

MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS MENÉES PAR
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC CONCERNANT LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES

DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Décembre 2017

PRÉAMBULE

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) désire, tout d'abord, remercier la Présidente-directrice générale de Transition énergétique Québec, madame Johanne Gélinas ainsi que le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, monsieur Pierre Moreau. L'ACQ transmet également ses salutations à tous les employés du ministère qui travaillent activement à cette consultation.

Notre industrie répond avec grand enthousiasme à cette opportunité de participer à ces travaux. Nous souhaitons que ce mémoire puisse permettre de mieux connaître les réalités de l'industrie du camionnage, le contexte dans lequel elle évolue ainsi que son engagement envers la mobilité durable et la lutte à la réduction des gaz à effet de serre (GES).

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Il s'agit d'une organisation sans but lucratif, fondée en 1951. Elle est dirigée par un Conseil d'administration formé de 16 membres qui représentent les grands secteurs du transport routier de marchandises au Québec. Il s'agit de transporteurs publics et privés, locateurs de véhicules et fournisseurs de produits et services à l'industrie. L'ACQ contient aussi une permanence composée d'une équipe de spécialistes, qui offre des services de soutien technique et conseils auprès de 500 entreprises membres faisant partie de l'Association.

L'ACQ est une intervenante majeure de l'économie québécoise ainsi qu'en matière de transport, regroupant 75 % des détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus. Ces transporteurs assument 80 % du volume des marchandises transportées contre rémunération au Québec et fournissent de l'emploi à près de 40 000 personnes. Avec un chiffre d'affaires global annuel de 2 milliards et demi de dollars, les membres assurent des services de transport par camion sur tout le réseau nord-américain.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

L'apport du transport routier des marchandises par camion se chiffre à 1,2 % du PIB du Québec, soit 4,6 milliards de dollars, et transporte 54 % du tonnage total de marchandises. Cette industrie génère 8,4 milliards en retombées économiques.

EFFORTS ET MESURES DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE GES ET DE MOBILITÉ DURABLE

L'industrie du camionnage se sent interpellée par le défi environnemental. Elle s'implique déjà au maximum dans l'implantation de diverses mesures et des nouvelles technologies disponibles. Elle souhaite continuer le travail amorcé de concert avec les gouvernements, les partenaires économiques, les fournisseurs et les clients de même qu'avec la population, afin de participer de façon concrète à la réduction des GES. Avant l'arrivée de camions électriques, l'industrie continuera à consommer du carburant en proportion de la demande de l'économie, mais en s'efforçant de minimiser sa consommation par des techniques de conduite écologiques et l'utilisation de nouvelles technologies qui améliorent l'efficacité et réduisent les émissions.

L'industrie a investi temps et argent, au cours des dernières années, sur de nouvelles technologies permettant d'augmenter l'efficacité énergétique. Des pas de géant ont été franchis dans la technologie des moteurs. L'industrie du camionnage est déjà confrontée à une pénurie de main-d'œuvre et une compression des coûts, mais continuera de travailler dans le sens d'une réduction des GES et de la mobilité durable. Il ne faut également jamais perdre de vue que le camionnage est un secteur où la très grande majorité des entreprises sont des PME, pour qui une acquisition de matériel plus onéreux est plus difficile à absorber que pour la poignée de grandes flottes. Une petite flotte en dehors des grandes villes opère dans une réalité qui fait en sorte qu'il

sera plus difficile pour eux de faire l'acquisition d'un camion au carburant alternatif si cette expérimentation représente 10% de la flotte de 10 camions et que les options de ravitaillement ne se trouvent pas près de leurs opérations.

Écocamionnage

L'industrie du camionnage est d'avis que le programme Écocamionnage, entré en vigueur en février 2014 et reconduit au dernier budget, est essentiel pour accompagner les entreprises dans leur effort d'acquisition de technologies vertes, toujours plus coûteuses. Rappelons que près de 2 900 demandes ont été soumises en date du mois de janvier 2017. Ce programme a rendu possible l'investissement de plus de 100 millions de dollars de la part de l'industrie du camionnage pour la lutte aux changements climatiques et la réduction des émissions de GES. L'industrie du camionnage en est une où les marges bénéficiaires sont minces, étant donné la structure de coûts du camionnage et la forte compétitivité du secteur, et ce programme influence de façon importante le processus de prise de décision. Ces investissements effectués par les entreprises de transport routier se sont traduits par une réduction d'émissions de GES de plus de 200 000 tonnes jusqu'à présent. Étant donné qu'il s'agit d'un programme temporaire et que les horizons de réduction de gaz à effet de serre sont en fonction de l'an 2030, sa permanence est souhaitée par l'industrie vu que les dirigeants des entreprises prennent des décisions d'acquisition de matériel pour le long terme. La pérennité, l'évolution ainsi que la bonification éventuelle de ce programme sont primordiales pour que l'industrie, qui fait de gros efforts, atteigne ses cibles.

