
MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS POUR LE PLAN
D'ÉLECTRIFICATION ET DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES MENÉES PAR LE
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES
CHANGEMENTS CLIMATIQUES

DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

OCTOBRE 2019

PRÉAMBULE

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) désire remercier le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur Benoit Charrette, pour son travail et son écoute lors de ces consultations. L'ACQ transmet également ses salutations à tous les employés du ministère qui travaillent activement à cette consultation ainsi qu'aux autres élus qui participent à la tournée.

Notre industrie répond avec enthousiasme à cette opportunité de participer à ces discussions importantes pour l'avenir du Québec. 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).

Nos interventions porteront sur les thématiques de l'électrification, de l'aménagement du territoire, des bioénergies et du financement.

EXPERTISE DE 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 comprend 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. 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 chiffrait à 1,2 % du PIB du Québec en 2015, soit 4,6 milliards de dollars, et transporte 54 % du tonnage total de marchandises. Cette industrie génère 8,4 milliards en retombées économiques.

LE PROGRAMME ÉCOCAMIONNAGE ET LES EFFORTS 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 plus répandue de camions électriques, l'industrie devra consommer du carburant en proportion de la demande de l'économie, mais en s'efforçant de minimiser cette consommation par des techniques de conduite écologiques et surtout par 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, dans 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.

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 il manque présentement 4 000 chauffeurs pour combler les postes vacants. 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 « Choisis ta route », qui en est à sa deuxième année et qui suit la campagne « Pas de camions » qui a duré trois ans. Il est évident que pour y recruter des jeunes, les diverses politiques des trois 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.

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 les grandes flottes. Une petite flotte opérant en dehors des grandes villes évolue dans une réalité qui fait en sorte qu'il sera plus difficile pour cette entreprise de faire l'acquisition d'un camion au carburant alternatif ou électrique 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.

L'ACQ croit énormément en la technologie pour réduire ses émissions de GES, ce sujet sera notamment traité dans la section portant sur le programme Écocamionnage. Par contre, pour certaines technologies, l'arrivée de celles-ci se répand plus rapidement dans les voitures personnelles que dans les camions, étant donné le marché plus intéressant des voitures aux yeux des fabricants.

Camions électriques

Plusieurs constructeurs, notamment Tesla, se concentrent avant tout à occuper le terrain des voitures avant de s'attaquer aux camions, ce qui fait en sorte que l'adoption de masse ne se fera pas au même rythme que les plus petits véhicules. Un autre aspect est important à considérer, le Québec peut contrôler ses bornes de recharge ou de ravitaillement alternatif sur son territoire pour du transport local entre des villes d'une certaine ampleur, mais les camions qui font de longues distances et sortent de la province ou du Canada doivent s'approvisionner souvent à des endroits où ces possibilités sont rares. Une compagnie doit donc faire l'acquisition de camions en tenant compte de ces réalités. D'ailleurs, lors de l'implantation de bornes de recharges pour les voitures, il est important de tenir compte des contraintes existantes pour les camions, afin que ceux-ci puissent également recharger à ces endroits prévus. Plusieurs transporteurs ont passé des commandes pour se doter de camions électriques. Le pdg de la Compagnie Électrique Lion, qui produit des camions électriques, au Québec, était d'ailleurs un invité de marque qui s'est adressé à notre dernier congrès annuel devant un auditoire composé de centaines de transporteurs du Québec.

Écocamionnage

L'industrie du camionnage est d'avis que le programme Écocamionnage, entré en vigueur en février 2014, est essentiel pour accompagner les entreprises dans leur effort d'acquisition de technologies vertes, toujours plus coûteuses. Ce programme permet d'aider à l'acquisition de camions électriques, au gaz naturel, à des moteurs plus efficaces et une foule d'équipements, dont la télémétrie, qui améliorent la consommation de carburant et la réduction des émissions de GES. Rappelons que plus de 7 000 demandes ont été soumises en date du mois d'août 2019. Ce programme a rendu possible l'investissement de plus de 145 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 et le gouvernement se sont traduits par une réduction d'émissions de GES de plus de 340 000 tonnes jusqu'à présent. Étant donné qu'il s'agit d'un programme temporaire et que les cibles 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. À cet effet, nous nous devons de souligner la flexibilité du programme qui subventionne près de 46 000 technologies. Écocamionnage est déjà comptabilisé dans le budget du Québec, il ne s'agit que de le prolonger étant donné son efficacité prouvée.

