

---

MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS  
PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES  
À L'ÉGARD DU DOCUMENT INTITULÉ  
***Le Québec et les changements climatiques :  
quelle cible de réduction de gaz à effet de serre  
à l'horizon 2020***

---

DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX  
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL  
Novembre 2009

## PRÉAMBULE

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) désire, tout d'abord, remercier la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp, les membres de cette Commission, ainsi que le secrétaire, monsieur Dany Henly, pour l'invitation à venir présenter devant cette Commission des transports et de l'environnement, un Mémoire à l'égard du document intitulé : ***Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020.***

Notre industrie répond avec grand enthousiasme à cette opportunité de participer aux travaux de cette Commission. Nous souhaitons que notre présentation, d'aujourd'hui, puisse permettre de mieux connaître l'industrie du transport des marchandises, le contexte dans lequel elle évolue ainsi que son engagement dans la lutte à la réduction des gaz à effet de serre (GES).

Ce Mémoire présente l'Association du camionnage du Québec (ACQ) ainsi que ses intérêts et ses préoccupations; la volonté de l'industrie du transport routier des marchandises de réduire les (GES); les principales innovations et leur efficacité respective; le coût du virage vert; les mesures fiscales et parafiscales ainsi que les effets négatifs de la congestion routière.

## 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 17 membres qui représentent la majorité des 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.

Aussi, une permanence composée d'une équipe de spécialistes multidisciplinaire qui offre des services de soutien technique et conseils auprès de plus de 700 membres actifs faisant partie de l'Association.

L'ACQ est une intervenante majeure dans l'industrie des transports, regroupant 75 % des détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus, de même que 90 % des véhicules détenus par l'ensemble des transporteurs publics québécois. 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, ils assurent des services de transport par camion sur tout le réseau nord-américain. Le parc de véhicules lourds (camions) au Québec en, 2007, était d'environ 120 000 unités et les ensembles de véhicules, composés de 5 essieux et plus, dépassaient le seuil des 40 000 unités.

Le transport représente 4,3 % du PIB du Québec et le transport routier des marchandises par camion se chiffre à 1,3 % du PIB du Québec. Son chiffre d'affaires est de l'ordre de 3,5 milliards \$/an.

Au cours de la dernière décennie, l'industrie du transport par camion (ITC) a dû s'adapter à la déréglementation nord-américaine et à l'avènement de la libéralisation des échanges commerciaux en Amérique du Nord. Ces changements majeurs ont exercé une forte influence sur le secteur du camionnage. Les défis du contexte économique actuel font que l'ITC est continuellement confrontée à une compétition sévère au niveau des coûts de transport. Pour survivre, l'industrie du camionnage doit s'adapter continuellement et très rapidement aux contraintes auxquelles elle doit faire face : les variations imprévues du coût du carburant, les nombreux retards aux postes frontières, la réglementation de sécurité et les limitations des heures de conduite, les retards occasionnés par des accidents, les déviations de routes et les travaux routiers, les nouvelles exigences sur le niveau de pollution, etc. À ce nouveau contexte, s'ajoutent les variations imprévisibles de la valeur du dollar canadien, occasionnant à plusieurs compagnies des difficultés financières très sérieuses : l'industrie du camionnage vit actuellement des heures plus difficiles.

C'est pourquoi, l'Association cible ses interventions au niveau de la conservation et du développement des avantages concurrentiels comme agents économiques et s'implique sur toutes les plateformes d'échanges avec l'ensemble de ses partenaires économiques et, plus

particulièrement, ceux concernés par réduction des GES et la sécurité routière. Elle supporte au maximum ses membres en mettant en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour les aider à maintenir une rentabilité économique et une excellente performance au plan de la sécurité routière.

