèmes de transport multimodaux

Le transport routier, en raison de ses avantages concurrentiels, a accaparé une part prépondérante du marché dans le transport des marchandises. Le Ministère souhaite donc soutenir les actions qui assureront, d'une part, une utilisation optimale de ce mode de transport, et d'autre part, une meilleure contribution de celui-ci à l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport. En ce sens, il favorisera l'approche intermodale et l'utilisation des autres modes de transport lorsque ceux-ci comporteront des avantages évidents eu égard aux caractéristiques propres à chacun. La multimodalité est ainsi privilégiée puisqu'elle s'appuie sur les forces de chaque mode et sur la facilité d'interconnexion entre eux. Le défi consiste donc à favoriser une meilleure intégration entre eux, tout en créant des conditions qui amèneront les usagers à choisir le mode ou la combinaison de modes la plus appropriée. Pour ce faire, le Ministère entend s'assurer que les actions entreprises se feront en concertation avec tous les modes de transport.

### • Pistes d'action

Pour faciliter une meilleure intégration du transport routier dans les systèmes de transport multimodaux, le Ministère entend :

- appuyer les initiatives et les mesures techniques permettant une meilleure interopérabilité entre le transport routier et les autres modes de transport, tant sur le plan des infrastructures que des systèmes de transport;
- favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises afin de soutenir une efficacité optimale entre les différents modes de transport dans le système de transport québécois existant;
- créer des conditions qui favoriseront les complémentarités entre les modes et qui reposeront, dans le cas du transport routier, sur sa capacité d'offrir un service flexible à un coût concurrentiel;
- soutenir l'amélioration des pratiques logistiques dans les entreprises et appuyer le développement de compétences qui leur permettront de mieux évaluer les avantages et les inconvénients des différents modes dans les chaînes de transport;



- s'assurer de la viabilité des mesures visant à favoriser les mouvements intermodaux afin de mieux intégrer le transport routier dans les systèmes utilisant plus d'un mode de transport;
- contribuer à élaborer une politique spécifique sur la question de l'intermodalité.

#### • Contribuer à la préservation du milieu et à la cohabitation du transport routier avec les autres activités du milieu

Les activités de transport sont indissociables de l'activité économique et la croissance qu'a connue le transport routier des marchandises est le reflet direct de l'enrichissement collectif du Québec et du développement de nouvelles pratiques de gestion des chaînes logistiques. Pour en garantir la pérennité, le Québec adhère au concept de développement durable qui cherche à satisfaire les besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins. Pour ce faire, le Ministère travaille avec les autres ministères concernés, en particulier le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et les divers intervenants publics et privés, afin de diminuer l'impact des transports sur l'environnement. En ce sens, il s'engage également dans l'élaboration et l'application de moyens stratégiques, administratifs et technologiques pour appuyer le transport durable et contribuer à l'ensemble des efforts consentis par la société québécoise. De plus, afin de maintenir la compétitivité des entreprises québécoises, les pratiques exemplaires chez les transporteurs routiers québécois seront soulignées et encouragées.

#### • Pistes d'action

Pour appuyer les objectifs du développement durable et contribuer à un juste équilibre entre les activités de transport routier et l'environnement, le Ministère entend :

- contribuer à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale en matière de développement durable pour le secteur du transport routier des marchandises;
- contribuer à la mise en œuvre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques pour le secteur du transport routier des marchandises;
- soutenir les initiatives gouvernementales visant à améliorer l'efficacité énergétique du transport des marchandises;
- mettre sur pied et gérer un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport des marchandises





(Plan vert) en collaboration avec l'Agence de l'efficacité énergétique (AEE);

- favoriser l'utilisation de véhicules performants sur le plan énergétique en soutenant la mise au point des technologies appropriées;
- soutenir l'industrie du transport par son expertise et travailler de concert avec le MDDEP pour l'application du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL), entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2006 sous la responsabilité du MDDEP;
- mettre en place la politique concernant l'usage du frein moteur et poursuivre les travaux du groupe de travail sur cette question;
- poursuivre les travaux de recherche sur la gestion intégrée des droits de circulation pour les véhicules commerciaux, en particulier sur les stratégies et les technologies de tarification des coûts externes engendrés par les mouvements de véhicules hors normes (surdimension ou surcharge aux essieux);
- continuer l'étude des coûts économiques, sociaux et environnementaux du transport des marchandises en utilisant, en particulier, les résultats du travail de Transports Canada sur la question.

#### • Utiliser les nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité des systèmes de transport

L'importance des investissements consentis par la société pour maintenir des systèmes de transport efficaces et sécuritaires amène le Ministère à considérer les moyens technologiques susceptibles de soutenir la conception, la gestion et l'exploitation de ces systèmes, ainsi que les services aux usagers. À la base, on trouve l'informatique, l'électronique et les télécommunications qui sont combinées dans des applications diverses afin de rendre les réseaux de transport plus sûrs, plus fiables et plus écologiques, sans avoir nécessairement à modifier physiquement l'infrastructure existante. Le but est de tirer le meilleur parti possible des infrastructures existantes et d'intégrer les systèmes intelligents au développement à venir. Par conséquent, le Ministère s'engage à favoriser l'adoption de STI et leur utilisation optimale. Le défi consiste à assurer l'intégration des STI entre tous les modes, ainsi qu'avec nos partenaires économiques immédiats.