L'ACQ, de manière globale, est plus favorable aux mesures d'accompagnement des industries en tenant compte de leurs réalités respectives, qu'à des mesures répressives visant le même résultat. Il faut réaliser que les entreprises québécoises évoluent dans un marché extrêmement compétitif à l'intérieur duquel évolue, autant des entreprises américaines que canadiennes.

Apport des innovations

L'ACQ est favorable aux nombreux développements technologiques qui se produisent actuellement dans l'industrie, car généralement, ceux-ci permettent d'améliorer la

sécurité routière et d'optimiser l'utilisation des véhicules tout en fournissant une foule de données précieuses. Bien qu'il soit souvent question de camion autonome, nous devons être conscients, que le développement de nouvelles technologies a pour but d'apporter une aide au chauffeur et non de le remplacer. Rappelons aussi qu'en dépit de toutes ces technologies actuelles et à venir, que les chauffeurs doivent manipuler des marchandises, effectuer leur ronde de sécurité quotidienne et plusieurs autres tâches, en plus de conduire. Même les métros et les trains, qui opèrent sur des rails, doivent avoir un conducteur à l'intérieur. Prédire quelle technologie dominera ou choisir un gagnant d'avance est un exercice périlleux. Il est beaucoup question d'ajouts d'équipements à ajouter sur le véhicule, mais il faut souligner aussi que l'organisation de la logistique a grandement bénéficié au cours des années de l'arrivée de nouveaux outils.

Télémétrie et écoconduite

L'industrie est également adepte des mesures qui permettent de réduire la consommation de carburant. Ainsi, les méthodes d'écoconduite sont encouragées dans l'industrie ainsi que le monitoring de la conduite par la télémétrie pour encourager les chauffeurs de camion à adopter des pratiques qui limiteront l'utilisation de carburant.

Camions électriques

L'industrie du camionnage suit avec intérêt le développement de camions électriques, mais beaucoup de chemin reste à faire avant que ceci devienne une réalité sur nos routes. Le pdg d'une entreprise qui vise à produire des camions électriques, mondialement reconnu, était d'ailleurs l'un de nos invités de marque lors du 66^e congrès de l'ACQ, qui se tenait au Lac Leamy en mai dernier.

Moteurs plus efficaces

L'adoption de moteurs plus efficaces, qui permettent une réduction de 90 % de la matière particulaire et de 95 % des oxydes d'azote, équivaut au retrait de centaines de milliers de camions sur les routes pancanadiennes.

Trains routiers

La mise en service des grands trains routiers génère des gains importants au plan de l'économie du diesel pouvant aller jusqu'à 55 % en comparaison au tracteur semi-remorque conventionnel, ce qui représente des réductions de GES importantes.

Limiteurs de vitesse

Les limiteurs de vitesse, obligatoires au Québec depuis 2009, ont été demandés par l'ACQ et l'industrie afin de se positionner comme leaders en Amérique du Nord. L'Ontario et le Québec sont encore aujourd'hui les seules juridictions qui limitent les camions à 105 km/h. Évidemment, ces mesures ont un effet bénéfique tant sur les émissions de GES que sur la sécurité.

ENRAYER LA CONGESTION ROUTIÈRE : UN ATOUT POUR LA RÉDUCTION DES GES

Hors de tout doute, la congestion routière chronique à Montréal, en bonne partie due à la panoplie de chantiers majeurs, notamment le Pont Champlain, l'échangeur Turcot et bientôt le Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, est largement contributive de la production de pollution atmosphérique dans la ville et ses banlieues. Soyons clairs, malgré les problèmes importants causés par les chantiers, ceux-ci sont nécessaires afin d'assurer la sécurité de tous. Les chauffeurs étant régis par des heures de service, la congestion routière a certainement des impacts économiques car il faut plus de camionneurs pour faire le même nombre de voyages, dû à l'attente. Un camion coûte en moyenne 85 \$ de l'heure à opérer et l'industrie a, rappelons-le, de faibles marges bénéficiaires. La congestion routière dans la grande région de la métropole n'aide en rien le recrutement dans une industrie qui vit déjà une pénurie de main-d'œuvre. Selon la plus récente étude sur les coûts de la congestion à Montréal, celle-ci coûte plus de 1,7 milliards par année aux usagers de la route et aux entreprises. Une étude menée récemment par le CHRA démontre que 87 % des entreprises rapportent subir des impacts chez leurs travailleurs dus à la congestion.

