



ANALYSE & CARTOGRAPHIE DES FLUX DE TRANSPORT

DANS LA RÉGION DU TÉMISCAMINGUE

RAPPORT FINAL

Présenté par

Marcel Castonguay, CCLP

Le 13 septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	4
Situation actuelle	4
Description du mandat	4
Objectif de l'étude	4
Contraintes actuelles et défis	5
Liste des abréviations	5
Liste des tableaux et graphiques.....	6
1. Méthodologie	8
1.1. Démarche utilisée	8
1.2. Secteur analysé	9
1.3. Clientèle visée	14
1.4. Calendrier	17
2. Phases de l'étude	18
3. Collecte de données	18
3.1. Critères d'évaluation	18
4. Analyse des données et cartographie	19
4.1. Infrastructures de transport	19
4.2. Modes de transport utilisés	20
4.3. Volume et nature des marchandises transportées	22
4.4. Demande et offre de transport	22
4.5. Coût de transport	23
4.6. Règlementations et politiques publiques	28
4.7. Infrastructures logistiques souhaitables	34
4.8. Technologies et innovation dans le transport	35
5. Élaboration du rapport SWOT	37

6.	Cartographie des flux de transport	37
6.1.	Méthodologie	37
6.2.	Éléments considérés et mesurés	37
6.3.	Cartes, tableaux et graphiques explicatifs	38
6.4.	Flux de transport « Entrant »	40
6.4.1.	Secteurs d'activité présents sur le territoire	40
6.4.2.	Types de marchandises transportées	43
6.4.3.	Niveau de mutualisation des transports	44
6.4.4.	Niveau de disponibilité d'espace d'entreposage	45
6.4.5.	Niveau d'adhésion au commerce en ligne	52
6.4.6.	Moyens de transport et types d'équipements utilisés	53
6.4.7.	Types de livraison	56
6.4.8.	Types de camions utilisés	58
6.4.9.	Véhicules électriques	61
6.4.10.	Défis rencontrés	63
6.5.	Flux de transport « Sortant »	64
6.5.1.	Secteurs d'activité présents sur le territoire.....	64
6.5.2.	Types de marchandises transportées	66
6.5.3.	Niveau de mutualisation des transports	66
6.5.4.	Niveau de disponibilité d'espace d'entreposage	66
6.5.5.	Niveau d'adhésion au commerce en ligne	69
6.5.6.	Moyen de transport et types d'équipements utilisés	69
6.5.7.	Types de livraison	71
6.5.8.	Types de camions utilisés	72
6.6.	Sommaire des résultats	75
7.	Pistes de solutions	76
8.	Constats	83
9.	Recommandations	84
10.	Conclusion	84
11.	Annexes	85
12.	Remerciements	85

MISE EN CONTEXTE

Situation actuelle

Dans un contexte où l'incertitude économique semble être la seule constante, le secteur du transport routier est un vecteur important voir même crucial de l'économie tant sur le plan régional que national. Plusieurs entreprises et commerces sont inquiets de la situation économique actuelle et tentent par tous les moyens de trouver des solutions durables pour améliorer leur compétitivité ou pour certains, simplement maintenir leur service.

C'est dans cet optique d'aide aux entreprises que la Société de développement du Témiscamingue a pris l'initiative de mandater Logistique Login inc. pour effectuer une étude sur les flux de transport de la région afin d'établir un constat sur la situation actuelle en matière de transport des marchandises et proposer des solutions durables qui pourront aider les entreprises à faire face aux défis actuels et futurs.

Description du mandat

Le mandat consiste à réaliser une étude pour cartographier les flux de transport entrant et sortant du territoire du Témiscamingue touchant tous les secteurs d'activité autres que forestier puisque cette étude a déjà été réalisée en 2023 par la société Chantiers Chibougamau.

Objectif de l'étude

Rassembler toutes les données relatives aux activités de transport de la région, les analyser afin d'élaborer des plans logistiques optimisés et adopter des pratiques écoresponsables en développement durable tels que :

- L'optimisation du transport des marchandises sur le territoire tant au niveau des chargements que des parcours de livraison
- La réduction des GES en développant des stratégies permettant la mutualisation des transports dans la région
- L'adoption de politiques d'approvisionnement responsable

Contraintes actuelles et défis

Comme la plupart des régions du Québec, le Témiscamingue fait également face à de nombreuses contraintes économiques, sociales et environnementales. En voici quelques-unes :

- Inflation (hausse des prix des produits)
- Prix élevé du transport et du carburant
- Rareté des équipements de transport spécialisé requis pour le secteur alimentaire particulièrement
- Pénurie de main-d'œuvre
- Recrutement de fournisseurs
- Solutions technologiques limitées favorisant la mutualisation des transports
- L'imposition de la loi limitant les heures de conduites des chauffeurs
- Les règlementations sévères régissant le domaine alimentaire

Liste des abréviations

DCE : Dispositif de consignment électronique

FCA : Freight carrier association

GES : Gaz à effet de serre

LTL : Envois inférieurs à une remorque complète

MRC : Municipalités régionales de comté

MTQ : Ministère des Transports du Québec

PECVL : Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds

SDT : Société de développement du Témiscamingue

TL : Envois d'une pleine remorque

TMS : Transport management system (Système de gestion du transport)

Liste des tableaux et graphiques

	Page
• MRC de Témiscamingue	9
• Population	11
• Superficie	12
• Densité	13
• Secteur d'activités	14
• Nombre d'entreprises par municipalité	14
• Secteur de la restauration	16
• Calendrier Gantt	17
• Axes routiers	19
• Route 101	20
• Infrastructures de transport à proximité	21
• Surcharge de carburant	25
• Publication UBER FREIGHT	26
• Analyse des coûts de transport en région éloigné	26
• Coût du renouvellement de l'immatriculation – Camions	30
• Poids maximum autorisés selon le type de groupe d'essieux et l'espacement ...	31
• Zones Dégel	32
• Réseau ferroviaire	34-35
• Cartographies	38
• Statistiques – Collecte de données	40
• Secteurs d'activités par municipalité	41
• Entrant – Type de marchandises	43
• Entrant – Mutualisation	44
• Entrant – Entreposage	45
• Entrant – Fournisseurs	46
• Entrant – Axes routiers	47-48
• Entrant – Localisation	49
• Entrant – Impact financier	49
• Entrant – Impact environnemental	50
• Entrant – E-commerce	52
• Entrant – Moyens de transport utilisés	53
• Entrant – Moyens de transport par municipalité	54-55

• Entrant – Types de livraison	56-57
• Entrant – Types de livraison par municipalité	58
• Entrant – Type de camions	59
• Entrant – Par origine	59
• Entrant – Fréquence de livraison	60
• Entrant – Distance parcourus	60-61
• Entrant – Défis	63
• Sortant – Secteurs d’activité	64
• Sortant – Secteurs par municipalité	65
• Sortant – Types de marchandises	66
• Sortant – Axes routiers	67
• Sortant – Impact environnemental	68
• Sortant – Moyens de transport	69
• Sortant – Moyens de transport par municipalité	70
• Sortant – Types de livraison	71-72
• Sortant – Types de camion	32
• Sortant – Fréquence de livraison	73
• Sortant – Distances parcourues	74
• Sommaire des résultats	75

1. MÉTHODOLOGIE

1.1 Démarche utilisée

Afin de rencontrer les objectifs du mandat, nous avons débuté par:

1. Identifier les municipalités faisant partie de la MRC de Témiscamingue
2. Identifier les entreprises et commerces faisant partie du territoire
3. Procéder par des appels téléphoniques personnalisés pour la collecte des données afin de recueillir le maximum d'information sur leur situation actuelle au niveau du transport des marchandises, leurs besoins, leurs craintes et leurs aspirations afin d'assurer leur pérennité
4. Remplir un questionnaire d'évaluation pour chacune des entreprises consultées

Par la suite, nous avons dû :

1. Comptabiliser et analyser les données par municipalité et par secteur d'activités
2. Identifier toutes les entreprises et organismes ayant des activités de transport sur le territoire
3. Segmenter les flux de transport selon différents critères :
 - Par municipalité
 - Par secteur d'activités
 - Par mouvement de transport (entrant-sortant)
 - Par moyen de transport
 - Par type d'équipement de transport
 - Par type de produit transporté
 - Par volume transporté
4. Séparer les données liées aux mouvements de transport « Entrant » et « Sortant » sur le territoire
5. Cartographier les flux de transport du territoire selon les critères précédemment cités
6. Analyser la demande actuelle et prévue pour le transport de marchandises
7. Analyser l'offre actuelle et future pour le transport de marchandises
8. Évaluer la capacité et la disponibilité des transporteurs locaux et régionaux
9. Analyser les coûts de transport
 - Type de tarif (selon le poids, l'espace, le nombre d'unités)
 - Prix moyen de transport (par boîte, par livre, valeur des commandes, en %)
 - Surcharge de carburant payée en %