#### • Pistes d'action

Pour favoriser l'adoption de STI et leur utilisation optimale, le Ministère entend :

- assurer leur déploiement concerté et coordonné, afin de mettre au point et d'utiliser des technologies de STI intégrées, sans discontinuité et compatibles à l'échelle québécoise, nord-américaine et internationale, ce qui suppose un lien entre leur organisation au Québec et l'architecture canadienne;

- favoriser et être au fait des efforts d'adoption de normes permettant la compatibilité et l'interopérabilité des STI, tant à l'échelle nord-américaine qu'à l'échelle internationale, et harmoniser les normes relevant de sa responsabilité;
- favoriser le recours aux STI pour assurer la fluidité, la sécurité et la sûreté à l'approche des postes frontaliers en les intégrant aux infrastructures en place, afin d'informer les usagers de la route des conditions de circulation en temps réel et de mettre en place un système de suivi (et de gestion) des véhicules commerciaux;
- mettre en évidence les avantages pour les transporteurs routiers de bien utiliser ces technologies, notamment en diffusant de l'information complète et conviviale;
- créer un environnement juridique permettant l'utilisation de terminaux véhiculaires pour la vérification de la conformité aux règlements;
- favoriser le recours aux STI pour assurer la fluidité aux abords et à l'intérieur des terminaux intermodaux dans le but de diminuer l'impact sur les infrastructures routières;
- privilégier les technologies permettant d'améliorer l'efficacité du contrôle de la qualité du service (ex. : pesée en mouvement et méthodes de présélection aux postes de contrôle routier);
- favoriser la collaboration entre les intervenants pour la révision des processus menant à l'intégration optimale des nouvelles technologies.

## CONTRIBUER AU MAINTIEN DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES SUR LE MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN

La responsabilité de maintenir la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises est partagée par l'ensemble des acteurs, publics et privés, engagés dans ce secteur. Les entreprises de transport routier et leurs clients font face à une vive concurrence qui les oblige notamment à améliorer constamment leurs pratiques de gestion et à innover au chapitre des services offerts. Le Ministère appuiera leurs efforts par la mise en place d'un environnement réglementaire équitable pour les différents intervenants de l'industrie. Il travaillera également à réduire au minimum les irritants administratifs et à harmoniser le plus possible ses interventions avec celles des autres administrations nord-américaines. Enfin, ces actions soutiendront les efforts des entreprises de transport routier dans leur volonté de se doter d'une main-d'œuvre qualifiée et en nombre suffisant pour répondre à la demande.

- **Contribuer à offrir un environnement équitable à l'industrie québécoise du transport routier des marchandises**

Vu le contexte de vive concurrence qui caractérise l'industrie québécoise du transport sur le plan économique, le Ministère contribuera au maintien des conditions d'équité entre les intervenants concernés et supportera la recherche pour acquérir une meilleure connaissance de l'industrie du transport des marchandises. Cette préoccupation porte d'abord sur l'équité entre les différents acteurs sur ces marchés (transporteurs, intermédiaires, expéditeurs), mais elle porte également sur l'équité entre les modes de transport et avec les transporteurs des autres provinces ou des États-Unis. La volonté de fournir un environnement économique et commercial favorable est d'ailleurs un des éléments clés qui sous-tend la loi PECVL. Toutefois, à certains égards, le rôle du Ministère sur ces questions est limité et il doit traiter avec d'autres ministères, comme sur la question de la taxation, ou même avec d'autres gouvernements.

- **Pistes d'action**

Pour atteindre son objectif de fournir un environnement économique et commercial équitable dans un contexte de déréglementation, le Ministère entend :

- documenter la situation comparative québécoise dans un contexte nord-américain et mettre à jour ces renseignements;
- rechercher des pistes de solution pour responsabiliser les intervenants en transport en collaboration avec le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général pour les aspects économiques et commerciaux, de même qu'avec le groupe de travail relevant de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds pour les aspects liés à la sécurité;
- mettre à jour et continuer de rendre accessible l'information sur les coûts d'exploitation en transport routier par l'entremise du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général;
- améliorer l'efficacité du courtage en services de camionnage en vrac en s'assurant de permettre à l'ensemble des intervenants de cette industrie d'en tirer profit;
- mettre en place une réciprocité plus large des mesures d'encadrement, comme cela a été fait grâce à la loi PECVL qui a permis une plus grande harmonisation avec la nouvelle réglementation fédérale, et faire les démarches nécessaires pour obtenir une reconnaissance réciproque avec les États-Unis.

- **Soutenir les efforts d'harmonisation des normes et des charges fiscales avec les administrations voisines**

Un large segment de l'industrie du transport routier se trouve en concurrence directe avec des transporteurs routiers des autres provinces ou avec des transporteurs américains, notamment en raison de la grande ouverture de l'économie québécoise. À cet effet, notons que plus de la moitié des kilomètres parcourus sur le réseau routier panaméricain, pour des échanges interurbains impliquant le Québec, le sont aux États-Unis ou dans les autres provinces. Le Ministère accorde donc beaucoup d'importance à l'harmonisation des normes et des charges fiscales avec les autres administrations nord-américaines.

- **Pistes d'action**

Pour optimiser sa contribution aux efforts d'harmonisation des normes et des charges fiscales avec les administrations voisines, le Ministère entend :

- poursuivre, avec les diverses administrations responsables en Amérique du Nord, le travail d'harmonisation des normes qui touchent divers aspects du transport routier (sécurité, matières dangereuses, normes de charges et de dimensions des véhicules, etc.) et où plusieurs avancées ont été faites au cours des dernières années;
- faire un suivi et fournir une expertise sur les dispositions fiscales qui touchent les entreprises de transport routier dans une perspective de comparaison avec les administrations voisines, et ce, afin de bien informer les ministères ou organismes responsables de ces questions.

- **Poursuivre l'allégement des processus administratifs**

Pour améliorer les services et les relations avec les citoyens et les entreprises, le gouvernement a mis en place un véritable gouvernement en ligne en offrant notamment davantage de sites transactionnels et un accès plus facile et plus rapide à l'information gouvernementale. Pour sa part, le Ministère a mis à la disposition de sa clientèle un portail gouvernemental en matière de transport donnant notamment accès au Guichet unique des transporteurs. Dans le même esprit, il entend poursuivre ses efforts d'allégement réglementaire et administratif. Ainsi, tout en s'assurant du respect du cadre réglementaire conçu pour sécuriser les routes et pour protéger les infrastructures, il évitera de rendre complexe et inutilement coûteux le respect des lois et règlements. Les entreprises québécoises de transport routier pourront donc mieux consacrer leurs ressources à l'amélioration de leurs services et à l'innovation.

