

SOMMAIRE

Le transport des marchandises

PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX

au Québec



Québec 

Le transport des marchandises au Québec

Problématique et enjeux

Sommaire



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de la mobilité en transport
Service du transport ferroviaire et routier des marchandises

Québec, avril 1999

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Coordination

Service du transport ferroviaire, routier des marchandises

- Gilles Beaulieu
- Donald Fallu

Collaborateurs

Service du transport ferroviaire, routier des marchandises

- Gilles Fournier
- Serge Gauthier
- Jean-François Ryan
- Alain Turcotte

Service du transport maritime et aérien

- Jean Gagnon
- Michel Dignard
- Rachid Raffa

Service de la sécurité en transport routier et ferroviaire

- René Martel

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

- Réjean Leclerc

Pour obtenir d'autres exemplaires de cette publication, il suffit de téléphoner au (418) 643-6864 (Québec), ou (514) 873-2605 (Montréal) ou d'écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec 1999
ISBN 2-550-34439-1

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	3
2.	CONTEXTE.....	3
2.1	CONTEXTE ÉCONOMIQUE.....	3
2.2	CONTEXTE POLITIQUE.....	7
2.3	CONTEXTE SOCIAL.....	8
3.	INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU QUÉBEC. 9	
3.1	TRANSPORT ROUTIER.....	9
3.2	TRANSPORT FERROVIAIRE	10
3.3	TRANSPORT MARITIME	10
3.4	TRANSPORT AÉRIEN.....	11
3.5	TRANSPORT INTERMODAL.....	11
4.	CADRE D'INTERVENTION.....	17
5.	ENJEUX ET DÉFIS	17
5.1	ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : UNE VISION DES TRANSPORTS ORIENTÉE VERS LA SATISFACTION DES BESOINS DES EXPÉDIEURS	18
5.2	ENJEUX LIÉS À LA SÉCURITÉ	24
5.3	ENJEUX LIÉS À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	25
5.4	ENJEUX LIÉS À L'ÉQUITÉ SOCIALE	25
5.5	ENJEUX LIÉS À LA RELATION ENTRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LES AUTRES OBJECTIFS DE L'ÉTAT.....	26
6.	CONCLUSION.....	27

1. INTRODUCTION

Le transport des marchandises a une problématique très spécifique par rapport au transport des personnes. En effet, alors que l'action du gouvernement du Québec pour le transport des personnes s'inscrit principalement dans une dynamique de déplacement régionale ou locale et de financement public, pour le transport des marchandises cette action se situe dans un environnement économique global, très compétitif favorisé par la déréglementation économique. Les préoccupations à cet égard se situent tout autant à l'échelle du Québec qu'à l'échelle canadienne ou internationale. De plus, son fonctionnement est assuré pour l'essentiel par le secteur privé de qui relèvent également les décisions d'investissement. Par ailleurs, des changements significatifs et rapides se produisent au niveau des caractéristiques des services demandés par les expéditeurs qui amènent des ajustements substantiels à l'« offre » de transport. Enfin, au plan institutionnel, les nouvelles orientations fédérales affectent tous les modes de transport de marchandises et ajoutent à la nécessité de développer une nouvelle vision.

Dans les pages qui suivent, nous nous intéresserons à la problématique d'ensemble du transport multimodal des marchandises au Québec. Cette analyse se situe dans le cadre des compétences actuelles du Ministère ce qui fait qu'une attention particulière sera accordée au transport terrestre des marchandises, donc routier et ferroviaire. Dans l'approche des problèmes, une vision *expéditeurs* sera privilégiée. De plus, le rôle du Ministère sera situé dans une perspective gouvernementale.

Nous présenterons d'abord les grandes tendances économiques, politiques, sociales et technologiques et leur impact sur la demande et l'offre de transport de marchandises. Cette présentation s'appuiera de façon particulière sur les caractéristiques de la demande de transport de marchandises considérant que les infrastructures et systèmes de transport sont au service des expéditeurs et un outil important du développement économique du Québec. Dans un deuxième temps, nous ferons une synthèse des infrastructures et systèmes de transport de marchandises au Québec. Nous ferons ensuite état rapidement du cadre d'intervention du Ministère en matière de transport des marchandises. Enfin, la dernière partie du sommaire traitera des principaux enjeux auxquels nous faisons face.

Ce texte est présenté à titre de document de support aux activités du groupe de travail sur l'intégration des modes de transport routier et ferroviaire. Nous espérons qu'il s'avérera utile pour en orienter les travaux.

2. CONTEXTE

De multiples facteurs externes influencent l'évolution du transport des marchandises au Québec. Étant une activité dépendant d'autres secteurs économiques, son niveau d'activité et ses caractéristiques sont déterminées directement par l'évolution générale de l'économie. Par ailleurs, comme tous les autres secteurs, il est influencé par l'environnement politique, social et technologique qui prévaut au Québec.

2.1 Contexte économique

L'environnement économique connaît des changements importants qui viennent modifier en profondeur la

demande de transport de marchandises au Québec.

Les principaux facteurs sont l'internationalisation de l'économie, les

changements structurels et les nouvelles pratiques logistiques. Le tableau suivant résume ces facteurs et leur impact sur la demande de transport.

Tableau 1 : Principaux facteurs de l'environnement économique et impacts sur la demande

FACTEURS	IMPACTS
<u>Internationalisation</u> • Accords commerciaux • Croissance rapide du commerce extérieur	• Tonnes/km et distance moyenne du trafic international en croissance • Axe Nord/Sud plutôt qu'Est/Ouest
<u>Changements structurels</u> • Tertiarisation • Un secteur manufacturier : - s'appuyant fortement sur les ressources naturelles - avec une importance accrue des industries à haute technologie	• Volume en croissance plus lente • Croissance du tonnage en chiffres absolus (ressources naturelles) • Valeur accrue des mouvements
<u>Pratiques logistiques des expéditeurs</u> • Juste-à-temps • Partenariat avec les transporteurs	• Augmentation du nombre d'expéditions avec une taille diminuée • Qualité des services de transport recherchée : fiabilité, fréquence, temps de transit

Internationalisation

L'économie québécoise a toujours été caractérisée par sa grande ouverture sur les marchés extérieurs. Au cours de la dernière décennie, des modifications importantes ont été apportées aux règles de commerce qui ont pour conséquence d'accentuer encore cette ouverture et de renforcer en particulier l'intégration économique du Québec à l'ensemble nord-américain. Ces règles du commerce ont été libéralisées selon trois axes : l'axe multilatéral avec l'Organisation mondiale du commerce (anciennement le GATT), l'axe continental avec l'Accord sur le libre-échange (ALE) et l'Accord sur le libre-échange nord-américain (ALÉNA) ainsi que l'axe canadien avec l'Accord sur le commerce intérieur (ACI).

Cette évolution du commerce extérieur s'est faite à l'avantage du commerce international qui est passé de 43 % à 71 % du PIB entre 1981 et 1995 alors que le commerce interprovincial connaissait une diminution de 48 % à 45 % durant la même période. Même en considérant seulement ses échanges internationaux, on peut constater que l'économie québécoise est très ouverte parmi les pays occidentaux si on considère que le degré d'ouverture de l'ensemble des pays du G-7 (valeur du commerce international en % du PIB) est de 35 %.

La réorganisation en cours de la production et de la distribution à l'échelle du continent favorise les déplacements nord-sud au détriment de l'axe est-ouest. Les volumes associés au transport international augmentent de même que les distances parcourues.

Changements structurels

Étant donné leur dimension et leur structure industrielle, le Canada et le

Québec sont de grands consommateurs de services de transport. Ce sont des économies à forte intensité en transport comparativement à la plupart des autres pays. Ainsi, la situation du Canada, avec une intensité en transport de 0,9 tonne-kilomètre / dollar de PNB, s'apparente à celle de pays comme l'Australie et la Russie; cette intensité est de 25 % à 40 % plus élevée que celle des États-Unis et de loin plus forte que celle des pays d'Europe (0,2ⁱ tonne-kilomètre / dollar de PNB).

