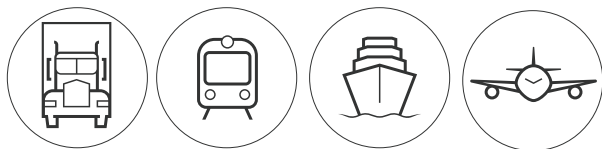


# SOMMAIRE EXÉCUTIF

## LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES À LA PROSPÉRITÉ DU QUÉBEC

MARS 2017

PROPOSITIONS POUR ASSURER  
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET  
LA COMPÉTITIVITÉ DES CHÂÎNES LOGISTIQUES



PROSPÉRITÉ  
.QUEBEC

Une initiative du CPQ

[www.cpq.qc.ca](http://www.cpq.qc.ca)

#ProspéritéQC



# SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette étude a été produite grâce à collaboration de  
COPTICOM, Stratégies et Relations publiques.



Le CPQ tient également à remercier  
les collaborateurs suivants pour leur appui financier  
à l'ensemble de la démarche:



---

Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
Bibliothèque et Archives Canada  
1<sup>er</sup> trimestre 2017  
Mars 2017

Cette publication peut être consultée sur le site web du CPQ à l'adresse : [cpq.qc.ca](http://cpq.qc.ca)

# REMERCIEMENTS

Ce rapport est le fruit d'une étroite collaboration entre les membres d'un **Groupe de travail sur les chaînes logistiques de transport des marchandises (CLTM/CPQ)**, créé à l'initiative du CPQ à l'été 2016. Le Groupe de travail CLTM/CPQ a été mis sur pied avec pour objectif de réfléchir aux mesures et aux actions concrètes qui permettraient aux chaînes logistiques de contribuer davantage à la transition énergétique et à la prospérité du Québec dans le futur. Dans cette optique, le groupe s'est vu confier le mandat de déterminer et de proposer des solutions intégrées parmi les plus susceptibles de contribuer à dynamiser le secteur des chaînes logistiques ainsi qu'à en réduire les émissions de GES. Ce rapport présente les résultats de cette démarche.

## **Le CPQ tient à remercier tous les organismes ayant contribué à la démarche :**

Armateurs du Saint-Laurent  
Association du camionnage du Québec  
Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie  
Canadien National  
CargoM  
Coop Carbone  
Fondation David Suzuki  
Gaz Métro  
GPL Assurance inc.  
Groupe Morneau  
Groupe Océan  
Lefebvre et Benoît  
Marcon  
Port de Montréal  
Port de Québec  
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec  
Société de développement économique du Saint-Laurent

Le CPQ remercie également de leur collaboration le Conseil québécois du commerce de détail, le Groupe Couche-Tard et Technopôle IVEO.

Enfin, l'organisme tient à remercier la firme COPTICOM, Stratégies et Relations publiques, pour la réalisation de l'étude et les collaborateurs suivants pour leur appui financier : Port de Montréal, Gaz Métro, Port de Québec et l'Association du camionnage du Québec.

## À PROPOS DU CPQ

(CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC)

Le CPQ a pour mission de s'assurer que les entreprises disposent au Québec des meilleures conditions possible – notamment en matière de capital humain – afin de prospérer de façon durable dans un contexte de concurrence mondiale. Point de convergence de la solidarité patronale, il constitue, par son leadership, une référence incontournable dans ses domaines d'intervention et exerce, de manière constructive, une influence considérable visant une société plus prospère au sein de laquelle l'entrepreneuriat, la productivité, la création de richesse et le développement durable sont les conditions nécessaires à l'accroissement du niveau de vie de l'ensemble de la population.



## AVANT-PROPOS

**YVES-THOMAS DORVAL**  
**PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL**  
**DU CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC**

**L**a Campagne PROSPERITE.QUEBEC du Conseil du patronat du Québec (CPQ) a pour but de libérer le potentiel économique et social du Québec de façon responsable et durable, au profit de l'ensemble de la société. Ses actions visent à reconnaître et mettre de l'avant la contribution des entreprises et des entrepreneurs à la société, l'éducation économique et le dialogue entre le milieu des affaires et la population. Pour ce faire, la Campagne crée des tribunes où la prospérité est discutée et mise en valeur; elle présente ses bienfaits collectifs et elle cherche à influencer les différentes instances gouvernementales à prendre des décisions de façon à favoriser la prospérité du Québec.