### • Pistes d'action

Pour favoriser l'allégement des processus administratifs, le Ministère, la SAAQ et la CTQ entendent :

- poursuivre le travail d'amélioration du Guichet unique des transporteurs par l'ajout de certaines fonctionnalités;
- poursuivre l'allégement réglementaire et administratif en simplifiant et diminuant le nombre de règlements, soit en enlevant ceux devenus désuets, en évitant les redondances et en les harmonisant au besoin;
- simplifier les processus de délivrance des permis spéciaux pour le transport hors normes en développant un système expert reposant sur une approche d'aide à l'analyse de parcours par des bases de données à références spatiales et un procédé de facturation en fonction de l'utilisation, de la sollicitation et de l'encombrement occasionnés au réseau routier;
- concevoir des outils de soutien pour faire connaître le réseau de camionnage.

### • Contribuer à la présence d'une main-d'œuvre qualifiée

La problématique de la main-d'œuvre est devenue un enjeu stratégique en matière économique. Le secteur du camionnage n'avait pas acquis, jusqu'à récemment, une culture de formation professionnelle et n'avait pas ressenti les contraintes de la concurrence visant son bassin naturel de main-d'œuvre. Il en est de même des effets de la déréglementation qui fut créatrice de nouveaux arrivants sur le marché. Le Ministère instaurera donc des mécanismes de facilitation, avec l'aide des organismes gouvernementaux et des entreprises, qui contribueront à assurer la présence d'une main-d'œuvre qualifiée dans cette industrie.

### • Pistes d'action

Pour favoriser la présence d'une main-d'œuvre qualifiée, le Ministère entend :

- participer par l'entremise du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier (Camo-route inc.) à l'enrichissement du diagnostic sectoriel triennal sur la problématique de la main-d'œuvre dans l'industrie du camionnage avec l'objectif de prévoir efficacement les tendances et les enjeux;
- continuer le travail d'orientation au sein du Camo-route inc. avec la collaboration de tous les acteurs économiques, les associations, les syndicats, les organismes régisseurs comme la SAAQ ou formateurs comme l'Association sectorielle transport entreposage (ASTE), pour favoriser le développement du personnel de l'industrie;

- participer à l'orientation et au développement des compétences de la future main-d'œuvre (dont 80 % de chauffeurs) par une présence aux conseils de gestion et aux comités d'innovation pédagogique des centres nationaux de formation en camionnage en collaboration avec le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) et des commissions scolaires concernées;
- participer à l'amélioration de la compétence de la main-d'œuvre au moyen des outils de formation qui permettent de surmonter les difficultés entraînées par la dispersion liée tant à l'organisation du travail qu'au territoire à couvrir et à l'importance des ressources des entreprises;
- favoriser auprès de l'industrie, et ce, dès l'entrée sur le marché des nouveaux exploitants, une culture de la formation professionnelle et, conséquemment, créer des outils d'aide et de recherche efficaces, comme le répertoire électronique des maisons de formation spécialisée qui serait notamment suggéré lors de prises en défaut des transporteurs;
- soutenir une meilleure qualité de gestion du personnel dans l'industrie et la reconnaissance des acquis de compétence de ses travailleurs par les organismes qui encadrent les activités de ce secteur, et ce, par exemple, en participant au comité de développement et d'évaluation d'un portail de gestion des ressources humaines pour l'industrie, adaptable à toute compagnie, quelle que soit son importance;
- participer aux initiatives devant favoriser une image moderne réaliste, attrayante et technologiquement évoluée du camionnage du XXI<sup>e</sup> siècle (moteur électronique, gestion assistée des horaires et des parcours, technologies embarquées, STI, etc.) auprès des clientèles susceptibles de constituer la relève dans cette industrie.

## MAINTENIR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE CAMIONNAGE EFFICIENT

Afin de répondre aux besoins du transport routier des marchandises, le Ministère s'est engagé à maintenir un réseau de camionnage efficient. Son action porte d'abord sur le réseau supérieur dont il a l'entière responsabilité, mais elle doit aussi être conjuguée avec les efforts des municipalités qui gèrent l'ensemble du réseau local. C'est particulièrement le cas pour les réseaux très sollicités dans les grands centres urbains, notamment dans la région de Montréal. De plus, le Ministère doit travailler avec ses partenaires politiques et économiques au développement de corridors de commerce et à l'amélioration de la fluidité aux abords des frontières.

Par ailleurs, pour réaliser ses objectifs, le Ministère entend investir dans l'acquisition de connaissances lui permettant de mieux planifier ses interventions et d'appuyer efficacement ses partenaires du milieu municipal, notamment en matière d'aménagement du territoire et de planification de l'urbanisation.

### • Offrir des infrastructures routières adaptées aux besoins du transport routier de marchandises

Le vieillissement des infrastructures routières soulève évidemment la question de leur pérennité et des investissements importants qui seront nécessaires, et ce, dans un contexte difficile sur le plan des finances publiques. En plus de prévenir leur dégradation prématurée, le Ministère continuera d'améliorer l'état et la qualité des routes et des structures dans le cadre de la réalisation du programme annoncé pour la remise à niveau du réseau routier québécois. Plus spécifiquement, un plan de redressement du réseau routier prévoit pour les quatre prochaines années des investissements majeurs qui permettront de freiner la dégradation et même d'améliorer l'état du RSSCE, et ce, pour maintenir sa capacité à répondre à la demande intérieure et aux exigences des marchés extérieurs. Enfin, le Ministère doit assurer l'équité entre les intérêts des différents usagers de la route.



### • Pistes d'action

Pour maintenir la capacité du réseau routier de répondre à la demande en transport des marchandises, le Ministère entend :

- poursuivre l'opération en cours d'entretien et d'amélioration du réseau routier, afin d'assurer la conservation des infrastructures routières existantes et leur fonctionnalité pour le transport routier des marchandises et pour les autres usagers;
- améliorer les infrastructures du réseau routier stratégique et du RSSCE, en poursuivant les efforts déjà entamés d'amélioration de la qualité des chaussées et de maintien de la qualité des structures;
- conformément à la planification stratégique, continuer les efforts de mise à jour et d'application de la réglementation et des normes qui visent à contrer la détérioration du réseau (normes de charges et de dimensions, restrictions en période de dégel, permis spéciaux de circulation);
- poursuivre le monitoring du réseau effectué par le Laboratoire des chaussées du Ministère;
- soutenir la recherche en nouvelles techniques de construction de routes mieux adaptées au climat et à l'usage par les véhicules lourds.