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 se trouvent, autant des entreprises américaines que canadiennes, situées tout près.

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.

NE PAS SE FERMER AUX AUTRES AVENUES : LE CAS DU GAZ NATUREL

Afin d'atteindre ses objectifs de 2030, le Québec ne peut pas se fermer à des avenues qui pourraient y contribuer. Ainsi, l'électrification est mentionnée à de multiples reprises dans le document d'appel de mémoires, et il s'agit assurément d'une filière porteuse à laquelle l'ACQ adhère, mais l'an 2030 arrive à grands pas et il faut pouvoir compter sur un cocktail de technologies et de mesures pour atteindre les objectifs, aucune n'y parviendra seule.

Les moteurs au gaz naturel permettent de faire une différence dès maintenant. Les camions alimentés au gaz naturel émettent jusqu'à 25 % moins de GES. Selon des statistiques récentes, 775 véhicules au gaz naturels étaient en service au Québec en 2018, ce qui permet une réduction des émissions de GES de l'ordre de 12 405 tonnes par année comparativement à si ces camions avaient été alimentés traditionnellement.

L'ACQ ne prend pas partie pour une technologie ou un carburant par rapport à un autre, mais est d'avis qu'il ne faut pas se fermer à aucune avenue car malgré les modèles qui tentent de faire des prévisions à long terme, on ne connaît pas d'avance quelle technologie peut connaître des avancées fulgurantes dans le futur.

Ce qui est important de mentionner dans le cas du gaz naturel, c'est qu'il provient graduellement de sources renouvelables. Ainsi, le gaz naturel renouvelable est un biocarburant produit à partir de matières organiques résiduelles, un défi croissant pour les municipalités, en raison de la croissance du nombre d'usines de biométhanisation, et en 2030, une part significative du gaz naturel pourrait provenir de source renouvelable, contribuant à l'économie circulaire. Le gaz naturel fait partie de la solution et il est important qu'il soit considéré dans le plan du gouvernement pour réduire les GES et contrer les changements climatiques. Plusieurs flottes membres de l'ACQ se sont dotées de moteurs au gaz naturel afin de réduire leur empreinte environnementale.

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 l'échangeur Turcot et bientôt, le Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, est largement contributive à 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 dus à l'attente car il faut plus de camionneurs pour faire le même nombre de voyages. Un camion coûte en moyenne 85 dollars 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 131 millions de dollars par année à l'industrie du camionnage.

Il est d'une importance stratégique que Montréal soit dotée d'un système routier et autoroutier mieux adapté à la demande en transport de marchandises par camion, considérant les réductions potentielles 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 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 les délais de livraison. Nous devons réaliser le rôle majeur que joue l'industrie du transport dans l'économie du Québec. À cet effet, 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, ce qui cause une aggravation des embouteillages et une hausse des GES. 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. Nous remercions le gouvernement pour sa contribution financière qui nous permet de bien réaliser cette tâche.

Transports collectifs

Des investissements importants dans les transports collectifs sont vus par notre industrie comme essentiels afin d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises. Nous laisserons les nombreux groupes axés sur le transport de personnes y aller de propositions en ce sens.

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 du Québec. Par contre, pour ce qui est des passages à vide de camions, lorsqu'il est question par exemple de transport de conteneurs, des systèmes de 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. Il manque d'espace. Ces pratiques engendrent littéralement un doublement du nombre de déplacements dans ces cas. À plusieurs moments, 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 déploie 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 et l'acquisition de terrains près du port par un palier de gouvernement, permettrait à des camions d'aller porter des conteneurs vides à cet endroit lorsqu'ils vont chercher de la marchandise au Port.

Centres de distribution urbains

Le principe derrière les centres de distribution urbains veut que les marchandises soient transportées par camion dans un centre situé en périphérie, et non pas en zone centrale d'une ville, et que le « dernier kilomètre » soit parcouru par des véhicules moins émetteurs. Il est certain qu'en théorie, ce principe pourrait permettre aux camions d'éviter de pénétrer dans des bouchons de circulation et de perdre du temps, en plus de réduire les GES. La ville de Montréal a récemment instauré un projet pilote en ce sens, mais le centre en question n'est pas situé dans une zone normalement considérée

comme en périphérie, donc les camions convergent tout de même dans un endroit achalandé. Il sera intéressant de voir les conclusions de ce projet pilote qui utilise des vélos-cargos, mais il est important de considérer que nous vivons dans une province hivernale et que cette solution a ses limites. Cette solution nécessite également un transfert et ajoute un segment à la chaîne, ce qui peut avoir des répercussions en termes de coûts et de délais de livraison. En résumé, il faut voir les conclusions de projets-pilotes municipaux en ce sens avant de voir si cette mesure est véritablement une avenue intéressante.