Voici, à titre d'exemple, quelques grands enjeux de l'industrie et pour lesquels l'ACQ s'implique intensément :

- Le partenariat avec les organismes gouvernementaux (participation aux diverses Tables de concertation sur les transports, l'environnement et la sécurité routière);
- Le suivi de l'ensemble des lois et de la réglementation qui sous-tendent les activités de transport au Québec, au Canada et outre frontière, de même que la Politique d'évaluation des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds;
- Les affaires économiques et la fiscalité des entreprises;
- L'application du régime nord-américain d'immatriculation (IRP);
- La gestion d'un Programme d'excellence pour les transporteurs routiers émérites;
- La représentativité des transporteurs routiers membres auprès des autres juridictions, notamment les États-Unis, sur le dossier du cabotage;
- La promotion de toutes les nouvelles technologies et programmes susceptibles d'améliorer la sécurité routière, la rentabilité des entreprises de transport et la réduction des GES;
- L'uniformisation des normes techniques (masses et dimensions, vérification mécanique, arrimage, transport hors-norme et essieux autovireurs).

Finalement, un plan de communication permanent est en place pour assurer le cheminement rapide de l'information auprès de tous ses membres.

## **VOLONTÉ DE L'INDUSTRIE DE RÉDUIRE LES GES : LE VIRAGE VERT EST ENTREPRIS**

L'industrie du camionnage se sent interpellée par le défi environnemental. Elle s'implique déjà au maximum dans l'implantation des mesures et des nouvelles technologies disponibles et applicables; tout en étant consciente de sa contribution modeste parmi tous les moyens mis de l'avant par l'ensemble des intervenants. 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. L'importance économique des activités de transport comporte en contrepartie un impact négatif à l'égard de notre environnement. Le transport par automobile est le plus important générateur des GES. Le transport de marchandises, est de façon moins importante que l'automobile, responsable d'un certain niveau des GES. Toutefois l'ITC continuera à consommer du pétrole en proportion de la demande de l'économie qui devrait, selon les prévisions des experts, reprendre de la vigueur au cours des prochains mois. L'ITC vise à réduire au maximum les effets négatifs des camions sur l'environnement et ainsi obtenir un rendement très acceptable en termes de contribution à la réduction des GES, et ce, pour plusieurs années.

L'industrie du transport regroupe quatre secteurs : l'aérien, le maritime, le ferroviaire et le camionnage. Ce dernier représente à lui seul 12 % des émissions totales de gaz à effet de serre, soit plus de 80 % des émissions dues au transport des marchandises, tout type confondu. Avec l'émission de 10,5 millions de tonnes de GES par année, le virage vert de l'industrie du camionnage est devenu un incontournable. L'inducteur principal des GES, étant, bien entendu, la consommation de carburant : qui dit litre de carburant consommé, dit kilogramme de gaz à effet de serre. Au Québec seulement, pour les unités motorisées (camions de plus de 5 tonnes) immatriculées sur notre territoire, on estime à 2 milliards le nombre de litres de carburant consommé par année. En sachant que chaque litre de carburant produit 2,7 kg équivalant de gaz co2 à effet de serre, il est facile de mesurer l'ampleur du phénomène. Les transports c'est 38 % des GES totaux et pour le transport de marchandises, tous modes confondus, c'est 14 % des GES totaux. Le transport routier des marchandises par camion est évalué à 12 % des GES totaux.

L'industrie a investi temps et argent, au cours des dernières années, sur de nouvelles technologies permettant de réduire le smog et d'augmenter l'efficacité énergétique. Des pas de géant ont été franchis dans la technologie des moteurs et la création d'un carburant ultra propre pour ces mêmes moteurs. Le coût actuel représente une facture élevée pour l'industrie du camionnage qui est déjà confrontée à des défis tels que : un ralentissement économique, un choc pétrolier et une pénurie de main-d'œuvre.

