



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE-2030

Cadre d'intervention
en transport routier des marchandises

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81192-3 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

1. Le transport routier des marchandises au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter le portrait global du transport routier des marchandises au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport routier des marchandises 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport routier des marchandises constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

État des lieux

Au Québec, le camionnage est un maillon stratégique de l'économie et des chaînes logistiques de transport des marchandises, dont l'activité principale consiste à acheminer des biens d'un fournisseur vers un client. La flexibilité et la fiabilité du transport routier confèrent au camion un rôle essentiel, en particulier lorsque le délai de livraison à destination est un facteur important du choix modal. Ses avantages concurrentiels lui permettent d'offrir un service porte-à-porte rapide et à prix compétitif qui répond aux besoins des entreprises et des consommateurs.

En 2016, le produit intérieur brut de l'industrie du transport par camion était de 4,6 milliards de dollars, soit 1,4 % de celui du Québec. L'industrie du camionnage composée de près de 15 850 transporteurs en 2014, qui faisaient essentiellement du camionnage contre rémunération pour compte d'autrui, employait 41 267 salariés. Un plus grand nombre d'autres transporteurs, près de 33 310, exercent leurs activités dans d'autres industries, en l'occurrence la construction et le commerce de gros ou de petit détail¹.

Le camionnage tient également une place importante dans les échanges du Québec avec ses principaux partenaires commerciaux. Il constitue le mode de transport prédominant sur le marché nord-américain, puisque la plupart des marchandises exportées ou importées sont transportées par camion. Son rôle dans les systèmes logistiques multimodaux est aussi essentiel, car il est souvent le seul à relier l'ensemble des éléments d'une chaîne logistique de transport des marchandises. Tous les biens, à un moment ou à un autre, sont transportés par camion.

L'industrie du transport routier des marchandises au Québec doit faire face à plusieurs enjeux dont les problématiques ont un impact majeur sur sa compétitivité sur le marché canadien et nord-américain et menacent l'équilibre concurrentiel entre les modes. Les problèmes auxquels elle est confrontée concernent notamment : le renouvellement et la rétention de sa main-d'œuvre, le perfectionnement des compétences, la croissance du parc de véhicules lourds versus sa dépendance aux carburants fossiles et la réduction des émissions de GES, la sécurité des véhicules lourds et le partage de la route, la congestion routière et son impact économique de même que la protection des infrastructures routières.

1. MTMDDET (2018), *Industrie du camionnage au Québec : portrait statistique et économique*, section 3.1

L'importance du transport routier des marchandises pour la mobilité durable au Québec

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) réitère son engagement à répondre aux besoins actuels en transport sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le transport des marchandises est une composante essentielle de la mobilité à l'appui du développement économique du Québec, car il permet aux entreprises d'être compétitives, d'attirer des investissements et de créer des emplois.

Le transport des marchandises implique la participation de tous les modes de transport alors que la gestion des services est assumée, en grande partie, par le secteur privé en fonction des critères commerciaux propres aux donneurs d'ouvrage (rentabilité, temps de livraison, etc.). L'optimisation des systèmes logistiques au regard des objectifs de la mobilité durable doit avoir pour corollaire l'utilisation de chaque mode dans le segment où il est le plus performant, en l'occurrence celui où la multimodalité et l'intermodalité sont appliquées là où les conditions permettent des gains appréciables. Dans ce contexte, l'industrie du camionnage cherche constamment à améliorer la planification intégrée de sa logistique, à contrôler ses coûts et à augmenter son efficacité tout en étant sécuritaire.

La place prépondérante du camionnage dans les échanges du Québec avec ses partenaires commerciaux lui octroie une part de marché importante dans le secteur du transport des marchandises exportées ou importées. Si plusieurs facteurs influent sur l'organisation du transport des marchandises, la région métropolitaine de Montréal y joue un rôle déterminant compte tenu de son importance sur le plan économique, et ce, en raison de sa situation de plaque tournante du transport des marchandises avec une concentration d'activités logistiques multimodales.

Le rôle du gouvernement du Québec dans le transport routier des marchandises

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 dont les principaux sont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et la Commission des transports du Québec (CTQ). Dans ce domaine, le rôle prépondérant du camion le distingue des autres modes en matière de responsabilité gouvernementale. Le MTMDET s'est engagé à gérer de façon compétente et innovatrice les réseaux dont il a la responsabilité directe. Pour remplir sa mission, il s'appuie sur l'étroite collaboration de ses partenaires publics et privés. De ce fait, il est responsable de l'encadrement du camionnage dans le but d'améliorer la sécurité générale des usagers de la route et de préserver le réseau routier.

En matière de sécurité, la législation est inscrite dans le Code de la sécurité routière et dans ses règlements, lesquels regroupent l'ensemble des normes de sécurité et de protection du réseau routier qui s'appliquent aux transporteurs, aux conducteurs, aux véhicules de transport routier des marchandises et à leurs chargements. Les transporteurs sont également soumis à un encadrement législatif par l'entremise de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL) (chapitre P-30.3). Cette loi leur impose, entre autres, de s'inscrire au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds en plus d'assurer le suivi du comportement du propriétaire ou de l'exploitant selon la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds sous la responsabilité de la SAAQ.

Pour la protection du réseau routier, le MTMDET assure l'application de plusieurs lois et règlements concernant les véhicules routiers et les ensembles de véhicules routiers. De plus, rappelons que les véhicules lourds doivent circuler sur les réseaux routiers réservés au

camionnage². Pour les routes locales, dont la responsabilité incombe aux municipalités, la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal et le Règlement sur la signalisation routière encadrent la configuration et la détermination des réseaux de camionnage sur les routes municipalisées. Enfin, puisque le transport routier utilise le réseau routier des administrations voisines qui sont aussi nos partenaires commerciaux nord-américains, le MTMDET doit établir avec celles-ci les mesures qui visent le transport par camion. Il s'agit principalement de l'harmonisation concernant la sécurité routière, les charges et dimensions, l'arrimage des charges et le transport des matières dangereuses.

Par ailleurs, pour aider l'industrie à faire face à la dépendance aux combustibles fossiles et contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction des émissions de GES dans le secteur du transport routier, le MTMDET, à travers le programme Écocamionnage, soutient financièrement les transporteurs qui souhaitent améliorer l'efficacité énergétique de leurs camions.

Tendances et prospective d'ici 2030

Tendance 1 : La poursuite de la modernisation de l'organisation du transport terrestre des marchandises soutenue par la croissance de l'industrie du camionnage

Il est d'ores et déjà acquis que la croissance des retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises par camion se poursuivra sous l'impulsion de celle de l'économie générale du Québec. Elle se modernisera, poussée par l'innovation dans l'exploitation des systèmes logistiques et l'introduction des nouvelles technologies visant à répondre aux enjeux qui conditionnent l'avenir de ce secteur. La législation et la réglementation continueront d'évoluer pour alléger l'encadrement de l'industrie du camionnage et accompagner l'évolution technologique. L'encadrement devra tenir compte, entre autres, des véhicules électriques, autonomes et connectés. Le mode routier bénéficiera d'une intégration accrue dans les chaînes logistiques avec le développement des plateformes logistiques, l'implantation des pôles logistiques et des aires industrialo-portuaires ainsi que la réorganisation de l'industrie elle-même, notamment dans le domaine de l'entreposage et des services connexes.

Par ailleurs, les études récentes sur les potentiels intermodaux au Québec ont montré des possibilités relativement limitées quant aux transferts modaux entre le camion et les autres modes. On anticipe même une diminution de la proportion des déplacements qui ont un potentiel intermodal, et ce, pour la simple raison que les flux de marchandises à haut potentiel ne sont pas ceux qui sont susceptibles d'avoir une croissance importante³.

