



POLITIQUE
SUR LE TRANSPORT ROUTIER
DES MARCHANDISES

2009-2014

Le Québec en route

TABLE DES MATIÈRES

Message de la ministre des Transports	6
Liste des figures et des tableaux	8
Liste des acronymes	9
INTRODUCTION	11

CHAPITRE 1

■ UN SECTEUR VITAL POUR LE BIEN-ÊTRE DE TOUS LES QUÉBÉCOIS

• L'importance du transport routier des marchandises pour l'économie du Québec	15
• Les flux et la demande de transport routier des marchandises	20
• Le portrait de l'industrie et les infrastructures de transport routier	28
• L'encadrement législatif et le rôle du gouvernement québécois	30

CHAPITRE 2

■ LA PROBLÉMATIQUE ET LES ENJEUX RÉSULTANTS

• Le développement durable	39
- Les préoccupations à l'égard de l'environnement et du développement durable	39
- L'épuisement graduel de l'énergie à bon marché	40
• La compétitivité des transporteurs routiers québécois	41
- L'assouplissement des contraintes administratives	41
- Les disparités dans les charges fiscales	43
- L'innovation	43
- L'embauche et la formation de la main-d'œuvre	45
• La capacité et la pérennité des infrastructures de transport routier	46
- La conservation des infrastructures de transport routier	46
- La congestion sur le réseau de transport routier et la mobilité en milieu urbain	49
• La sécurité routière	50
• La fluidité aux frontières et la sûreté	53
• La complémentarité et l'intégration des modes de transport	55

CHAPITRE 3

■ LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

- Favoriser l'efficacité des systèmes de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable 60
- Contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain 61
- Maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles et favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient 62
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière 63

CHAPITRE 4

■ LES AXES D'INTERVENTION

- Favoriser l'efficacité du système de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable 67
 - Mettre en valeur les avantages du mode routier dans les systèmes de transport multimodaux 68
 - Contribuer à la préservation du milieu et à la cohabitation du transport routier avec les autres activités du milieu 69
 - Utiliser les nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité des systèmes de transport 70
- Contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain 71
 - Contribuer à offrir un environnement équitable à l'industrie québécoise du transport routier des marchandises 72
 - Soutenir les efforts d'harmonisation des normes et des charges fiscales avec les administrations voisines 73
 - Poursuivre l'allégement des processus administratifs 73
 - Contribuer à la présence d'une main-d'œuvre qualifiée 74



CHAPITRE 1

Un secteur vital pour le bien-être
de tous les Québécois

Un secteur vital pour le bien-être de tous les Québécois

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES POUR L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC

- **La place centrale du transport routier**

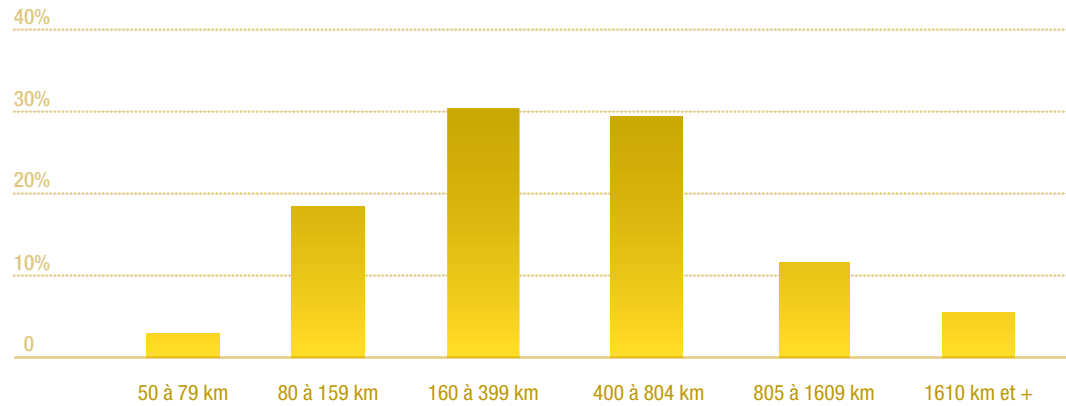
Le transport routier des marchandises occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie du Québec et de l'espace économique nord-américain. En raison de ses avantages concurrentiels en ce qui a trait à la flexibilité, à la rapidité et au coût, le transport routier domine les autres modes de transport des marchandises au Québec. En effet, on estime que près de la moitié du tonnage, tous marchés confondus, est transportée par camion, et ce, bien que le camionnage soit absent du transport international, autre qu'avec l'Amérique du Nord. Ce dernier se fait principalement par bateaux, alors que le train transporte des matières très pondéreuses. La figure 1 montre la répartition du tonnage transporté par chaque mode de transport¹. De plus, au chapitre de la valeur des marchandises transportées, le camion concurrence les autres modes de transport sur la plupart des itinéraires nord-sud, sauf sur quelques itinéraires plus longs où domine le transport aérien. Par exemple, dans les échanges entre le Québec et les États-Unis en 2007, le camion accaparait 59 % de la valeur des échanges, suivi du mode ferroviaire avec 19 % et du mode aérien avec 15 %². Par ailleurs, la totalité du transport de marchandises local et urbain au Québec est assurée par camions. Les consommateurs ont ainsi accès aux produits distribués dans les commerces de détail ou même directement à leur domicile. Ces produits ont le plus souvent transité par camions entre les différents centres des réseaux de distribution en provenance de manufacturiers locaux ou nord-américains, ou de fabricants outre-mer. Le trajet emprunte presque toujours