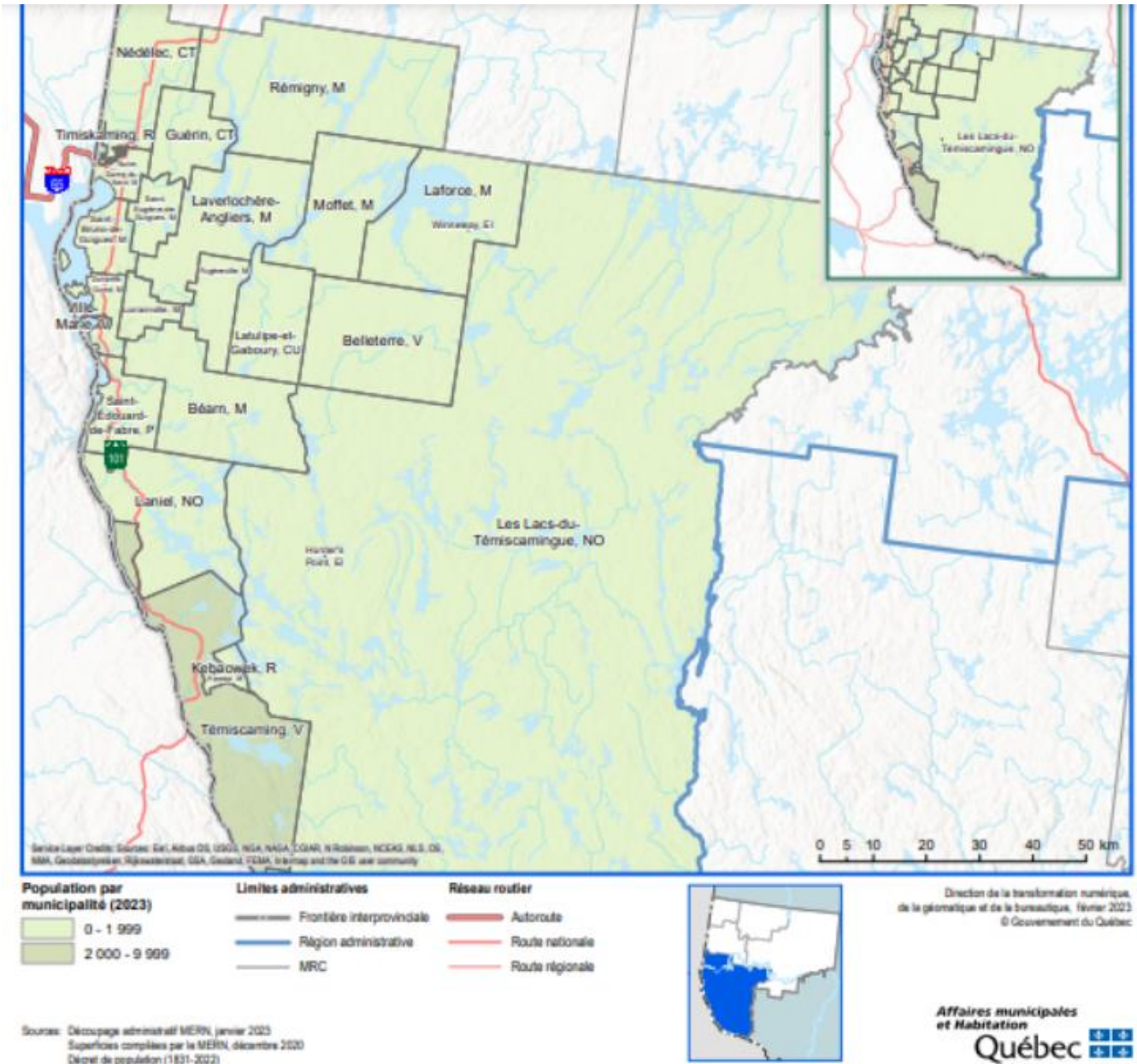
- Coût moyen d'exploitation
 - Main-d'œuvre
 - Entretien des équipements de transport
 - Entretien des infrastructures
10. Relever les réglementations en vigueur en matière de transport
 11. Relever les politiques publiques en vigueur
 12. Évaluer l'utilisation actuelle des technologies en matière de suivi et gestion de flotte
 13. Évaluer le niveau d'automatisation actuel dans le domaine du transport sur le territoire
 14. Effectuer une analyse SWOT mesurant les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces concernant le transport de marchandises dans la région du Témiscamingue
 15. Émettre un rapport diagnostique proposant :
 - Des pistes de solutions
 - Des alternatives innovantes
 - Des recommandations

1.2 Secteur analysé

Voici la liste des 21 municipalités faisant partie de la MRC de Témiscamingue qui seront analysées.

850 - MRC de Témiscamingue					
Code	Municipalité	Dési- gnation	Population (2023)	Superficie terrestre(km ²)	
85005	Témiscaming	V	2 343	715,01	
85010	Kipawa	M	461	35,70	
85015	Saint-Édouard-de-Fabre	P	659	189,26	
85020	Béarn	M	715	498,78	
85025	Ville-Marie	V	2 452	5,70	
85030	Duhamel-Ouest	M	891	91,66	
85037	Lorrainville	M	1 221	86,85	
85045	Saint-Bruno-de-Guigues	M	1 173	125,92	
85052	Laverlochère-Angliers	M	969	399,04	
85055	Fuqèreville	M	332	158,66	
85060	Latulipe-et-Gaboury	CU	305	271,39	
85065	Belleterre	V	304	546,65	
85070	Laforce	M	559	433,84	
85075	Moffet	M	204	339,58	
85085	Saint-Eugène-de-Guigues	M	470	109,02	
85090	Notre-Dame-du-Nord	M	1 034	74,92	
85095	Guérin	CT	311	188,69	
85100	Nédélec	CT	364	371,08	
85105	Rémigny	M	294	894,50	
85905	Laniel	NO	89	408,25	
85907	Les Lacs-du-Témiscamingue	NO	26	10 365,70	
			Total :	15 176	16 310,21
Hors MRC (Communauté autochtone) ¹					
85802	Kebaowek	R	300	0,21	
85806	Timiskaming	R	524	18,48	
Hors MRC (établissement amérindien) ¹					
85803	Hunter's Point	EI	10	0,05	
85804	Winneway	EI	256	0,40	

¹ Non visé par le décret de population



<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/cartes/mrc/850.pdf>

La MRC de Témiscamingue est la **13^e plus grande MRC** en termes de superficie par kilomètre carré avec ses 16 310 km² et ses 15 176 résidents.

Aux fins de l'étude, nous avons effectué une analyse démographique du territoire. Nous avons alors dressé un tableau (TOP 5) des municipalités en termes de population, de superficie et de densité. Cet exercice nous a permis de constater qu'une forte concentration de la population se situe dans 5 principales municipalités de la MRC de Témiscamingue, lesquelles représentent à elles seules environ 54% de la population.

POPULATION			
Municipalité	Population (2023)	Rang	%
Ville-Marie	2452	1	16%
Témiscaming	2343	2	15%
Lorrainville	1221	3	8%
Saint-Bruno-de-Guigues	1173	4	8%
Notre-Dame-du-Nord	1034	5	7%
Laverlochère-Angliers	969	6	6%
Duhamel-Ouest	891	7	6%
Béam	715	8	5%
Saint-Édouard-de-Fabre	659	9	4%
Laforce	559	10	4%
Saint-Eugène-de-Guigues	470	11	3%
Kipawa	461	12	3%
Nédélec	364	13	2%
Fugèreville	332	14	2%
Guérin	311	15	2%
Latulipe-et-Gaboury	305	16	2%
Belleterre	304	17	2%
Rémigny	294	18	2%
Moffet	204	19	1%
Laniel	89	20	1%
Les Lacs-du-Témiscaming	26	21	0%
Total :	15176		100%
TOP 5: 54%			

Le but étant de dresser un portrait des secteurs ayant le plus de potentiel d'activités économiques sur le territoire.

Nous avons également tenu compte de la superficie en km² du territoire puisque le nombre de kilomètres à parcourir a une incidence majeure sur les coûts de transport ainsi que les délais de livraison pour les entreprises.

SUPERFICIE			
Municipalité	Superficie terrestre (km²)	Rang	%
Les Lacs-du-Témiscaming	10365.70	1	64%
Rémigny	894.50	2	5%
Témiscaming	715.01	3	4%
Belleterre	546.65	4	3%
Béam	498.78	5	3%
Laforce	433.84	6	3%
Laniel	408.25	7	3%
Laverlochère-Angliers	399.04	8	2%
Nédélec	371.08	9	2%
Moffet	339.58	10	2%
Latulipe-et-Gaboury	271.39	11	2%
Saint-Édouard-de-Fabre	189.26	12	1%
Guérin	188.69	13	1%
Fugèreville	158.66	14	1%
Saint-Bruno-de-Guigues	125.92	15	1%
Saint-Eugène-de-Guigues	109.02	16	1%
Duhamel-Ouest	91.66	17	1%
Lorrainville	86.85	18	1%
Notre-Dame-du-Nord	74.92	19	0%
Kipawa	35.70	20	0%
Ville-Marie	5.70	21	0%
Total :	16310.21		100%
TOP 5:	80%		

L'analyse de la densité de la population par municipalité nous révèle que la Ville de Ville-Marie se démarque largement des autres en termes d'habitants par km² avec un résultat de 430 habitants/km². À elle seule, Ville-Marie représente 84% du nombre total d'habitants/km² de l'ensemble du territoire soit 430 sur 514.