La structure de l'industrie devrait demeurer sensiblement la même d'ici 2030, reposant sur une majorité de petites entreprises. Le camionnage emploie 41 267 salariés en 2014, et ce nombre est demeuré relativement stable depuis une décennie. À l'exemple l'instar d'autres secteurs, la rareté de ressources humaines sera un enjeu crucial pour répondre aux besoins inhérents à la croissance des entreprises de camionnage. De plus, les demandes futures de main-d'œuvre découleront principalement de la rétention et du vieillissement des travailleurs dans ce mode de transport au Québec. Actuellement, le ratio de vieillissement de cette industrie est de 0,55, ce qui indique qu'une part importante de la population de ses travailleurs arrive en fin de carrière. Par ailleurs,

2. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Pages/reseau-camionnage.aspx>.

3. MTQ (2013), *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*.

bien que l'innovation technologique constitue une partie de la réponse aux besoins de main-d'œuvre, elle aura pour corollaire la nécessité de détenir des compétences conséquentes de plus en plus exigeantes en matière de formation.

Tendance 2 : L'impact du juste-à-temps dans les déplacements des camions, la congestion routière, l'organisation des chaînes logistiques et les pratiques commerciales

La congestion routière est un facteur important de la vie économique, particulièrement pour le transport de marchandises, les entreprises et les usagers de la route. Le juste-à-temps qui conditionne les pratiques logistiques des entreprises depuis les années 70 les rend plus concurrentielles en réduisant le niveau et le coût des stocks requis pour la transformation et la vente. Il contribue cependant à augmenter la présence des camions sur les routes. De plus, en matière de sécurité des approvisionnements, la congestion oblige les entreprises à tolérer des délais en ce qui concerne l'acheminement et à prévoir des stocks de marchandises plus importants. Pour le transport des matières dangereuses, cela implique aussi des risques plus élevés, notamment lorsque les conditions routières sont plus difficiles.

La capacité du réseau routier devra être ajustée pour assurer l'essor économique du Grand Montréal et des territoires touchés et absorber l'augmentation de la demande en transport de marchandises. Pour la région métropolitaine de Montréal, le coût de la congestion est présentement évalué à 1 852,1 millions de dollars, et l'industrie du camionnage subit 7,1 % de ce coût⁴. Les impacts sur le camionnage sont surtout attribuables aux retards, aux coûts d'utilisation du camion et à la consommation supplémentaire de carburant qui représente 3,75 % du coût total de la congestion.

Tendance 3 : La croissance relative de l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises

Au Québec, le transport est le secteur d'activité qui produit le plus de GES. À elle seule, l'énergie consommée en 2014 par le camionnage représente 29,8 % de celle consommée par le secteur, tous modes confondus.

La part du camionnage dans les émissions de GES liées au transport routier est passée de 30,9 % en 1990 à 40,6 % en 2014, mais on peut anticiper une réduction de l'empreinte carbone, elle-même associée à celle attribuable à la réduction de la consommation d'énergie fossile dans le transport routier des personnes, également en forte diminution. L'amélioration de l'efficacité énergétique des camions, l'introduction de nouvelles technologies, l'électrification des véhicules, l'efficacité des pratiques logistiques et les options nouvelles en matière de carburants devraient notamment contribuer à la croissance du rendement. À preuve, de 1990 à 2014, l'intensité énergétique, c'est-à-dire le rendement de consommation par tonne-kilomètre, est déjà passée de 3,2 à 2,64, en baisse de 17,4 %. Notons également la mise en application, dès 2019, de nouvelles normes environnementales plus performantes relativement à la conception des véhicules lourds.

Cela dit, la croissance économique et les besoins de transport routier de marchandises pourront exercer une pression sur les émissions de GES. Certaines régions connaîtront une forte

4. MTMDT (2018), *Industrie du camionnage au Québec : portrait statistique et économique*, section 6.3.3.

croissance économique, et la contribution de l'industrie du camionnage à cet essor ne fera pas exception avec ses contraintes anthropiques et ses nuisances. Par exemple, la mise en œuvre du Plan Nord pourrait amener l'ouverture de vastes territoires où le camion est encore pratiquement absent, mais dont la présence deviendrait incontournable dans le futur. L'évolution des pratiques logistiques dans le cadre du juste-à-temps, notamment dans le domaine de l'entreposage, aura un effet non négligeable sur la consommation d'énergie en modifiant la composition des parcs de camions. Entre 1990 et 2014, on a constaté une augmentation respective de 82,2 % et 130,2 % du nombre des camions lourds et moyens alors que celui des camions légers a augmenté de 180,9 %. En raison de leur forte consommation de carburant, ces derniers présentent potentiellement plus de possibilités quant à l'amélioration de la performance énergétique avec l'électrification du transport courte distance des marchandises.

Tendance 4 : La réduction du nombre des accidents associés à la circulation des véhicules lourds

Les bilans routiers du Québec pour les cinq dernières années montrent une diminution importante du nombre des accidents impliquant un véhicule lourd avec une baisse de 8,2 %; il est passé de 10 688 en 2011 à 9 814 en 2016. Toutefois, les accidents attribuables aux véhicules lourds sont plus dommageables, en raison de leur masse, avec un taux de décès de 0,5 %, soit plus du double de la fréquence de mortalité sur l'ensemble des accidents de la route. Quoi qu'il en soit, les véhicules lourds sont conduits par des professionnels et leur taux de responsabilité en cas d'accident demeure très faible. Malgré une amélioration constante, la sécurité de tous les usagers demeurera une préoccupation de premier plan dans les actions du gouvernement.

Le Québec a d'ailleurs adhéré à la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, décrétée par les Nations Unies. La Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds s'est également dotée d'un plan d'action visant la diminution du nombre des victimes de la route attribuables aux camions et aux tracteurs routiers.

Tendance 5 : Une révision inévitable de l'approche en matière d'investissements dans les infrastructures routières

Les infrastructures routières sont un des éléments à la base de la mission du MTMDÉ. Elles permettent le transport des personnes et des marchandises ainsi qu'un accès sécuritaire à l'ensemble du territoire et aux ressources pour les générations futures. Le maintien de la pérennité et la conservation des acquis routiers selon les standards nord-américains nécessiteront des sommes de plus en plus importantes et continueront d'absorber une part appréciable du budget du Québec. Toutefois, il est d'ores et déjà entendu que la solution aux problèmes associés à l'atteinte des limites de la capacité de certaines parties du réseau ne peut s'appuyer indéfiniment sur le développement de nouvelles infrastructures ou de nouveaux investissements, toujours plus coûteux, sur celles qui sont existantes. L'avenir repose en effet sur un ensemble de facteurs qui tiendront compte de la capacité de payer des contribuables.

Par ailleurs, la croissance du parc de véhicules routiers de tout genre obligera les municipalités à repenser l'aménagement de leur territoire pour une meilleure efficacité de la desserte en transport, et certainement à optimiser l'utilisation des réseaux existants. D'abord au service de l'innovation et des technologies, les études et la recherche amélioreront pour leur part les

connaissances sur l'industrie du transport des marchandises en général. Elles faciliteront la prise de décision dans un contexte où la collecte et le partage de données sont essentiels pour la mise en œuvre de solutions innovantes.

2. Les enjeux de la mobilité durable en transport routier des marchandises

Dans un contexte de modernisation, l'industrie du transport routier a profité de sa grande souplesse et de sa flexibilité ainsi que des coûts compétitifs associés à ce mode. L'évolution significative des services requis pour soutenir les entreprises devant la concurrence accrue sur les marchés a bien servi cette industrie dont la prestation de services constitue une composante majeure des chaînes logistiques. Ces dernières se doivent maintenant d'être coordonnées avec les plans de production et de réapprovisionnement à la base de notre industrie manufacturière.

La Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014⁵ s'est intéressée à plusieurs enjeux récurrents que l'industrie du camionnage et l'ensemble des acteurs concernés considèrent encore aujourd'hui comme d'actualité. L'évolution socio-économique de nos sociétés en constante croissance, malgré des ralentissements ponctuels ou périodiques, a généré un volume accru de marchandises transportées par camion et, par conséquent, amené son lot d'enjeux à prendre en considération.

La mobilité durable exige de l'approche gouvernementale une vision à long terme afin de mobiliser les entreprises, notamment pour encourager les investissements, revoir leurs façons de faire, entretenir et renouveler leur parc de véhicules et adopter des carburants plus écologiques. Par exemple, cette vision pourrait se traduire par le développement de l'infrastructure d'approvisionnement en carburant de remplacement, y inclus le réseau requis pour soutenir l'électrification des transports.