## • Planifier des infrastructures routières répondant aux besoins d'aujourd'hui et de demain

Afin de répondre non seulement aux besoins d'aujourd'hui, mais également aux besoins futurs, le Ministère doit planifier les infrastructures routières de manière à coordonner ses interventions avec celles des municipalités. En plus de conserver le patrimoine collectif que constitue l'ensemble du réseau routier québécois, il assume ainsi son rôle de coordination des actions des municipalités, tout en leur assurant un soutien technique et financier pour entretenir et améliorer le réseau local dont elles ont la responsabilité. Les actions combinées du Ministère et de ses partenaires municipaux viseront également, d'une part, à améliorer la fluidité des déplacements dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec et à faciliter la desserte des infrastructures intermodales et, d'autre part, à acquérir les données pertinentes pour appuyer la prise de décision en planification des systèmes de transport.

## • Pistes d'action

Pour atteindre ses objectifs de planification des infrastructures routières, le Ministère entend :

- améliorer la fluidité et réduire la congestion en complétant le réseau routier et en optimisant son aménagement, en particulier dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- améliorer la desserte et l'accès aux ports et aux terminaux intermodaux pour éliminer les goulots d'étranglement qui pourraient nuire à l'interopérabilité entre les modes;
- optimiser la continuité du réseau de camionnage entre les municipalités et utiliser à cet effet l'article 627 du Code de la sécurité routière concernant l'approbation ministérielle des règlements municipaux d'interdiction de la circulation des véhicules lourds;
- diriger les véhicules lourds vers les segments du réseau routier les mieux adaptés;
- mettre à jour la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal, en particulier pour tenir compte de la nouvelle définition de véhicule lourd;
- s'assurer de la collecte systématique de données sur les flux de transport routier de marchandises et de leur interprétation en soutien à la planification des systèmes de transport, notamment sur le réseau stratégique;
- intensifier la participation à l'élaboration des schémas d'aménagement et de développement du territoire afin que soient mieux prises en compte la conciliation et l'efficacité des infrastructures de transport routier, notamment en considérant les contraintes d'urbanisme dans le cadre du développement durable.

### • Faciliter l'utilisation du transport routier dans le contexte de l'augmentation des mesures de sûreté

Les activités de transport routier des marchandises sont déterminantes dans les échanges économiques du Québec avec son principal partenaire commercial étranger, les États-Unis. Dans un contexte où l'augmentation des mesures de sûreté a un impact sur la fluidité aux abords des frontières, les efforts pour l'améliorer seront poursuivis afin d'appuyer la réussite des entreprises québécoises qui dépend de ces échanges commerciaux. Le Ministère entend mettre en place des infrastructures adéquates pour assurer la fluidité de la circulation des véhicules tout en tenant compte des exigences relatives à la «sécurité frontalière» qui relève de la responsabilité du gouvernement fédéral. En complément, ces actions soutiendront également le développement des corridors de commerce. Dans ces dossiers complexes, le Ministère agira en partenariat avec l'ensemble des intervenants, publics et privés, préoccupé par ces questions.

### • Pistes d'action

Pour assurer la fluidité de la circulation aux frontières dans un contexte de sûreté renforcée, le Ministère entend :

- poursuivre les initiatives de soutien au développement et à l'exploitation des corridors de commerce impliquant le Québec, notamment le corridor Saint-Laurent et Grands Lacs et ceux de l'axe nord-sud;
- adapter les politiques touchant le transport routier des marchandises au nouveau contexte de sûreté et les harmoniser avec celles des autres administrations nord-américaines pour soutenir la compétitivité de l'industrie québécoise du transport;
- mettre en place des infrastructures adéquates pour le maintien de la fluidité des véhicules aux frontières en tenant compte des exigences relatives à la sûreté et en misant notamment sur les STI;
- maintenir les partenariats et les efforts de concertation avec les intervenants concernés par les enjeux liés au commerce et à la sûreté, et participer aux pourparlers sur la sûreté avec nos partenaires commerciaux en y défendant les intérêts du Québec;
- soutenir l'industrie du transport routier des marchandises dans ses efforts de conformité aux exigences des agences douanières au moment du passage aux frontières, notamment en diffusant de l'information sur les programmes facilitant le transport transfrontalier.

## POUR SUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Ministère, en collaboration avec la SAAQ, la CTQ et ses autres partenaires privés et publics, poursuivra ses efforts pour améliorer la sécurité routière liée à la circulation des véhicules lourds. La concertation recherchée ne concerne pas seulement le milieu de l'industrie, mais elle englobe l'ensemble des utilisateurs de la route. L'objectif prioritaire est de s'assurer que les règles en matière de sécurité sont efficaces, bien comprises et qu'elles sont comparables à celles des autres administrations publiques en Amérique du Nord.

### • Ajuster l'encadrement législatif et réglementaire et son application afin de favoriser une amélioration de la sécurité

En raison des carences de l'encadrement des transporteurs routiers en matière de sécurité constatées avant 1998, le Québec s'est doté d'une loi qui, depuis les dernières modifications de 2005, s'intitule la loi PECVL. Cette loi est la pierre angulaire des interventions du gouvernement du Québec en matière de sécurité routière des véhicules lourds. Ainsi, pour maintenir au plus haut niveau son efficacité, le Ministère entend renforcer au besoin son cadre réglementaire. Cette action est d'autant plus prioritaire qu'il s'avère maintenant opportun de trouver de nouvelles stratégies et de nouveaux moyens d'intervention pour assurer des déplacements plus sécuritaires à tous les usagers de la route, lesquels doivent s'appliquer à tous les acteurs de l'industrie.