DENSITÉ				
Municipalité	Population (2023)	Superficie terrestre (km²)	Habitant/km2	Rang
Ville-Marie	2452	5.70	430	1
Lorrainville	1221	86.85	14	2
Notre-Dame-du-Nord	1034	74.92	14	3
Kipawa	461	35.70	13	4
Duhamel-Ouest	891	91.66	10	5
Saint-Bruno-de-Guigues	1173	125.92	9	6
Saint-Eugène-de-Guigues	470	109.02	4	7
Saint-Édouard-de-Fabre	659	189.26	3	8
Témiscaming	2343	715.01	3	9
Laverlochère-Angliers	969	399.04	2	10
Fugèreville	332	158.66	2	11
Guérin	311	188.69	2	12
Béam	715	498.78	1	13
Laforce	559	433.84	1	14
Latulipe-et-Gaboury	305	271.39	1	15
Nédélec	364	371.08	1	16
Moffet	204	339.58	1	17
Belleterre	304	546.65	1	18
Rémigny	294	894.50	0	19
Laniel	89	408.25	0	20
Les Laos-du-Témiscaming	26	10365.70	0	21
Total :	15176	16310.21	514	
TOP 5:	40%		94%	

1.3 Clientèle visée

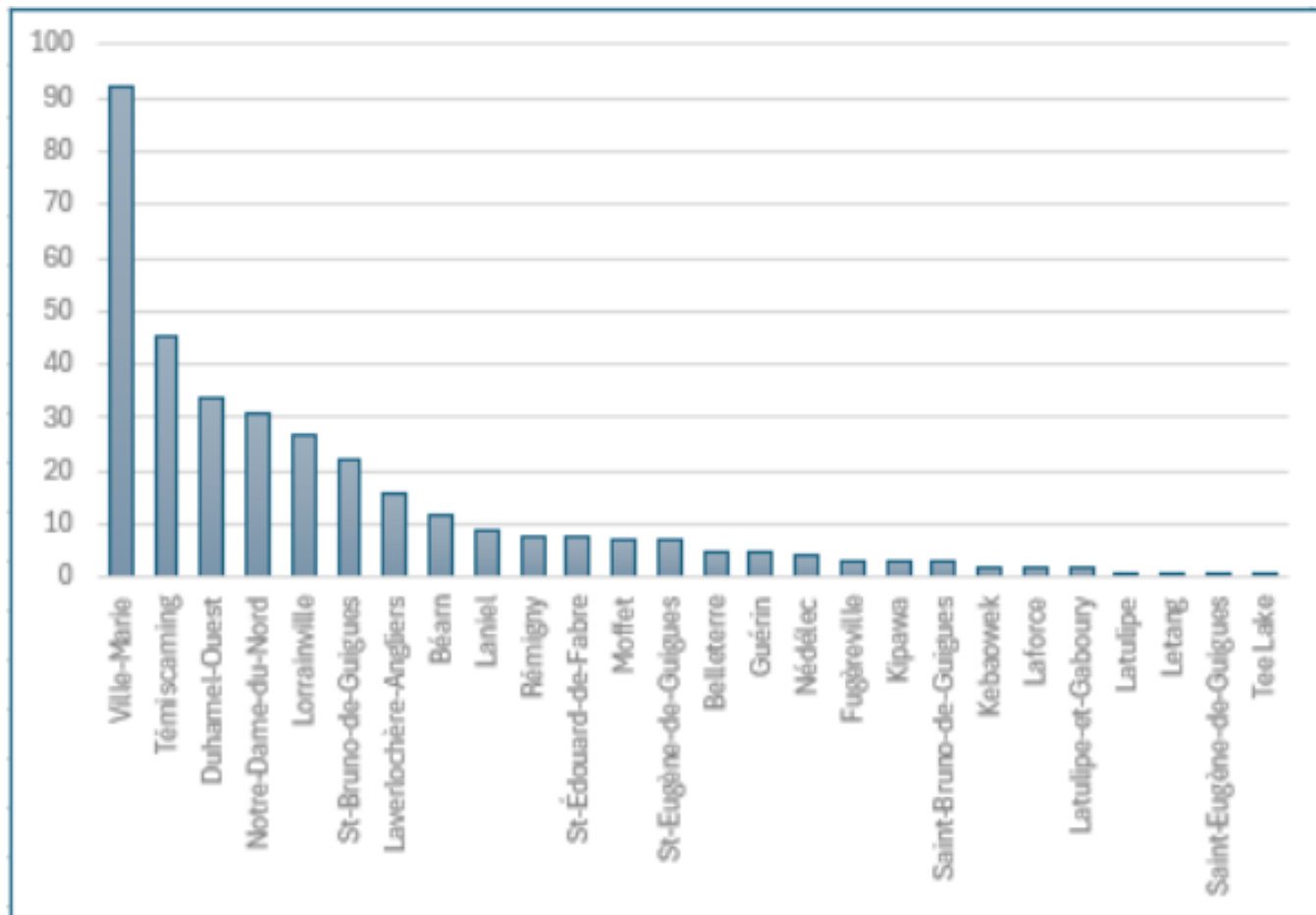
Selon l'échantillonnage fourni par la SDT composé de 351 entreprises et organismes sur une possibilité de 900 œuvrant sur le territoire de la MRC de Témiscamingue, l'échantillonnage recueilli représente un nombre significatif d'entreprises avec un taux de 57% susceptible d'utiliser des services de transport. Nous les avons regroupés par secteur d'activités en **15 grandes catégories** :



Voici le sommaire du nombre d'entreprises par municipalité :

NOMBRE D'ENTREPRISES ET COMMERCES			NOMBRE D'ENTREPRISES ET COMMERCES			
PAR MUNICIPALITÉS	NOMBRE	RÉPARTITION	PAR IMPORTANCE	NOMBRE	TOP 5	%
● Béarn	12	3%	● Ville-Marie	92	229	65%
● Belleterre	5	1%	● Témiscamingue	45		
● Duhamel-Ouest	34	10%	● Duhamel-Ouest	34		
● Fugèreville	3	1%	● Notre-Dame-du-Nord	31		
● Guérin	5	1%	● Lorrainville	27		
● Kebaowek	2	1%	● St-Bruno-de-Guigues	25	122	35%
● Kipawa	3	1%	● Laverlochère-Angliers	16		
● Laforce	2	1%	● Béarn	12		
● Laniel	9	3%	● Laniel	9		
● Latulipe-et-Gaboury	3	1%	● Rémigny	8		
● Laverlochère-Angliers	16	5%	● St-Édouard-de-Fabre	8		
● Letang	1	0%	● St-Eugène-de-Guigues	8		
● Lorrainville	27	8%	● Moffet	7		
● Moffet	7	2%	● Belleterre	5		
● Nédélec	4	1%	● Guérin	5		
● Notre-Dame-du-Nord	31	9%	● Nédélec	4		
● Rémigny	8	2%	● Fugèreville	3		
● St-Bruno-de-Guigues	25	7%	● Kipawa	3		
● St-Édouard-de-Fabre	8	2%	● Latulipe-et-Gaboury	3		
● St-Eugène-de-Guigues	8	2%	● Kebaowek	2		
● Tee Lake	1	0%	● Laforce	2		
● Témiscaming	45	13%	● Letang	1		
● Ville-Marie	92	26%	● Tee Lake	1		
Total général	351	100%	Total général	351		

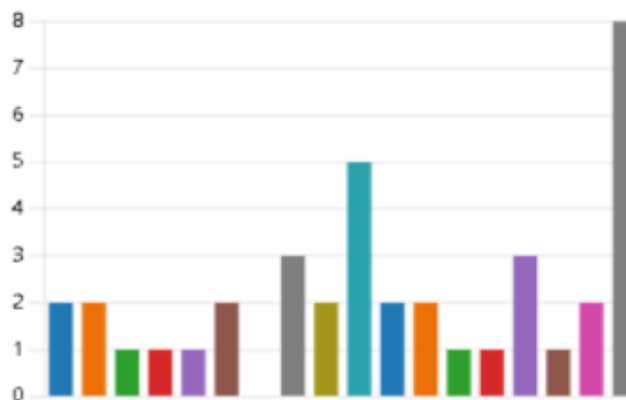
Le regroupement des entreprises par municipalité, nous a permis de constater que cinq municipalités représentent à elle seule 65% de tous les établissements présents sur le territoire. Le but étant d'identifier les pôles économiques de la région susceptibles de générer des flux de transport intéressants.



Pour sa part, la Ville de Ville-Marie se démarque largement des autres municipalités avec 26% des établissements localisés dans son secteur.

La Ville de Ville-Marie se distingue également dans le **secteur de la restauration** avec 8 établissements sur 39 soit 21%, selon le rapport des entretiens avec les restaurateurs de la région du Témiscamingue, publié le 23 octobre 2023.

● Anglier	2
● Béarn	2
● Belleterre	1
● Fabre	1
● Guérin	1
● Laverlochere	2
● Latulippe	0
● Lorrainville	3
● Moffet	2
● Notre-Dame-Du-Nord	5
● Letang	2
● Laniel	2
● Laforce	1
● Rémigny	1
● St-Bruno de Guigues	3
● St-Eugène de Guigues	1
● Témiscaming / Kipawa	2
● Ville-Marie	8



Les secteurs d'activité analysés dans ce rapport étaient les suivants :