Parmi les grands changements qu'a connus l'économie québécoise au cours des dernières décennies, le phénomène de tertiarisation est sans doute celui qui a eu l'influence la plus profonde. De 1961 à 1994, la part du PIB du secteur tertiaire est passée de 56,6 % à 72,35 % alors que la part du secteur manufacturier diminuait de 37,0 % à 24,6 % et celle du primaire de 6,3 % à 3,1 %ⁱⁱ.

L'évolution du secteur manufacturier est caractérisée par une croissance de la part relative des industries de haute technologie à plus haute valeur (aérospatiale, matériel électronique et de communication, ordinateurs et produits pharmaceutiques) dont la part de la production manufacturière était de 11,8 % en 1992 par rapport à 4,4 % en 1976. Cette croissance s'est faite au détriment des industries de faible technologie (industries traditionnelles ou liées aux ressources naturelles : bois, papier, première transformation des métaux, alimentation, textile) dont la part du PIB manufacturier est passée de 58,2 % à 52,5 % durant la même période. Ce secteur industriel demeure toutefois fort important au Québec si on le compare au reste du Canada et aux

ⁱ JOSEPH, Jones. *Canadian Institute of Guided Ground Transport*, Queen's University.

ⁱⁱ MINISTÈRE DES FINANCES. *L'économie du Québec : revue des principales tendances*, 1996, p. 41.

pays du G-5 avec respectivement 45,8 % et 38 % de leur production. Cela reflète l'importance toujours très grande que prennent les industries liées aux ressources naturelles au Québec.

La transformation de la structure économique du Québec au profit du secteur tertiaire et d'un secteur secondaire de haute technologie vient modifier sensiblement la demande de transport. L'importance relative du transport des matières lourdes et pondéreuses diminue. C'est ainsi qu'on peut parler de « dématérialisation ou de dépondéralisation » lors du passage à une économie de service. L'économie de façon générale se dirige vers des secteurs moins intensifs en transport ce qui devrait affecter à la baisse les volumes et le poids moyen des expéditions qui auraient une valeur plus grande.

Toutefois, même si leur importance relative dans l'économie décroît, les industries liées aux ressources naturelles ont vu au cours des dix dernières années leurs volumes de production continuer à augmenter. Ces industries demeurent toujours responsables d'une proportion importante des volumes totaux de marchandises transportées, notamment à partir des régions périphériques.

Nouvelles pratiques logistiques

Dans l'économie globale d'aujourd'hui, poussés par la concurrence et à la faveur des développements des technologies de l'information, les expéditeurs du Québec accordent une importance accrue à la fonction logistique et procèdent à un réexamen de l'ensemble de leur processus d'approvisionnement et de distribution. Dans ce contexte, le transport n'est plus considéré isolément mais comme une partie intégrante du système logistique. Ces nouvelles pratiques modifient les

caractéristiques des services de transport demandés de même qu'ils ont une incidence sur les relations entre expéditeurs et transporteurs.

Les conséquences sur la demande de transport sont multiples. Les réapprovisionnements sont plus fréquents (augmentation du nombre d'expéditions) alors que la taille des lots diminue. Au niveau des services, les exigences sont plus fortes en ce qui concerne la fiabilité, les délais de livraison et le conditionnement. L'intégration de plus en plus grande du transport à la logistique amène une croissance de la demande pour les services logistiques à valeur ajoutée.

Effets sur les infrastructures et systèmes de transport

Ces changements dans les caractéristiques de la demande de transport de marchandises ont des effets sur les infrastructures et systèmes de transport servant à y répondre.

Au niveau de l'utilisation des modes de transport, il ressort clairement que les changements de la demande, caractérisés par plus de rapidité, de souplesse et de fiabilité, continuent de favoriser le camionnage pour le transport à l'échelle continentale. Le mode ferroviaire demeure cependant essentiel pour le transport sur de longues distances de produits pondéreux et pour répondre à la demande de transport intermodal pour la partie terrestre des mouvements intercontinentaux, son principal créneau de croissance. Le transport maritime international continue de profiter de l'excellent axe de navigation que constitue le fleuve Saint-Laurent pour répondre aux besoins de l'économie québécoise et aux mouvements de transit sans toutefois bénéficier des mêmes perspectives de croissance que

les ports de la Côte ouest qui desservent le marché asiatique.

Les infrastructures et systèmes de transport servant à soutenir le commerce extérieur prennent une importance accrue et en particulier celles desservant les principaux corridors de commerce du Québec.

À une échelle régionale, la région montréalaise est particulièrement touchée, à cause de sa vocation de point de transit multimodal, pour les marchés extérieurs et comme principal centre manufacturier du Québec. Les infrastructures routières de la région de Montréal doivent être à même de soutenir les besoins, entre autres, liés au commerce extérieur dont une partie significative y circule et une desserte adéquate des noeuds intermodaux doit être assurée. En ce qui concerne les régions périphériques, les infrastructures et systèmes doivent permettre de les relier efficacement aux marchés extérieurs

Par ailleurs, les besoins de transport liés aux nouvelles approches logistiques des entreprises exigent que le système multimodal de transport de marchandises soit mieux intégré et mieux coordonné tout en offrant une gamme de services plus diversifiée. La demande pour des services de haute qualité en même temps que pour des services logistiques complets et intégrés pose un défi important à l'industrie québécoise des transports qui doit y répondre sous peine de voir ces marchés lui échapper.

2.2 Contexte politique

Plusieurs éléments du contexte politique viennent conditionner l'intervention en matière de transport des marchandises.

Réforme fédérale des transports

Le gouvernement fédéral a joué historiquement un rôle important dans le financement et l'exploitation des infrastructures et services de transport maritime, aérien et ferroviaire relevant de sa compétence. Son intervention s'est modifiée radicalement au cours des années pour répondre aux impératifs budgétaires. Ce nouveau rôle a pris la forme d'un désengagement de sa part, soit par la privatisation de certaines activités, soit par un transfert de ses responsabilités à des entités locales, régionales ou provinciales en ce qui concerne les ports et aéroports. Cette nouvelle approche vise à retirer le gouvernement fédéral des activités purement opérationnelles, pour concentrer son action notamment sur les politiques, la sécurité et la protection de l'environnement. Cette opération a permis de réduire considérablement le budget et le personnel de Transports Canada en abolissant les subventions directes aux transports (1,6 milliard de dollars/an) et de commercialiser le plus grand nombre d'activités possible.

Tendances lourdes de gestion du secteur public

Plusieurs grandes tendances affectent la gestion du secteur public comme la recherche d'une plus grande efficacité et efficience, la lutte aux déficits budgétaires et une crise de confiance des citoyens envers l'État avec son corollaire, le recours au secteur privé. Un groupe de travail de l'OCDEⁱⁱⁱ a regroupé les initiatives mises de l'avant par différents pays pour guider leur réforme des services publics : transfert de compétence, plus de souplesse, mise en place de critères de performance, développement de la concurrence,

ⁱⁱⁱ La gestion publique en normalisation : Les réformes dans les pays de l'OCDE, 1995.

amélioration de la qualité de la réglementation. Le gouvernement du Québec s'inscrit dans ces tendances.

Priorités du gouvernement du Québec

Au Québec, les orientations stratégiques (1999-2002)^{iv} que le gouvernement s'est donné sont en partie conditionnées par les grandes tendances évoquées précédemment. Cinq grands objectifs sont visés : favoriser la prospérité économique et sociale en relançant le développement économique et la création d'emplois, continuer à bâtir une société plus juste et solidaire envers les plus démunis, rétablir la marge de manœuvre de l'État en redressant les finances publiques, mieux desservir la population québécoise par des services publics offerts à des coûts compétitifs et adaptés aux nouveaux besoins et enfin préserver et promouvoir les divers traits caractéristiques de la société québécoise. Même si le transport n'a pas été identifié directement comme priorité, il n'en demeure pas moins que trois des grands objectifs concernent le transport, soit la prospérité économique, les finances publiques et les services publics à prix compétitifs.

2.3 Contexte social

Il en est de même pour le contexte social dont les principales dimensions sont la sécurité, la protection de l'environnement et l'équité sociale.

Sécurité

Assurer la sécurité des citoyens est une dimension majeure de la mission sociale de l'État. Depuis près de vingt ans, les interventions en sécurité des transports

s'adressant aux conducteurs, aux infrastructures, aux transporteurs et aux véhicules ont donné beaucoup de résultats positifs. Cependant, la société est de plus en plus exigeante et très sensible aux accidents sur les réseaux routier et ferroviaire. Les orientations gouvernementales doivent tenir compte des demandes continues des groupes d'intérêt sur ce sujet.