### • Pistes d'action

Pour renforcer l'encadrement législatif et réglementaire et son application, le Ministère, la SAAQ et la CTQ, en collaboration avec les partenaires de l'industrie, entendent :

- mettre en œuvre les dispositions de la loi PECVL concernant notamment l'encadrement et le suivi du comportement des conducteurs de véhicules lourds, la reconnaissance de l'excellence des PEVL et la nouvelle définition de véhicule lourd;
- réviser la politique d'évaluation des PEVL afin d'assurer une meilleure identification des PEVL à risques;
- mettre en place une politique et des mécanismes d'encadrement du comportement des conducteurs de véhicules lourds, d'une part, en reconnaissant ceux qui ont un comportement exemplaire et, d'autre part, en intervenant rapidement auprès de ceux qui représentent un risque afin d'améliorer leur comportement;
- continuer à harmoniser le nouveau Règlement sur les heures de conduite et de travail en se basant sur les études sur la gestion de la fatigue et collaborer à la production d'un guide canadien d'application;
- procéder à une révision des règlements et des dispositions législatives applicables aux PECVL, et ce, afin de maintenir leur efficacité et, le cas échéant, de les harmoniser.

Par ailleurs, le Ministère entend lancer, avec la collaboration de la SAAQ et de la CTQ, des campagnes d'information auprès des PEVL concernant les modalités et les dates de mise en vigueur des différentes modifications à la loi PECVL ainsi que les obligations et responsabilités de chaque type d'intervenant.

#### • Assurer le contrôle efficient du transport routier des marchandises

Le contrôle routier effectué principalement par Contrôle routier Québec vise trois objectifs : améliorer la sécurité des usagers du réseau routier, assurer la protection du réseau routier québécois et veiller à l'équité concurrentielle entre les entreprises de transport. Sur le plan de la sécurité, les corps policiers ont également un rôle important puisque le quart des accidents mortels implique un véhicule lourd. À cet effet, la vitesse excessive prend certainement une dimension particulière lorsqu'il s'agit d'accidents mortels ou de blessures graves étant donné la masse des véhicules lourds. Dans le cas des chantiers de travaux routiers, cette préoccupation est majeure et incite le Ministère à proposer plusieurs actions afin de contrôler ce problème. Évidemment, la sécurité routière n'est pas que l'affaire du Ministère ou de la SAAQ, mais celle de tous les usagers de la route. Par conséquent, la concertation et l'implication de tous les intervenants dans le domaine du transport sont nécessaires pour sensibiliser tous les utilisateurs du réseau routier à leurs obligations, entre autres, par l'intermédiaire de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

#### • Pistes d'action

Pour améliorer en toute équité le bilan de la sécurité routière, le Ministère, la SAAQ et la CTQ entendent :

- soutenir les efforts de Contrôle routier Québec, notamment par la mise en œuvre du plan de réfection et de repositionnement des postes et aires de contrôle et par des actions de sensibilisation des intervenants dans le domaine du transport routier à leurs obligations;
- poursuivre les discussions avec les autres administrations canadiennes afin de favoriser une approche commune à l'utilisation des limiteurs de vitesse;
- favoriser un meilleur respect des limites de vitesse de la part des véhicules lourds et mettre en place les mécanismes associés à l'utilisation obligatoire des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds;
- appliquer le plan d'action sur la sécurité dans les chantiers de construction<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Voir : [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand\\_public/vehicules\\_promenade/securite\\_routiere/securite\\_chantiers](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/securite_routiere/securite_chantiers).

## • Mettre en œuvre des politiques et des programmes de sécurité routière

La prévention, la formation et une signalisation adéquate sont des moyens efficaces et peu coûteux pour améliorer le bilan de sécurité routière du Québec. C'est en combinant des programmes de contrôle routier à des mesures de sécurité routière que les résultats seront maximisés. Au-delà de l'encadrement législatif et réglementaire, la meilleure garantie de succès à long terme demeure la sensibilisation et la formation des différents partenaires de l'industrie. L'objectif est que la sécurité devienne une culture d'entreprise chez les transporteurs routiers. Ultimement, le défi est de faire en sorte que tous les usagers changent leur comportement pour garantir un meilleur partage de la route.

## • Pistes d'action

Pour atteindre ses objectifs en matière de sécurité routière, le Ministère, en collaboration avec la SAAQ, la CTQ et les partenaires de l'industrie, entend :

- renforcer la compétence des conducteurs de véhicules lourds et les sensibiliser davantage quant à leurs obligations, et ce, afin de diminuer notamment les infractions ayant trait à l'état mécanique du véhicule, aux heures de conduite et à l'arrimage des charges;
- mettre au point un mécanisme d'information qui combinerait divers outils de sensibilisation, afin de responsabiliser les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à leurs obligations au moment de leur inscription initiale au Registre des PEVL et par la suite;
- mettre en place un programme de reconnaissance de l'excellence pour les PEVL, tel que le prévoit maintenant la loi PECVL, et promouvoir les avantages du programme pour inciter les PEVL à y adhérer et à s'y maintenir;
- sensibiliser les conducteurs de véhicules de promenade aux contraintes du partage de la route avec les véhicules lourds, en particulier en ce qui a trait aux exigences spécifiques liées à la manœuvrabilité de ces véhicules qui diffère des autres;
- sensibiliser les conducteurs de véhicules lourds à la nécessité d'adopter une conduite sécuritaire conséquente qui tienne compte du nombre croissant d'usagers qui utilisent des moyens de transport plus diversifiés se déplaçant à des vitesses différentes;
- adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds et parvenir à une entente avec les intervenants concernés au Québec sur la normalisation et les critères d'implantation d'une nouvelle signalisation de danger pour les véhicules lourds dans les courbes;
- adapter les mécanismes de concertation gouvernement-industrie afin de s'assurer de l'adhésion de l'industrie aux changements, d'augmenter la préoccupation de sécurité routière chez les transporteurs et de faciliter l'évolution d'une culture d'entreprise qui donnera toute son importance à la sécurité routière.