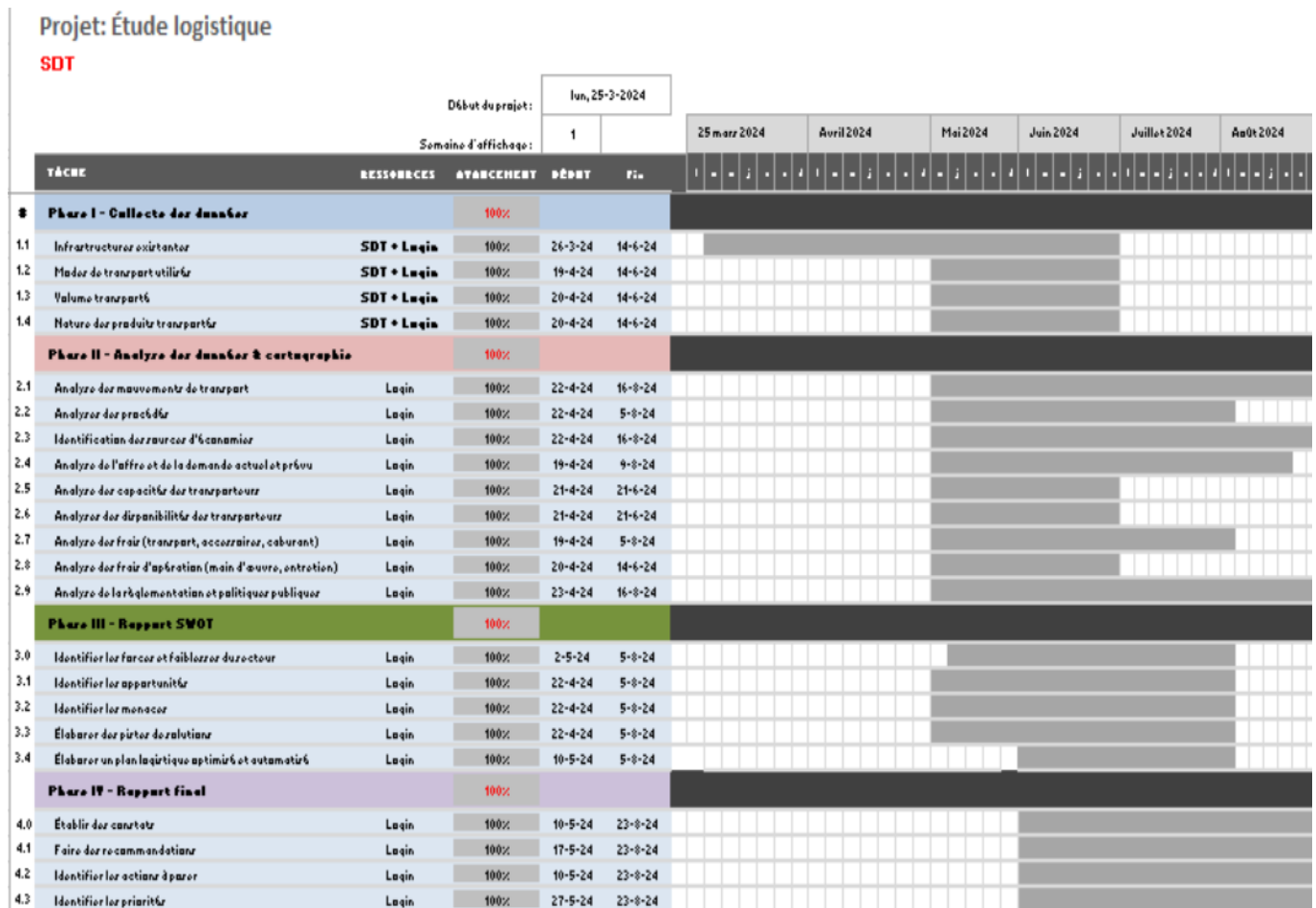
● Restaurant	17
● Dépanneurs-Épicerie	12
● Restaurant-Dépanneurs	10
● Organisme	0



Nous avons donc choisi de prioriser ces cinq secteurs névralgiques (Top 5) pour débiter notre collecte de données afin d'en accélérer le processus. Pour y arriver, nous avons élaboré deux questionnaires pour la collecte d'information, soit un questionnaire pour les entreprises et organismes et un autre pour les transporteurs.

1.4 Calendrier

Le calendrier d'intervention s'échelonne sur une période de 4 à 6 mois et le modèle choisi est sous forme de diagramme de Gantt.



2. PHASES DE L'ÉTUDE

L'étude comporte quatre grandes phases que nous avons défini comme suit :

PHASES	DESCRIPTION
I	Collecte des données
II	Analyse des données et cartographie
III	Rapport SWOT
IV	Rapport final

3. COLLECTE DE DONNÉES

3.1 Critères d'évaluation

Tel que mentionné précédemment, pour la collecte de données, nous avons choisi d'utiliser une approche téléphonique personnalisée afin de recueillir les informations de transport à l'aide d'un questionnaire spécialement adapté pour les entreprises et organismes et un autre questionnaire conçu pour les transporteurs. Vous les retrouverez en annexe A et B.

Le but des questionnaires est de connaître et de quantifier:

- Les infrastructures existantes
- Les modes et les types d'équipements de transport utilisés
- Le volume transporté ainsi que les itinéraires empruntés
- La nature de produits transportés
- Les axes routiers empruntés

Les données fournis par la SDT et les informations recueillies auprès des entreprises de la région nous ont permis d'identifier chaque commerce par secteur d'activité et de créer une cartographie complète des entreprises pour l'ensemble du territoire.

https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1XBqtnMtJ0f_3q2pFbMZY_RS6zllK99Y&ll=47.24710573730732%2C-79.08282985000001&z=9

4. ANALYSE DES DONNÉES ET CARTOGRAPHIE

Pour l'évaluation des flux de transport, nous avons analysé les éléments suivants :

- Le type de marchandises transportées
- Le niveau de mutualisation des transports
- Le niveau de disponibilité d'entreposage
- Le niveau d'adhésion au commerce en ligne
- Les moyens de transport et types d'équipements utilisés
- Les types de livraison et volume transporté
- Les types d'équipements de transport utilisé
- Les mouvements de transport (origine/destination), les fréquences et les volumes transportés
- Les axes routiers empruntés

4.1 Infrastructures de transport

La présente étude nous a permis de constater que la majorité des infrastructures de transport et d'entreposage sont situés à l'extérieur du territoire. En effet, la collecte des données nous confirme que seulement 5 entreprises offrant des services de transport sont localisées dans la région du Témiscamingue, et qu'une seule d'entre elles offre également des services d'entreposage. Donc, des 15 entreprises recensées offrant des services de transport sur le territoire, une seule possède des capacités d'entreposage, ce qui représente seulement 7% des entreprises. (voir section 6.4.4, page 46)

En revanche, nous pouvons conclure que 93% des fournisseurs de transport proviennent eux de l'extérieur, ce qui démontre un manque flagrant d'infrastructures d'entreposage sur le territoire afin de pouvoir desservir localement les entreprises et commerçants de la région. Le réseau routier quant à lui est constitué de 5 grands axes permettant l'accès au territoire pour le transport entrant soit :

FLUX DE TRANSPORT ENTRANT PAR AXES ROUTIERS		
Route #	Nombre de mouvements	Répartition
63	11	7%
65	7	4%
101	53	33%
101-63	8	5%
101-391	15	9%
111	1	1%
382-391-101	2	1%
391	15	9%
391-101	44	28%
391-382	4	3%
TOTAL	160	100%

La route #101 représente bien sûr l'artère principale la plus utilisée pour le transport de marchandises avec 122 mouvements identifiés sur 160. Pas surprenant puisqu'elle traverse la majeure partie du territoire, du nord au sud, avec ses 161 km.



Rouge : Nombre de mouvement entrant

Noir : Nombre de mouvement sortant

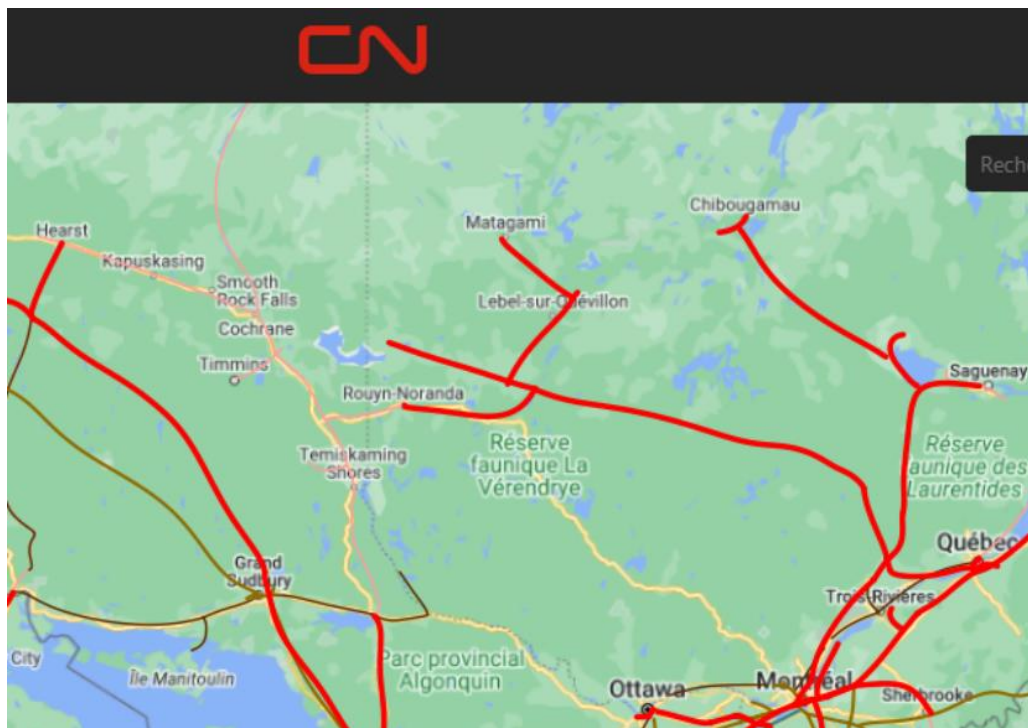
4.2 Modes de transport utilisés

Comme il n'existe aucun port, ni aéroport sur le territoire même du Témiscamingue pour le transport de marchandises, les plus proches étant localisés soit en Abitibi ou à North Bay en Ontario, les entreprises n'ont d'autres choix que de recourir au transport routier pour être desservi puisque le chemin de fer ne s'y rend pas. Le seul tronçon ferroviaire existant sur le territoire est une voie ferrée privée servant au transport du bois appartenant à la compagnie Rayonier A.M Canada.

