



**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
DANS LE CADRE DES AUDIENCES
PUBLIQUES DU BAPE POUR LE PROJET
DU COMPLEXE TURCOT**

**DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
JUN 2009**

PRÉAMBULE

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) désire, tout d'abord, remercier les commissaires et le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de lui donner l'occasion de déposer un Mémoire dans le cadre du processus de la consultation publique sur le projet routier du Complexe Turcot.

Ce Mémoire présente, d'une façon succincte, l'Association du camionnage du Québec (ACQ), ses intérêts et ses préoccupations, notamment à l'endroit des problèmes de congestion routière et de sa lutte pour la réduction des gaz à effet de serre (G.E.S.). Il démontre l'importance d'une stratégie efficace de communication tout au long du projet et la priorité devant être accordée à l'optimisation des moyens de transport pendant et après la reconstruction.

Nous tenons à mentionner que la qualité et la multitude des informations, disponibles sur le site Internet du BAPE, ainsi que la somme de travail colossale réalisée par les principaux intervenants, permettent à cette étape de réduire considérablement le questionnement de ce projet par l'Association.

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 soutiennent 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.

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, elle 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 ceux concernés par 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 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-frontières, 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 G.E.S.;
- L'uniformisation des normes techniques (masses et dimensions, vérification mécanique, arrimage, transport hors-normes et essieux auto-vireurs).

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

LE PROJET ROUTIER COMPLEXE TURCOT : UN INCONTOURNABLE

À l'instar des grandes métropoles, le système routier du Grand Montréal connaît une congestion chronique. Celle-ci affecte énormément l'économie régionale. Les nouvelles études du ministère des Transports du Québec établissent à plus de 1,4 milliards de dollars par année, les pertes économiques liées à l'encombrement du système routier, soit une augmentation de 50 % entre 1998 et 2003. Au Québec en 2007, le nombre de véhicules lourds motorisés s'élevait à près de 120 000 et les ensembles de véhicules composés de 5 essieux et plus, dépassaient le seuil des 40 000 unités.

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.

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 G.E.S., 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. Nous connaissons tous le principe du « juste à temps » qui, par définition, impose une contrainte à l'intermodalité.

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.

Selon l'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.

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 le rôle névralgique à l'économie de Montréal et du Québec.

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.

En regard plus spécifiquement du projet Complexe Turcot, les préoccupations et intérêts de l'industrie du camionnage se retrouvent dans les quatre éléments 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 primordial**; 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.

En raison de la reprise économique prévue et compte tenu du développement démographique en Montérégie, le réseau routier existant, déjà fort achalandé, ne suffira plus à la demande dans quelques années. L'autoroute 30 contribuera certainement à décongestionner les tronçons des routes 132 et 201 où la circulation est actuellement difficile.

UNE GESTION EFFICACE DU PROJET : ENRAYER LA CONGESTION

La crise économique qui sévit actuellement représente une occasion d'intensifier les investissements dans les infrastructures, permettant de créer des emplois dans un contexte où on s'attend à une croissance du taux de chômage. 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. De plus, la congestion routière génère un niveau supérieur de pollution et affecte la santé des individus.

VOLONTÉ DE L'INDUSTRIE DE RÉDUIRE LES G.E.S. : LE VIRAGE VERT EST ENTREPRIS

L'industrie du camionnage se sent interpellée par le défi environnemental. Elle souhaite travailler 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 G.E.S. 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 G.E.S. Le transport de marchandises, bien que de façon moins importante que l'automobile, est responsable d'un certain niveau des G.E.S.

L'industrie du transport comporte 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 G.E.S. par année, le virage vert de l'industrie du camionnage est devenu un incontournable. L'inducteur principal des G.E.S. 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 2,55 kg équivalant de gaz co2 à effet de serre, il est facile de mesurer l'ampleur du phénomène.

L'industrie a travaillé, 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. Du point de vue de la qualité de l'air, ces mesures équivaudront au retrait de 600 000 camions sur les routes pancanadiennes.

Mais il y a un coût énorme associé à cette transition :

- Chaque camion coûte de 7 à 10 % plus cher qu'en 2006;
- Le carburant (faible teneur en soufre) sera plus coûteux de 5 à 13 cents par gallon;
- Le rendement énergétique des nouveaux moteurs a diminué; on observe des hausses de consommation de 3 à 8 % du nombre de litres au cent kilomètres;
- Des huiles plus chères, etc.

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.

Le gouvernement du Québec a d'ailleurs reconnu la très grande importance de ce dossier et a annoncé récemment des mesures de son Plan de réduction de gaz à effet de serre, en mettant à la disposition de l'industrie du transport de marchandises, une enveloppe de plusieurs millions de dollars pour l'aider à moderniser certains équipements. Ainsi ce programme 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 s'agit d'une excellente nouvelle pour l'industrie qui a investi énormément d'efforts (temps et argent), malgré un contexte économique des plus difficiles et, qui reçoit, aujourd'hui, l'encouragement du gouvernement.