Enjeu 1 : La libre circulation des marchandises en milieu urbain

Le développement économique du Québec et de ses régions doit s'appuyer sur une mobilité fluide. Il importe que la compétitivité des entreprises et l'attractivité du Québec s'appuient sur un système de transport qui répond aux exigences d'un monde en mutation. Dans un contexte de livraison des marchandises juste-à-temps, l'industrie du camionnage est particulièrement vulnérable à la congestion routière et à la capacité des réseaux dans les grands centres urbains, notamment la région métropolitaine de Montréal, lesquelles sont de nature à nuire à la compétitivité économique et aux attentes des citoyens. L'optimisation du déplacement des marchandises est incontournable, et la complémentarité des réseaux multimodaux existants se dessine comme la voie à envisager pour une meilleure performance. À ce chapitre, les efforts consentis pour remettre à niveau le réseau routier engendrent aussi leur lot de problèmes pour les différents usagers. Ceux-ci bénéficieraient de l'utilisation accrue des possibilités technologiques pour une signalisation active améliorée appuyée d'éléments de présignalisation afin d'anticiper les zones de travaux et de repérer plus rapidement les itinéraires de remplacement, le cas échéant, avant d'être pris dans la congestion provoquée par un chantier

5. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Documents/Politique-transports-marchandises/Politique2009-2014-BilanMiseEnOeuvre.pdf>.

L'impact économique de la congestion est considérable pour l'industrie du camionnage. Celle-ci se répercute sur les chaînes d'approvisionnement et occasionne des coûts qui compromettent la performance économique des entreprises. Selon l'étude multimodale de transport des marchandises au Québec réalisée en 2013⁶, la proportion de camions dans le trafic routier est de 11,82 % dans l'ensemble de la province. Bien que les camions ne représentent que 11,22 % du trafic routier à Montréal, c'est bien dans cette région qu'on trouve le plus grand nombre de camions dans la circulation au Québec. En pourcentage par rapport à l'ensemble des véhicules sur la route, on observe qu'il y a plus de camions en circulation dans les régions du Nord-du-Québec (32,31 %), de la Chaudière-Appalaches (27,55 %), du Centre-du-Québec (23,09 %), de la Capitale-Nationale (23,04 %) et du Bas-Saint-Laurent (20,53 %). L'Association du camionnage du Québec fait référence à une étude récente des coûts de la congestion à Montréal, qui a estimé que 87 % des entreprises rapportent en subir les impacts⁷.

La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports est cruciale pour la mobilité durable. Assurer la fluidité du transport des marchandises ne fait pas exception, en particulier en ce qui concerne la circulation de transit et la livraison locale ou interrégionale. Les avenues de solution en milieu urbain reposent sur l'innovation en matière d'urbanisme, par exemple, envisager l'implantation de voies réservées au camionnage ou utiliser à l'occasion celles réservées au transport en commun. Elles interpellent aussi de nombreux acteurs, y inclus les générateurs de déplacement de marchandises qui doivent miser, comme facteur de localisation, sur la proximité de la chaîne logistique multimodale et l'interconnectivité des systèmes. À cet égard, l'aménagement du territoire doit prendre en considération l'implantation et la localisation des entreprises pour favoriser une meilleure accessibilité des marchandises à transporter de même que la réduction des distances à parcourir ainsi que les coûts sociaux et sur la santé du transport et de la congestion routière. Ainsi, la planification doit chercher l'équilibre entre la capacité des réseaux et les besoins en transport sans pour autant miser continuellement sur de nouveaux investissements de plus en plus coûteux pour le contribuable.

Par ailleurs, au chapitre de l'émission des GES, le temps nécessaire pour le déplacement des véhicules lourds a aussi un impact négatif sur la consommation de carburant. De plus, la présence de camions dans le trafic sur les artères urbaines congestionnées a des conséquences en matière de partage de la route et « d'inconfort » pour les autres usagers.

Enjeu 2 : La sécurité des véhicules lourds et le partage de la route

Les questions de sécurité et de santé publique liées à la présence des camions sur les routes du Québec, particulièrement en situation de congestion, sont intimement liées à la mobilité durable des marchandises. Le partage en toute sécurité des infrastructures et la cohabitation sur la voie publique de camions, d'automobiles, de vélos et de piétons sont cruciaux à ce sujet. Le bilan routier au Québec concernant la circulation des véhicules lourds s'est continuellement amélioré de 2009 à 2014, même si les accidents qui les impliquent sont généralement plus dommageables en raison de leur masse. Par ailleurs, en 2016, le nombre d'accidents mettant en cause un véhicule lourd a augmenté de 2,9 % par rapport à 2015, passant à 9 814; 0,5 % de ces accidents ont causé un décès et 81,9 % ont entraîné des dommages matériels évalués à plus de 2 000 \$. À noter que le risque qu'un accident cause un décès augmente quand un véhicule lourd est concerné. Les principales causes de ces accidents étaient les méthodes de travail, l'inattention ou la distraction, l'omission de céder le passage, la conduite ou la vitesse

6. MTQ (2013), *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*.

7. Source : Association du camionnage du Québec.

imprudente ainsi que la fatigue. Il y a lieu de souligner que la responsabilité des conducteurs était en cause dans 33,8 % des accidents impliquant des véhicules lourds entre 2007 et 2011.

L'amélioration des connaissances sur la sécurité des véhicules lourds sert de fondement à la modernisation de la révision de la législation et de la réglementation qui s'y rapportent. La concertation avec les intervenants de l'industrie est essentielle non seulement pour convenir de bonnes pratiques et les développer, mais aussi pour informer et sensibiliser l'industrie elle-même et la population. Les nouvelles technologies et l'innovation, y compris les véhicules autonomes et l'assistance à la conduite, offrent un éventail élargi de nouvelles possibilités qui permettront des gains importants quant à la sécurité des déplacements de camions dans le futur en réduisant les risques dus au manque de vigilance ou aux mauvaises manœuvres. La formation et le perfectionnement des compétences des conducteurs contribueront pour leur part à la performance de l'industrie en matière de sécurité des transports.

Liée au partage des infrastructures, l'utilisation de la route doit être abordée de manière globale puisque la santé publique et la sécurité sont aussi des facteurs à considérer dans une perspective de mobilité durable. En effet, dans un contexte où la demande relative au transport routier des marchandises continue d'augmenter, la présence d'un plus grand nombre de véhicules lourds sur la route aura aussi des effets démontrés sur la santé, particulièrement en milieu urbain. La population doit être sensibilisée et informée des dangers et des risques associés aux véhicules lourds.

Le transport des matières dangereuses (TMD) représente environ 6 % du transport routier au Québec et constitue un risque inhérent aux activités anthropiques. Néanmoins, ce type de transport est nécessaire et inévitable pour le fonctionnement de la société et de l'économie. Toutefois, comme il est appuyé sur un encadrement plus sévère, le bilan du transport des matières dangereuses est meilleur que celui du transport routier en général. Les transporteurs doivent aussi prendre les moyens nécessaires et inévitables afin de maintenir une cote de sécurité qui sera appréciée par la Commission des transports du Québec dans le cadre de la Loi sur les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds⁸.

Les accidents impliquant le TMD préoccupent tout de même de nombreux intervenants, y compris les élus municipaux qui exigent une amélioration de la situation de risque inhérente à la circulation des véhicules qui transportent ces matières et davantage de transparence. De nombreuses questions associées à des événements impliquant le TMD ont démontré la nécessité, pour le MTMDET et les municipalités, de détenir l'information la plus à jour possible à l'égard des corridors de circulation des matières dangereuses et d'identifier ces derniers. En effet, associée à l'introduction de technologies comme les systèmes anticollisions, cette connaissance permettrait une meilleure transmission de l'information portant sur les actions entreprises par le MTMDET et d'assurer le TMD le plus sécuritaire possible.