La présente étude est la quatrième de la Campagne PROSPERITE.QUEBEC et elle porte sur la contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec. L'efficacité des chaînes logistiques fait partie des déterminants majeurs de la prospérité économique, notamment dans au Québec qui, historiquement, a toujours constitué une porte d'entrée importante vers les marchés nord-américains. Dans un contexte de concurrence mondiale accrue, alors que plusieurs accords de libre-échange se dessinent, il importe de bien orienter les prochains cycles d'investissements dans nos plateformes logistiques. On constate à l'international, l'émergence de pôles logistiques très performants, à haut niveau d'innovation technologique et d'intégration intermodale, et où les TIC sont mises à contribution.

Parallèlement, le gouvernement du Québec s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2030 et de 80 à 95 % d'ici 2050. Cela dit, le transport des marchandises (camions lourds, trains, navires et avions) représente 13,5 % des émissions de GES du Québec, et ses émissions sont en forte croissance.

Des solutions innovantes devront donc être identifiées, promues et déployées au cours des prochaines années. Car la compétitivité des chaînes logistiques à grandeur du territoire dépend de leur capacité à s'adapter à un contexte de transition énergétique vers une économie sobre en carbone et à un environnement d'affaires en changement.

*La compétitivité des chaînes logistiques à grandeur du territoire dépend de leur capacité à s'adapter à un contexte de transition énergétique vers une économie sobre en carbone et à un environnement d'affaires en changement.*

*Yves-T. Dorval*

# SOMMAIRE EXÉCUTIF

**L**e transport des marchandises est un pilier de l'économie québécoise, essentiel à la qualité de vie des citoyens et aux échanges commerciaux qui assurent notre prospérité. La contribution des chaînes logistiques de transport des marchandises est appelée à croître davantage au cours des prochaines années. Comme tous les secteurs économiques, le transport des marchandises doit aussi contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et aux objectifs mondiaux de décarbonisation de l'économie.

*Le Québec s'est engagé dans cette voie, en adoptant des objectifs ambitieux, dont celui de réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés d'ici 2030, de réduire de 37,5 % les émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 1990, et de 80 à 95 % d'ici 2050. À travers le nouveau Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, dévoilé en décembre dernier, le gouvernement fédéral s'engage en parallèle à réduire les émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2005. Tous sont ainsi appelés à faire leur part.*

**Comment assurer et favoriser la croissance des chaînes logistiques de transport des marchandises tout en réduisant leur empreinte carbone**, telle est la question que le Conseil du patronat du Québec (CPQ) a posée à un groupe important d'entreprises, d'organisations et d'experts désireux de participer à la réflexion et de proposer des pistes de solution.

Réunis par le CPQ à l'été 2016, les Armateurs du Saint-Laurent, l'Association du camionnage du Québec, l'Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie, le Canadien National, CargoM, la Coop Carbone, la Fondation David Suzuki, Gaz Métro, GPL Assurance inc., le Groupe Morneau, le Groupe Océan, Lefebvre et Benoît, Marcon, le Port de Montréal, le Port de Québec, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec et la Société de développement économique du Saint-Laurent présentent ici leurs propositions communes issues de leurs échanges de vues et de leurs expériences du terrain.

Les propositions du **Groupe de travail sur les chaînes logistiques de transport des marchandises (CLTM/CPQ)** s'adressent tant aux pouvoirs publics municipaux, québécois et fédéraux qu'à un regroupement diversifié d'entreprises impliquées de près dans les chaînes logistiques, notamment les transporteurs, les expéditeurs, les manufacturiers et les investisseurs.

Cette démarche constitue le premier exercice du genre à réunir les chercheurs et différents acteurs terrain clés des chaînes logistiques de transport des marchandises au Québec, dans un effort de consensus en matière de transition énergétique. Elle s'inscrit dans le prolongement de l'initiative PROSPÉRITÉ.QUEBEC, à travers laquelle le CPQ s'est donné pour objectif de regrouper les individus et organisations qui désirent contribuer à promouvoir le potentiel extraordinaire du Québec de façon responsable et durable, au profit de l'ensemble de la société.