Un premier bilan de sécurité réalisé pour tous les modes de transport de marchandises nous révèle que les accidents routiers impliquant un camion représentaient entre 75 % et 80 % du total des accidents avec décès dans ce secteur en 1995. Pour cette même année, 130 accidents avec décès et environ 15 000^v accidents (toutes catégories de gravité) étaient attribués au camionnage.

Protection de l'environnement

La création d'un ministère de l'Environnement en 1979 a contribué, par ses exigences, à une prise de conscience des préoccupations environnementales et à leur intégration à la majeure partie des activités de la population. La notion de développement durable au bénéfice des générations futures a été mise de l'avant par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Brundtland, 1987) et reconfirmée lors du Sommet de la planète Terre à Rio de Janeiro (1992). Ces deux événements ont internationalisé ces préoccupations devenues incontournables pour une société ouverte sur le monde comme le Québec. Ainsi, suite au Sommet de Rio, le gouvernement du Québec a adhéré (Décret 1669-92) à l'objectif de stabiliser

^{iv} GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Secrétariat du Comité des priorités, *Lignes directrices et rappel des orientations stratégiques 1999-2002*.

^v Il faut toutefois noter que la nature et les caractéristiques des accidents routiers sont fort différents de ceux des transports ferroviaire, maritime ou encore aérien et ne sont pas toujours comparables.

les gaz à effet de serre d'ici l'an 2000 au niveau de l'année 1990. Lors du récent sommet de Kyoto de décembre 1997, les gouvernements canadien et québécois se sont engagés à réduire de 6 % leur émissions de gaz à effet de serre sur la période s'étendant de 2008 à 2112.

En 1994, le transport des marchandises (tous modes confondus), avec une consommation de 145 pétajoules^{vi}, représentait 35 %^{vii} de la consommation totale d'énergie du secteur des transports. De ce total, 75 % de la consommation pouvait être attribuée au camionnage, 19 % au maritime, 4 % au ferroviaire et 1 % à l'aérien. Concernant l'évolution prévisible, on estime que la consommation du transport des marchandises, qui expliquait le tiers de la demande d'énergie du secteur des transports en 1991, représenterait les deux cinquièmes de cette demande en 2011.

Équité sociale

L'équité sociale et territoriale consiste à assurer aux citoyens l'accès aux biens et services. En raison de l'étendue du territoire québécois et de la dispersion de la population, le rôle du transport des marchandises est significatif pour permettre à l'État de remplir sa mission à cet égard.

3. INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU QUÉBEC

Pour assurer le déplacement des marchandises à l'intérieur du Québec et

les échanges avec les marchés extérieurs, le Québec s'est doté d'un système de transport constitué d'un réseau complexe d'infrastructures et d'une industrie des transports variée.

3.1 Transport routier

Le transport de marchandises est effectué d'abord par le camionnage, qui est devenu au cours des dernières décennies le mode de transport dominant. Ses qualités de souplesse, de rapidité et ses coûts compétitifs lui permettent de continuer de s'affirmer par rapport aux autres modes de transport. Il assure la quasi-totalité du transport local et urbain de marchandises où des quantités très grandes de marchandises (plus de 100 millions de tonnes) sont transportées annuellement. Il assure, en outre, l'essentiel de la desserte interurbaine de marchandises à l'intérieur du Québec (si l'on exclut de la comparaison les volumes transportés par les compagnies minières exploitant des chemins de fer à compte propre). Sur le marché extraprovincial, le camionnage permet le déplacement d'une majorité du tonnage vers ou en provenance des autres provinces et représente une proportion significative des volumes transportés dans le contexte des échanges avec les États-Unis. À l'échelle internationale en 1996, la valeur des marchandises transportées par camion est de l'ordre de 44 milliards de dollars, soit 48 % des échanges québécois totaux. La contribution du camionnage à l'économie québécoise est majeure par l'importance des recettes qu'il génère, mais surtout par la fluidité qu'il apporte à la production et au commerce québécois.

Le camionnage dispose d'un vaste réseau routier d'une longueur totale de 165 000 km au Québec. Compte tenu

^{vi} Une pétajoule équivaut à 10 15 joules. Il faut 1 000 000 joules pour déplacer par camion une tonne de marchandise sur un kilomètre.

^{vii} Données obtenues du secteur de l'énergie du ministère des Ressources naturelles.

de la croissance de ce mode, les camions en sont venus à constituer aujourd'hui un pourcentage significatif de la circulation routière. En conséquence, ils exercent une charge importante et toujours croissante sur le réseau routier, tant du point de vue structural que du point de vue de la sécurité routière.

Les activités de transport routier de marchandises sont assurées par un grand nombre de transporteurs, soit près de 50 000, ce qui en fait une industrie très atomisée.

3.2 Transport ferroviaire

Le chemin de fer continue à jouer un rôle déterminant, particulièrement dans le transport des produits primaires (bois, minerais), lesquels représentent des volumes substantiels. Il assure aussi le transport des biens manufacturés lourds ou acheminés sur de grandes distances ainsi que l'intermodalité dans l'acheminement des conteneurs d'import-export par le port de Montréal. En dépit du fait qu'au cours des années le transport ferroviaire a réussi sur le plan canadien à maintenir sa part de marché du transport de marchandises et à l'augmenter légèrement dans les dernières années, au Québec, sa part de marché diminue de façon constante. Sur le marché international, le réseau ferroviaire transporte des marchandises pour une valeur de 11 milliards de dollars, soit 12 % de la valeur des échanges internationaux québécois.

La rationalisation actuelle des services de transport entraîne au Québec l'abandon de plusieurs lignes non rentables pour les grands transporteurs et une redistribution des lignes marginales vers de nouveaux transporteurs. Sur le plan de la propriété des infrastructures ferroviaires en territoire québécois, le paysage se

modifie donc rapidement : on assiste à une situation où une partie de plus en plus grande du réseau ferroviaire est aux mains de chemins de fer d'intérêt local qui sont de compétence provinciale (Québec).

L'emploi dans ce secteur reste encore important, bien qu'il diminue aussi constamment. Il continue d'être avantage par la présence historique au Québec des sièges sociaux du Canadien National et du Saint-Laurent & Hudson, filiale de CP. Cette situation est parfois remise en question.

3.3 Transport maritime

Favorisé par l'excellent axe de navigation que constitue le fleuve Saint-Laurent, le transport maritime au Québec est orienté avant tout vers le commerce international. Sa contribution au PIB du Québec est à la baisse depuis les années 60 dans l'ensemble du transport de marchandises. Si la valeur des marchandises transportées outre-mer par le mode maritime représente 21 % des échanges internationaux québécois, soit 18 milliards de dollars, en volume ce sont près de 100 % de nos exportations qui utilisent ce mode. À cela il faut ajouter le commerce extérieur des autres provinces et des États-Unis qui transitent par les ports du Québec.

Bien que le réseau portuaire québécois comporte plus de 47 ports utilisés pour le transport des marchandises, l'essentiel du commerce maritime en volume (76 %) transite par quatre ports majeurs du Québec. Le port de Montréal est spécialisé dans la manutention de marchandises générales et conteneurisées, tandis que les ports de Québec, Sept-Îles et Port-Cartier sont davantage tournés vers les vrac liquides et solides.

Le transport outre-mer ou interne canadien est assuré par des armateurs étrangers ou canadiens dont la flotte est enregistrée à l'étranger, alors que les transporteurs québécois se concentrent sur le marché intraprovincial et sur la desserte des régions isolées.

3.4 Transport aérien

Bien qu'en croissance rapide, le fret aérien au Québec reste encore très marginal quant aux volumes. Le transport de fret aérien est surtout réservé aux produits de haute valeur et sensibles aux délais de livraison, en raison de leurs coûts élevés, ce qui fait que 15 % des échanges internationaux du Québec, soit 13 milliards de dollars en valeur sont transportés par avion. Ce pourcentage monte à 28 % si l'on exclut les exportations vers les États-Unis. Cela met en évidence l'orientation de ce mode vers les produits de haute valeur, puisque la valeur des marchandises exportées du Québec par le mode aérien équivaut presque à la valeur des marchandises transportées par le mode maritime.