Par ailleurs, afin que la population puisse se faire une opinion juste de l'industrie du camionnage et de son importance dans la vie de tous les jours au Québec, il importe que la recherche et les connaissances contribuent à informer et sensibiliser les citoyens à propos de l'inévitable cohabitation qui doit être établie entre les différents usagers de la route.

8. SAAQ (2016), *Obligations des utilisateurs de véhicules lourds*, Société de l'assurance automobile du Québec.

Enjeu 3 : La compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage liée à la complémentarité avec les autres modes et à une meilleure efficacité des chaînes logistiques

Dans un contexte d'intégration des modes, toutes les interventions futures en faveur des systèmes logistiques doivent avoir pour objectif de préserver l'équilibre dans la compétitivité entre les modes afin que tous puissent jouer un rôle actif et déterminant pour garantir l'efficacité de l'ensemble. Il importe donc de renforcer et de maintenir le rôle du camionnage en le soutenant par l'expertise du MTMDET. Or, la valeur économique de la part du camionnage dans le transport routier des marchandises n'est plus à démontrer. En effet, cette industrie a généré en 2011 au Québec des retombées annuelles des dépenses d'exploitation de 4,86 milliards de dollars, soit plus de 1,6 % du PIB québécois, et elle a été la source d'emploi direct et indirect pour un équivalent de 59 327 emplois à temps plein.

À l'échelle internationale et canadienne, la performance des systèmes de transport en appui au commerce extérieur est tributaire de services de transport fluides, souples, compétitifs, fiables et efficaces, qui assurent des livraisons prévisibles et à moindre risque pour la chaîne d'approvisionnement des entreprises. À cet égard, l'industrie du camionnage est le mode le plus utilisé dans les échanges entre le Canada et les États-Unis.

Dans le futur, l'innovation façonnera la mobilité des marchandises et deviendra un atout non négligeable pour favoriser les échanges d'information avec les chaînes logistiques de plus en plus intelligentes, qui intègrent les différents modes. L'amélioration des connaissances à propos des chaînes logistiques sera essentielle pour assurer leur fiabilité et leur efficacité. L'appui à l'introduction de technologies innovantes dans les communications pour assurer le transport terrestre des marchandises permettrait de décroïsonner les services de transport et de réduire le nombre de déplacements à vide en plus d'améliorer l'efficacité de la gestion des parcs de véhicules.

Par ailleurs, plusieurs voix se font entendre pour réclamer l'assouplissement et la modernisation des règles administratives afin de doter l'industrie d'un environnement réglementaire concurrentiel amélioré. En plus de faciliter les échanges commerciaux par la route, le passage aux frontières des camions et la reconnaissance réciproque des exigences propres à chacune des réglementations, les interventions permettront, par exemple, de convenir des liens intermodaux requis pour le développement de corridors nord-américains de transport intégré, intelligent et sans entrave.

L'écofiscalité peut favoriser l'investissement dans l'industrie du transport routier des marchandises en facilitant le virage de l'industrie vers le transport durable dans une économie verte et responsable. Les mesures fiscales pourraient stimuler la modernisation des pratiques dans l'industrie, accélérer et encourager le recours aux technologies ou à l'innovation en renforçant les retombées des programmes existants.

Enjeu 4 : Une pénurie de main-d'œuvre de plus en plus contraignante

La pénurie de main-d'œuvre, sa rétention et les difficultés de recrutement ont un impact économique croissant sur la compétitivité des entreprises. Les besoins en matière de personnel sont cruciaux et accentués par le roulement de la main-d'œuvre vieillissante et les départs à la retraite. La rareté de travailleurs ralentit la croissance des entreprises et le développement des

affaires, ce qui entraîne un impact économique important sur l'industrie en plus d'avoir d'importantes conséquences sur le coût du transport des marchandises. Le manque de disponibilité de conducteurs de camions allonge le temps de livraison et nuit à l'efficacité de la chaîne logistique qui, rappelons-le, est caractérisée par la livraison juste-à-temps. L'économie générale du Québec serait affectée par une crise majeure de l'industrie du transport causée par un manque de main-d'œuvre.

Par rapport à l'ensemble des industries du Québec, la main-d'œuvre dans le camionnage est relativement plus âgée. En 2011, 23 % des travailleurs avaient plus de 55 ans contre 18 % pour l'ensemble de l'économie. Le vieillissement de la main-d'œuvre dans le secteur du camionnage fait craindre que le nombre de jeunes travailleurs ne suffise plus à remplacer les travailleurs âgés qui prendront leur retraite, accentuant ainsi le vieillissement prononcé dans la profession. Cela étant, à moins d'un grand changement de la situation, le transport par camion connaîtra une pénurie de main-d'œuvre à la suite du nombre important de départs à la retraite au cours des prochaines années.

Par ailleurs, l'innovation et l'introduction des nouvelles technologies constituent également une réalité non négligeable qui a des conséquences sur la main-d'œuvre. Les systèmes de conduite autonomes et semi-autonome en devenir, l'utilisation accrue des grands trains routiers, etc., ne remplaceront pas à eux seuls les travailleurs manquants. De surcroît, il deviendra nécessaire de revoir la formation et le perfectionnement des compétences qui devront être adaptées à cette situation. En effet, il en découlera des exigences additionnelles pour accéder à la profession de conducteur et des attentes parfois divergentes entre les chercheurs d'emploi et les entreprises.

Enjeu 5 : Le transport des marchandises à faible empreinte environnementale

Le camionnage est une activité qui reste fortement dépendante des combustibles fossiles. En effet, la grande majorité des camions carburent au diesel ou à l'essence. Les autres sources d'énergie, marginalement utilisées, sont les mélanges éthanol-essence, le propane, le gaz naturel et l'électricité. En 2014, la consommation d'énergie liée au camionnage au Québec représente 29,8 % de l'énergie consommée par le secteur des transports, tous modes confondus. Le camionnage est, de ce fait, un important émetteur de GES qui s'ajoute aux autres retombées du transport routier. Il s'agit d'un segment où les interventions devraient être priorisées pour atteindre les cibles québécoises de réduction des GES. Pour un maximum d'efficacité, la stabilité à long terme des mesures ou programmes d'aide à envisager et à mettre en œuvre s'avère importante, car la transformation de l'industrie du camionnage pour répondre aux objectifs environnementaux ne peut être réalisée du jour au lendemain.

En 2016, le nombre de camions porteurs et tracteurs routiers en circulation sur le réseau routier du Québec était de 146 450. La consommation d'énergie liée au camionnage a connu une hausse de 58,3 % entre 1990 et 2014 alors que le volume d'activité dans cette industrie a presque doublé durant cette période. Autre facteur, les technologies écoénergétiques qui permettent l'utilisation de moteurs électriques ou hybrides se diffusent plus rapidement dans le secteur du transport routier des voyageurs que dans celui du camionnage, notamment par les avancées dans l'électrification des véhicules. De plus, la formule juste-à-temps de gestion des stocks, qui consiste à livrer les marchandises à l'instant où elles sont requises pour la transformation ou la vente, accroît le nombre des déplacements de camions ainsi que la consommation d'énergie.

Par ailleurs, les impacts des transports sur l'environnement ont donné lieu à une conscientisation des États et des populations, laquelle se décline dans des objectifs de réduction des émissions de GES qui menacent l'équilibre du système climatique planétaire. Or, l'empreinte environnementale du transport des marchandises au Québec est importante alors que ces émissions sont en croissance et pourraient dépasser celles du transport des personnes d'ici 2030. À lui seul, le transport par camion est en effet responsable de 80 % des émissions de GES du secteur.

Enjeu 6 : La pérennité et l'offre en infrastructures de transport routier

La pérennité des infrastructures et l'offre routière sont les assises sur lesquelles reposent la compétitivité et le fonctionnement de l'industrie du transport routier des marchandises. Ces composantes économiques majeures et stratégiques ont comme particularité de devoir être partagées avec l'ensemble des usagers du transport terrestre. L'entretien et le maintien de leur efficacité, voire leur développement ou les éléments à compléter pour répondre à des besoins particuliers, représentent un poids de plus en plus important sur le budget de la province.