- **Soutenir le développement de l'expertise, de la recherche et de l'innovation technologique sur les questions de sécurité liées aux véhicules lourds**

D'énormes ressources sont consacrées aux activités de transport routier de marchandises et des coûts importants découlent des accidents sur le réseau de transport routier. Pour garantir le déplacement des usagers de la route dans des conditions sécuritaires, les éléments problématiques soulevés exigent le développement d'expertises qui permettront de prendre les meilleures décisions et de mieux gérer le réseau routier. Ces décisions exigent des études qui poseront les bons diagnostics pour guider le choix des actions les plus efficaces. À cet effet, le Ministère appuiera les initiatives soutenant sa mission fondamentale d'assurer la sécurité sur le réseau routier et visera, en particulier, à ce que ces efforts se traduisent, lorsque applicables, par des innovations technologiques permettant d'améliorer le bilan en sécurité routière.



## • Pistes d'action

Pour soutenir le développement de l'expertise et de la recherche et maximiser l'apport des innovations technologiques, le Ministère, la SAAQ et la CTQ entendent :

- évaluer les avantages pour les entreprises d'adopter un comportement sécuritaire et conforme aux normes, afin de favoriser des mesures incitatives plutôt que coercitives;
- rendre plus accessible aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds l'information sur le dossier de conduite des conducteurs de véhicules lourds et leur permis de conduire;
- implanter un programme d'analyse et de suivi des accidents majeurs impliquant un véhicule lourd afin de mieux cerner et contrer les causes d'accidents majeurs impliquant ces véhicules;
- favoriser le recours aux technologies d'enregistreurs de bord et réaliser des essais en situation réelle avec des transporteurs afin de connaître le potentiel des technologies embarquées et afin de démontrer leur bénéfice dans l'amélioration de la gestion des parcs de véhicules et dans l'application des règlements de transport;
- favoriser l'usage de technologies permettant de diminuer les angles morts des camions et d'augmenter la visibilité de certains véhicules;
- faire de la veille et favoriser le développement de systèmes d'aide à la conduite qui permettent d'améliorer la stabilité des véhicules lourds, ainsi que de systèmes anti-éclaboussures;
- renforcer l'expertise dans la collecte et l'exploitation des données concernant le transport routier des marchandises et l'industrie du camionnage.



# CHAPITRE 5

## La mise en œuvre

Le gouvernement du Québec a une compétence presque totale sur le transport routier, compétence qu'il partage avec les municipalités, particulièrement pour la gestion du réseau routier local. Il a, par ailleurs, pleine compétence pour légiférer en matière de sécurité routière. À ce titre, le MTQ a toujours été engagé en matière de transport routier afin d'assurer la mobilité des marchandises par le moyen de systèmes de transport efficaces et sécuritaires couvrant l'ensemble du territoire québécois. Les politiques et les actions du Ministère ont par ailleurs dû s'ajuster, au cours des dernières années, au contexte très changeant et complexe du secteur qui est caractérisé par un grand nombre d'intervenants ayant parfois des intérêts divergents.

Plusieurs ministères et organismes du gouvernement du Québec participent également à l'élaboration de politiques et de programmes qui ont des effets sur le transport routier des marchandises. Le MTQ collabore avec eux de façon régulière en vue de soutenir efficacement la croissance socioéconomique et le développement durable du Québec. Deux organismes publics, relevant du ministre, sont aussi directement concernés à titre de partenaires de premier plan, soit la SAAQ et la CTQ.

Ces interventions, ainsi que celles qui sont proposées dans la présente politique, montrent l'importance que le Ministère attache au transport routier des marchandises. Cet engagement à poursuivre les efforts pour sauvegarder l'intégrité des infrastructures de transport routier des marchandises, pour assurer le développement d'un réseau de camionnage efficient et pour soutenir la compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage se concrétisera par sa mise en œuvre. Mais il est aussi évident que le leadership assuré par le Ministère avec ses deux partenaires, que sont la SAAQ et la CTQ, ne pourra être fructueux sans l'appui des nombreux acteurs de ce secteur et de la société québécoise en général, selon les éléments abordés. Pour soutenir les efforts concertés déjà amorcés, la mise en œuvre de l'action ministérielle reposera sur six leviers d'intervention.

### **- Un cadre législatif et réglementaire bien articulé**

Le Ministère continuera d'assurer l'encadrement législatif et réglementaire de l'industrie du transport routier, sur le plan économique et technique, dans une perspective d'efficacité et d'équité.

### **- Un financement approprié des infrastructures**

Le Ministère poursuivra ses efforts de conservation et d'amélioration des infrastructures, notamment par la poursuite de la réalisation du programme annoncé de remise à niveau du réseau routier québécois, lequel inclut un plan de modernisation du réseau routier avec des investissements de l'ordre de 17,8 milliards de dollars de 2007 à 2013.

### **- Un réseau de services et d'information convivial**

En collaboration avec la SAAQ et la CTQ, le Ministère continuera d'améliorer le portail électronique gouvernemental en matière de transport et poursuivra le développement du Guichet unique des transporteurs.

### **- Une concertation continue avec tous les acteurs du secteur**

Le Ministère maintiendra sa participation aux structures qui ont été mises en place afin d'échanger avec ses partenaires sur les besoins de l'industrie et de convenir ensemble des solutions les mieux adaptées.

### **- Un soutien actif à la formation, à la recherche et à l'innovation**

Le Ministère, en collaboration avec le MELS, soutiendra les efforts du milieu visant à se doter d'une main-d'œuvre compétente et en nombre suffisant. Il continuera également de soutenir les efforts de recherche et d'innovation pouvant, entre autres, déboucher sur des applications en matière de sécurité routière, de gestion des réseaux de transport et de protection de l'environnement.