L'essentiel du trafic aérien québécois de marchandises est surtout de nature internationale (82 % du volume manutentionné) et passe par les aéroports de Dorval et de Mirabel.

Il y aurait une certaine activité de fret dans les centres régionaux (sept aéroports) de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Toutefois, il s'agirait là d'un sous-produit du transport de passagers.

Dans le domaine des messageries, la route a gagné beaucoup de terrain, et le mode aérien se limite au marché canado-américain à partir des grands centres et au marché des livraisons le

même jour pour les destinations internes au Québec.

Enfin, il se fait du transport de marchandises par avion dans le Nord-du-Québec et la Basse-Côte-Nord, soit dans des secteurs enclavés, avec une vocation essentiellement d'approvisionnement.

3.5 Transport intermodal

Au Québec, le trafic régulier de transport intermodal conteneurisé impliquant un lien maritime et terrestre est concentré à 99 % au port de Montréal, dont la position géographique à 1 500 km à l'intérieur du continent et ses dessertes ferroviaires et routières lui donnent un avantage comparatif indéniable. Ce trafic est international à 95 %, le reste consistant en du trafic de conteneurs entre Montréal et Terre-Neuve.

Pour le port de Montréal, le transport intermodal représente la catégorie de marchandises la plus importante en tonnage et en valeur ajoutée. Ce trafic constitue 40 % du tonnage total manutentionné au port, et 65 % du trafic conteneurisé de l'Est canadien y transite. La croissance annuelle récente du trafic conteneurisé, soit 8 %, est plus élevée que celle des autres produits en vrac. Dans l'ensemble, le trafic conteneurisé est composé de produits manufacturés, de produits agro-alimentaires, de pâtes et papiers, de produits semi-finis et d'acier. Un taux de 55 % des conteneurs sont destinés aux États-Unis ou en proviennent; pour l'Ontario, il s'agit de 25 %; pour le Québec, 20 %. Dans la portion terrestre de leurs déplacements, on estime que 60 % des conteneurs sont expédiés par la voie ferroviaire, ce qui représente 5 millions de tonnes en 1996.

Concernant le transport intermodal intérieur, un total de 3.9 millions de tonnes ont été transportées par chemin de fer. Il s'agit de trafic de conteneurs à 85 %, le reste étant du ferroutage (transport de remorques).

En plus du transport intermodal conteneurisé, le transport intermodal touche également les matières en vrac. Ainsi, le transport de vrac dans le système Saint-Laurent donne lieu à des acheminements complexes, comme celui des chaînes intermodales de grains. Il s'agit d'une combinaison entre le ferroviaire, la voie maritime et les élévateurs des ports du Saint-Laurent pour l'acheminement océanique. Cette combinaison est en concurrence avec les acheminements par l'Ouest et par les États-Unis (Mississippi, golfe du Mexique).

Tableau 1 : L'offre de transport de marchandises au Québec

Mode	Infrastructures	Transporteurs	Main-d'œuvre	P.I.B. ⁱ
Transport routier	<i>Un réseau routier de 165 000 km dont :</i> ♦ 28 600 km de responsabilité provinciale ◇ Autoroutes : 4 701 ◇ Routes nationales : 9 958 ◇ Routes régionales : 5 785 ◇ Routes collectrices : 8 156 ♦ 91 000 km de responsabilité municipale ♦ 45 000 km de routes d'accès aux ressources ♦ 400 km de routes de responsabilité fédérale (5 ponts)	<i>Compte d'autrui :</i> ♦ 7 300 transporteurs québécois dans le camionnage général, plus 3 300 étrangers ♦ 8 200 transporteurs dans le camionnage en vracⁱⁱ <i>Compte propre :</i> ♦ 35 000 transporteurs	<i>Compte d'autrui :</i> ♦ 33 000 emplois directs salariés et environ 15 000 sous-traitants et indépendants <i>Compte propre :</i> Non disponible	1 892 M\$ (excluant le transport pour compte propre)
Transport ferroviaire	<i>Un réseau ferroviaire de 6 555 km dont :</i> ♦ 887 km de lignes principales ♦ 4 855 km de lignes régionales et locales : ◇ Canadien National : 2 473 ◇ Saint-Laurent et Hudson : 145 ◇ CFIL : 1 802 ◇ Québec Central : 380 (non en fonction) ◇ Autres : 55 ♦ 813 km de lignes d'entreprises	<i>19 transporteurs dont :</i> ♦ 2 transporteurs de classe 1 (CN et SLH) ♦ 12 CFIL ♦ 5 compagnies exploitant des chemins de fer à compte propre, dont 4 compagnies minières	<i>Un total de 9 300 emplois directs dont :</i> ♦ 6 500 pour les transporteurs de classe 1, dont environ 5 000 emplois à Montréal ♦ environ 1 250 emplois dans les CFIL ♦ environ 1 550 emplois dans les services connexes (excluant Via Rail)	640 M\$ (il faut retrancher environ 70 M\$ pour l'activité de VIA Rail)

ⁱ Produit intérieur brut au coût des facteurs en 1994 exprimé en dollars de 1986. Source : MTQ. *Les transports au Québec*, 1997, p. 6.

ⁱⁱ CTQ. *Rapport annuel 1997-1998*. Nombre de titulaires de permis et licences (excluant la sous-traitance).

Tableau 1 : L'offre de transport de marchandises au Québec (suite)

Mode	Infrastructures	Transporteurs	Main-d'œuvre	P.I.B.
Transport maritime	Un réseau de 47 ports servant au transport de marchandises : ◆ 23 ports de commerce : ◇ Ports Canada : 5 (60 % du trafic)ⁱⁱⁱ ◇ Transports Canada : 15 (15 % du trafic)^{iv} ◇ Autres : 3 (gouv. Qué.) Bécancour, Valleyfield (municipal), Port-Cartier (privé, 20 % du trafic) ◆ 24 infrastructures de traverses et dessertes de marchandises : ◇ Transports Canada : 19 (9 ports isolés et 10 traverses) ◇ Gouv. Qué. : 5 Plus : Voie maritime du Saint-Laurent : 4 écluses	◆ <u>Cabotage québécois</u> <i>Services maritimes</i> : Groupe Desgagnés, Énerchem, Sonamar, NANUK <i>Traverses et dessertes</i> : COGEMA, STQ, CTMA ◆ <u>Cabotage canadien</u> : Fednav, Algoma Central, Upper Lakes Shipping, Oceanex, Canada Steamship Line ◆ <u>Trafic international</u> : <i>Centres de décisions canadiens</i> : CP Ships, Fednav, CSL <i>Centres de décisions internationaux</i> : multitude de transporteurs de conteneurs (OOCL, Maersk, Sea Land, P&O Nedlloyd) et de vrac.	8 400 emplois au total pour le transport des marchandises et des personnes	330 M\$ (incluant les services de traverses de passagers)
Transport aérien	Un réseau aéroportuaire de 88 aéroports dont : Réseau supérieur : 39 ◆ Fédéral : 19 ◇ Grands centres : 3 (ADM : 98 % du trafic de fret) ◇ Centres régionaux : 7 ◇ Enclavés/éloignés : 9 ◆ Provincial : 20 ◇ Enclavés : 17 ◇ Éloignés : 2 ◇ SDBJ : 1 Réseau local : 49 (peu de fret)	Transport de fret effectué principalement par les transporteurs de lignes aériennes régulières en fonction de leur transport de passagers, de même que par les services aériens tout cargo et les entreprises de messageries aériennes.	14 000 emplois au total pour le transport des personnes et des marchandises.	410 M\$ (la partie marchandises est estimée à 10 %, soit autour de 40 M\$)

ⁱⁱⁱ Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sept-Îles, Port Saguenay.

^{iv} En plus de ces 15 ports, il y en a 12 autres relevant de Transports Canada où il n'y a ni trafic de marchandises ni traverse.