L'ACQ se doit de féliciter le gouvernement du Québec par la voie de ces ministres, madame Julie Boulet, ministre des Transports et sa collègue madame Line Beauchamp, membre de cette Commission et ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'avoir reconnu la très grande importance de ce dossier et a annoncé, récemment, soit le 10 juin dernier des mesures de son Plan de réduction de gaz à effet de serre, en mettant à la disposition de l'industrie du transport des marchandises, une enveloppe de plus de 45 millions de dollars provenant du fonds vert, dont une grande partie de cette enveloppe a été dédié au volet camionnage, répondant à des demandes faites par l'industrie auprès du ministère des Transports du Québec ayant été adressé en début d'année 2009 réclamant des mesures fiscales et parafiscales pour l'ITC afin d'aider à moderniser certains équipements. Ainsi, ce programme d'aide visant à favoriser l'introduction de technologies écoénergétiques, permettra de financer jusqu'à 30 % des coûts d'acquisition, d'installation, de modification ou de remplacement d'appareils et d'équipements permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique. La mise en place d'un système de climatisation ou de chauffage, ne nécessitant pas l'allumage du moteur ou encore l'installation de jupes améliorant le coefficient aérodynamique d'un véhicule lourd, sont quelques exemples des objectifs du programme. Il y a aussi le programme de l'implantation de projets intermodaux qui est bien accueilli par l'ITC. Il s'agit d'une excellente nouvelle pour l'industrie qui évolue dans un contexte économique des plus difficiles et qui reçoit présentement l'encouragement du gouvernement.

Examinons, dans les lignes qui suivent, les principales mesures et technologies spécifiques au camionnage.

## **LES PRINCIPALES INNOVATIONS DES MOTEURS MOINS POLLUANTS**

En 2007, une obligation légale a été adoptée de façon à permettre une réduction de 90 % de la matière particulaire et de 95 % des oxydes d'azote. Concrètement, ces mesures, qui s'appliqueront à tous les moteurs fabriqués à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, équivaldront au retrait de 600 000 camions sur les routes pancanadiennes.

Toutefois, les frais d'entretien des nouveaux moteurs seront plus élevés, dont des huiles plus dispendieuses et une durée de vie plus courte des moteurs. Ainsi qu'un coût d'achat qui sera plus onéreux de plus ou moins 7 %.

## **L'AÉRODYNAMISME AMÉLIORÉ**

Au niveau des camions tracteurs, des pare-chocs et des déflecteurs plus performants en termes de friction de l'air, ont comme effet de produire une économie potentielle en diesel de 2 % par année et la réduction des GES sera de 2,5 tonnes par camion par année.

Le coût moyen de ces nouveaux dispositifs par unité est de 1 050,00 \$.

Concernant les remorques, l'ajout de jupes latérales permet une économie potentielle en diesel de 4 % par année ainsi qu'une réduction des GES de 5 tonnes par unité par année.

Le coût moyen par unité est de 1 679,00 \$.

L'installation d'un déflecteur arrière permet une économie potentielle en diesel de 6 % par année ainsi qu'une réduction des GES, de 7,5 tonnes par unité par année.

Le coût moyen par dispositif est de 3 150,00 \$.

Le déflecteur avant permet une économie potentielle en diésel de 2 % par année ainsi qu'une réduction des GES de 2,5 tonnes par unité par année.

Le coût moyen par dispositif est de 891,00 \$.

## **DES ÉQUIPEMENTS MOINS ÉNERGIVORES**

Les nouvelles génératrices réduisent le temps au ralenti de 90 % et la réduction des GES est de 13,5 tonnes par unité par année.

Le coût moyen par unité varie de 3 932,00 \$ à 7 429,00 \$.

Les pneus à faible résistance au roulement engendrent une économie potentielle en diesel de 5 % par année. La réduction des GES est de 8,5 tonnes par unité par année. Toutefois, le transporteur qui utilise ces pneus au Québec, doit obtenir du ministère des Transports du Québec de coûteux permis de circulation. L'ITC souhaite l'abolition de ce permis qui n'est pas requis dans les autres provinces, et qui est de nature à dissuader les transporteurs d'utiliser ce type de pneus.

Le coût moyen par unité est de 5 913,00 \$.

## **D'AUTRES MESURES EFFICACES**

La mise en service des grands trains routiers présente des gains importants au plan de l'économie du diesel pouvant aller jusqu'à 55 % en comparaison au tracteur semi-remorque conventionnel, soit 260 millions de litres au Canada. Ce qui est tout autant intéressant, ce sont les quelque 730 000 tonnes de réduction de GES par année pour le Canada. Au Québec, la circulation de ces grands trains routiers est interdite durant les mois de décembre, janvier et février, privant ainsi le Québec de réductions importantes de GES. L'industrie souhaite une mise en service annuelle de ces ensembles de véhicules qui présentent un excellent bilan de sécurité routière.