Voix réservées

Une mesure peu coûteuse 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.

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.

NUANCES CONCERNANT CERTAINES PROPOSITIONS ENTENDUES

Taxation globale

Il faut éviter les cas de double taxation qui peuvent survenir lorsque divers paliers de gouvernement appliquent des mesures complémentaires. Même si chacun opère dans sa juridiction, les citoyens ou entreprises au bout de la ligne sont affectés par ces superpositions de mesures. Il faut également tenir compte de la réalité quotidienne des citoyens et des entreprises, qui œuvrent déjà dans l'une des juridictions les plus taxées en Amérique du Nord et qui compétitionnent avec des voisins situés tout près.

Taxe kilométrique

Certains évoquent la possibilité d'une taxe kilométrique. Avant de se prononcer sur cet aspect, il faudrait que les paramètres soient définis plus clairement, car présentement cela n'a pas la même signification et les mêmes modalités d'application selon chaque personne rencontrée ou chaque modèle étudié.

Chose certaine, cette taxe hypothétique devrait s'appliquer à tous les camions américains ainsi que ceux venus des autres provinces canadiennes afin de maintenir la compétitivité des entreprises québécoises. Certains proposent de moduler le kilométrage selon le nombre de passagers, le segment utilisé, le véhicule, l'heure etc. L'application sur le terrain de ces diverses variables pourrait laisser place à des situations qui nécessiteraient l'utilisation massive de caméras, de technologies et l'embauche de beaucoup de nouveaux employés pour tout gérer ce système. Après tout, les rapports IFTA n'existent que pour les camions, pas pour les voitures, et une modulation selon la région ou la ville, ou l'heure de passage n'est pas calculable selon le système actuel.

Encore une fois, certains évoquent cette mesure pour contrer la baisse éventuelle des revenus tirés des taxes sur le carburant, mais afin de ne pas avoir de cas de double taxation, il faudrait dans l'éventualité où une taxe semblable est proposée, s'assurer que chacun se trouve dans un régime ou dans l'autre, mais pas dans les deux en même temps. Donc, que quelqu'un ne paye pas de taxes sur le carburant pour ensuite être, de surcroît, assujéti à une taxe kilométrique. Il faut qu'un choix soit fait.

Lorsqu'un citoyen ou une entreprise fait le plein dans son véhicule, il le fait en prévision du kilométrage qu'il prévoit parcourir. Les taxes sur l'essence constituent en une taxe sur le nombre de kilomètres que quelqu'un prévoit parcourir, c'est donc indirectement une taxe kilométrique, mais appliquée de manière très simple du côté administratif et à la source. Si la consommation de carburant est appelée à diminuer au fil du temps et que l'on prévoit que plusieurs iront à une borne de recharge au lieu, il faut démontrer en quoi un changement de méthode d'application est préférable à une taxe à la source, facilement applicable, directement lors de la recharge, et qui comporte peu de lourdeur administrative.

En résumé, avant de se prononcer pour ou contre ce que l'on appelle une taxe kilométrique, mais qui s'applique de façon différente pour tous selon le scénario, il faudrait en définir précisément les paramètres afin qu'elle s'applique à tous les camions et les voitures d'Amérique du Nord, expliquer comment ce régime ne créera pas de situation de double taxation et comment cette situation est préférable à une simple taxe à la source lors de la recharge comme c'est le cas pour l'essence et le diesel présentement. Avant de savoir exactement sur quoi il faut se prononcer, l'ACQ ne peut pas se déclarer en faveur ou en défaveur d'un principe théorique sans en connaître l'application.

Taxe sur le carbone

Le Québec a instauré une tarification des externalités négatives il y a plusieurs années afin de combattre les émissions de GES, mais tout récemment, dans le cadre de l'instauration de la nouvelle taxe carbone fédérale en avril dernier, l'ACQ a adressé une lettre conjointe à 5 ministères du Québec (Ministre de l'Économie et de l'Innovation, Ministre de l'Environnement, Président du Conseil du Trésor, Ministre des Transports et Ministre des Finances) où elle avait fait part du chevauchement des deux systèmes (loi fédérale et SPEDE provincial) créant une iniquité pour les transporteurs routiers québécois devant payer deux redevances s'ils achètent leur carburant au Québec et le consomment ensuite dans une province assujettie par la taxe fédérale.