### **- Un plan d'action annuel flexible, concerté avec les acteurs du secteur et axé sur les priorités en matière de transport des marchandises**

Pour assurer le succès de la Politique, le Ministère, en concertation avec ses partenaires gouvernementaux et du secteur privé, établira annuellement un plan d'action qui tiendra compte non seulement des axes d'intervention et des actions conséquentes retenues, mais également des besoins immédiats et anticipés du transport routier des marchandises. Selon les cas, la concertation recherchée s'adressera non seulement aux acteurs de l'industrie, mais également aux autres partenaires concernés.

## UN CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE BIEN ARTICULÉ

L'objectif de l'encadrement législatif et réglementaire est de favoriser un fonctionnement efficace de l'industrie qui profite au développement économique dans l'intérêt collectif des Québécois. Le Ministère portera donc attention aux questions de sécurité, d'équité, de protection des infrastructures et de sauvegarde de l'environnement. Sur le plan plus spécifiquement commercial, le recours au marché continuera d'être privilégié comme moyen de réguler les relations entre les transporteurs, leurs clients et les intermédiaires du transport.

La pierre angulaire de cet encadrement est la loi PECVL. Cette loi encadre l'exploitation des véhicules et le comportement sécuritaire des exploitants et des conducteurs. L'action gouvernementale repose également sur un ensemble de règlements et de normes techniques touchant aux différents aspects de la circulation des véhicules lourds sur le réseau. Le Ministère continuera d'évaluer l'efficacité de l'ensemble des lois et règlements et les mises à jour appropriées seront mises en avant. Des efforts soutenus continueront ainsi d'être consacrés à l'harmonisation des interventions gouvernementales à l'échelle canadienne et nord-américaine.

## UN FINANCEMENT APPROPRIÉ DES INFRASTRUCTURES

Au cours des dernières années, le Ministère a entrepris de maintenir et d'améliorer la qualité du réseau québécois de transport routier qui permet le déplacement des marchandises sur tout le territoire du Québec, tout en assurant des liens performants avec les réseaux de transport routier des provinces et des États américains voisins. Ces actions se poursuivront dans le cadre de la réalisation du programme gouvernemental de remise à niveau du réseau routier québécois conçu en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde. Ce programme permettra de freiner la dégradation du réseau stratégique essentiel à la vitalité du commerce extérieur et de le moderniser. Il comporte quatre volets, soit :

- un plan de redressement du réseau routier avec comme objectif de le moderniser, autant pour les routes que pour les structures, et ce, avec des investissements majeurs à la mesure des besoins;
- la création d'une agence québécoise des viaducs et des ponts qui aura la responsabilité de la gestion des structures du réseau routier supérieur ainsi que celles des municipalités de moins de 100 000 habitants (9 400 structures);
- la modification des méthodes et des pratiques en matière de gestion des structures et en matière de planification et d'ingénierie appliquée aux structures;
- l'information de la population qui lui permettra, ainsi qu'aux médias, de disposer en permanence de données à jour sur l'état du réseau et le suivi des travaux.

À ces investissements majeurs il est nécessaire de conjuguer d'autres moyens d'action. Ainsi, une meilleure utilisation des technologies de l'information permettra de mieux répartir les déplacements de camions, par exemple. De même, la révision du cadre législatif et réglementaire afin de renforcer le contrôle concernant les charges et dimensions, tout en permettant une plus grande harmonisation à l'échelle nord-américaine, optimisera les investissements consacrés aux infrastructures en réduisant leur dégradation prématurée. Pour le transport routier des marchandises, il s'agit de maintenir l'équilibre entre les effets les plus faibles possibles du camionnage et une plus grande compétitivité de l'industrie.

## UN RÉSEAU DE SERVICES ET D'INFORMATION CONVIVIAL

Pour améliorer les services et les relations avec les citoyens et les entreprises, le développement d'un portail électronique gouvernemental en matière de transport et l'ouverture du Guichet unique des transporteurs offrent déjà des services conviviaux à un nombre croissant d'utilisateurs. Ceux-ci donnent accès à de nombreux services en ligne du Ministère, de la SAAQ et de la CTQ et d'autres organismes gouvernementaux. Ces actions permettent d'offrir une meilleure information et contribuent à faciliter la tâche d'assurer la conformité à la réglementation du transport routier des marchandises qui incombe aux entreprises de ce secteur.

Le Ministère continuera d'élargir l'éventail des services offerts. D'ores et déjà, en plus de fournir de nombreux renseignements, le Guichet unique des transporteurs offre la possibilité aux transporteurs de satisfaire leurs obligations réglementaires, et ce, en effectuant leurs démarches et transactions avec les ministères et organismes gouvernementaux concernés, sans détour, de façon directe, sécuritaire et efficace à partir d'un seul endroit. Par exemple, ils peuvent s'inscrire au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la CTQ, immatriculer une entreprise au Registre des entreprises, s'enregistrer à la CSST, acquitter des amendes au ministère de la Justice et obtenir les droits accordés par le permis et les vignettes dans toutes les provinces et dans les États qui ont adhéré à l'International Fuel Tax Agreement (IFTA). Ces initiatives s'ajoutent au service des 14 directions territoriales qui continueront à fournir directement aux autorités régionales et locales une aide technique.

## UNE CONCERTATION CONTINUE AVEC TOUS LES ACTEURS DU SECTEUR

Afin de mener des actions efficaces dans un domaine aussi vaste et complexe, le Ministère se doit d'être à l'écoute des nombreux partenaires sectoriels du transport routier des marchandises. Pour ce faire, il a établi, entre autres, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds et le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général. Ceux-ci sont des exemples de mécanismes de concertation qui ont fait leurs preuves et qui continueront d'exister. La Table permanente de concertation sur le courtage en services de camionnage en vrac s'est ajoutée, en 2006, avec l'objectif d'assurer un dialogue continu entre les acteurs de ce secteur et le Ministère. En dehors de ce type de mécanisme plus formel, le MTQ continuera de consulter régulièrement les représentants des différents segments de l'industrie du transport routier des marchandises ainsi que les autres acteurs engagés plus ou moins directement dans ce secteur.