**D'autres moyens** ont aussi démontré leur rentabilité tels : les limiteurs de vitesse maintenant obligatoires au Québec, depuis juillet 2009, la formation continue des chauffeurs, la réduction



des distances à vide de même que le suivi et l'optimisation des routes. L'ACQ a d'ailleurs joué, au nom de l'industrie, un rôle de leader dans l'implantation de ces mesures.

De plus et afin d'atteindre plus rapidement les objectifs écologiques recherchés, l'industrie a aussi demandé au gouvernement des provinces canadiennes de légiférer afin de fixer la limite de vitesse des camions à 105 km/heure. Dans bien des cas, les transporteurs avaient, d'eux-mêmes, déjà limité la vitesse de leurs camions en deçà du 105 km/heure, et ce, depuis plusieurs années.

Tout récemment, l'Association canadienne du camionnage a envoyé une note d'information aux diverses Associations de camionnage des provinces les informant de l'éventualité de la mise en application d'une nouvelle norme appelée « *low carbon fuel standard* » (LCFS), proposée par les Américains. L'usage d'un carburant dans les camions ne respectant pas cette norme, pourrait éventuellement entraîner l'annulation de la garantie des moteurs. Il s'agit d'une mesure potentielle intéressante pour réduire davantage les GES. Toutefois, l'Association canadienne ne supportera pas cette norme sous réserve, qu'elle devienne une norme nationale au Canada et qu'elle soit adoptée par l'ensemble des provinces.

Toutes ces mesures ont un coût économique important tant par l'investissement qu'elles demandent que par les effets négatifs qu'elles ont sur la rentabilité et la concurrence.

## LE COÛT DU VIRAGE VERT

Tel que mentionné dans le rapport : « ***Le Québec et les changements climatiques: quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020*** », on peut déjà entrevoir que, d'ici 2020, des réductions additionnelles des GES nécessiteront un niveau très important d'investissements publics et privés ainsi qu'une forte adhésion sociale à l'atteinte de la cible qu'adoptera le gouvernement.

L'ITC fait aussi face à ce défi, les prochaines étapes nécessiteront une mise de fonds additionnelle de 540 millions de dollars sur cinq ans de façon à maintenir son engagement à l'égard du virage.

L'aide de l'État est essentielle et, sans ce soutien, l'ITC devra inévitablement retarder le virage vert anticipé. Les profits actuels de l'industrie sont trop peu élevés pour assumer financièrement le virage vert. Quoique les experts anticipent une reprise économique, d'ici quelques mois, cette reprise s'effectuera graduellement. La situation actuelle n'est pas propice à l'inclusion d'une prime écologique dans les prix. D'ici à ce que l'industrie se refasse une santé économique, l'État doit jouer son rôle de soutien et d'accompagnement durant laquelle les marchés doivent s'ajuster à la vertu environnementale. La viabilité et le virage vert de l'industrie en dépendent.

En début d'année 2009, soit le 13 janvier dans une lettre s'adressant au ministère des Transports du Québec, l'ACQ mentionnait ceci : le Premier Ministre, monsieur Jean Charest a dit « le changement climatique représente le plus grand défi des temps modernes ». Grâce au leadership du gouvernement du Québec, les Québécois sont maintenant mieux préparés à la pensée verte et ils risquent de profiter davantage du grand virage vert qui devient imminent en Amérique du Nord.

Dans cette même lettre, l'ACQ proposait une série de trois mesures fiscales et parafiscales nécessaires afin de permettre à l'ITC, au Québec, d'être adéquatement supportée par le gouvernement du Québec pendant son virage vert. Pour chacune des trois mesures retenues, l'ACQ indiquait, selon son évaluation, la dépense écologique pour l'industrie, la dépense publique pour le gouvernement du Québec et, dans certains cas, la valeur monétaire des avantages écologiques. Ces estimés reflètent, selon l'ACQ, le futur le plus probable étant dans l'impossibilité de prédire à l'avance sous, certaines réserves qui s'imposent, dont les plus importantes sont :

- le taux de participation de l'ITC dans un virage vert;
- l'aide potentielle des autres paliers de gouvernement;
- la valeur future de la vertu écologique.