Localisation d'aérogare à proximité



Réseau ferroviaire à proximité



Le transport routier exerce donc un certain monopole dans la région et ce manque de concurrence en termes de modes de transport disponibles influence grandement le maintien des prix de transport routier à des niveaux très élevés.

Plusieurs des répondants nous ont confirmé avoir subi de fortes hausses de tarif de transport au cours des 2 dernières années passant du double et même du triple comparativement au prix avant la pandémie. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène comme nous le verrons un peu loin à la section 4.5.

4.3 Volume et nature des marchandises transportées

Le volume et la nature des produits transportés sont deux facteurs importants qui seront pris en considération lors de l'établissement d'un tarif de transport.

Étant donné que les prix de transport sont habituellement dégressifs c'est-à-dire que plus le volume à transporter est important moins le prix de transport unitaire sera dispendieux. Les volumes de transport sont souvent exprimés en :

- Quantités expédiées par envoi
- Fréquence des envois
- Nature des produits transportés
 - Leur poids unitaire
 - Leur densité (poids/volume)
 - Leur forme (empilable, non empilable)
 - Leur fragilité (risque de bris)
 - Leur dangerosité
 - Leur conditionnement (en pièces détachés, palettisé)

4.4 Demande et offre de transport

Comme dans bien des domaines et celui du transport n'y échappe pas, c'est souvent la loi de l'offre et de la demande qui s'applique et qui dicte les règles du marché en matière de prix.

Les particularités notées au niveau de l'offre et de la demande de transport dans la région du Témiscamingue se situent principalement au niveau de sa diversité économique qui est très restreinte et le manque de concurrence principalement dans le secteur du transport de marchandises.

Tel que mentionné dans le rapport SWOT, 51.4% des emplois de la région de l'Abitibi-Témiscamingue proviennent seulement de 2 secteurs primaires soit l'exploitation forestière et minière, ce qui laisse très peu de place au secteur secondaire comme celui de la transformation de matières premières qui regroupe les industries manufacturières et de la construction.

Selon Statistique Canada, le secteur de la fabrication et de la construction représentait respectivement 6.5% et 7.7% des emplois en Abitibi-Témiscamingue en 2022. [*\(Source : Statistique Canada, compilation spéciale\)*](#)

Considérant que la diversité du secteur secondaire représente un attrait important pour les transporteurs qui désirent s'établir dans une région, la faiblesse dans ce secteur décourage plusieurs entreprises de transport à s'y installer, ce qui crée une rareté de fournisseurs en ce domaine. Ce phénomène s'explique par le haut niveau de retour complètement à vide sortant de la région qui se situe aux alentours de 16% selon les données recueillies (voir sommaire des résultats). Ce manque de concurrence en transport favorise bien sûr le maintien de prix de transport à la hausse dû entre autres au manque de retour sortant de la région vers les grands centres.

Selon les données fournies par la SDT, parmi les sociétés œuvrant dans le secteur secondaire et situées sur le territoire du Témiscamingue, 64 entreprises sont liées au domaine de la construction alors que 28 autres opèrent dans le domaine de la fabrication pour un total de 92 sur 351, ce qui représente seulement 26% de toutes les activités économiques de la région. Les secteurs primaires et tertiaires se partagent le 74% restant.

Heureusement que la région peut compter sur le secteur agrotouristique pour y jouer un rôle important et générer des flux de transport puisqu'il représente 34% des entreprises œuvrant dans ce secteur parmi toutes les entreprises recensées soit 120/351 sociétés.

4.5 Coût de transport

TYPES DE TARIFS DE TRANSPORT

Les tarifs de transport sont souvent imprévisibles puisqu'ils sont influencés par les variations des marchés. En période de prospérité économique, la hausse de la consommation stimule la demande de fret, ce qui fait augmenter les tarifs de transport. À l'inverse, en période de ralentissement économique, le demande en transport étant moins forte, c'est l'offre de transport qui devient en surcapacité créant ainsi une baisse des tarifs. Plusieurs autres facteurs viennent également influencer les tarifs de transport comme :

1. La distance à parcourir
2. Le coût du carburant
3. Le type de marchandises
4. Le type d'équipements de transport requis
5. La disponibilité des équipements de transport
6. L'urgence des livraisons
7. La pénurie de main-d'œuvre

Le facteur le plus important à considérer pour la fixation des prix de transport est certainement **la distance à parcourir** à partir du point d'origine jusqu'à la destination finale. Il ne faut pas oublier aussi que dans certains cas, les transporteurs doivent parcourir des distances à vide et/ou attendre plusieurs heures avant d'effectuer un nouveau mouvement de transport. Ces deux variables, temps d'attente et kilométrage à vide, doivent aussi être pris en compte dans la détermination du prix de transport. Le tarif par kilomètre constitue donc l'élément clé à considérer dans l'élaboration d'un tarif de transport.

Il existe plusieurs types de tarification applicables dans le domaine du transport de marchandises. Les tarifs de transport les plus fréquemment utilisés dans l'industrie sont les suivants:

- Les tarifs par kilomètre parcouru
- Les tarifs par cent livres basés sur le poids et les dimensions des marchandises
- Les tarifs par pied cube basés uniquement sur le volume des marchandises transportées
- Les tarifs par pied linéaire basés sur l'espace occupé dans les remorques
- Les tarifs unitaires basés selon le nombre de colis ou de palettes transportés
- Les tarifs par voyage complet (pleine remorque)

Le **prix du carburant** vient également influencer le tarif de transport. Bien que nous n'ayons peu ou pas de contrôle sur celui-ci, sachez qu'il existe un index publiant hebdomadairement le niveau de surcharge applicable, recommandé aux transporteurs dans la fixation de leur tarif de transport. Les transporteurs sont libres ou non de suivre cette recommandation mais il s'agit là d'une référence utilisée par les expéditeurs lors de la négociation de leurs tarifs de transport. En voici un exemple publié par le FCA (Freight Carrier Association) :

22 JANVIER - 28 JANVIER	22,6	53,1	3,863
29 JANVIER - 04 FEVRIER	22,4	52,8	3,838
05 FEVRIER - 11 FEVRIER	22,9	53,8	3,867
12 FEVRIER - 18 FEVRIER	23,1	54,4	3,899
19 FEVRIER - 25 FEVRIER	24,3	57,1	4,109
26 FEVRIER - 3 MARS	24,5	57,6	4,109
NATC CROSS BORDER USA	LTL%	TL%	gallon

22 JANVIER - 28 JANVIER	24,1	56,8	1,460
29 JANVIER - 04 FEVRIER	24,1	56,7	1,458
05 FEVRIER - 11 FEVRIER	24,8	58,2	1,487
12 FEVRIER - 18 FEVRIER	25,1	59,0	1,502
19 FEVRIER - 25 FEVRIER	25,5	59,9	1,519
26 FEVRIER - 3 MARS	26,0	61,0	1,540
FCA INTRA CANADA	LTL%	TL%	litre

<https://fcafuel.org/current-fuel-index/>

À titre d'exemple, nous avons compilé toutes les publications hebdomadaires des six (6) derniers mois soit du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 2024 et l'index nous révèle que la variation de la surcharge ne fluctue pas beaucoup et a tendance à se maintenir aux alentours de 24.5% pour le LTL (petits envois) et à 57.7% pour le TL (pleines remorques). Le prix du baril de pétrole brut est certainement l'élément qui influence le plus le niveau de surcharge de carburant proposé par le FCA.

SURCHARGE DE CARBURANT				
Date	LTL	Variation	TL	Variation
01-07-24	24.2%		56.9%	
24-06-24	23.8%	0.4%	56.1%	0.8%
17-06-24	23.1%	0.7%	54.3%	1.8%
10-06-24	23.6%	-0.5%	55.5%	-1.2%
03-06-24	23.8%	-0.2%	56.0%	-0.5%
27-05-24	23.8%	0.0%	55.9%	0.1%
21-05-24	23.9%	-0.1%	56.2%	-0.3%
13-05-24	24.1%	-0.2%	56.7%	-0.5%
06-05-24	24.5%	-0.4%	57.5%	-0.8%
29-04-24	24.9%	-0.4%	58.6%	-1.1%
22-04-24	25.6%	-0.7%	60.2%	-1.6%
14-04-24	25.5%	0.1%	60.1%	0.1%
07-04-24	24.6%	0.9%	58.0%	2.1%
02-04-24	25.0%	-0.4%	58.7%	-0.7%
25-03-24	24.8%	0.2%	58.3%	0.4%
18-03-24	24.5%	0.3%	57.6%	0.7%
11-03-24	24.8%	-0.3%	58.3%	-0.7%
04-03-24	25.0%	-0.2%	58.8%	-0.5%
26-02-24	26.0%	-1.0%	61.0%	-2.2%
19-02-24	25.5%	0.5%	59.9%	1.1%
12-02-24	25.1%	0.4%	59.0%	0.9%
29-01-24	24.1%	1.0%	56.7%	2.3%
22-01-24	24.1%	0.0%	56.8%	-0.1%
15-01-24	24.3%	-0.2%	57.1%	-0.3%
08-01-24	24.4%	-0.1%	57.4%	-0.3%
04-01-24	25.2%	-0.8%	59.4%	-2.0%
Moyenne	24.5%	-0.04%	57.7%	-0.10%

Le **type d'équipements de transport** utilisé, camions et remorques, doit également être considéré dans l'établissement du tarif de transport en raison principalement de leur coût d'acquisition et d'exploitation. Comme il existe une grande variété de type de camions et de remorques, nous nous sommes limités à comparer les tarifs de transport pour trois grandes catégories de transport :

- Transport général en remorque fermée sèche
- Transport spécialisé en remorque ouverte de type plateforme
- Transport alimentaire en remorque frigorifique

Les plus récentes données recueillies en mai 2024 aux États-Unis et publiées par Uber Freight démontre bien la différence de tarif entre ces 3 types de transport. Il s'agit ici de tarif moyen par type de transport à la grandeur des États-Unis pour des mouvements réguliers de type contractuels.