## UN VECTEUR DE PROSPÉRITÉ POUR LE QUÉBEC

Le transport des marchandises contribue de manière très importante à la qualité de vie des citoyens et à la prospérité du Québec. Les chaînes logistiques de transport font travailler plusieurs dizaines de milliers de personnes et elles soutiennent d'importantes retombées économiques. Elles assurent la grande majorité des approvisionnements en denrées alimentaires et l'acheminement des biens et services consommés quotidiennement.

Bien qu'il n'y ait à ce jour aucune banque de données colligées permettant de dresser un portrait exhaustif et systématique du secteur au Québec et au Canada et d'offrir une compréhension fine de son fonctionnement, de ses retombées et de ses impacts, les différentes données réunies par les membres du Groupe de travail CLTM/CPQ donnent un aperçu de l'importante contribution du secteur.

### **Le secteur du transport des marchandises, au Québec, c'est :**

- ▶ Des retombées annuelles de 13,4 G\$, soit 4 % du PIB (2015) ;
- ▶ Quelque 115 400 emplois au Québec (2014) ;
- ▶ Près de 4,5 millions de véhicules de transport, une vingtaine de ports commerciaux, 36 terminaux intermodaux spécialisés, 3 aéroports internationaux et 82 aéroports régionaux ;
- ▶ Plus de 500 millions de tonnes de marchandises transportées annuellement ;
- ▶ Le camionnage est le plus utilisé avec 54 % du tonnage total, suivi du transport maritime (32 %), ferroviaire (14 %) et aérien (moins de 1 %).

Dans l'ensemble, les chaînes logistiques sont soumises à une forte concurrence internationale et notamment américaine, en particulier les activités portuaires, ferroviaires et celles liées aux terminaux intermodaux.

## UNE SOURCE IMPORTANTE D'ÉMISSIONS DE GES ET UN ÉLÉMENT CLÉ DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) en provenance du secteur des transports sont en croissance depuis plusieurs années, sous l'effet de l'augmentation du commerce intérieur, interprovincial et international :

- ▶ Le transport des marchandises génère 40 % de toutes les émissions de GES du secteur des transports au Québec ;
- ▶ Le transport routier par camion est responsable de 79 % de toutes les émissions du secteur, suivi du transport maritime (14 %), ferroviaire (6 %) et aérien (0,7 %) ;
- ▶ Les émissions du transport des marchandises devraient dépasser celles du transport des passagers (voitures, camions légers et camionnettes) d'ici 2030.

**Au cours des prochaines années, la mondialisation et l'accroissement des flux commerciaux, combinés notamment à l'augmentation de la population et la modification des pratiques de consommation, continueront de pousser vers le haut la demande pour les marchandises et les biens de consommation.**

**Une réforme du transport des marchandises et de sa logistique apparaît être un facteur de succès incontournable pour profiter pleinement de cette croissance et atteindre les cibles de réduction des émissions GES que nous nous sommes fixées.**

Au Canada, aux États-Unis et en Europe, plusieurs initiatives ont déjà démontré qu'il est possible et même payant de moderniser les chaînes logistiques de transport des marchandises. Les programmes européens Marco Polo et Smart, Green and Integrated Transport Initiative, et les initiatives nord-américaines SmartWay ou encore l'Alliance verte, ont démontré que l'on peut réaliser des gains économiques tout en réduisant substantiellement les émissions de gaz à effet de serre.

## RELEVER LES DÉFIS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES CHAÎNES LOGISTIQUES

Le secteur fait face à de puissantes contraintes réglementaires, financières et sociales qui le poussent à diminuer substantiellement son empreinte carbone. La tarification du carbone ainsi que de nouvelles normes en matière d'émissions pour les véhicules, les navires et les avions de transport en font partie. Ces contraintes s'accompagnent de défis importants pour le secteur, qui doit cerner les occasions lui permettant de réduire ses émissions de GES, de réduire l'intensité énergétique par volume transporté tout en poursuivant sa croissance et augmenter sa compétitivité.

### Dix défis ont été déterminés par le Groupe de travail CLTM/CPQ :

- ▶ Obtenir des informations pertinentes et de qualité sur les chaînes logistiques ;
- ▶ Se doter d'une vision harmonisée et développer une planification intégrée autour des grands projets logistiques ;
- ▶ Tenir compte de l'évolution des habitudes de transport et de consommation ;
- ▶ Compter sur des chaînes logistiques collaboratives ;
- ▶ Assurer l'acceptabilité sociale des projets ;
- ▶ Harmoniser les normes à l'intérieur et au-delà des frontières ;
- ▶ Garantir l'application des règlements existants ;
- ▶ Maintenir des infrastructures adéquates ;
- ▶ Tirer profit des nouvelles technologies ;
- ▶ Attirer une main-d'œuvre qualifiée.

## TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : RECOMMANDATIONS POUR L'OPTIMISATION DES CHAÎNES LOGISTIQUES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES AU QUÉBEC

Le Groupe de travail CLTM/CPQ propose une feuille de route comportant une série de recommandations à l'attention des gouvernements du Québec et du Canada. Ces recommandations sont inspirées d'initiatives innovantes mises en œuvre au cours des dernières années, ici ou ailleurs, par des acteurs clés du secteur (gouvernement, industries, municipalités, entreprises, associations).

Ces recommandations sont structurées par l'approche ASI (Avoid-Shift-Improve). Cette approche consiste à favoriser un changement de comportement dans les habitudes de transport en priorisant, en ordre :

- 1) les mesures visant à éviter les trajets ou à réduire les kilomètres parcourus, notamment par un meilleur aménagement du territoire (Éviter) ;

- 2) les mesures visant à promouvoir un transfert des déplacements vers des modes de transport à plus faibles émissions de GES (Transférer) ;
- 3) les mesures visant à diminuer l’empreinte carbone des véhicules (Améliorer).

Selon l’Agence internationale de l’énergie, d’ici 2050, la méthode ASI pourrait faire économiser 70 000 milliards USD en frais de véhicules, carburants et infrastructures de transport à travers le monde.

# RECOMMANDATIONS

Les membres du Groupe de travail CLTM/CPQ proposent une vingtaine de recommandations à mettre en place pour accélérer la transition vers un transport des marchandises plus prospère et à plus faible empreinte carbone (voir sommaire des recommandations en page 56). Ces dernières s’adressent essentiellement aux gouvernements du Québec et du Canada. Plusieurs de ces recommandations peuvent être mises en œuvre à court terme, dont :

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

### 1 DÉVELOPPER UNE BANQUE DE DONNÉES

*Que le gouvernement du Québec, en concertation avec l’industrie et le gouvernement fédéral, s’assure que soit développée une banque de données colligées permettant de dresser un portrait exhaustif et systématique des chaînes logistiques de transport des marchandises et d’offrir une compréhension fine de son fonctionnement, de ses retombées et de ses impacts.*

### 2 HARMONISER LES RÈGLEMENTATIONS

*Que les gouvernements du Québec et du Canada, de pair avec les municipalités, harmonisent leurs réglementations, notamment en ce qui a trait aux charges et aux dimensions des véhicules routiers, afin de répondre de manière cohérente et efficace aux défis actuels et à venir en matière de compétitivité et de réduction des GES dans les chaînes logistiques de transport des marchandises.*

### 3 ADOPTER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

*Que le gouvernement du Québec se dote d’une vision globale en matière de transport des personnes et des marchandises, par une politique québécoise de mobilité durable et d’aménagement du territoire et qu’il se dote d’une cible chiffrée de réduction des émissions de GES en transport.*

#### **4 METTRE EN PLACE UN LABEL EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE VERTE**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada, en concertation avec l'industrie, promeuvent les certifications existantes pour les transporteurs adoptant des pratiques moins polluantes – tel le partenariat SmartWay et l'Alliance verte - et étudient la possibilité de mettre en place un label s'appliquant à l'ensemble des chaînes logistiques, incluant notamment les expéditeurs adoptant des pratiques d'approvisionnement et de distribution à plus faibles émissions de GES.*

#### **5 METTRE EN PLACE DES INCITATIFS À L'APPROVISIONNEMENT RESPONSABLE**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada, en concertation avec l'industrie, mettent en place un programme d'incitatif fiscal et d'accompagnement pour inciter et aider les entreprises à se doter de politiques d'approvisionnement responsable visant à réduire les émissions de GES en provenance de leur chaîne logistique.*

#### **6 APPUYER LA MISE SUR PIED D'UNE CAMPAGNE GRAND PUBLIC**

*Que le gouvernement du Québec appuie financièrement la mise sur pied d'une campagne grand public visant à mieux informer, sensibiliser et éduquer les citoyens sur les impacts de leurs décisions de consommation sur l'augmentation du transport et les émissions de GES, et ce, dans un contexte de valorisation du transport des marchandises.*