Il est d'une importance stratégique que Montréal soit dotée d'un système routier et autoroutier beaucoup mieux adapté à la demande en transport de marchandises par camion, considérant les gains potentiels en GES et le rôle névralgique du camionnage à l'économie de Montréal et du Québec. En effet, une grande proportion du transport routier des marchandises s'effectue dans la région de Montréal. Il faut impérativement mettre en place des mesures permanentes autant pour désengorger le réseau routier, que pour contribuer davantage à l'essor économique du Grand Montréal en réduisant au maximum les délais de livraison. Nous devons réaliser le rôle majeur que joue l'industrie du transport dans l'économie du Québec.

Des investissements majeurs dans les transports collectifs sont vus par notre industrie comme essentiels afin d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises.

Présignalisation et signalisation active

Dans ce contexte de travaux majeurs, l'industrie réclame l'utilisation de signalisation active et de présignalisation qui permettraient aux automobilistes, aux camionneurs et aux usagers, de repérer bien d'avance l'existence d'un chantier et les alternatives possibles. Il arrive trop souvent que les gens apprennent l'existence d'un chantier alors qu'ils y sont rendus. L'ACQ fait sa part en traitant une multitude d'informations de diverses sources pour en informer quotidiennement ses membres, de manière concise afin de leur indiquer les chantiers et les alternatives possibles.

Voix réservées

Une mesure qui permettrait d'atténuer la congestion et de réduire les GES serait de permettre aux camions d'utiliser des voix réservées disponibles en dehors des heures de pointe afin de minimiser le nombre d'arrêts et démarrages d'un camion, qui est le moment où l'émission de GES est le plus élevé.

ENJEUX SPÉCIFIQUES, NUANCES ET RECOMMANDATIONS

Cohabitation entre les usagers

La cohabitation entre les usagers et la sécurité sont des priorités pour l'industrie du camionnage. Certaines personnes ont évoqué la possibilité de soustraire les véhicules lourds à la circulation à l'intérieur de certaines plages horaires. Ce sont des suggestions qui causeraient un tort important à l'économie montréalaise car, par exemple, les épiceries n'ont pas le droit de dépasser cinq employés le soir, les citoyens ne veulent pas entendre de bruit la nuit et, par ailleurs, les heures d'opération des terminaux du port de Montréal sont limitées. L'ACQ est présente au comité des communications de la Vision zéro et nous sommes persuadé qu'une révision de l'aménagement du territoire, qui tienne compte des différents modes de transport est fondamentale. Montréal est une ville de grande taille qui constitue par la présence d'un port et d'un réseau ferroviaire, un important carrefour de déplacements de marchandises, autant vers l'ouest du pays que vers les États-Unis. Dans une étude de KPMG réalisée en 2014 sur le domaine des transports dans la grande région de Montréal, on y apprend qu'il y a 4 516 lieux où du transport routier de marchandises est effectué dans la grande région de Montréal, ce qui incite à la prudence lorsqu'il est question de restreindre la circulation lourde. Le camionnage y soutient 26 434 emplois. Montréal expédie ou reçoit 96,2 millions de tonnes de marchandises par camionnage annuellement.

Main-d'œuvre

L'industrie du camionnage fait face à une pénurie de main-d'œuvre, dans tous les métiers, malgré son apport essentiel à l'économie québécoise. La main-d'œuvre y est vieillissante. Selon une étude du Conference Board, 1 200 à 1 500 nouveaux postes de chauffeurs par année auront besoin d'être comblés au Québec et 52 000 emplois seront accessibles d'ici 2020. L'ACQ y fait sa part en investissant des sommes considérables visant à recruter de la main-d'œuvre jeune dans tous les métiers avec sa campagne « Pas de camions », qui en est à sa troisième année. Il est évident que pour y recruter des jeunes, la transition énergétique ainsi que les politiques des divers paliers de gouvernement devront contribuer à garder le milieu attirant plutôt que contraignant, étant donné les efforts déployés par l'industrie pour améliorer son bilan environnemental ainsi que son importance pour l'économie québécoise.

Flexibilité du transport de marchandises et « Juste à temps »

La perception selon laquelle l'augmentation du transport ferroviaire au détriment de l'industrie du camionnage, pourrait réduire l'encombrement des routes, la pollution et l'émission des GES, est illusoire, car les camions devront aller cueillir et livrer la marchandise aux deux extrémités de chaque couloir ferroviaire. D'autre part, le transport ferroviaire comporte certaines limites en termes de flexibilité. Dans bien des centres urbains, les commerces ne possèdent plus d'espace suffisant afin d'y construire des entrepôts. L'activité économique de ses commerces repose plus que jamais sur le concept « juste à temps ». Dans un tel contexte, le transport de marchandises et de biens par camion prend tout son sens. Dans le domaine de l'alimentation par exemple, comme dans d'autres domaines, des produits frais sont exigés par les consommateurs.