PUBLICATION UBER FREIGHT MAI 2024				
Type de transport	Tarif en \$ US par mille	Tarif en \$ CDN pour 1.60934 km	Variation en \$	Variation en %
Remorque fermée	2.44	3.33	-	-
Remorque réfrigérée	2.81	3.84	0.51 \$	+ 15%
Remorque plateforme	3.13	4.28	0.44 \$	+ 12 %
Différentiel cumulé			0.95 \$	+ 27%

Dans l'hypothèse où les différences de tarif par type de transport sont sensiblement les mêmes au Canada, nous pouvons conclure qu'il en coûte approximativement 15% plus cher pour le transport de denrées alimentaires au Québec et 27% de plus pour le transport en remorque plateforme comparativement au transport de denrées sèches en remorque fermée standard.

Pour la conversion des devises, nous avons utilisé le taux de change moyen de la Banque de Canada pour la semaine du 27 mai 2024 soit 1.3666.

<https://www.uberfreight.com/fr/blog/guide-des-tarifs-du-transport-routier-de-marchandises-en-2023/>

Nous trouvions intéressant de comparer les tarifs de transport applicables vers le Témiscamingue avec d'autres régions éloignées du Québec comme la Côte-Nord, la Gaspésie et le Saguenay. Pour y arriver, nous avons utilisé différents sites Internet et demander à des transporteurs de nous fournir des exemples de prix de transport de marchandises sèches applicables pour différents mouvements similaires. À titre d'exemple, nous avons comparé les tarifs pour le transport d'une palette de 500 lbs mesurant 4 pieds par 4 pieds par 4 pieds.

Voici le résultat obtenu :

COMPARATIF DES COÛTS DE TRANSPORT POUR RÉGIONS ÉLOIGNÉES						
<u>Origine</u>	<u>Destination</u>	<u>Km</u>	<u>Coût Moyen</u>	<u>Coût/Km</u>	<u>Écart \$/ Km</u>	<u>Écart % Km</u>
Montréal-Rouyn	Rouyn-Témiscaming	843	500.95 \$	0.59 \$		
Québec-Sept-Iles	Sept-Iles-Baie-Comeau	869	629.14 \$	0.72 \$	-0.13 \$	-22%
Québec-Gaspé	Gaspé-Ste-Anne-Des-Monts	895	667.33 \$	0.75 \$	-0.15 \$	-15%
ÉCART MOYEN					-0.14 \$	-18%

Il est intéressant de constater que le coût moyen de transport de marchandises entrant dans la région du Témiscamingue pour de petites quantités se compare avantageusement avec celui des autres régions pour des parcours similaires ayant approximativement les mêmes distances soit 18% moins cher.

La disponibilité des équipements de transport, l'urgence des livraisons et la pénurie de main-d'œuvre sont tous des facteurs qui influencent également les tarifs de transport.

FRAIS ACCESSOIRES

De nombreux frais accessoires liés principalement au genre de marchandises transportées peuvent venir gonfler la facture de transport tels que :

- La surcharge de carburant
- Les frais pour service de transport à température contrôlée (chauffé, réfrigéré et congelé)
- Les frais pour utilisation d'équipements de transport spécialisé comme les chargements hors-normes ou tout autre type de transport qui requiert des permis spéciaux
- Les frais pour utilisation d'équipements de manutention spéciaux requis lors des livraisons comme les hayons hydrauliques, les transpalettes, les barres logistiques, etc.
- Les frais pour le transport de matières dangereuses
- Les frais pour temps d'attente lors d'une livraison

RÈGLES D'APPLICATION DES TARIFS DE TRANSPORT

La majorité des tarifs LTL c'est-à-dire inférieur à un chargement complet de remorque sont dégressifs. Cela signifie que plus les envois sont importants en termes de quantité et de volume, moins le coût unitaire par produit sera dispendieux. Les entreprises ont donc tout intérêt à **consolider** leurs envois soit en diminuant les fréquences des cueillettes et livraisons ou en regroupant leurs commandes provenant de plusieurs fournisseurs ensemble à des journées prédéterminées afin d'**optimiser** les chargements et minimiser les parcours de transport.

La consolidation et l'optimisation sont deux facteurs clés ayant pour objectif de réduire le coût de transport des entreprises.

4.6 Règlementations et politiques publiques

Aides financières

Au 31 mars 2024, le gouvernement fédéral a décidé de ne pas reconduire certains programmes de subvention comme le programme VIRAGE VERT qui visait à soutenir financièrement les entreprises qui désiraient adopter des pratiques écoresponsables comme l'optimisation du transport de leur marchandise.

L'abandon de ces aides financières n'aideront certainement pas les entreprises et pourrait même freiner leur développement tant sur le plan économique qu'écologique. Face à cette menace, les entreprises et commerçants devront faire preuve de résilience afin de trouver de nouvelles façons d'innover et de se soutenir mutuellement.

En revanche, il existe encore plusieurs programmes de financement disponibles pour soutenir les entreprises qui désirent optimiser et/ou automatiser leurs processus logistiques en faisant l'acquisition de nouvelles technologies vertes ou autres moyens visant particulièrement l'électrification des transports, la réduction des GES et le développement durable.

En voici quelques-uns :

- Fonds Écoleader : <https://www.fondsecoleader.ca/>
- Écocamionnage : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/entreprises-camionnage/aide-ecocamionnage/Pages/aide-ecocamionnage.aspx>
- Fonds municipal vert : <https://fondsmunicipalvert.ca/>
- Compétivert : <https://competivert.investquebec.com/>
- PCAN : <https://ised-isde.canada.ca/site/programme-canadien-adoption-numerique/fr>

La bonne nouvelle, c'est que nous avons appris que Développement Économique Canada (DEC) a récemment annoncé renouveler et bonifier son entente de contribution financière auprès du réseau des SADC et CAE à l'échelle provinciale avec une nouvelle enveloppe de 245M\$. (*Source : Journal L'Oie Blanche du 10 juillet 2024*)

Permis de transport

Est-ce vrai que la Loi PECVL m'oblige à remplir un registre des heures de conduite?

Non. La Loi PECVL prévoit des mécanismes permettant d'identifier les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds qui semblent avoir un comportement à risque afin d'intervenir auprès d'eux. C'est le Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds qui prévoit les différentes obligations entourant les heures de conduite des conducteurs de véhicules lourds.

Il faut savoir que toute entreprise qui exploite un véhicule lourd dont le poids net de chacun des véhicules (camion, remorque) formant les ensembles de véhicules, est inférieur à 4500 kg et qui désire offrir des services de transport à autrui, est exempt de détenir un permis de transport émis par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) et de se conformer aux exigences de la loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL) adopté en 1998. Voici un exemple :

Ma fourgonnette, qui a un PNBV de 3 500 kg, sert à tirer une remorque ayant un PNBV de 1 100 kg. Dois-je m'inscrire au Registre des PEVL?

Non. Les ensembles de véhicules routiers dont chacun des véhicules formant l'ensemble a un PNBV inférieur à 4 500 kg sont exemptés de l'application de la Loi PECVL. Ils sont donc aussi exemptés de l'inscription au Registre des PEVL.

Toutefois, cette exemption ne s'applique pas lorsqu'un véhicule doit apposer des plaques d'indication de danger en vertu du Règlement sur le transport des matières dangereuses.

Pour plus d'informations, nous vous invitons à consulter les liens suivants :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/loi-vehicules-lourds/Pages/loi-vehicules-lourds.aspx>

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Pages/entreprises-camionnage.aspx>

En plus de détenir un permis de transport, les propriétaires de véhicules lourds doivent obligatoirement immatriculer leurs équipements, tracteurs, remorques, etc. Les coûts d'immatriculation varient selon le nombre d'essieux du véhicule concerné comme en fait foi le tableau suivant.