## Propositions de l'ACQ

Ces trois mesures fiscales et parafiscales, de même que la valeur économique des vertus environnementales pour l'État qui apparaissent à la suite dans le texte (tableau 1) de la lettre adressée au Ministère, découlent d'une série de rencontres et discussions entre l'ACQ et le ministère des Transports, à l'automne 2008.

**Tableau 1 : Mesures fiscales et parafiscales pour soutenir l'industrie dans le virage vert (période de cinq ans)**

Dépenses écologiques	Mesures fiscales et parafiscales (Voir Annexe 1 pour description détaillée)	Coût pour l'ITC (\$) (Voir Annexe 2)	Coût pour gouv. QC (\$) (Voir Annexe 1)
Équipements légers ayant des vertus écologiques	Subvention	200 millions	Voir action 9 du plan d'action sur les changements climatiques Non disponible à l'ITC (voir MTQ)
Équipements lourds ayant des vertus écologiques	Amortissement « vert »		35 millions (+ 10 millions) <sup>i</sup>
	Amortissement accéléré (40 % à 60 %)	Déduction additionnelle (10 %)	
Programme de formation pour la conduite écologique	Crédit d'impôt remboursable	30 millions <sup>ii</sup>	15 millions
<b>SOUS-TOTAL</b>		<b>540 millions</b>	<b>60 millions + coût du programme de subventions</b>
<b>Valeur économique des vertus environnementales pour l'État</b>		Non applicable	Non disponible
<b>TOTAL</b>		<b>540 millions</b>	<b>Non disponible</b>

## **Valeur économique des vertus environnementales pour l'État**

L'ACQ réitère une fois de plus sa satisfaction auprès du gouvernement du Québec d'avoir initié son engagement vers la reconnaissance des efforts déjà consentis et l'aide à favoriser l'utilisation d'équipement visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises par la mise sur pied du programme « Efficacité énergétique dans le transport des marchandises » tel que cité en préambule du présent Mémoire. Toutefois, l'ITC croit fermement que le gouvernement devrait considérer en support additionnel à l'industrie les autres mesures fiscales et parafiscales qu'elle a proposé au gouvernement du Québec lors du dépôt de ses demandes en janvier 2009, lesquelles sont reproduites au présent Mémoire, tel que précité. Celles-ci permettraient à l'industrie d'atteindre les ambitieux objectifs que nous nous sommes tous donnés.

D'ici 2013, les trois mesures fiscales et parafiscales proposées permettront de réduire substantiellement les émissions de GES (100 000 tonnes de GES par année pour atteindre 500 000 tonnes d'ici 2013). Puisqu'il est probable, mais encore incertain, qu'une valeur économique sera prochainement attribuée à la vertu écologique au Québec, il est préférable d'ignorer la valeur financière des économies de GES pour l'État et les entreprises.

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

En février 2008, le CRÉ (Conférence régionale des élus) de Montréal présentait un Mémoire sur le projet de règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires, déposées dans le cadre des consultations publiques du ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs. Dans ce Mémoire, on y mentionne ceci : « Le premier responsable des émissions de GES sur l'île de Montréal est le secteur du transport avec près de 50 % des émissions. Le transport routier cause près de 86 % des émissions de GES du secteur transport dans la région. Les voitures à essence et les camions légers à essence (vus, camionnettes, etc.) génèrent

respectivement 43 % et 17 % des émissions du transport. Les camions lourds sont responsables de près de 27 % des émissions de GES du secteur du transport ».

Hors de tout doute, la congestion routière chronique à Montréal est largement contributive de la production de pollution atmosphérique à Montréal et sur la Rive-Sud de Montréal. Les camions doivent obligatoirement emprunter des itinéraires appelés routes de camionnage selon les exigences de la politique mise en place, lesquels sont prédéterminés par les villes et le ministère des Transports du Québec. Leur présence sur tout le réseau autoroutier est un incontournable.