Tableau 2 : Les caractéristiques de chaque mode et les marchés

Mode	Caractéristiques	Marchés et flux de transport	Principaux produits
Transport routier	Mode de transport rapide et fiable (donc bien adapté à la gestion de type « juste-à-temps ») et souple (permettant un service porte à porte avec horaires pré-déterminés ou sur demande). Ce mode est le plus compétitif pour des trajets inférieurs à 1 100 km. C'est un mode avec une offre flexible à cause des frais fixes faibles comparativement au ferroviaire. Il donne un accès facile à tout point du continent nord-américain. Il est plus coûteux que le transport ferroviaire au-delà d'une certaine distance.	<u>Marché intraprovincial (interurbain) :</u> Compte d'autrui ♦ 39 M de tonnes^v Compte propre ♦ 18 M de tonnes^{vi} Note : Le transport urbain, quant à lui, représente un marché de plus de 100 M de tonnes^{vii} <u>Marché interprovincial :</u> Compte d'autrui : ♦ 19 M de tonnes^{viii} Compte propre : ♦ 3 M de tonnes^{ix} <u>Marché international :</u> Compte d'autrui : ♦ 11 M de tonnes^x - ^{xi} Compte propre : ♦ 1 M de tonnes^{xii} Total : 91 M de tonnes au total pour le marché interurbain, dont 69 M de tonnes pour le transport pour compte d'autrui	<u>Marché intraprovincial (interurbain) :</u> Bois brut, produits pétroliers, minéraux non métalliques (sable, gravier, etc.) <u>Marché interprovincial :</u> Marchandises générales, fer, acier et alliages, papier et carton, minéraux non métalliques, produits en bois semi-finis <u>Marché international :</u> Nord-Sud : papier et carton, textiles, métaux non ferreux, produits de bois semi-finis, fer, acier et alliages Sud-Nord : fret général non classé, véhicules automobiles, légumes, autres aliments
Transport ferroviaire	Mode de transport relativement peu coûteux, bien adapté aux longues distances, aux marchandises lourdes, en grandes quantités, et moins sensibles aux délais de livraison. Il donne accès à l'ensemble du continent nord-américain. Il nécessite des gros contrats à long terme en raison de l'importance des frais fixes inhérents à ce mode de transport.	<u>Marché intraprovincial :</u> Un total de 52 M de tonnes dont : ♦ 5 M par CN et SLH ♦ 7 M par les CFIL^{xiii} ♦ 40 M par les compagnies minières de la Côte-Nord (compte propre) <u>Marché interprovincial :</u> ♦ 15 M de tonnes <u>Marché international :</u> ♦ 15 M de tonnes Total : 82 M de tonnes, dont 35 M de tonnes par CN et SLH.	<u>Marché intraprovincial^{xiv} :</u> Copeaux, minerais, pâtes de bois, papier journal <u>Marché interprovincial :</u> Bois d'oeuvre, véhicules automobiles et pièces, sel, acide sulfurique, pâte de bois, céréales, minerais, produits conteneurisés <u>Marché international :</u> Papier journal, bois d'oeuvre, aluminium, automobiles et pièces, produits conteneurisés

^v Données pour 1996 de Statistique Canada ajustées pour tenir compte des petits transporteurs (avec recettes entre 100 000 \$ et 1 M\$). Les transporteurs de 1 M\$ et plus de recettes ont transporté 26 M de tonnes sur ce marché.

^{vi} Estimation basée sur l'enquête sur le camionnage du CCATM de 1995.

^{vii} D'après une étude réalisée en 1993 sur le transport de marchandises dans la région montréalaise, les transporteurs (compte d'autrui et compte propre) de cette région ont transporté 83 M de tonnes avec des véhicules de 3 000 kg et plus de masse nette.

^{viii} Données pour 1996 de Statistique Canada ajustées pour tenir compte des petits transporteurs (avec recettes entre 100 000 \$ et 1 M\$). Les transporteurs de 1 M\$ et plus de recettes ont transporté 17 M de tonnes sur ce marché.

^{ix} Estimation basée sur l'enquête sur le camionnage du CCATM de 1995.

^x Données pour 1996 de Statistique Canada, ajustées pour tenir compte des petits transporteurs (avec recettes entre 100 000 \$ et 1 M\$). Les transporteurs de 1 M\$ et plus de recettes ont transporté 10 M de tonnes sur ce marché.

^{xi} Les activités des transporteurs américains sont exclues, soit de 30 % à 40 % du marché.

^{xii} Estimation basée sur l'enquête sur le camionnage du CCATM de 1995.

^{xiii} Une bonne partie de ce trafic se retrouve dans les tonnages identifiés aux marchés interprovincial et international.

^{xiv} Statistique Canada (52-216), *Le transport ferroviaire au Canada*, 1994.

Tableau 2 : Les caractéristiques de chaque mode et les marchés (suite)

Mode	Caractéristiques	Marchés et flux de transport	Principaux produits
Transport maritime	Le mode de transport le moins coûteux à la tonne. Il est particulièrement adapté au transport massif de grandes quantités de marchandises lourdes. Il est indispensable au commerce international outre-mer. Le transport conteneurisé international est rapide et s'intègre dans la logistique mondiale des entreprises.	<u>Marché intraprovincial (cabotage québécois)</u> ♦ 7 M de tonnes <u>Marché interprovincial (cabotage canadien et pré-acheminement international)</u> ♦ 15 M de tonnes <u>Marché international (excluant le transit sans escale)</u> ♦ 81 M de tonnes Total : 103 M de tonnes	<u>Marché intraprovincial (cabotage québécois)</u> Produits pétroliers, minerais, produits métalliques semi-finis, papier et rebuts de papier <u>Marché interprovincial (cabotage canadien) :</u> Céréales, minerai de fer <u>Marché international (excluant le transit) :</u> Minerai de fer, produits pétroliers, céréales, produits conteneurisés, papier journal^{xv}
Transport aérien	Le mode de transport le plus coûteux. Il est très rapide et convient bien aux marchandises très sensibles au délais de livraison, périssables ou encore de forte valeur ajoutée. À l'intérieur du Québec, il dessert certaines destinations non accessibles par la route.	<u>Marché intraprovincial :</u> ♦ 11 000 tonnes <u>Marché interprovincial :</u> ♦ 31 000 tonnes <u>Marché international :</u> ♦ 194 000 tonnes Total : 236 000 tonnes (Étude EEC, 1995)	<u>Exportations internationales (en valeur) :</u> Aéronefs, équipement de télécommunication, composants électroniques, matériel électronique, machines électroniques, produits pharmaceutiques

^{xv} Statistique Canada (54-205), *Le transport maritime au Canada*, 1994.

4. CADRE D'INTERVENTION

Le champ d'action du gouvernement du Québec en matière de transport de marchandises est défini au départ par les compétences qui lui sont dévolues en vertu du cadre institutionnel régissant ce secteur. Les compétences en matière de transport des marchandises sont partagées entre les différents niveaux de gouvernement. De façon générale, en vertu des compétences relevant de chaque niveau de gouvernement et des pouvoirs délégués aux provinces, les transports interprovincial et international relèvent du gouvernement fédéral alors que le transport intraprovincial, à l'exception de l'aérien, est du ressort du gouvernement du Québec. Par ailleurs, le Québec a compétence pour légiférer relativement à l'usage des routes et à la sécurité routière.

Le cadre global d'intervention du Ministère est défini par sa mission dont la formulation actuelle est : *Assurer la circulation des personnes et des marchandises, par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.* Cette mission doit se réaliser dans un souci constant de *l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement*ⁱ.

Il y a donc quatre éléments qui constituent les grandes préoccupations gouvernementales auxquelles les interventions du Ministère en matière de transport de marchandises devraient répondre à savoir le développement économique, la sécurité, l'environnement et l'équité sociale.

À l'intérieur de ses compétences et compte-tenu de sa mission, l'action du Ministère doit être centrée sur un certain nombre de domaines d'intervention. Ces domaines d'intervention sont identifiés en réponse à la question suivante : « Quelles sont les dimensions majeures du transport de marchandises qui doivent être considérées par le Ministère en vue de réaliser sa mission? » Neuf domaines ont été retenus qui concernent tant les grands volets de l'intervention gouvernementale (encadrement réglementaire et administratif, harmonisation, défense des intérêts et promotion, infrastructures, fiscalité et financement) que certaines dimensions particulièrement stratégiques du marché du transport des marchandises sur lesquelles le gouvernement pourrait agir (ressources humaines, technologie, intermodalité, logistique).