COÛT DU RENOUVELLEMENT DE L'IMMATRICULATION – CAMIONS

CAMIONS, ENSEMBLES DE VÉHICULES ROUTIERS ET VÉHICULES DE FERME DE PLUS DE 3 000 KG DE MASSES NETTES (PLAQUE L)

TRANSPORT DE MARCHANDISE GÉNÉRALE – VÉHICULES COMMERCIAUX


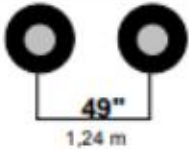
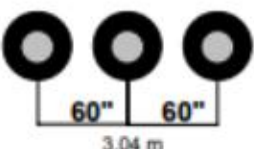
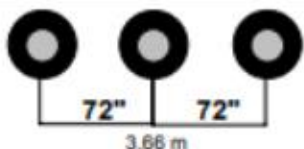
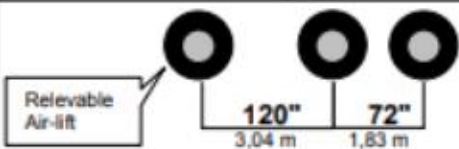
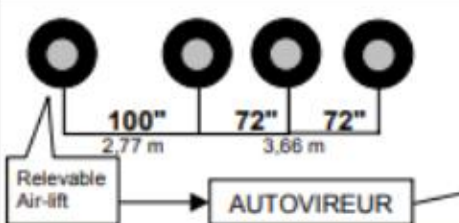
	2 essieux 3001 kg à 4000 kg	2 essieux 4001 kg et plus	3 essieux	4 essieux	5 essieux
Contribution d'assurance (taxe incluse)	141,59 \$	141,59 \$	224,85 \$	224,85 \$	391,73 \$
Frais	5,20 \$	5,20 \$	5,20 \$	5,20 \$	5,20 \$
Droits d'immatriculation	510,00 \$	886,00 \$	1 537,00 \$	2 256,00 \$	2 753,00 \$
Total	656,79 \$	1 032,79 \$	1 767,05 \$	2 486,05 \$	3 149,93 \$

<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/camions>

Loi sur les charges et dimensions

Les réglementations en matière de charges et dimensions peuvent varier d'une province à l'autre et peuvent faire l'objet de contraventions parfois coûteuses pour ceux qui ne les respectent pas. Il faut donc être très vigilant à ce niveau et en connaître les moindres détails avant de s'engager sur les routes. Voici un exemple de cette complexité au niveau des poids légaux à respecter par type d'équipement utilisé et selon la destination.

POIDS MAXIMUM AUTORISÉS SELON LE TYPE DE GROUPE D'ESSIEUX ET L'ESPACEMENT

		Normal	Dégel
	Québec : B1 Ontario : États-Unis : Maritimes :	12 125 lbs / 5 500 kg 12 125 lbs / 5 500 kg 12 000 lbs / 5 430 kg 12 125 lbs / 5 500 kg	12 125 lbs / 5 500 kg n/a n/a n/a
	Québec : B.21 Ontario : États-Unis : Maritimes :	39 683 lbs / 18 000 kg 39 683 lbs / 18 000 kg 34 000 lbs / 15 422 kg 39 683 lbs / 18 000 kg	34 171 lbs / 15 500 kg n/a n/a n/a
	Québec : B.32 Ontario : Michigan : Maritimes :	52 910 lbs / 24 000 kg 50 706 lbs / 23 000 kg 39 000 lbs / 17 690 kg 50 706 lbs / 23 000 kg	48 501 lbs / 22 000 kg n/a n/a n/a
	Québec : B.33 Ontario : Michigan : Maritimes :	57 319 lbs / 26 000 kg 56 217 lbs / 25 500 kg 39 000 lbs / 17 690 kg 57 316 lbs / 26 000 kg	48 500 lbs / 22 000 kg n/a n/a n/a
	Québec : B.39 Ontario : Michigan : Maritimes :	57 319 lbs / 26 000 kg 64 153 lbs / 29 100 kg 44 000 lbs / 19 958 kg 57 319 lbs / 26 000 kg	48 500 lbs / 22 000 kg n/a n/a n/a
	Québec : B.45 Ontario : Michigan : Maritimes :	70 547 lbs / 32 000 kg 75 838 lbs / 34 400 kg 57 000 lbs / 25 855 kg 57 319 lbs / 26 000 kg	66 138 lbs / 30 000 kg n/a n/a n/a
		Québec : 74 958 lbs / 34 000 kg Ontario : 74 956 lbs / 34 000 kg Maritimes : 57 319 lbs / 26 000 kg	66 138 lbs / 30 000 kg

Loi sur les heures de conduite

En juin 2019, Transports Canada a publié le Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.

https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2023F/78896.pdf

Cette nouvelle réglementation est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023. Tout comme les autres provinces canadiennes, le Québec a harmonisé sa réglementation avec celle du gouvernement fédéral.

L'imposition en avril 2023 par Transport Canada du dispositif de consignation électronique (DCE) communément appelé « Log book électronique » dans l'industrie du transport exige que les conducteurs de véhicules lourds consignent leurs heures de travail, de conduite et de repos dans un rapport d'activités, sauf dans certaines situations.

<https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-06-12/html/sor-dors165-fra.html>

Ainsi, la majorité des conducteurs devront obligatoirement utiliser un dispositif de consignation électronique (DCE) pour produire leur rapport d'activités. L'utilisation du DCE comporte plusieurs avantages. Comme les heures de conduite s'enregistrent automatiquement, le dispositif facilite le suivi des exigences liées au *Règlement* et contribue, par le fait même, à prévenir la fatigue au volant. De plus, le conducteur gagne du temps puisqu'il n'a pas à produire manuellement son rapport d'activités. Bien que le coût d'acquisition et d'intégration soit assez dispendieux, la plupart des entreprises de transport considèrent qu'il s'agit d'un investissement rentable à moyen et long terme. Plusieurs entreprises en technologie de l'information (TI) offrent maintenant ce genre d'appareil à leurs clients.

Loi sur les matières dangereuses

La loi sur les matières dangereuses s'applique à toute matière qui, en raison de ses propriétés, présente un danger pour la santé ou l'environnement et qui est, au sens des règlements pris en application de la présente loi, qu'elle soit explosive, gazeuse, inflammable, toxique, radioactive, corrosive, ou comburante, ainsi que toute matière ou objet assimilé à une matière dangereuse selon les règlements et nécessite l'obtention d'un permis spécial de la part de ceux qui les transportent. Le transport de ces matières fait l'objet des **frais supplémentaires** imposés par les transporteurs puisqu'elles requièrent un traitement particulier en termes de gestion des opérations (*Gestion des placards d'identification des produits sur les remorques et la déclaration des matières transportées sur les bordereaux d'expédition*).

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/C-24.2,%20r.%2043>

Règlementation en période de dégel

La période de dégel varie d'un secteur à l'autre dans la province de Québec et est révisée à chaque année selon les conditions climatiques. Pour sa part la région du Témiscamingue se situe dans la zone 2. En 2024, celle-ci débutait le 18 mars jusqu'au 10 mai 2024 pour une durée de 8 semaines soit deux semaines plus tardivement que la zone 1 située plus au sud de la province.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/degel/pages/periode-restrictions.aspx#:~:text=De%20mani%C3%A8re%20q%C3%A9n%C3%A9rale%2C%20ces%20restrictions,sont%20aussi%20prises%20en%20consid%C3%A9ration>

Le Québec compte trois zones de dégel, dont le début et la fin de la période des restrictions de charge sont légèrement décalés dans le temps. Ce découpage du territoire québécois en trois zones a été établi en tenant compte des réalités géographiques, de la profondeur habituelle de gel et de l'évolution du dégel dans les différentes régions, des conditions climatiques printanières et de la circulation des véhicules lourds dans l'axe est-ouest.



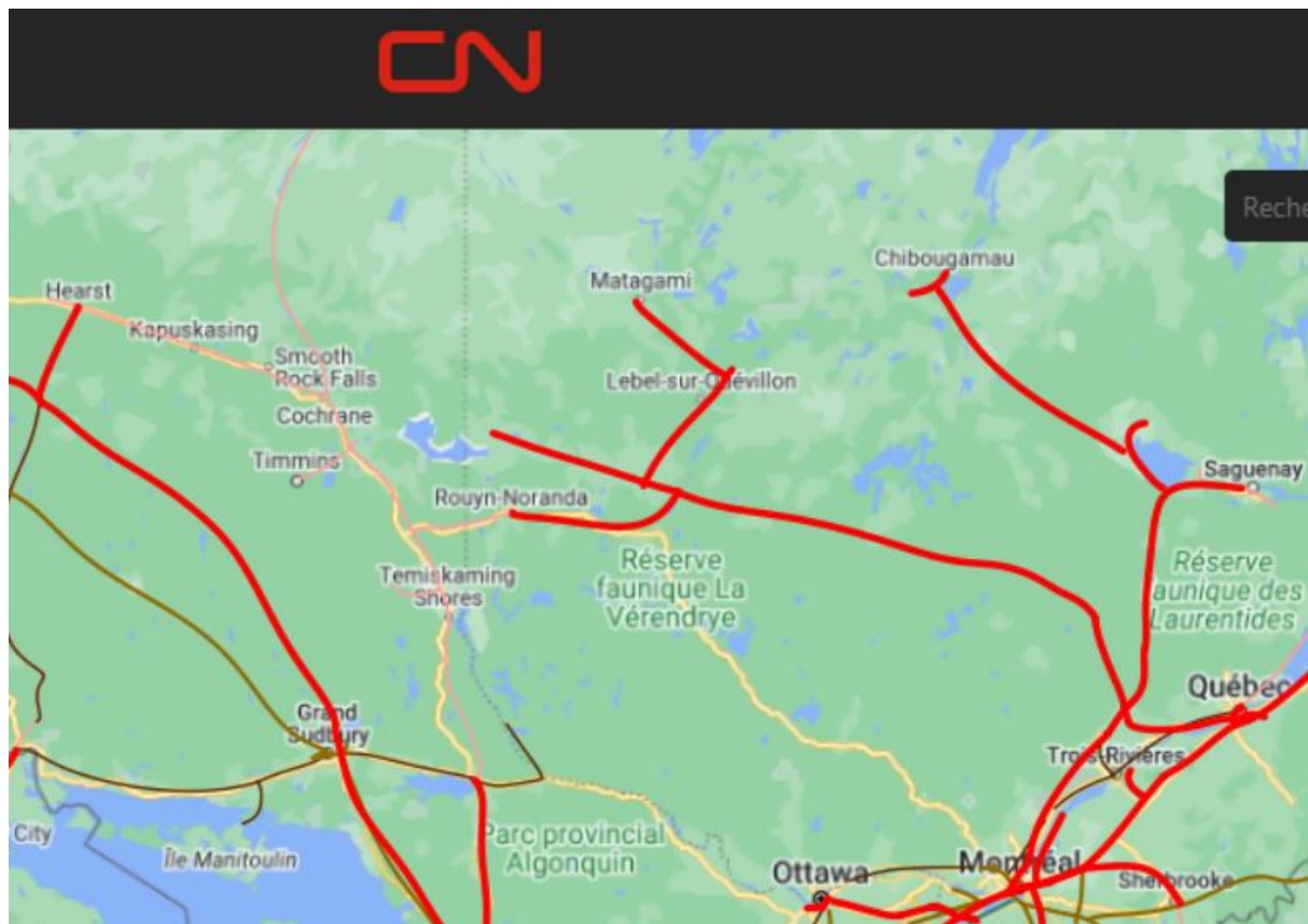
Il est important de noter qu'en période de dégel, les routes sont de 30 à 70 % plus fragiles qu'en temps normal. Un seul véhicule en surcharge peut leur causer des dommages importants. En revanche, une faible diminution des charges réduit considérablement les dommages causés à la chaussée. C'est pour cette raison que des restrictions de charges sont imposées aux véhicules lourds en période de dégel. De manière générale, ces restrictions varient de 8 % à 20 %.