#### **7 METTRE EN PLACE UN COMITÉ DE SUIVI DES RECOMMANDATIONS**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada mettent respectivement en place un comité de suivi ayant pour objectif d'évaluer la bonne mise en œuvre, à l'intérieur des délais fixés, des recommandations adressées à leur intention dans le cadre de ce rapport.*

#### **8 ASSURER L'APPUI ET LA COLLABORATION DES TROIS PALIERS GOUVERNEMENTAUX**

*Que les gouvernements fédéral-provincial-municipal, et leurs agences ou sociétés d'État, fournissent une collaboration et un appui multisectoriels (finance, infrastructures, énergie, logistique, recherche et institution) au développement et à la mise en œuvre de nouvelles solutions technologiques et logistiques dans le domaine du transport des marchandises, lorsque celles-ci visent à procurer des résultats significatifs et mesurables en matière de réduction des émissions de GES, incluant des gains financiers et de productivité pour la chaîne logistique.*

## **1 ÉVITER**

---

#### **9 FINANCER LA MISE EN ŒUVRE DE CENTRES DE CONSOLIDATION URBAINS**

*Que le gouvernement du Québec finance un projet pilote visant la mise en œuvre de centres de consolidation urbains des flux de marchandises au Québec, de manière à maximiser les trajets à pleine capacité et à desservir ces zones avec des modes de livraison à plus faibles émissions de GES.*

#### **10 ASSURER LA LOCALISATION STRATÉGIQUE DES PROJETS DE PÔLES LOGISTIQUES**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada, en concertation avec les acteurs de l'industrie, s'assurent que les nouveaux grands projets de pôles logistiques urbains et ruraux soient construits dans les zones les plus stratégiques en matière d'intermodalité, d'accès à l'eau et de réduction de l'étalement urbain.*

## **11 ACCOMPAGNER LES MUNICIPALITÉS DANS LE DÉPLOIEMENT DE SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS**

*Que le gouvernement du Québec accompagne les municipalités pour favoriser le déploiement de systèmes de transport intelligents leur permettant de réduire la congestion et d'augmenter la fluidité du transport de marchandises sur leur territoire.*

## **12 CRÉER LES RÉSERVES FONCIÈRES PERMETTANT L'EXPANSION DES PÔLES LOGISTIQUES EXISTANTS**

*Que les différents paliers de gouvernement s'assurent de créer les réserves foncières propices à l'expansion des pôles logistiques existants et à la concentration de leurs activités, de manière à limiter la multiplication de ces pôles.*

## **13 RÉVISER LA RÉGLEMENTATION EN CONCERTATION AVEC L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE**

*Que la Communauté métropolitaine de Montréal s'assure de travailler en concertation avec l'industrie du camionnage dans le cadre des procédures de révision des règles encadrant la présence des camions sur l'Île, annoncées lors du dévoilement de sa stratégie en matière de sécurité routière.*

## **14 PROMOUVOIR DES PLATEFORMES TECHNOLOGIQUES DE PARTAGE D'EMPLACEMENTS DISPONIBLES**

*Que le gouvernement du Québec recense les plateformes technologiques permettant le partage d'emplacements disponibles dans les véhicules routiers, trains et navires - comme Loadlink ou Hamilton Marine Gateway -, et qu'il promeuve, voire finance, l'amélioration, l'adaptation ou le développement de telles plateformes, de manière à réduire les trajets à vide, et ce, dans le respect des règles de concurrence.*

## **15 METTRE EN PLACE DES INCITATIFS FISCAUX POUR RÉDUIRE LA CONGESTION**

*Que le gouvernement du Québec, en concertation avec les municipalités et l'industrie, mette en place des mesures de tarification de la congestion afin de réduire les problèmes de congestion routière dans les grands centres urbains, comme le propose notamment la Commission de l'écofiscalité du Canada.*

## **2 TRANSFÉRER**

---

## **16 DÉVELOPPER UNE PLATEFORME D'INFORMATION INTERMODALE POUR LES EXPÉDITEURS**

*Que le gouvernement fédéral, en collaboration avec le gouvernement du Québec, finance le développement d'une plateforme permettant aux expéditeurs de connaître les émissions de GES associées à chacun des modes de transport disponibles pour leurs besoins de distribution et de choisir, en temps réel, les trajets intermodaux à plus faible empreinte carbone. Cet exercice inclurait notamment les types et le volume de marchandises manutentionnées, les modes de transport utilisés, les trajets empruntés, les distances parcourues, les délais de livraison, les émissions de GES engendrées, etc.*