La problématique liée aux grandes préoccupations du Ministère de même qu'aux domaines d'intervention est présentée dans le document principal et ne sera pas reprise ici. Les principaux éléments seront plutôt présentés dans la section suivante pour justifier les enjeux.

5. ENJEUX ET DÉFIS

Au terme de cette analyse, quels sont les grands enjeux auxquels le Ministère est confronté en ce qui concerne le transport des marchandises? La réponse à cette question permettra de résumer ce qui interpelle et demande une action relativement aux grandes tendances visant le transport des marchandises. À partir de cela, il sera plus facile pour le Ministère de préciser l'action qu'il entend poursuivre au cours des prochaines années.

Ces enjeux et défis se situent, comme nous l'avons vu plus tôt, dans un

ⁱ MTQ. *Plan stratégique 1997-2000*, décembre 1996.

contexte d'évolution rapide que connaît le secteur tant sur le plan des transformations du marché des transports de marchandises (impacts de l'internationalisation de l'économie, des technologies de l'information, etc.) que des changements au rôle joué par les gouvernements (réforme fédérale, déréglementation, etc.).

Considérant que l'intervention du Ministère doit atteindre les grands objectifs gouvernementaux qui sont traduits dans sa mission, à savoir le développement économique, la sécurité, la protection de l'environnement et l'équité sociale, la présentation des enjeux et défis sera faite dans les pages qui suivent en fonction de ces grandes préoccupations gouvernementales. Finalement, les enjeux spécifiques que soulève l'équilibre à atteindre entre ces objectifs seront exposés.

5.1 Enjeux liés au développement économique : une vision des transports orientée vers la satisfaction des besoins des expéditeurs

Le transport des marchandises est d'une importance vitale pour l'économie du Québec. Sans transport de marchandises, les commerces ne sont plus approvisionnés, les établissements manufacturiers ne reçoivent plus leurs matières premières et ne peuvent expédier leurs produits localement ou vers les marchés extérieurs. Bref, l'économie arrête de fonctionner. Assurer l'efficacité du transport des marchandises constitue donc une dimension importante de la mission économique de l'État.

Il est reconnu que la présence d'infrastructures performantes et d'une industrie des transports compétitive et efficace peut constituer un facteur important de développement dans

l'économie d'aujourd'hui où l'activité économique est de plus en plus mobile et se répartit sur la base d'une spécialisation internationale de la production.

Les besoins des usagers des services de transport de marchandises évoluent rapidement. La contribution des transports de marchandises au développement économique du Québec nécessite l'adoption aux niveaux ministériel et gouvernemental d'une vision des transports davantage orientée vers la satisfaction des besoins des expéditeurs et des interventions en conséquence.

Un certain nombre d'enjeux plus spécifiques et de défis se présentent donc à nous, auxquels le Ministère devra apporter une réponse pour que le transport des marchandises puisse contribuer adéquatement au développement économique du Québec au cours des prochaines années.

ENJEU : une industrie québécoise du transport des marchandises compétitive et forte

Pour être à même de desservir efficacement les marchés extérieurs et pour répondre à la demande intérieure, les usagers de services de transport, qu'ils soient manufacturiers, distributeurs, exploitants de ressources, doivent pouvoir compter sur une industrie des transports compétitive et forte, c'est-à-dire une industrie apte à offrir des services de transport répondant aux besoins, des services de qualité et à moindre coût.

Par ailleurs, une industrie québécoise des transports compétitive et forte signifie le maintien et la création d'emplois directs et indirects au Québec, qui contribuent au dynamisme

de l'économie québécoise. Les défis suivants découlent de cet enjeu.

En matière d'encadrement réglementaire

- *Un système efficace de suivi du transport dans un contexte de déréglementation sur le plan économique, où les relations administratives avec l'État sont simplifiées, tout en privilégiant un assouplissement normatif.*

En vue de rendre les expéditeurs québécois plus compétitifs, l'État a poursuivi, avec la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (1998, ch.40), adoptée en juin 1998, la déréglementation économique de l'industrie des transports amorcée il y a maintenant près d'une décennie. En effet, l'encadrement économique du camionnage général a connu un assouplissement majeur en 1988 alors que sont entrées en vigueur de nouvelles législations canadienne et québécoise qui redéfinissaient les règles d'accès au marché. En 1996, l'Accord sur le Commerce Intérieur, par sa loi de mise en œuvre, est venu définir un calendrier qui a mené à la déréglementation économique presque totale du camionnage ainsi qu'à celle du cabotage maritime. Les efforts devraient donc porter sur le suivi des entreprises sans modifier outre mesure leur rentabilité par des contrôles excessifs.

Par ailleurs, l'allègement du fardeau réglementaire et administratif des entreprises est toujours d'actualité. Cela s'inscrit dans l'objectif gouvernemental qui vise à simplifier les procédures administratives; pour ce faire, il s'est doté d'une politique sur l'activité réglementaire et du Secrétariat à la déréglementation. Cet allègement administratif couvrira deux aspects des

activités des entreprises : la relation avec les organismes gouvernementaux et la révision des normes.

La modification de la relation avec les organismes gouvernementaux se fera dans un contexte de service accéléré et intégré pour les clientèles. On verra apparaître des guichets uniques et des comptoirs spécialisés qui permettront, par une seule porte d'entrée, d'obtenir les services de plusieurs organismes gouvernementaux. Cette simplification permettra d'accélérer les démarches dans l'appareil gouvernemental et d'augmenter la conformité horizontale des entreprises aux différents programmes gouvernementaux.

Quant à la révision des normes, elle consistera essentiellement en une réorientation vers les objectifs poursuivis en laissant, le plus possible, les entreprises décider des moyens à prendre pour les atteindre.

- *L'évolution par étapes de l'industrie du camionnage en vrac vers un environnement déréglementé sur le plan économique*

L'encadrement économique très strict dont a bénéficié le camionnage en vrac au cours des 25 dernières années a mené à une organisation spécifique de prestation de services dans ce secteur, qui s'appuie principalement sur les transporteurs artisans. Il est de plus en plus difficile dans un contexte d'ouverture des échanges et de libéralisation de maintenir ce système. Le report à l'an 2000 devrait permettre à ce segment de l'industrie de se préparer à la déréglementation économique en procédant, par étapes, à l'assouplissement des règles économiques actuelles.

- *Des normes harmonisées qui répondent aux besoins des expéditeurs et transporteurs*

québécois dans un contexte d'intégration économique continentale.

L'intégration accrue des économies rend nécessaire une plus grande cohérence ou harmonisation entre les normes de transport des partenaires commerciaux. Cette question a été reconnue comme une priorité de la part des autorités politiques nord-américaines qui ont notamment inclus des dispositions d'harmonisation des normes de transport dans les accords de commerce intervenus au cours des dernières années. Pour le Québec, il faut une démarche proactive en cette matière en vue de s'assurer que les normes harmonisées répondent aux intérêts des expéditeurs et des transporteurs pour le bénéfice de la collectivité.

- *Un encadrement des chemins de fer de compétence provinciale qui définit les conditions d'exploitation au bénéfice des expéditeurs.*

La réglementation économique qui encadre les activités des CFIL a présentement un caractère minimal. De nouvelles dispositions assureraient une plus grande compétitivité en regard des conditions d'exploitation reliées aux connexions entre les entreprises ferroviaires. On pense ici aux droits d'interconnexion et aux prix de ligne concurrentiels. Il en est de même pour les relations entre les entreprises de chemin de fer et la collectivité.

En matière de promotion et de défense d'intérêts

- *Le développement des itinéraires maritimes et aériens du Québec.*

Dans les domaines maritime et aérien, les itinéraires du Québec sont en concurrence avec les systèmes de transport des autres provinces

canadiennes et des États-Unis. La promotion des systèmes québécois en appui aux industries et associations visées aide à profiter des opportunités se présentant dans ces modes.