Par ailleurs, la qualité du réseau routier est une condition essentielle de l'efficacité des déplacements liés au commerce extérieur et intérieur. En référence au standard nord-américain, le camionnage d'aujourd'hui requiert des routes conformes aux nouvelles normes de capacité portante et de géométrie afin qu'elles soient en mesure de supporter l'intensité du trafic qui a cours actuellement avec les niveaux de charges autorisés. À cet égard, le réseau vieillissant comporte des lacunes qui amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées. Le Réseau stratégique de soutien au commerce extérieur (RSSCE)⁹ est particulièrement touché par cette situation. C'est en effet sur ce réseau que se sont développés les corridors de commerce qui constituent l'épine dorsale du transport des marchandises et favorisent la fluidité de leur déplacement et de leur passage aux frontières dans les deux directions. Ces corridors soutiennent les échanges avec nos partenaires, tant sur les marchés extérieurs qu'intérieurs, en plus d'appuyer le développement des régions.

Au Québec, le MTMDET est responsable de l'entretien du réseau supérieur qui inclut le RSSCE, lequel compose plus du quart de la longueur du réseau supérieur, dessert 87 % de la population et compte pour 91 % des emplois de ce secteur. Dans un contexte où la capacité de ce réseau atteindra bientôt ses limites dans plusieurs cas, d'importants investissements sont requis pour son amélioration et sa conservation, autant pour les chaussées que pour les structures. De plus, pour protéger le réseau et maintenir l'équilibre entre les coûts d'entretien et sa contribution sur le plan économique, le MTMDET doit imposer des restrictions qui tiennent compte de ses caractéristiques et du climat québécois. Ces mesures sont notamment contenues dans le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers¹⁰ et le Règlement sur le permis spécial de circulation¹¹, dont certains articles comprennent des éléments de sécurité qui visent le comportement dynamique des véhicules, les caractéristiques de certains composants des véhicules lourds et la cohabitation entre les différents usagers du réseau routier.

Enfin, de l'avis des intervenants en transport, il importe de gérer l'offre (les infrastructures) et la demande (les besoins) en visant d'abord l'optimisation de l'utilisation de ce réseau et de son

9. MTMDET (2018), *Industrie du camionnage au Québec : portrait statistique et économique*, section 2.1.

10. SAAQ (2016), *Obligations des utilisateurs de véhicules lourds*. Société de l'assurance automobile du Québec.

11. SAAQ (2016), *Obligations des utilisateurs de véhicules lourds*. Société de l'assurance automobile du Québec.

interconnexion avec les points d'accès au transfert modal et aux activités logistiques multimodales – pôle, plateforme, entreposage, etc.

3. Le plan d'action 2018-2023 en transport routier des marchandises

Le plan d'action sectoriel 2018-2023 en transport routier des marchandises soutient le cadre d'intervention de la Politique de mobilité durable. Il vise la mobilité durable des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. L'intervention du MTMDET mise sur des axes d'intervention pour lesquels il dispose de leviers afin d'être en mesure d'agir efficacement dans son champ de responsabilité. Toutefois, comme le transport implique un vaste éventail de responsabilités partagées par de nombreux intervenants aux intérêts parfois divergents, il n'est pas exclu que des enjeux soient partagés avec d'autres partenaires et se traduisent dans des actions qui relèveront de tiers. L'intervention pourra prendre dans ces cas la forme de collaboration, de participation ou d'initiatives de soutien ponctuel qui convergeront pour soutenir les préoccupations du MTMDET.

Enjeu 1 : La libre circulation des marchandises en milieu urbain

AXE D'INTERVENTION 1 : RÉDUIRE LES IMPACTS ET LES CONTRAINTES LIÉES À LA CIRCULATION DES CAMIONS EN MILIEU URBANISÉ

Le MTMDET entend collaborer activement au renouvellement des orientations gouvernementales afin d'assurer la prise en considération du transport routier dans l'aménagement du territoire. Le MTMDET est responsable du contenu sur la mobilité durable pour l'orientation « Développement durable des milieux de vie (DDMV) ». Il collabore également à la rédaction de cette orientation avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), le ministère de la Culture et des Communications (MCC), le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et le ministère de la Sécurité publique (MSP). Plus précisément, il publie en continu des avis visant à susciter la prise en considération de la circulation des véhicules lourds dans les outils d'aménagement et d'urbanisme ainsi que celle du transport routier des marchandises dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. De plus, le MTMDET a produit la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal dans le but, notamment, d'assurer l'harmonisation des réseaux de camionnage sur le réseau supérieur et les routes locales ainsi que de protéger le réseau routier en dirigeant les camions vers les routes les mieux adaptées à la circulation des véhicules lourds. La version initiale de cette politique a été lancée en 1991. Elle a été mise à jour pour la dernière fois en 2011.

Mesure 1 : Mettre à jour la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal

Afin d'en assurer la contemporanéité et pour qu'elle reflète précisément les besoins des partenaires municipaux et du Ministère, le MTMDET procédera à la mise à jour de la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal.

Indicateur : Politique adoptée
Cible : Politique en vigueur en 2020

Enjeu 2 : La sécurité des véhicules lourds et le partage de la route

AXE D'INTERVENTION 2 : DOCUMENTER L'ENCADREMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ATTRIBUABLE AUX VÉHICULES LOURDS AFIN D'INFORMER LES ACTEURS CONCERNÉS ET DE LES SENSIBILISER À LA NÉCESSITÉ DE RÉDUIRE LE TAUX D'ACCIDENT EN PLUS D'AMÉLIORER LE BILAN DE LA SÉCURITÉ POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS QUE POSE LE PARTAGE DE LA ROUTE

Les questions de sécurité, de santé publique et de partage de la route liées à la présence des camions dans la circulation demeurent au cœur des préoccupations du MTMDET. Dans une perspective de mobilité durable, l'utilisation de la route est abordée de manière globale avec l'amélioration en continu de l'expertise et des connaissances sur la sécurité et la circulation des véhicules lourds, lesquelles appuieront également la modernisation et la révision de la législation et de la réglementation, le cas échéant. Par ailleurs, le MTMDET collabore en continu aux travaux entrepris par les organismes partenaires concernés (SAAQ, CTQ, CRQ, Transports Canada, municipalités) portant sur la sécurité et l'encadrement du camionnage. Il pilote également diverses tables de concertation qui traitent des améliorations à apporter à la législation et à la réglementation.

Par ailleurs, le MTMDET entend poursuivre, le cas échéant, son engagement avec le groupe de travail multidisciplinaire sur la réduction des accidents impliquant des véhicules transportant des matières dangereuses.

Mesure 2 : Produire un plan de communication et le diffuser pour informer les municipalités de l'encadrement lié au TMD et des actions réalisées par le MTMDET en cette matière

Indicateur : Plan de communication produit et diffusé
Cible : Diffusion du plan de communication à partir de 2019

Mesure 3 : Sensibiliser l'industrie aux obligations et aux bonnes pratiques en matière de sécurité routière des véhicules lourds

Le MTMDET réalisera des activités d'information et de sensibilisation destinées aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) concernant les obligations et les bonnes pratiques en matière de sécurité routière des véhicules lourds en plus de produire des outils de sensibilisation et d'information et de les mettre à jour.

Indicateur : Nombre d'activités réalisées annuellement et nombre de documents publiés ou mis à jour
Cible : Documents d'information et de sensibilisation publiés et mis à jour annuellement jusqu'en 2023

Mesure 4 : Dresser un portrait des accidents mortels impliquant un véhicule lourd

Le MTMDET procédera à l'analyse des accidents mortels impliquant un véhicule lourd et il dressera un portrait des principales problématiques reconnues comme étant contributives ou responsables de ces accidents.

Indicateur : Bilan d'analyse disponible

Cible : Bilan d'analyse des causes des accidents mortels impliquant un véhicule lourd pour 2014-2017 disponible en 2022

Mesure 5 : Élaborer un plan d'action portant sur les accidents impliquant les véhicules lourds

Le MTMDET élaborera un plan d'action détaillé avec recommandations visant à résoudre les problèmes reconnus dans le cadre de l'analyse des accidents de véhicules lourds.