Par ailleurs, afin d'offrir à la population et aux entreprises un système de transport routier des marchandises approprié et fonctionnel, le Ministère maintiendra aussi la collaboration étroite et continue avec la SAAQ et à la CTQ. Il travaillera également de concert avec les autres ministères et organismes publics à l'application au secteur du transport routier des marchandises de la stratégie gouvernementale sur le développement durable et du plan d'action sur les changements climatiques. Cette collaboration s'étendra également aux municipalités, aux municipalités régionales de comté et aux communautés métropolitaines.

Finalement, compte tenu de la grande ouverture de l'économie québécoise et du rôle central qu'y joue le transport routier des marchandises, le Ministère a aussi établi un dialogue avec ses partenaires commerciaux du reste du Canada et des États-Unis, à la fois pour tenter d'harmoniser les règles de fonctionnement de cette industrie, pour assurer la fluidité des échanges commerciaux avec ces partenaires et pour favoriser les échanges d'expertise. Il en est de même de son implication avec divers ministères et organismes des gouvernements fédéraux canadien et américain ainsi qu'avec plusieurs regroupements, pour concevoir des projets en lien avec la fluidité aux frontières et avec les corridors de commerce. Ces collaborations sont indispensables à la facilitation des échanges commerciaux dans un contexte où les exigences sont de plus en plus sévères en matière de sûreté. L'ensemble de ces collaborations devrait permettre une plus grande harmonisation des contextes réglementaire et économique du transport routier des marchandises à l'échelle nord-américaine.

## UN SOUTIEN ACTIF À LA FORMATION, À LA RECHERCHE ET À L'INNOVATION

Le Ministère adopte une approche proactive par rapport aux questions de formation, de recherche et d'innovation. Avec ses partenaires, dont le MELS qui est responsable du dossier de la formation et le Camo-route inc., il s'impliquera dans la recherche de solutions aux problèmes de formation et de recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée pour le secteur. Au chapitre de la recherche et de l'innovation, il continuera de gérer des programmes de soutien à la recherche dont l'objet est d'améliorer la sécurité des usagers et la mobilité des marchandises en mettant au point des outils innovateurs. Tout en mobilisant les ressources et les compétences du Ministère, ces efforts de recherche et d'innovation interpellent d'autres organismes gouvernementaux ainsi que les secteurs privés et scolaires.

Par ailleurs, dans le domaine du transport routier des marchandises, la collecte et l'analyse d'informations sont primordiales pour fournir les connaissances pertinentes à une bonne planification des interventions et à leur suivi. À cet égard, le Ministère continuera de participer à la conduite périodique de vastes enquêtes servant à décrire les déplacements des marchandises sur son territoire ou à expliquer certains comportements spécifiques des entreprises de ce secteur, qu'il s'agisse des transporteurs ou de leurs clients.

## UN PLAN D'ACTION ANNUEL FLEXIBLE, CONCERTÉ AVEC LES ACTEURS DU SECTEUR ET AXÉ SUR LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Étant donné l'ampleur des efforts qui seront nécessaires pour mettre en œuvre la présente politique, il est essentiel que le plan d'action annuel soit suffisamment flexible pour en assurer la réalisation. Il importe également que les acteurs du secteur du transport routier des marchandises puissent se concerter afin de convenir de l'apport de chacun pour l'atteinte des objectifs définis pour chaque période d'application. À cette fin, le Ministère entend s'assurer de la collaboration de ses partenaires gouvernementaux et privés puisque leur contribution est requise à plusieurs égards pour résoudre certains des problèmes, cerner et améliorer la performance du transport routier afin que l'économie du Québec puisse compter sur un système de transport durable.

Ce plan d'action permettra également de fixer annuellement des objectifs réalistes et tangibles et d'établir clairement les cibles à atteindre de manière à pouvoir mesurer le degré d'efficacité des mesures mises en œuvre. De plus, il priorisera les actions en tenant compte des événements qui surviennent et qui modifient l'environnement dans lequel évolue l'industrie comme ce fut le cas, par exemple, lors des événements de septembre 2001 aux États-Unis. En définitive, le résultat cumulatif des plans d'action fournira au Ministère et à ses partenaires un bilan de la performance de la Politique.



## Conclusion

Par cette politique, le MTQ confirme l'importance qu'il accorde au maintien d'un système de transport routier des marchandises efficace et sécuritaire. Le transport routier des marchandises joue un rôle vital dans le développement de la vie économique et sociale de toutes les régions du Québec et, pour cette raison, il est nécessaire de favoriser l'efficacité de ce secteur et de maintenir la qualité des infrastructures qui ont été mises en place au cours des années. L'ensemble des mesures mises en avant dans cette politique démontrent bien l'engagement du Ministère envers ces objectifs et elles permettent même d'envisager une amélioration de l'efficacité du système de transport routier des marchandises du Québec.

Il faut par ailleurs souligner que le transport routier des marchandises est caractérisé par la diversité des acteurs, publics ou privés, qui y sont engagés. Cette politique mise donc sur la collaboration entre le Ministère et ses collaborateurs gouvernementaux (SAAQ et CTQ) d'une part, et sur l'ensemble du secteur privé, d'autre part. Que ce soit sur le plan de la sécurité routière ou sur le plan de la protection du réseau routier, il est certain que les meilleurs résultats seront obtenus si l'adhésion des entreprises du secteur et, même, de l'ensemble des usagers de la route, est assurée. Cette collaboration doit par ailleurs s'étendre aux partenaires commerciaux nord-américains du Québec, afin de poursuivre les efforts d'harmonisation du cadre de fonctionnement de ce secteur.

Cette politique repose sur un effort financier important du gouvernement du Québec qui se traduit, en particulier, par des investissements majeurs consacrés à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. Mais, les efforts vont bien au-delà d'une simple injection de fonds supplémentaires et les actions proposées touchent également au cadre législatif et réglementaire, à l'amélioration des procédures administratives, à la mise en place de mécanismes de collaboration et au soutien à la recherche et au développement, par exemple. Il faut donc voir les mesures proposées dans cette politique de façon globale afin de comprendre la synergie qui découlera de la combinaison de ces différentes actions.







Politique **2009**  
sur le transport routier des  
marchandises **2014**