¹ Les statistiques présentant le portrait des différents modes de transport proviennent de sources différentes et sont recueillies selon des méthodologies distinctes, ce qui les rend difficilement comparables. Malgré tout, en mettant en commun ces différentes sources, il est possible d'avoir une estimation relativement fiable de la répartition du tonnage transporté par les différents modes de transport.

² Voir tableau 4.



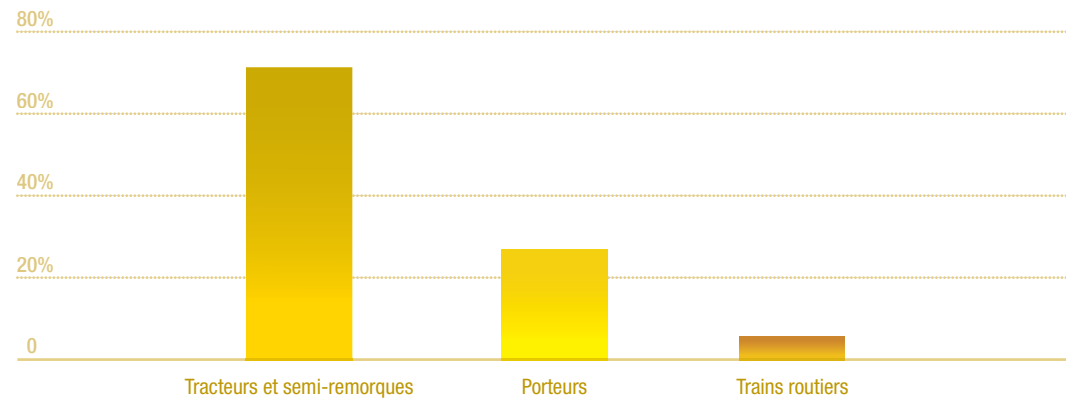
Figure 5 : Distribution du tonnage transporté selon la distance parcourue, 1999



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).

On note également que les distances parcourues et le volume transporté varient selon le type de configurations des camions comme l'indique la figure 6. Ainsi, les tracteurs et semi-remorques dominent avec 71 % des déplacements, une charge moyenne de 28 tonnes métriques et des déplacements d'une longueur moyenne de 475 kilomètres. Pour les camions porteurs, qui représentent 24 % des déplacements, la charge moyenne est de 9 tonnes et la distance moyenne par expédition est de 160 kilomètres. Finalement, les trains routiers comptent pour seulement 5 % des déplacements, mais ils transportent tout de même 10 % du total des tonnes-kilomètres. Leur charge moyenne est de 42 tonnes et la distance moyenne par expédition est de 440 kilomètres, ce qui est moindre que pour les tracteurs et semi-remorques, situation qui s'explique par leur accès restreint au marché américain.

Figure 6 : Distribution des déplacements selon la configuration des camions, 1999



Source : Transports Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. (version 1.0).



CHAPITRE 2

La problématique
et les enjeux résultants

La problématique et les enjeux résultants



2

La problématique du transport routier des marchandises comporte plusieurs éléments, dont certains lui sont propres alors que d'autres sont communs à l'ensemble des modes de transport. Chacun de ces éléments se réfère à un aspect particulier qui correspond à un ou à plusieurs enjeux spécifiques auxquels répondent les orientations et les pistes d'action en matière de transport des marchandises indiquées dans la politique. Ces orientations et ces pistes d'action s'inscrivent à l'intérieur des compétences du MTQ et des organismes relevant du ministre des Transports, soit la CTQ et la SAAQ.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

■ Les préoccupations à l'égard de l'environnement et du développement durable

Les impacts des transports sur l'environnement sont actuellement mis en relief par la conscientisation des États à cet égard et par les objectifs de réduction des gaz à effet de serre qu'ils se sont donnés par le protocole de Kyoto. Il est en effet de plus en plus largement reconnu que l'augmentation des GES dans l'atmosphère risque de rompre l'équilibre actuel du système climatique planétaire. Comme l'industrie du transport routier des marchandises compte pour une part importante dans la production des GES et dans diverses autres émanations polluantes, elle sera inévitablement considérée dans la recherche et dans l'application de solutions visant la réduction de ces gaz et de ces émanations polluantes.