Indicateur : Dépôt du plan d'action

Cible : Plan d'action et recommandations déposés en 2020

Mesure 6 : Campagne de sensibilisation sur le bruit routier

Le MTMDET réalisera une campagne de sensibilisation auprès des clientèles cibles concernant le bruit routier afin de sensibiliser les conducteurs à l'usage approprié du frein moteur, au retrait par les municipalités des panneaux d'interdiction, etc.

Indicateur 1 : Première campagne de sensibilisation terminée

Indicateur 2 : Deuxième campagne de sensibilisation définie

Cible : Campagne de sensibilisation terminée en 2019

Proposition d'une deuxième phase de sensibilisation en 2019

Mesure 7 : Mettre en œuvre la solution proposée par l'étude sur la visibilité des conducteurs de véhicules lourds

Indicateur : Diffusion d'un guide des bonnes pratiques

Cible : Réaliser et diffuser un guide des bonnes pratiques pour l'installation et l'utilisation des rétroviseurs en 2019

Enjeu 3 : La compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage liée à la complémentarité avec les autres modes et à une meilleure efficacité des chaînes logistiques

AXE D'INTERVENTION 3 : CONTRIBUER À OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT DU MODE ROUTIER DANS LES SYSTÈMES MULTIMODAUX DE TRANSPORT DURABLE AFIN D'APPUYER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE

L'encadrement du transport routier des marchandises s'articule autour de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (loi PECVL) qui s'appuie sur les normes du code canadien de sécurité. Dans un contexte de déréglementation économique, celui-ci a un effet sur la compétitivité de l'industrie du camionnage, notamment lorsqu'il s'agit d'interventions concernant les permis spéciaux et les normes de charges et dimensions. Afin de renforcer et de maintenir le rôle du camionnage, le MTMDET entend moderniser et harmoniser l'encadrement législatif et réglementaire avec les administrations voisines en soutien à l'efficacité du mode routier dans les systèmes logistiques multimodaux à l'échelle continentale.

Sur le plan de l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises et de la réduction des émissions de GES, le MTMDET entend profiter de ses travaux de modernisation et d'harmonisation de la réglementation sur le camionnage pour simplifier les opérations des entreprises, mais aussi pour intégrer, lorsqu'opportun, les configurations de véhicules ou les pratiques qui contribuent à réduire des émissions de GES. C'est le cas de l'utilisation d'essieux délestables pour les déplacements à vide qui réduisent l'effort de roulement des véhicules et de fait, qui réduisent la consommation de carburant. L'utilisation d'équipements et de technologies qui permettent d'améliorer l'aérodynamisme des véhicules est aussi considérée.

Pour ce faire, il continuera de participer activement aux travaux des tables et forums de discussion et de concertation avec les administrations voisines et internationales, tels que le comité permanent sur la conformité et la réglementation du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et le comité qui relève du conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, entre autres le groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les politiques relatives aux masses et dimensions des véhicules routiers. Avec les administrations provinciales canadiennes, il collabore en particulier aux travaux pour la mise à jour de la norme 10 portant sur l'arrimage des marchandises. À l'international, il en est de même avec les organismes et les coalitions voués à l'amélioration du transport transfrontalier, notamment l'Eastern Border Transportation Coalition (EBTC).

Par ailleurs, pour soutenir l'allégement réglementaire et l'encadrement administratif de l'industrie du transport routier ainsi que pour préparer l'avènement des véhicules lourds autonomes ou semi-autonomes, le MTMDET considère qu'il est d'une importance stratégique de maintenir les efforts visant la recherche et la veille dans le domaine du transport routier des marchandises en Amérique du Nord. Il soutiendra également, le cas échéant, les initiatives des organismes qui exercent leurs activités dans le secteur de la logistique des transports en visant l'amélioration des connaissances et de l'expertise dans le domaine logistique.

Mesure 8 : Implantation de planificateurs d'itinéraires multimodaux pour le transport des personnes et des marchandises

Cette mesure vise à évaluer le potentiel et la pertinence du déploiement d'un outil de planification d'itinéraires multimodal en transport des marchandises, inspiré du modèle de CargoM, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal.

Afin d'améliorer la fluidité du transport par camion, notamment vers le port de Montréal, CargoM a en effet développé et mis en application un outil technologique (CargoMobile) destiné aux camionneurs, qui permet de concevoir en temps réel le chemin le plus efficace pour arriver à destination. En tenant compte de la localisation des limitations et des entraves sur le réseau routier, cette application pour les téléphones mobiles et les tablettes électroniques facilite le choix

des déplacements (moment et trajet) des transporteurs de marchandises sur le réseau routier de la grande région de Montréal.

Indicateur : Taux de réalisation
Cible : 5 % en 2023
Budget : 0,1 M\$ sur 1 an (sommes additionnelles)

RÉFÉRENCE : Voir le cadre d'intervention sur les systèmes de transports intelligents, à la mesure 7.

Mesure 9 : Création d'une table de concertation socio-économique

Le MTMDET mettra sur pied une table de concertation socio-économique avec les acteurs concernés pour aborder les préoccupations et enjeux économiques de l'industrie et déterminer des solutions à ces problématiques – flexibilité du transport et le juste-à-temps, cohabitation avec les autres usagers, main-d'œuvre, partage des responsabilités entre transporteurs et expéditeurs, etc.

Indicateur : Création de la table
Cible : Table mise sur pied en 2019

Mesure 10 : Mettre à jour la loi PECVL

En collaboration avec les partenaires gouvernementaux et de l'industrie, le MTMDET entreprendra le processus de mise à jour de la loi PECVL dans le but de renforcer la compétitivité de l'industrie du camionnage.

Indicateur : Consultation et état de situation réalisés
Cible : Orientations adoptées en 2020

Mesure 11 : Modifier le règlement sur les permis spéciaux

Dans le but de le simplifier et d'optimiser les processus administratifs associés aux demandes relatives au transport hors norme, le MTMDET procédera à la modification du règlement sur les permis spéciaux.

Indicateur : Entrée en vigueur des modifications réglementaires
Cible : Règlement et processus administratifs modifiés en vigueur en 2019

Mesure 12 : Évaluer l'opportunité de mettre en service un corridor routier adapté et réservé à la circulation des véhicules hors normes

Le MTMDET mettra sur pied un groupe de travail qui aura pour objectif d'analyser et d'évaluer l'opportunité de mettre en service un corridor routier adapté et réservé à la circulation des véhicules hors normes.

Indicateur : Réalisation du rapport
Cible : Produire un rapport d'opportunité pour 2022

Mesure 13 : Réaliser un portrait statistique et économique à jour du secteur du transport routier des marchandises

Afin de mieux documenter le secteur du transport routier des marchandises et ses impacts, le MTMDET s'engage à mettre à jour son portrait statistique et économique en 2021. Ce portrait a pour objectif de répondre à une attente en prenant et restituant une image la plus complète possible de l'industrie. Il est destiné aux partenaires gouvernementaux, à l'industrie et au public.

Indicateur : Portrait terminé

Cible : Publication du portrait en 2018
Mise à jour du portrait disponible en 2021

Mesure 14 : Réaliser une enquête sur la circulation des véhicules lourds, y inclus le transport de matières dangereuses

Le MTMDET procédera à une enquête nationale routière sur le camionnage interurbain afin de dresser le profil du transport routier des marchandises au Québec, y inclus le transport des matières dangereuses. Cette enquête est essentielle pour mieux caractériser les déplacements des marchandises et leur évolution à l'intérieur du Québec et avec les partenaires économiques, en plus de dresser un portrait des flux sur les infrastructures sollicitées. L'enquête permettra aussi de prendre de meilleures décisions en matière de développement du réseau, d'interventions visant le développement économique et la sécurité, relativement au transport des matières dangereuses, et de documenter les études d'opportunité ou d'impacts environnementaux et le potentiel d'intermodalité.