L'Association avait alors proposé deux pistes de solutions :

- L'octroi d'un crédit pour les transporteurs québécois qui achètent leur carburant au Québec mais l'utilisent dans le cadre d'opérations commerciales à l'extérieur du Québec,
- Une redevance payable par les transporteurs « étrangers » qui circulent au Québec dans le cadre de leurs opérations commerciales (à l'instar du régime fédéral).

Afin d'assurer la compétitivité de nos entreprises, il faudrait aussi régler l'iniquité des transporteurs étrangers qui circulent au Québec (et ont droit à des crédits de la taxe fédérale).

Cet exemple en est un où la superposition de mesures de divers paliers peut nuire à la compétitivité des entreprises d'ici, dans ce cas précis, les transporteurs québécois ayant fait leur part pour combattre les GES sont désavantagés face à leurs concurrents voisins.

Péages et principe d'utilisateur-payeur

Personne ne s'oppose au principe d'utilisateur-payeur, le problème réside dans l'application actuelle de certains péages. Quelques nuances se doivent d'être apportées. Premièrement, le gouvernement du Québec n'a pas juridiction sur tous les liens menant à Montréal, donc il risquerait d'y avoir certains ponts payants et d'autres fédéraux gratuits, créant une stratégie asymétrique qui pénalise certaines personnes simplement car ils demeurent ou passent près d'un pont provincial. Deuxièmement, il faudrait s'assurer de l'existence de mesures qui limitent la hausse des péages à l'inflation ou que le gouvernement contrôle mieux la tarification. Le cas de la A-30 est un exemple probant de dérapage d'un segment qui était appuyé par l'industrie. Le partenaire privé A30EXPRESS a annoncé, durant les vacances de Noël 2018, une cinquième hausse de ses tarifs depuis février 2014. Cette hausse qui a pris effet le 1^{er} février 2019 représente une augmentation de 100 % par rapport aux tarifs établis

cinq ans avant. Dans ce dossier, le gouvernement a les mains liées pour de nombreuses années et la hausse des péages est complètement déconnectée de la réalité économique.

CONCLUSION

Comme démontré concrètement, l'ACQ est solidaire avec le Québec dans son virage écologique et encourage l'acquisition de nouvelles technologies plus efficaces. Dans la foulée de sa transformation en industrie verte, la permanence du programme Écocamionnage est essentielle 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 sans engendrer de hausse des dépenses importantes, puisque le programme existe déjà. Dans la même foulée, l'ACQ croit beaucoup à l'apport des nouvelles technologies, comme l'électrification ainsi que plusieurs autres alternatives, qui sont disponibles plus rapidement dans les voitures mais qui permettront ensuite de faire un grand pas en avant lorsqu'elles seront disponibles plus facilement pour les flottes de camions. Nous croyons qu'Écocamionnage, jumelé aux avancées technologiques, permettra de réduire de manière substantielle les émissions de GES des camions. Pour y arriver, le Québec ne doit pas se fermer à l'apport des camions au gaz naturel, qui émettent jusqu'à 25 % moins de GES. De plus, le gaz naturel provient graduellement de sources renouvelables qui contribuent à l'économie circulaire. Il faut également laisser la porte ouverte à l'exploration du potentiel de l'hydrogène à l'atteinte de nos objectifs.

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 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. Une simple utilisation plus répandue de la signalisation active et de la

présignalisation permettrait à beaucoup de véhicules de ne pas se retrouver dans des bouchons de circulation et ainsi engendrer davantage de GES.

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 considérer que les réalités d'ici sont bien différentes lorsqu'il est question d'analyser des formules européennes soulevées lors d'ateliers et de discussions et d'appliquer un copier-coller au Québec, en faisant fi de toutes les autres variables existantes en Amérique du Nord qui ne sont pas pareilles là-bas, notamment en matière de conditions météorologiques et de population.

L'ACQ a grandement apprécié l'opportunité qui lui a été offerte afin de présenter sa vision à l'égard de la mobilité et de la lutte aux changements climatiques. 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, sans toutefois se positionner contre, afin de bien mesurer toutes les répercussions de certaines mesures et s'assurer de maximiser les chances de succès lors de l'implémentation. L'ACQ est heureuse d'apporter sa voix dans cette discussion qui nous mènera collectivement à une mobilité durable qui fera avancer le Québec.

Association du camionnage du Québec,

Le 7 octobre 2019