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, l'industrie avait déjà limité la vitesse des camions en deçà du 105 km/heure et ce, depuis plusieurs années.

*Le 105 km est pour tenir compte des vitesses permises dans d'autres juridictions (canadiennes et américaines)

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

Ce virage vert est amorcé et va se poursuivre encore plusieurs années. Nous sommes tous au fait qu'après l'ère de la technologie, c'est maintenant l'ère de l'écologie qui est à nos portes. D'autres mesures, d'autres découvertes, d'autres lois dicteront au cours des prochaines années les nouvelles routes à suivre. L'industrie désire être là pour les parcourir sainement. En termes d'environnement, l'industrie souhaite vivement l'abolition de la congestion routière pour une meilleure qualité de l'air. D'un point de vue environnemental, les solutions apportées à la problématique de la congestion routière représentent une valeur ajoutée indéniable.

UN PLAN DE COMMUNICATION EFFICACE

L'Association veut s'engager auprès du Ministère comme une de ses principales partenaires de diffuseur d'information pour l'industrie du camionnage. Le principal ouvrage concerné est le Complexe Turcot, mais ce partenariat pourrait s'étendre à l'ensemble des chantiers routiers du Québec. Les besoins d'information à l'égard des travaux en cours, la congestion, les temps d'attente, les accidents routiers, les fermetures de route, les routes alternatives, la météo, les vents violents, etc., sont indispensables au conducteur d'un véhicule lourd qui doit les connaître en temps réel pour s'assurer que les livraisons se fassent dans les délais prévus et en toute sécurité. Les panneaux à messages variables sont un des moyens efficaces qui sont très appréciés par tous les usagers de la route.

Le ministère des Transports du Québec élabore pour tous les chantiers des plans d'action en matière de sécurité, lesquels intègrent la mobilité et la communication. Les objectifs visent la protection des usagers de la route et des travailleurs, la visibilité, la clarté des messages et de la signalisation, la fluidité de la circulation et autres informations requises indispensables aux conducteurs.

L'Association veut agir comme un relayeur permanent d'information auprès de ses membres en prenant des ententes de partenariat avec le ministère des Transports et les autres intervenants impliqués. Elle veut se servir de tous les moyens modernes disponibles. Elle veut aussi agir comme carrefour d'informations pour les camionneurs qui originent des autres provinces canadiennes et des États-Unis.

L'Association est d'avis que la communication rapide, fiable et complète doit être accessible en tout temps aux professionnels de la route : la sécurité, la mobilité et la satisfaction des usagers seront de beaucoup améliorées. Les coûts de transport en seront moins affectés et l'économie en général en retirera des bénéfices.

MESURES DE RÉDUCTION DE LA CONGESTION

Le projet prévoit la mise en place de nombreuses mesures visant à favoriser le transport collectif et actif. On y parle de voies réservées pour le transport collectif, de mesures préférentielles pour les autobus, un éventuel lien ferroviaire entre le centre-ville, l'aéroport P.-E.-Trudeau de Montréal et l'ouest de l'île de Montréal, de mesures préférentielles temporaires en transport collectif pour atténuer les impacts sur la circulation pendant les travaux, etc.

On comprend selon les informations obtenues, qu'il y a présentement des discussions en cours afin d'identifier et, éventuellement mettre en application, des mesures incitatives pour alléger l'achalandage du réseau existant et éviter que la circulation additionnelle occasionnée par la réalisation des travaux ajoute plus de congestion.

L'Association souhaite vivement que les mesures ainsi mises en place sauront répondre aux objectifs visés.

CONCLUSION

L'Association du camionnage du Québec accueille favorablement le projet routier du Complexe Turcot.

L'Association est d'avis, sans questionner l'aspect technique et les étapes de réalisation du projet qu'il faudrait, dans la mesure du possible, tout mettre en œuvre pour devancer la finalisation des travaux prévus au calendrier actuel. Les travaux s'échelonneront sur une période de près de sept ans. Il s'agit d'une longue période de temps avant l'ouverture du nouveau réseau routier.

L'Association demande que le parachèvement de l'autoroute 30 demeure prioritaire et que les travaux du Complexe Turcot n'affectent pas l'échéancier prévu.

L'Association souligne l'urgence de réduire la congestion actuelle ainsi que durant les travaux. Il s'agit d'une priorité. Il est essentiel de mettre en place des mesures efficaces pour favoriser le transport collectif. Il est primordial que les travaux routiers prévus n'aggravent pas la congestion routière qui dépasse déjà la limite acceptable du moins dans la région de Montréal.

Des investissements majeurs dans les transports collectifs sont vus comme une des solutions très viables pour faciliter le transport routier des marchandises.

L'Association veut être une partenaire active dans le cadre du plan de communication des chantiers de construction des routes.

L'Association entrevoit l'avenir avec optimisme en dépit des difficultés qu'éprouve actuellement son industrie. Les analystes commencent d'ailleurs à évoquer des signes de reprise économique.