Indicateur : Étude de faisabilité complétée / enquête complétée

Cible : Réaliser une étude faisabilité et une enquête origine et destination d'ici 2021

Budget : 4,8 M\$ (sommes déjà prévues)

Mesure 15 : Mettre en œuvre le plan de travail de la table ministérielle chargée du renouvellement et de la modernisation de l'encadrement du camionnage en vrac

Indicateur : Projet de modification disponible

Cible : Projet de modification de l'encadrement disponible en 2021

Mesure 16 : Moderniser le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers

Le transport routier utilise le réseau routier des administrations voisines qui sont aussi nos partenaires commerciaux nord-américains. Afin de mieux s'harmoniser et de concilier avec celles-ci les mesures visant le transport par camion, le MTMDET veillera à moderniser le Règlement.

Indicateur : Règlement modifié

Cible : Règlement modifié en vigueur en 2019

Mesure 17 : Revoir l'encadrement de la circulation des véhicules agricoles

Afin de s'adapter aux nouvelles réalités, le MTMDET évaluera l'opportunité de modifier et de simplifier l'encadrement de la circulation des véhicules agricoles, lequel est notamment défini dans plusieurs règlements.

Indicateur : État de situation réalisé

Cible : Rapport d'opportunité disponible en 2019

Mesure 18 : Mettre à jour le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier

Afin de tenir compte des travaux d'harmonisation avec les administrations voisines, le MTMDET modifiera le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier.

Indicateur : Règlement modifié

Cible : Règlement modifié en vigueur en 2019

Enjeu 4 : Une pénurie de main-d'œuvre de plus en plus contraignante

AXE D'INTERVENTION 4 : FAVORISER LA PRÉSENCE DANS L'INDUSTRIE D'UNE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE, EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ, AFIN DE S'ASSURER DE LA COHÉRENCE DE LA FORMATION AVEC LE CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF DU TRANSPORT ROUTIER

La pénurie de main-d'œuvre, sa rétention et les difficultés de recrutement associées à la formation et au perfectionnement des compétences préoccupent de plus en plus l'industrie du transport routier et compromettent déjà sa croissance et sa compétitivité. Bien que le MTMDET ne dispose d'aucun levier pour intervenir directement afin d'aider le secteur, il entend maintenir son engagement pour appuyer ses partenaires auprès de la main-d'œuvre en transport.

De plus, il demeure ouvert pour collaborer aux initiatives, telle la Semaine du camionnage, visant à sensibiliser la population à l'importance du rôle de l'industrie du camionnage au Québec. Il en est de même pour résoudre les problématiques qui se manifestent sur le plan socio-économique dans l'industrie. Entre-temps, il soutiendra financièrement, selon le besoin et les disponibilités budgétaires, certaines activités récurrentes entreprises par ses partenaires.

Mesure 19 : Mettre sur pied un programme de soutien à la pénurie de main-d'œuvre

Avec les partenaires de l'industrie (Camo-route, Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC), Centre de formation du transport routier (CFTR), le MTMDET vise à mettre sur pied un programme d'assistance financière pour soutenir les initiatives qui permettront de faire face à la pénurie de main-d'œuvre. Plusieurs volets y seront abordés, dont, en particulier : la promotion de l'industrie du transport routier des marchandises; la sensibilisation de la population à l'importance stratégique et économique de cette industrie dans son quotidien; la réalisation de diagnostics sectoriels pour la main-d'œuvre du secteur transport et entreposage et les besoins en formation et perfectionnement des compétences; le soutien financier aux organismes qui travaillent à la formation en transport routier; le perfectionnement des compétences et la formation de la

main-d'œuvre; les activités de promotion du métier de conducteur de camion comme le championnat annuel provincial des conducteurs de camion.

Indicateur : Programme défini et autorisé
Cible : Programme d'assistance financière disponible en 2019
Budget : 800 000 \$ pour 5 ans (sommes additionnelles)

Mesure 20 : Poursuivre la participation au sein du conseil d'administration de Camo-route et des écoles nationales de Saint-Jérôme et Charlesbourg

Le MTMDET continuera à appuyer la mission de Camo-route, du CFTC et du CFTR. Camo-route entend, entre autres, définir les besoins en développement de la main-d'œuvre du secteur du transport routier et soutenir le perfectionnement des compétences, en plus de faire la promotion des métiers du transport des marchandises et des personnes. Les écoles nationales se concentrent principalement sur l'offre de formation pour les conducteurs de véhicules lourds sur l'ensemble du territoire québécois.

Indicateur : Nombre de rencontres
Cible : 16 rencontres annuelles environ

Enjeu 5 : Le transport des marchandises à faible empreinte environnementale

AXE D'INTERVENTION 5 : SOUTENIR L'INNOVATION, PROMOUVOIR LES INITIATIVES QUI UTILISENT LES ÉNERGIES VERTES ET FACILITER L'ACCÈS AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES AFIN DE RÉDUIRE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES ET DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES LOURDS

Par son programme Écocamionnage, le MTMDET soutient financièrement l'industrie dans ses efforts pour réduire l'impact des émissions de GES des véhicules lourds. Le programme est doté de mesures qui permettent l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation de formes d'énergie de remplacement. Il peut s'agir de nouvelles technologies, de l'homologation ou de la démonstration de l'efficacité des nouvelles technologies qui favorisent la réduction de la consommation de carburant ainsi que de la mise en œuvre de projets logistiques.

En complément au programme, le MTMDET est conscient de la nécessité de favoriser la concertation des acteurs modaux et de les sensibiliser à la révision de certaines pratiques logistiques pour une meilleure contribution à la réduction des GES, tous modes confondus, en particulier en ce qui concerne les activités multimodales dans les pôles de transfert intermodaux, afin d'éliminer les déplacements à vide. En matière d'aménagement du territoire, la concertation des acteurs devra également permettre d'innover pour soutenir les nouvelles pratiques logistiques et trouver des solutions pour faciliter la circulation des marchandises.

Mesure 21 : Mettre en œuvre et gérer le programme Écocamionnage

Par son programme Écocamionnage, le MTMDET continuera à soutenir l'industrie afin de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies qui permettront d'améliorer l'efficacité énergétique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises.

Indicateur : % de réduction annuelle de CO₂

Cible : Réduction de 325 000 tonnes d'équivalent CO₂ à l'horizon de 2020

Budget : 48,3 M\$ pour la période 2017-2020

Mesure 22 : Soutenir la mise en œuvre de projets collaboratifs de livraison partagée et électrique par l'intermédiaire d'un programme

Le transport des marchandises occasionne une importante dépense énergétique accompagnée d'émissions polluantes et de GES significatives. Le renouvellement constant des stocks et le commerce en ligne créent une pression à la hausse sur les livraisons de colis, tant en milieu urbain qu'en zones moins denses. L'accroissement de la circulation des véhicules de livraison compromet la qualité de vie des citoyens, et les municipalités sont à la recherche de solutions pour réduire leurs impacts (bruit, congestion, sécurité). Certaines villes vont jusqu'à restreindre les services de livraison durant la journée.

Cette mesure vise donc à améliorer l'efficacité du transport de marchandises grâce à une meilleure collaboration entre les parties prenantes. Elle permet de réduire le nombre de camions dans les rues et sur les routes, d'optimiser l'utilisation des véhicules (chargement), de réduire le coût du transport et les impacts négatifs sur la santé des citoyens, puisque la livraison urbaine est responsable d'une grande part de la pollution dans les villes.

La mesure prend la forme d'un programme pour soutenir des projets collaboratifs de livraison partagée et électrique et il s'adresse aux OBNL (p. ex. : grappes, associations sectorielles, de commerçants, etc.) ainsi qu'aux municipalités et MRC. Les projets soumis sur la base d'appels à projets pourraient viser autant l'utilisation de camions légers que de véhicules lourds.

Indicateur : Nombre de projets

Cible : 4 projets d'ici 2023

Budget : 10 M\$ sur 4 ans (sommes additionnelles)

RÉFÉRENCE : Voir le cadre d'intervention sur les nouvelles mobilités à la mesure 9.