## **17 COMPENSER LES COÛTS SUPPLÉMENTAIRES DES OPTIONS MOINS POLLUANTES**

*Que le gouvernement du Québec mette en place un programme d'incitatifs fiscaux pour les entreprises permettant de compenser les coûts supplémentaires pouvant être engendrés par le transfert vers des solutions de transport à plus faible émission de carbone.*

## **18 PRÉVOIR DES ENVELOPPES DÉDIÉES À LA MODERNISATION ET À LA MISE À NIVEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada prévoient des enveloppes dédiées à la modernisation (incluant les innovations) et à la mise à niveau des infrastructures de transport, dont la restauration des infrastructures portuaires existantes.*

# **3 AMÉLIORER**

---

## **19 ASSURER L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION EXISTANTE PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada déploient les effectifs nécessaires pour assurer l'application de la réglementation en vigueur, de manière intelligente, par les entreprises de transport, notamment en ce qui a trait au poids, à la conduite, ainsi qu'à l'utilisation de technologies ou d'intrants destinés à réduire les émissions de GES en transport.*

## **20 DÉVELOPPER DES INITIATIVES À L'ÉCHELLE MUNICIPALE FAVORISANT L'UTILISATION D'ÉNERGIES ALTERNATIVES**

*Que le gouvernement du Québec, en collaboration avec les municipalités, favorise le développement d'initiatives à l'échelle municipale visant à encourager l'utilisation de formes d'énergies à plus faibles émissions de carbone sur leur territoire.*

## **21 METTRE À JOUR LES RÉGLEMENTATIONS EN FONCTION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DISPONIBLES**

*Que les gouvernements du Québec et du Canada veillent à ajuster de façon régulière les réglementations et les incitatifs en vigueur en fonction des nouvelles technologies disponibles sur le marché, et ce, de manière à favoriser leur utilisation par les transporteurs québécois et canadiens qui souhaitent se doter de telles technologies pour réduire leurs émissions de GES.*

## **22 APPUYER FINANCIÈREMENT LA FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE**

*Que le gouvernement du Québec appuie financièrement la formation de la main-d'œuvre en transport, tout particulièrement en matière d'écoconduite et d'utilisation des nouvelles technologies et systèmes de transport intelligent.*

## **23 BONIFIER LE PROGRAMME ÉCOCAMIONNAGE EN CONCERTATION AVEC LES ACTEURS**

*Que le gouvernement du Québec donne rapidement suite aux engagements pris dans la Politique énergétique 2030 prévoyant des mesures de bonification du programme Écocardionnage privilégiant la conversion au gaz naturel des véhicules lourds, et qu'il implique l'ensemble des acteurs du secteur dans le cadre des consultations qu'il mène.*

## **24 RECONDUIRE LE PROGRAMME ÉCOMARCHANDISES**

*Que le gouvernement fédéral reconduise le programme écoMARCHANDISES, qui a pris fin en 2011, afin d'encourager l'utilisation de technologies et de pratiques permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES dans le transport des marchandises.*

## **25 SOUTENIR LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT**

*Que le gouvernement du Québec soutienne le déploiement de nouvelles infrastructures de ravitaillement en énergie. Dans le cas du GNV, par exemple, ce soutien comprendrait notamment le financement de 50 % des coûts totaux du projet et des subventions maximales de 1 000 000 \$ par station de ravitaillement ou atelier mécanique.*

Conseil du patronat du Québec  
1010, rue Sherbrooke Ouest, bureau 510  
Montréal (Québec) H3A 2R7

Téléphone : 514.288.5161  
(Sans frais au Québec) : 1.877.288.5161  
Télécopieur : 514.288.5165

[www.cpq.qc.ca](http://www.cpq.qc.ca)



[www.prosperte.quebec](http://www.prosperte.quebec)  
#ProspéritéQC

**PROSPERITE**  
**.QUEBEC**

Une initiative du CPQ  
[www.cpq.qc.ca](http://www.cpq.qc.ca)

#ProspéritéQC