Passages à vide et chaîne intermodale

Une amélioration de la chaîne intermodale est revendiquée par l'ACQ depuis plusieurs années. Le Port de Montréal est un endroit névralgique pour l'économie de la métropole, et des heures de services élargies aux terminaux, notamment le matin, permettrait à l'industrie de pouvoir y livrer ou y chercher des conteneurs tôt le matin et d'y repartir avant l'heure de pointe. Les heures d'ouverture actuelles font en sorte que les camions sont forcés d'opérer en plein heure de pointe du matin.

Pour ce qui est des passages à vide, lorsqu'il est question par exemple de transport de conteneurs, des systèmes rendez-vous en place ne permettent pas à un camion de se rendre au terminal afin de récupérer un conteneur tout en en rapportant un vide vers le terminal. Ces pratiques engendrent littéralement un doublement du nombre de déplacements; à certain moment le camion se rend au terminal pour ramener un conteneur vide sans pouvoir en ramener un plein. Puis le même camion retournera par la suite, sans cargaison pour y récupérer un conteneur plein. L'industrie des efforts importants afin de réduire ses déplacements, notamment par une meilleure logistique. Les pratiques décrites ci-haut vont à l'encontre de ces efforts.

Matières dangereuses

Il faut faire attention à ne pas comparer le camionnage à d'autres moyens de transport qui transportent des quantités beaucoup plus importantes de matières dangereuses. Il y a une obligation d'identification à l'aide de plaques dans le cas des matières dangereuses en camionnage et des procédures de sécurité très strictes à suivre. Et également, la flexibilité du mode de transport et sa rapidité feraient en sorte que par exemple, de devoir fournir des informations à des instances sur un passage de matière dangereuse comme c'est le cas pour d'autres modes ferait en sorte que ce passage serait probablement terminé avant que l'information soit traitée étant donné la rapidité beaucoup plus grande du transport par camion.

Responsabilisation des expéditeurs

Il est fréquent que les expéditeurs fassent attendre les chauffeurs dans leur cour pendant des heures, sans égard aux rendez-vous et aux heures de services selon lesquels l'industrie opère. La transition énergétique passe par une responsabilisation de toute la chaîne logistique, incluant les expéditeurs, afin que les émissions de GES soient réduites.

Taxation additionnelle

Par ailleurs, l'ACQ a de sérieuses réserves à l'égard du concept de taxe kilométrique, évoquée lors de travaux menés par un autre ministère sur le sujet de la mobilité durable, qui serait cumulée à toutes les autres taxes existantes et s'ajouteraient au fardeau déjà lourd des consommateurs et des entreprises du Québec. Cette idée ne va pas dans le sens d'une économie compétitive dans un contexte global. L'industrie, compte tenu du nombre de véhicules en circulation, assume déjà plus que sa part en matière de taxation.

CONCLUSION

Comme démontré concrètement, l'ACQ est solidaire avec le Québec dans son virage écologique. Dans la foulée de sa transformation en industrie verte, le programme Écocamionnage est essentiel pour continuer à y obtenir des gains en émissions de GES lorsque l'industrie renouvelle ses équipements. Pour le Québec, c'est un retour certain sur son investissement.

D'autre part, la réduction de la congestion routière demeure une priorité pour l'ACQ. Les travaux d'amélioration du réseau routier Québécois en cours de réalisation et ceux prévus par le ministère des Transports dans les années à venir, dont ceux du complexe Turcot, du Pont Champlain et du Pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine, seront déterminants au niveau de l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des citoyens, mais aussi au plan économique.

Il est important que la transition en soit une qui tienne compte des réalités régionales et du fait que la grande majorité des entreprises de camionnage sont des PME. Le territoire du Québec est vaste et les conditions de transport et de circulation, sont extrêmement variées. Il est aussi important de réaliser que les réalités sont bien différentes lorsqu'il est question d'analyser des pratiques européennes.

L'ACQ a grandement apprécié l'opportunité qui lui a été offerte afin de présenter sa vision à l'égard de la mobilité. Davantage pourrait être fait par chaque acteur de la société, et c'est pourquoi l'ACQ y indique des pistes de solution pour le secteur du camionnage. Afin de bien refléter les réalités de l'industrie, certaines nuances devaient être apportées à des idées soulevées lors des ateliers, pour bien mesurer toutes les répercussions de certaines mesures qui sont moins bénéfiques qu'elles ne paraissent. L'ACQ est heureuse d'apporter sa voix dans cette discussion qui nous mènera collectivement à une transition énergétique qui fera avancer le Québec.

Association du camionnage du Québec,

Le 8 décembre 2017