- *Le maintien de la position du Québec au sein des systèmes de transport canadien et nord-américain quant aux initiatives extérieures qui constituent une menace.*

Une grande partie des pouvoirs en matière de transport de marchandises est détenue par le gouvernement fédéral, et les interventions qui en découlent ont souvent un impact très important sur le système de transport de marchandises (coûts, compétitivité, accès, sécurité), sur l'économie du Québec ainsi que sur son gouvernement. Les impacts des interventions du gouvernement fédéral sont d'autant plus importants dans le contexte actuel de retrait de l'État fédéral. Par ailleurs, certaines interventions des autres provinces canadiennes, du gouvernement américain et même du secteur privé peuvent aussi avoir un impact important sur le Québec. La défense des intérêts du Québec constitue donc une mission essentielle du Ministère.

En matière de fiscalité

- *La compétitivité des transporteurs routiers extraprovinciaux et ferroviaires menacée par une fiscalité non concurrentielle.*

Des études sur la fiscalité comparée des transporteurs québécois par rapport aux étrangers dans les domaines ferroviaire et routier font état d'un certain désavantage concurrentiel en ce qui concerne la fiscalité québécoise, notamment l'amortissement. Cette question doit faire l'objet d'une grande attention.

En matière de ressources humaines :

- *La disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée pour répondre aux exigences croissantes de l'industrie du camionnage et en quantité suffisante pour exploiter les marchés de longue distance.*

Les exigences liées aux changements technologiques et à l'encadrement réglementaire en évolution font en sorte que les qualifications de la main-d'œuvre dans le camionnage deviennent de plus en plus importantes tant du point de l'efficacité économique du transport que de l'exploitation sécuritaire des véhicules. La disponibilité d'une main-d'œuvre compétente pour assurer la gestion d'une entreprise moderne de camionnage est également un défi.

- *Un encadrement de travail qui tient compte de la nouvelle réalité du travail autonome.*

La tendance à l'impartition conjuguée au travail autonome pose le problème des conditions de travail des sous-traitants et de leurs relations avec leurs employeurs. Cela pose la question du type d'encadrement du travail qui serait le plus approprié pour cette clientèle.

- *La disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et polyvalente dans des petites entreprises de chemin de fer.*

L'émergence au Québec d'une industrie des chemins de fer secondaires pose le problème à moyen terme de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et polyvalente.

En matière de technologie et d'intermodalité

- *La contribution critique des nouvelles technologies à l'efficacité du transport routier des marchandises.*

L'intégration des nouvelles technologies, en particulier celles de l'information, est un facteur critique du développement de l'industrie du camionnage et de l'efficacité du transport routier des marchandises en général.

- *Des technologies intermodales adaptées à la réalité du marché québécois.*

De nouvelles technologies rail-route ont fait l'objet d'essais techniques et commerciaux sur le territoire québécois. Ces technologies présentent un potentiel intéressant pour le marché québécois qui n'offre souvent pas les caractéristiques de densité et de distance permettant l'utilisation rentable des services intermodaux traditionnels. On pense ici au corridor Montréal - Toronto, très achalandé mais avec une faible distance, ou encore aux marchés régionaux du Québec où les CFIL alimentent les transporteurs ferroviaires nationaux.

- *La place du port de Montréal dans le trafic conteneurisé de l'Atlantique Nord.*

Le port de Montréal est au cœur de la principale filière intermodale au Québec, qui est d'une contribution très stratégique à l'économie québécoise. La place du port dans le trafic conteneurisé de l'Atlantique Nord est un défi constant.

ENJEU : des infrastructures multimodales performantes

De façon complémentaire et indissociable à l'industrie du transport des marchandises, la présence d'infrastructures multimodales performantes contribue à la productivité de l'économie québécoise.

La disponibilité sur le territoire québécois d'infrastructures multimodales efficaces et intégrées permet de répondre aux besoins des expéditeurs pour un service rapide et fiable par le mode ou la combinaison de modes les plus appropriés.

Un certain nombre de défis découlent de l'évolution de la demande, des développements technologiques ainsi que des changements aux rôles et responsabilités des divers niveaux de gouvernement.

En matière d'infrastructures routières

- *La prise en compte formelle des besoins de transport des marchandises dans la planification routière.*

La circulation des marchandises sur le réseau routier québécois obéit à des patrons de déplacements qui rendent stratégiques certains liens routiers. Les déplacements de marchandises sur les principaux corridors routiers de commerce externes et internes du Québec doivent être fluides pour être efficaces. Par ailleurs, le recours à un processus d'analyse économique systématique des projets d'amélioration et de développement des infrastructures routières permettrait de mieux prendre en compte leur impact économique global dans le processus de planification.

- *La préservation du patrimoine routier par des normes de charge adéquates.*

Le camionnage implique une utilisation considérable du réseau routier, et la circulation des camions ainsi que notre climat nordique constituent les facteurs les plus importants de sa détérioration. C'est l'intervention du gouvernement dans la réglementation (charges, dégel) et le contrôle de son application qui doit maximiser la préservation du réseau routier.

- *Une gestion de la circulation des camions intégrée sur l'ensemble du réseau routier québécois.*

La désignation de réseaux de camionnage par les autorités provinciale et municipales, associée au processus de dévolution des infrastructures routières, pose le défi d'une harmonisation des mesures de gestion de la circulation des camions en vue d'assurer l'efficacité des déplacements sur l'ensemble du réseau. Par ailleurs, la gestion de la circulation des véhicules hors normes sur les réseaux supérieur et municipal exige une intégration du cadre d'exploitation.

En matière d'infrastructures ferroviaires

- *La survie du réseau ferroviaire secondaire pour répondre aux besoins des régions.*

Le retrait des grandes compagnies ferroviaires des lignes secondaires pose le défi de la survie de ce réseau. À la suite de la rationalisation importante de lignes régionales réalisée au cours des dernières années, le réseau ferroviaire a atteint un seuil à partir duquel tout abandon supplémentaire, à quelques exceptions près, pourrait mettre en danger la desserte d'entreprises

majeures pour l'économie de certaines régions.

En matière d'infrastructures portuaires

- *L'existence d'un réseau portuaire correspondant aux besoins du commerce et de l'industrie et à la capacité financière des milieux locaux et régionaux.*

La réforme portuaire instituée par le gouvernement fédéral, combinée à la situation de surcapacité prévalant dans ce secteur et à la capacité financière limitée des milieux locaux et régionaux, pose le défi du maintien d'un réseau portuaire correspondant aux besoins et adéquatement financé.

En matière d'infrastructures multimodales

- *Des connexions efficaces entre les infrastructures des différents modes de transport.*

La réponse aux besoins de transport liés à l'internationalisation de l'économie ainsi qu'aux nouvelles approches logistiques des expéditeurs exige un réseau d'infrastructures multimodales bien intégré. Des connexions intermodales efficaces doivent relier les infrastructures des différents modes. Par ailleurs, une planification multimodale intégrée des infrastructures de transport suppose le développement d'outils appropriés.

ENJEU : une vision des transports s'appuyant sur une approche plus large, arrimée avec les autres partenaires

Les changements importants en cours, notamment l'internationalisation rapide de l'économie et les nouvelles pratiques

logistiques des expéditeurs exigent de l'État la mise en place d'une approche plus large, qui déborde et encadre l'intervention reliée aux infrastructures ou au développement de l'industrie du transport des marchandises. Il faut considérer aussi que plusieurs ministères peuvent être touchés par les problématiques de transport ou les vivent.

Les défis suivants en découlent.

- *Des infrastructures et une industrie des transports qui soutiennent la logistique des entreprises.*

L'évolution des besoins des usagers de services de transport vers des prestations où la qualité prime (fiabilité, temps de transit, flexibilité), dans le contexte de leurs pratiques logistiques, exige un suivi adéquat des caractéristiques de la demande liées à la logistique des entreprises et une préoccupation accrue concernant la performance globale sur le plan qualitatif du système (infrastructure et industrie) de transport de marchandises.

- *Le développement d'un système de transport multimodal intégré.*

L'internationalisation accrue de l'économie de même que les nouvelles pratiques logistiques exigent le recours à des chaînes de transport souvent plus complexes, qui demandent un système multimodal de transport de marchandises mieux intégré et coordonné pour assurer le déplacement rapide et sans rupture des marchandises sur des distances de plus en plus grandes.

- *Une action ministérielle étroitement coordonnée avec les autres ministères sectoriels.*

Pour mieux optimiser les interventions gouvernementales dans une optique de développement économique, une

approche concertée entre les ministères s'impose. En effet, plusieurs ministères québécois, par leurs responsabilités sectorielles envers les usagers de services de transport (industries, commerces, ressources naturelles, agriculture, etc.), ont à tenir compte de problématiques de transport dans la réalisation de leur mission.