La perception, que 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, serait illusoire dans le cas des grandes villes, car les camions devront toujours aller cueillir et livrer la marchandise aux deux extrémités de chaque couloir. D'autre part, le transport ferroviaire présente certaines contraintes qui ne sont malheureusement pas toujours compatibles avec le concept fondamental dans nombre d'entreprises de « juste à temps ».

Les infrastructures existantes sont actuellement saturées ou en voie de l'être, car trop utilisées par rapport à leur capacité. Le réseau supérieur du Grand Montréal ainsi que le Port de Montréal en constituent de bons exemples. Le réseau supérieur, pourtant conçu pour des déplacements interurbains, est accaparé par la circulation locale et celle provenant ou se dirigeant vers les banlieues. La pollution de l'air augmente d'année en année à Montréal.

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 (la congestion y est chronique), que pour contribuer davantage à l'essor économique du Grand Montréal en réduisant au maximum les délais de livraison. Celles-ci affectent énormément l'économie

régionale. Les nouvelles études du ministère des Transports du Québec établissent à plus de 1,4 milliard de dollars par année, les pertes économiques liées à l'encombrement du système routier, soit une augmentation de 50 % entre 1998 et 2003.

Selon une autre étude du ministère des Transports, faite en avril 2003, portant sur les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec de même que l'enquête sur le camionnage de 1999, 50 % des camions empruntant les postes douaniers de Lacolle et de St-Armand circulent sur le réseau routier de l'île de Montréal, dont une proportion importante passe par le Complexe Turcot. Il est à noter, selon des données recueillies en 2007, que 75 % de la valeur marchande du Québec se destinait aux États-Unis.

L'intérêt de l'Association par rapport à la reconstruction du Complexe Turcot est très grand, mais il se porte aussi sur le parachèvement de l'autoroute 30, lequel tarde et piétine malgré les demandes répétées, soutenues et pressantes de tous les intervenants en transport de la grande région de Montréal. Ces reconstructions, dont le démarrage est prévu à court terme, ne s'effectueront pas sans créer des inconvénients majeurs.

Lors de la présentation d'un Mémoire de l'ACQ, en juin 2009, lors de l'audience publique du Bape sur le projet du Complexe Turcot, l'Association a fait part des préoccupations et intérêts de l'industrie du camionnage qui sont les suivants :

- L'amélioration, à tout le moins le maintien de la fluidité de la circulation des véhicules lourds pendant la durée des travaux avec le minimum de contraintes possibles;
- Les avantages qu'offrira le nouveau réseau en termes d'efficacité de la diminution des accidents et la rapidité des interventions de rétablissement de la circulation;
- L'impact de la circulation des véhicules lourds affectés au projet sur la congestion routière, les mesures de mitigation mises en place et leur efficacité;
- La qualité et la rapidité des moyens de communication et d'information mis à la disposition de l'ACQ et de ses membres.

Tel que mentionné précédemment, le prolongement de l'autoroute 30 est très grand : il est indissociable et en complémentarité avec le projet du Complexe Turcot.

L'Association est aussi d'avis que le parachèvement de l'autoroute 30 ne devrait, en aucun temps, être retardé en raison de la mise en chantier du projet Turcot. Il est en effet essentiel de doter la région métropolitaine d'une voie de contournement par le sud, afin de contribuer au décongestionnement du réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire alternatif aux véhicules de transit.

Le parachèvement de l'autoroute 30 favorisera l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 30, 40 et 540 au sein d'un réseau plus performant. Les marchés de la Montérégie, comme l'Ontario et les États-Unis, seront donc beaucoup plus accessibles, favorisant ainsi le développement économique de ces régions.