Enjeu 6 : La pérennité et l'offre en infrastructures de transport routier

AXE 6 : ASSURER LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER ET LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE CAMIONNAGE EFFICIENT EN SOUTIEN AU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

La pérennité des infrastructures et l'offre de transport routier sont les conditions incontournables de l'efficacité des déplacements liés au commerce extérieur et intérieur et à la desserte de la population en général en transport de marchandises. La nécessité de protéger le réseau et de

maintenir l'équilibre entre les coûts d'entretien et sa contribution sur le plan économique implique des investissements annuels qui continueront d'accaparer une part importante du budget du Québec.

Mesure 23 : Soutenir l'entretien d'un réseau de camionnage efficient pour le transport routier des marchandises

Par la réalisation de sa programmation annuelle d'entretien et de développement du réseau routier, le MTMDET s'assure de la pérennité de ses infrastructures de transport routier et du développement d'un réseau de camionnage efficient en soutien au transport routier des marchandises, en particulier lorsqu'il concerne les réseaux de camionnage qui appuient le Réseau routier stratégique de transport en soutien au commerce extérieur (RSSCE) et l'accès aux activités logistiques multimodales.

Indicateur : Proportion des chaussées du RSSCE en bon état selon l'indice de rugosité international

Cible : 87,8 % annuellement jusqu'en 2020

TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport routier des marchandises	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
ENJEU 1 : La libre circulation des marchandises en milieu urbain								
Axe d'intervention 1. : Réduire les impacts et les contraintes liées à la circulation des camions en milieu urbanisé								
Mesure 1 : Mettre à jour la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal (MTMDET)	Politique adoptée	Politique en vigueur en 2020		X				
ENJEU 2 : La sécurité des véhicules lourds et le partage de la route								
Axe d'intervention 2 : Documenter l'encadrement législatif et réglementaire en matière de sécurité attribuable aux véhicules lourds afin d'informer et de sensibiliser les acteurs concernés à la nécessité de réduire le taux d'accident et d'améliorer le bilan de la sécurité pour répondre aux défis que pose le partage de la route								
Mesure 2 : Produire un plan de communication et le diffuser pour informer les municipalités de l'encadrement lié au TMD et les actions réalisées par le MTMDET en cette matière (MTMDET)	Plan de communication produit et diffusé	Diffusion du plan de communication à partir de 2019						X
Mesure 3 : Sensibiliser l'industrie aux obligations et aux bonnes pratiques en matière de sécurité routière des véhicules lourds (MTMDET)	Nombre d'activités réalisées annuellement et nombre de documents publiés ou mis à jour	Documents d'information et de sensibilisation publiés et mis à jour annuellement jusqu'en 2023						X
Mesure 4 : Dresser un portrait des accidents mortels impliquant un véhicule lourd (MTMDET)	Bilan d'analyse disponible	Bilan d'analyse des causes des accidents motels impliquant un véhicule lourd pour 2014-2017 disponible en 2022					X	
Mesure 5 : Élaborer un plan d'action portant sur les accidents impliquant les véhicules lourds (MTMDET)	Dépôt du plan d'action disponible et des recommandations	Plan d'action et recommandations déposés en 2020					X	

Cadre d'intervention en transport routier des marchandises	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Mesure 6 : Campagne de sensibilisation sur le bruit routier (MTMDET)	Première campagne de sensibilisation complétée Deuxième campagne de sensibilisation définie	Campagne de sensibilisation complétée en 2018 / Proposition d'une deuxième phase de sensibilisation en 2019						X
Mesure 7 : Mettre en œuvre la solution proposée par l'étude sur la visibilité des conducteurs de véhicules lourds (MTMDET)	Diffusion d'un guide des bonnes pratiques	Réaliser et diffuser un guide des bonnes pratiques pour l'installation et l'utilisation des rétroviseurs en 2019					X	
ENJEU 3 : La compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage liée à la complémentarité avec les autres modes et à une meilleure efficacité des chaînes logistiques								
Axe d'intervention 3 : Contribuer à optimiser le fonctionnement du mode routier dans les systèmes multimodaux de transport durable afin d'appuyer la compétitivité de l'industrie								
Mesure 8 : Implantation de planificateurs d'itinéraires multimodaux pour le transport des personnes et des marchandises (Cadre STI)	Taux de réalisation	100 %					X	
Mesure 9 : Création d'une table de concertation socio-économique (MTMDET)	Création de la table	Table mise sur pied en 2019						X
Mesure 10 : Mettre à jour la loi PECVL (MTMDET)	Consultation et état de situation réalisés	Orientations adoptées en 2020		X				
Mesure 11 : Modifier le règlement sur les permis spéciaux (MTMDET)	Entrée en vigueur des modifications réglementaires	Règlement et processus administratifs modifiés en vigueur en 2019		X				
Mesure 12 : Évaluer l'opportunité de mettre en service un corridor routier adapté et réservé à la circulation des véhicules hors normes (MTMDET)	Réalisation du rapport	Produire un rapport d'opportunité pour 2022			X			

Cadre d'intervention en transport routier des marchandises	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Mesure 13 : Réaliser un portrait statistique et économique à jour du secteur du transport routier des marchandises (MTMDET)	Portrait complété	Publication du portrait en 2018					X	
Mesure 14 : Réaliser une enquête sur la circulation des véhicules lourds, y inclus le transport de matières dangereuses (MTMDET)	Étude de faisabilité complétée / enquête complétée	Réaliser une étude de faisabilité et réalisation d'une enquête origine et destination d'ici 2021					X	
Mesure 15 : Mettre en œuvre le plan de travail de la table ministérielle chargée du renouvellement et de la modernisation de l'encadrement du camionnage en vrac (MTMDET)	Projet de modification disponible	Projet de modification de l'encadrement disponible en 2021		X				
Mesure 16 : Moderniser le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (MTMDET)	Règlement modifié	Règlement modifié en vigueur en 2019		X				
Mesure 17 : Revoir l'encadrement de la circulation des véhicules agricoles (MTMDET)	État de situation réalisé	Rapport d'opportunité disponible en 2019		X				
Mesure 18 : Mettre à jour le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier (MTMDET)	Règlement modifié	Règlement modifié en vigueur en 2019		X				
ENJEU 4 : Une pénurie de main-d'œuvre de plus en plus contraignante								
Axe d'intervention 4 : Favoriser la présence dans l'industrie d'une main-d'œuvre qualifiée en quantité et en qualité afin de s'assurer de la cohérence de la formation avec le cadre législatif, réglementaire et administratif du transport routier								
Mesure 19 : Mettre sur pied un programme de soutien à la pénurie de main-d'œuvre (MTMDET)	Programme défini et autorisé	Programme d'assistance financière disponible en 2019		X				

Cadre d'intervention en transport routier des marchandises	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
Mesure 20 : Poursuivre la participation au sein du conseil d'administration de Camo-route et des écoles nationales de Saint-Jérôme et de Charlesbourg. (MTMDET)	Nombre de rencontres	16 rencontres annuelles environ		X				
ENJEU 5 : Le transport des marchandises à faible empreinte environnementale								
Axe d'intervention 5 : Soutenir l'innovation, promouvoir les initiatives qui utilisent les énergies vertes et faciliter l'accès aux nouvelles technologies afin de réduire l'impact sur l'environnement du transport routier des marchandises et de la circulation des véhicules lourds								
Mesure 21 : Mettre en œuvre et gérer le programme Écocamionnage (MTMDET)	% de réduction annuelle de CO ₂	Réduction de 325 000 tonnes d'équivalent CO ₂ à l'horizon de 2020				X		
Mesure 22 : Soutenir la mise en œuvre de projets collaboratifs de livraison partagée et électrique par l'intermédiaire d'un programme (MTMDET) (Cadre nouvelles mobilités)	Nombres de projets	4 projets d'ici 2023		X				
ENJEU 6 : La pérennité et l'offre en infrastructures de transport routier								
Axe 6 : Assurer la pérennité des infrastructures de transport routier et le développement d'un réseau de camionnage efficient en soutien au transport routier des marchandises								
Mesure 23 : Soutenir l'entretien d'un réseau de camionnage efficient pour le transport routier des marchandises (MTMDET)	% Proportion des chaussées du RSSCE en bon état selon l'indice de rugosité international	87,8 % annuellement jusqu'en 2020			X			