5.2 Enjeux liés à la sécurité

Assurer la sécurité des citoyens est une dimension majeure de la mission sociale de l'État. Au cours des dernières décennies, la société est devenue de plus en plus exigeante et très sensible à la sécurité dans les transports.

Dans le transport des marchandises, le contexte de déréglementation économique amène l'État à resserrer les règles de sécurité applicables aux transporteurs.

Considérant le bilan de sécurité associé aux différents modes de transport de marchandises, il apparaît que le potentiel d'amélioration se situe principalement dans le camionnage.

ENJEU : un système de transport des marchandises sécuritaire

En matière de transport routier

- *Un transport routier des marchandises sécuritaire dans un contexte complètement déréglementé sur le plan économique.*

La disparition des derniers éléments de la réglementation économique du camionnage nécessite la redéfinition d'un système de contrôle de l'industrie permettant à l'État d'assurer le transport sécuritaire des marchandises. Ce système, qui vise aussi la protection du réseau, s'appuie sur la responsabi-

lisation de tous les acteurs de la chaîne de transport et mise autant sur l'inspection en entreprise que sur le contrôle sur route. Par ailleurs, l'intégration gouvernementale des orientations et des normes en matière de sécurité constitue un défi pour les prochaines années. Enfin, la révision prochaine de la législation fédérale du camionnage, pour être efficace, ne doit pas constituer une ingérence dans le système mis en place par le Québec mais doit plutôt s'inscrire dans un processus d'harmonisation entre les programmes des provinces.

- *Des normes techniques assurant un haut niveau de sécurité.*

Les diverses normes techniques des véhicules dont le ministère a la responsabilité doivent assurer un haut niveau de sécurité. Ces normes doivent s'appuyer sur un effort de recherche adéquat en matière d'équipement des véhicules lourds et d'évaluation du comportement dynamique et statique de ces véhicules. Les efforts de contrôle routier doivent être clairement orientés vers les objectifs de sécurité.

- *Des aménagements aux infrastructures routières qui rendent plus sécuritaire la circulation des camions.*

Le partage de la route entre les camions et les autres usagers demande la réalisation d'aménagements facilitant leur cohabitation sécuritaire.

- *La gestion du risque associé au transport des matières dangereuses.*

Le transport des marchandises dangereuses constitue une préoccupation tant sur le plan de la sécurité que de la protection de l'environnement. Un des défis importants qui se posent est celui de la gestion du risque associé à ce type de déplacement, particulière-

ment dans les zones densément peuplées.

En matière de transport ferroviaire

- *Une responsabilité accrue du MTQ en matière de sécurité du transport ferroviaire*

La prise en charge du réseau ferroviaire secondaire par les CFIL, qui sont de compétence québécoise, pose le défi du développement d'un cadre normatif assurant un transport sécuritaire des marchandises sur ce réseau secondaire ainsi que sur les sites industriels où l'on exploite du matériel ferroviaire.

5.3 Enjeux liés à la protection de l'environnement

Face aux menaces aux écosystèmes reliés à l'activité humaine, les gouvernements ont pris des engagements ces dernières années en vue d'un développement plus durable. Le Québec a fait siens ces engagements internationaux, particulièrement en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Le transport des marchandises est une activité économique qui contribue de façon significative au bilan global de consommation d'énergie et d'émissions de polluants. Sans vouloir minimiser la problématique environnementale des autres modes, il n'en demeure pas moins que le camionnage est de loin le principal responsable du bilan environnemental du transport des marchandises, et les tendances vont dans le sens d'une contribution accrue du transport routier des marchandises à ce bilan au cours des 15 prochaines années.

ENJEU : Un système de transport terrestre des marchandises dont le fonctionnement minimise les impacts sur l'environnement

Le défi suivant en découle.

- *Déterminer des moyens pour stabiliser ou même réduire la part du camionnage dans le bilan global de consommation énergétique et d'émissions de polluants.*

La définition de stratégies d'efficacité énergétique en transport routier des marchandises constitue un défi de taille étant donné les impératifs de compétitivité, les pouvoirs partagés avec le gouvernement fédéral et l'importance du transport urbain des marchandises où les gains sont plus difficiles à obtenir.

5.4 Enjeux liés à l'équité sociale

L'équité sociale dans une optique de transport consiste à assurer l'accès des citoyens aux biens et services. En raison de l'étendue du territoire québécois et de la dispersion de la population, le rôle des transports est majeur pour permettre à l'État de remplir sa mission sociale et de jouer un rôle palliatif relativement aux insuffisances du marché.

ENJEU : Un système de transport des marchandises qui répond aux objectifs de développement social du gouvernement

Le défi suivant en découle.

- *La disponibilité d'un réseau d'infrastructures multimodales ainsi que de services de traverses et dessertes permettant l'approvisionnement de populations insulaires ou enclavées.*

L'approvisionnement en marchandises de populations insulaires ou enclavées nécessite que l'État s'implique dans l'offre d'infrastructures ainsi que, si cela est nécessaire, dans l'offre de services de traverses et dessertes pour répondre aux besoins de ces populations.

5.5 Enjeux liés à la relation entre le développement économique et les autres objectifs de l'État

L'atteinte des objectifs de développement économique peut nécessiter des arbitrages avec les autres objectifs que l'État poursuit en matière de transport de marchandises.

ENJEU : une intervention gouvernementale qui vise l'équilibre entre développement économique et autres objectifs de l'État

Cela pose les défis suivants.

- *Une tarification des infrastructures et systèmes de transport qui reflète de plus en plus les coûts réels.*

La prise en compte graduelle de certains coûts externes dans la tarification des infrastructures et systèmes de transport de marchandises devrait mener à une situation où les mécanismes du marché favorisent une utilisation plus optimale des ressources. Cela implique également que les divers usagers de la route contribuent à leur juste part des coûts. Cependant, des problèmes de mesure importants se posent, ce qui nécessite des recherches plus poussées sur ces questions.

- *Une harmonisation des politiques avec celles des autres provinces ou États qui permet l'atteinte d'objectifs de développement durable et de*

vérité des prix tout en préservant la compétitivité de notre industrie.

La mise en place de façon isolée d'une stratégie dynamique de développement durable des transports serait susceptible de réduire de façon importante la compétitivité de notre économie. Par contre, une approche consensuelle à cet égard permettrait plus facilement d'atteindre nos objectifs.

- *Des normes de charges et dimensions des véhicules routiers qui concilient les objectifs de compétitivité des expéditeurs avec les impératifs de sécurité, de protection du réseau routier et de l'environnement et les impacts sur les autres modes de transport.*

Les normes de charges et dimensions ont un impact significatif sur les frais d'exploitation des transporteurs routiers, ce qui nuit à la compétitivité des expéditeurs. Elles agissent par ailleurs sur l'équilibre concurrentiel entre le rail et la route pour certains produits et certains corridors, de même qu'elles ont un impact sur l'environnement et la sécurité. Une meilleure connaissance des effets de ces normes pourrait permettre de mieux concilier ces divers objectifs.

- *La disponibilité en région de services intermodaux rentables sur les plans économique et social.*

Sur la base de leur rentabilité économique et sociale, c'est-à-dire en considérant l'ensemble des coûts économiques et sociaux associés aux activités de transport, il pourrait être avantageux d'encourager la mise en place de services intermodaux en région pour faire face à des problématiques particulières.

6. CONCLUSION

Ce document constitue un premier exercice d'intégration des éléments de problématique concernant le transport des marchandises. Cette intégration a porté autant sur les domaines d'intervention que sur les grandes préoccupations gouvernementales concernant les transports.

L'approche privilégiée, fonctionnelle plutôt que modale, ainsi que la vision expéditeur ont permis de dégager des enjeux horizontaux qui seront de plus en plus au centre des préoccupations en transport des marchandises. La difficile question des équilibres entre le développement économique et d'autres objectifs à caractère plus social comme la sécurité, l'environnement et l'équité a aussi été soulevée.

Cet exercice constitue une première étape pour en arriver au Ministère à un cadre global et multimodal pour la prise de décision relative au transport des marchandises