La firme internationale Global Insight a, lors d'une Conférence sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, tenue les 2 et 3 février 2009, à laquelle a participé l'Association, présenté un aperçu économique global, portant notamment sur l'impact de la crise sur le commerce international et sur les transports, ainsi que les enjeux actuels et futurs auxquels le système de transport multimodal du Québec sera confronté. Selon ses prévisions, l'Ontario et le Québec seront les provinces les plus touchées, étant donné le grand volume de commerce avec les États-Unis qui seront, quant à eux, davantage affectés. Malgré cette conjoncture apparemment défavorable, le commerce extérieur maintiendra sa croissance, particulièrement dans le domaine du conteneur, qui lui, augmentera de 5 à 7 % par année.

Toujours selon ses prévisions, la situation économique devrait toutefois amorcer un redressement à partir de 2010. Ces prévisions encourageantes auront comme conséquence d'augmenter davantage le volume de circulation des véhicules lourds. Une reprise à la hausse des activités de production des produits et services est très dépendante de la disponibilité et de la qualité des services de transport. En effet, pour beaucoup d'entreprises, le matériel roulant des entreprises de transport (fourgons, remorques et semi-remorques)

sont de vastes entrepôts mobiles qui transportent d'ailleurs, dans une large proportion, des biens périssables. La congestion routière a déjà atteint un niveau inacceptable qui risque de provoquer des faillites additionnelles chez les entreprises de transport. Une amélioration de la chaîne intermodale est revendiquée par l'ACQ depuis plusieurs années. Le Port de Montréal ouvre ses portes aux transporteurs, à 8 h le matin, alors qu'il devrait ouvrir à 6 h, ce qui diminuerait la congestion chronique sur la rue Notre-Dame, de 8 h le matin. Il faudrait aussi optimiser le transport des containers. À la cour intermodale du CN le matin, lors de la récupération d'un conteneur chargé de marchandise, il n'est pas possible pour un transporteur d'en rapporter un vide pour le retour, ce qui occasionne de nombreux déplacements de camions sans aucune charge utile.

En termes d'environnement, l'industrie souhaite vivement l'abolition de la congestion routière pour une meilleure qualité de l'air en faveur d'une meilleure santé des citoyens. D'un point de vue environnemental, les solutions apportées à la problématique de la congestion routière représentent une valeur ajoutée indéniable. Le désengorgement du réseau routier actuel est une priorité.

## **CONCLUSION**

L'ACQ est solidaire avec le Québec dans son virage écologique. Dans la foulée de sa transformation en industrie verte, l'aide de l'État est devenue inévitable. Les effets de la nouvelle génération de moteurs aura un impact direct sur la qualité de vie des Québécois et engendrera une réduction substantielle des coûts liés au système de santé. Cette économie, au niveau des dépenses pour le Québec est un retour certain sur l'investissement, difficilement quantifiable, mais doit être considérée par le gouvernement dans sa réflexion. L'Industrie a entrepris le virage vert avec enthousiasme. Avec une aide suffisante de l'État au cours des prochains cinq ans, la viabilité et la continuité du virage vert seraient assurées.

Nous sommes très satisfaits de constater, que parmi les scénarios envisagés par le Québec d'ici 2020, le document de consultation prévoit l'amélioration de la performance des



équipements de transport routier, ferroviaire et maritime de même que la réalisation de projets de transport intermodal.

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 et du prolongement de l'autoroute 30, seront déterminants au niveau de l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des citoyens, mais aussi au plan économique. Le volet transport représente des coûts importants et la compétitivité des entreprises, au plan national (échanges est/ouest) et international (échanges avec les américains), est cruciale. L'Association entrevoit l'avenir avec optimisme en dépit des difficultés qu'éprouve actuellement son industrie.

Finalement, Il nous apparaît primordial d'avoir recours aux modes de transport collectifs, pour diminuer la consommation de carburant chez les automobilistes, et réduire l'achalandage des voitures de promenade sur le réseau routier. Les nombreux bouchons de circulation dus à la congestion routière affectent grandement l'économie du Québec et la qualité de l'air. Des investissements majeurs dans les transports collectifs sont vus par notre industrie comme une des solutions très viables pour faciliter le transport routier des marchandises et ainsi contribuer très significativement à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020.

---

i Coût additionnel pour la perte de rendement sur les recettes encaissées sur cinq ans

ii En présumant un coût conservateur de 300 \$ par formation