Enjeu résultant: Nécessité de tirer profit de l'innovation

Les innovations récentes, principalement dans le domaine des télécommunications, offrent des possibilités considérables et permettent d'améliorer l'efficacité des déplacements de marchandises. Il revient à l'industrie du transport routier des marchandises de tirer le meilleur profit de telles innovations.



■ L'embauche et la formation de la main-d'œuvre

Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-route inc.) a publié à l'automne 2004 un diagnostic sectoriel sur le transport routier des marchandises²⁰. Les enquêtes effectuées en 2003 auprès de trois segments représentatifs des travailleurs de cette industrie mettent en lumière le vieillissement de la main-d'œuvre de l'industrie du camionnage alors que 35 % de l'ensemble de la main-d'œuvre a plus de 50 ans et que de 55 à 60 % des conducteurs se trouvent dans la cohorte de 30 à 50 ans. Les conducteurs travaillent à temps complet dans une proportion de 78 %, mais le nombre d'emplois occasionnels ou à temps partiel a augmenté rapidement.

La croissance du nombre de conducteurs est plus forte dans le marché international, malgré les difficultés de plus en plus senties des entreprises à recruter des conducteurs. Parmi les obstacles au recrutement de conducteurs de camions et les attentes exprimées par les camionneurs eux-mêmes eu égard à leurs conditions de travail, on note les constats suivants avec les pourcentages de répondants qui les ont mentionnés :

- manque de candidats disponibles: plus critique dans l'international avec 71 %;
- manque d'expérience: plus accentué dans l'interprovincial avec 51 %;
- manque de formation: généralisé dans l'ensemble des marchés à 24 %;
- non-conformité des candidats aux critères exigés par l'assureur: plus marqué dans l'international avec 28 %;
- conditions de travail insatisfaisantes: plus important dans le local et l'interrégional avec 30 %.



²⁰ Rapport diagnostic du Camo-route inc. sur l'état de l'industrie du transport des marchandises publié à l'automne 2004.

Le diagnostic a également fait état des principales attentes des conducteurs à l'égard de leur travail :

- meilleur salaire : 68 % dans tous les secteurs de l'industrie, plus marqué dans l'international;
- stabilité des horaires : 41 % en général;
- nombre d'heures travaillées : 40 % en général;
- présence au domicile : 19 % en général et plus marqué dans l'international.

Enfin, le diagnostic révèle également les raisons invoquées par les répondants pour quitter un emploi, soit le désir de partir sa propre entreprise, les conditions de travail, la fermeture ou la vente de l'entreprise et le manque de travail ou la recherche d'un meilleur salaire.

Par ailleurs, bien que la problématique des conducteurs soit préoccupante, les besoins en main-d'œuvre dans le secteur du transport routier des marchandises ne se limitent pas à cette catégorie d'emploi. En effet, de la main-d'œuvre qualifiée est aussi requise pour occuper des postes de mécaniciens, de répartiteurs, etc.

Enjeu résultant: Recrutement et rétention d'une main-d'œuvre qualifiée

Le métier de conducteur de camion, pratiqué dans un environnement de plus en plus continental, exige une formation accrue, comporte plus de responsabilités et impose des contraintes à la vie familiale que ne compensent pas nécessairement le salaire et les conditions de travail. Cette réalité, conjuguée au vieillissement de la population, pose un défi majeur au renouvellement d'une main-d'œuvre qualifiée dans ce secteur.

LA CAPACITÉ ET LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

■ La conservation des infrastructures de transport routier

La qualité du réseau routier est une condition essentielle à l'efficacité des déplacements liés aux commerces interrégional et extérieur. Or, l'état de l'ensemble du réseau routier supérieur du Québec comporte des lacunes par rapport aux standards nord-américains actuels. En 2007-2008, on évaluait que la proportion de chaussées présentant une déficience était en moyenne de 35,8 %, dont 21,4 % pour la portion comprise sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Par ailleurs, on évalue que 45,5 % des structures nécessiteront des interventions plus ou moins importantes au cours des prochaines années. Le réseau routier requiert donc d'importants investissements pour son amélioration et sa conservation, autant pour les chaussées que pour les structures.