Cela signifie que pendant ces deux semaines comparativement à la zone #1, les transporteurs desservant la région du Témiscamingue étaient dans l'obligation de restreindre leur maximum de charge durant cette période, ce qui entraîne dans certains cas, des pertes de revenus pour les transporteurs ou absorber des coûts additionnels pour les entreprises manufacturières principalement qui ne peuvent profiter du poids maximal habituellement transporté.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/degel/pages/periode-restrictions.aspx#:~:text=De%20mani%C3%A8re%20q%C3%A9n%C3%A9rale%2C%20ces%20restrictions,sont%20aussi%20prises%20en%20consid%C3%A9ration.>

4.7 Infrastructures logistiques souhaitables

Parmi les quatre types d'infrastructures logistiques couramment utilisés soit les routes, les ports, les aéroports et les voies ferrées qui permettent de relier les différents points de collecte et de livraison et d'effectuer des mouvements des marchandises, la route est la seule porte d'entrée donnant accès directement au territoire du Témiscamingue puisque le chemin de fer ne s'y rend pas créant ainsi une forte dépendance envers le réseau routier qui est fortement sollicité.



<https://cnebusiness.geomapguide.ca/?Lang=fr>

Noms des sociétés ferroviaires œuvrant à proximité du territoire :

Sociétés	Tronçons	Origine	Destination	Km
Canadien National CN (CFILINQ)	Matagami	Franquet	Matagami	99
	Chapais	Barraute	Franquet	126
	St-Maurice	Clova	Senneterre	155
	Taschereau	Senneterre	La Sarre	159
	Val-d'Or	Senneterre	Rouyn-Noranda	163
Ontario Northland Railway (ONR)	Kirkland Lake	Frontière Ontario	Rouyn-Noranda	40
Ottawa Valley RailLink (OVR)	Témiscaming	Mattawa	Témiscaming	62
Total des tronçons				804

Note: Sur les 804 km du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue, environ 650 km sont situés dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue. La distance restante est située dans la région administrative du Nord-du-Québec.

SOURCE :

Ministère des Transports, Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Atlas des transports de l'Abitibi-Témiscamingue, 2000.

CPCS, Étude multimodale du transport de marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable. Bloc 3, vol. 3, 2013.

4.8 Technologies et innovation dans le transport

La présente étude nous a permis de constater qu'il existe plusieurs plateformes de covoiturage pour le transport de personnes mais très peu pour le transport de marchandises comme tel. Voici quelques exemples de plateforme de covoiturage pour le transport de personnes et de marchandises trouvé sur Internet:

- MAILLAGE 2024 : <https://cmatv.ca/maillage2024-com-une-nouvelle-plateforme-interactive-vise-a-la-mutualisation-des-transport-dans-montmagny-l-islet-2024-03-13/>
- TACTEMIS : <https://tactemis.ca/>
- TRANSPORT AGRO 02 : <https://zoneboreale.com/app/uploads/2022/06/Transport-regional-pour-vos-produits-synthese.pdf>

C'est donc très difficile pour les entreprises et commerçants de trouver des solutions de transport disponibles sur le territoire en temps réel afin de mutualiser leur transport ensemble et ainsi réduire leurs coûts. C'est pour cette raison que Logistique Login inc. a décidé d'investir dans une toute nouvelle application nommée « Maillage Transport » afin d'offrir à la population ce genre de service. Les utilisateurs pourront ainsi soit publier et partager leurs **besoins en transport** de marchandises ou de personnes et/ou leurs **disponibilités en transport** de marchandises ou de personnes également et ce, peu importe le type de marchandises.

<https://www.logistiquelogin.com/fr/project/transport/index#menu>

À l'inverse, il existe plusieurs plateformes numériques permettant aux usagers d'obtenir des tarifs de transport en ligne pour différents types d'envois, petits colis, transport de palettes (LTL) et/ou de chargement complet (TL). En voici quelques-unes :

- Eshipper : https://www.eshipper.com/ca-shipping/?lang=ca_Fr
- Freightcom : <https://www.freightcom.com/fr/>
- Lazr Freight : <https://www.lazr.io/>
- Parcelz : https://www.parcelz.com/?_locale=fr
- ShipTime : <https://shiptime.com/fr/>

Quand on parle de technologies, on ne peut pas passer sous silence la venue de l'intelligence artificielle (IA). Quand n'est-il dans le domaine du transport de marchandises?

En 2021, Gatik est devenue la première entreprise de camionnage autonome à l'échelle mondiale à retirer le conducteur d'un itinéraire de livraison commerciale sur distance intermédiaire, en transportant des marchandises pour Walmart en Arkansas, aux États-Unis.

<https://www.lapresse.ca/auto/2023-09-11/chronique-techno/les-camions-autonomes-au-service-des-commerçants.php>

Toujours selon La Presse, ce n'est qu'en août 2022, soit quatre mois après avoir reçu l'approbation du Ministère des Transports de l'Ontario que Loblaws et Walmart ont fait l'essai de **véhicules entièrement autonomes**. Les avis sont cependant partagés à ce sujet comme en fait foi l'article publié par Franceinfo le 17 septembre 2023 qui relate l'expérience pénible d'un taxi sans chauffeur déployé dans les rues de San Francisco aux États-Unis. L'article dénonce des accidents fréquents. En voici un bon exemple. L'expérience débute par des consignes de sécurité. Il est également rappelé de ne toucher à rien. La voiture respecte les feux et les limitations, met toujours son clignotant et peut détecter les passants. Dans une montée, la route se complique derrière des vélos. Le vélo taxi n'interprète pas un signe de la main d'un cycliste qui lui demande de passer. La voiture finit par se décider et dépasser. Les robots taxis font débat sur les réseaux sociaux, où un accident est mis en avant quasiment chaque jour. Il y a semble-t-il encore du chemin à faire en matière de sécurité.

[États-Unis : les taxis sans chauffeur sèment la pagaille à San Francisco \(francetvinfo.fr\)](#)

Un autre avancé technologique intéressant dans le domaine du transport se situe cette fois au niveau du transport maritime avec le déploiement de voiliers-cargo pour le transport de marchandises. Selon un article publié par Stratégies logistiques le 8 août 2024, le premier voilier-cargo de la compagnie maritime TransOceanic Wind Transport s'apprête à effectuer sa première traversée entre Le Havre et New York avec 1100 tonnes de marchandises à son bord soit un équivalent de 1000 palettes. Déjà considéré comme le mode de transport le moins polluant, le voilier-cargo permettra de réduire de 92% à 99% les émissions de CO2 par rapport à un cargo à moteur sur un même trajet.

5. ÉLABORATION DU RAPPORT SWOT

L'analyse des données recueillies nous a permis d'identifier certaines pistes de solutions qui pourraient aider les entreprises de la région à augmenter leur efficacité logistique, réduire leur coût de transport ainsi que leur empreinte carbone de manière significative. En voici quelques-unes :

- Utilisation de remorque ou camion compartimenté pour le transport alimentaire
- Utilisation de remorque logistique pour l'optimisation des chargements en hauteur (double plancher)
- Utilisation d'espace d'entreposage public ou privé à proximité en colocation
- Louer ou acheter un congélateur communautaire
- Louer ou acheter son propre camion
- Adopter des pratiques écoresponsables axées sur :
 - La consolidation des envois par secteur
 - Le recours à des regroupements d'achat de transport
 - Utilisation de camion électrique pour réduire les GES
- Utilisation d'outils technologiques comme un TMS permettant :
 - L'optimisation des parcours de livraison et des chargements
 - La mutualisation des transport (covoiturage)
 - Le regroupement d'achat pour le transport par messagerie pour ainsi profiter de prix volume avantageux (colis)

6. CARTOGRAPHIE DES FLUX DE TRANSPORT

6.1 Méthodologie

Le but premier de cette étude est d'obtenir une vue complète et exhaustive des mouvements de transport de marchandises entrant et sortant du Témiscamingue. Pour ce faire, nous avons identifié 10 éléments sur lesquels nous avons porté notre attention. Dans notre collecte de données, nous avons choisi de compiler séparément les données de transport entrant du transport sortant afin de bien identifier leurs enjeux respectifs.

6.2 Éléments considérés et mesurés

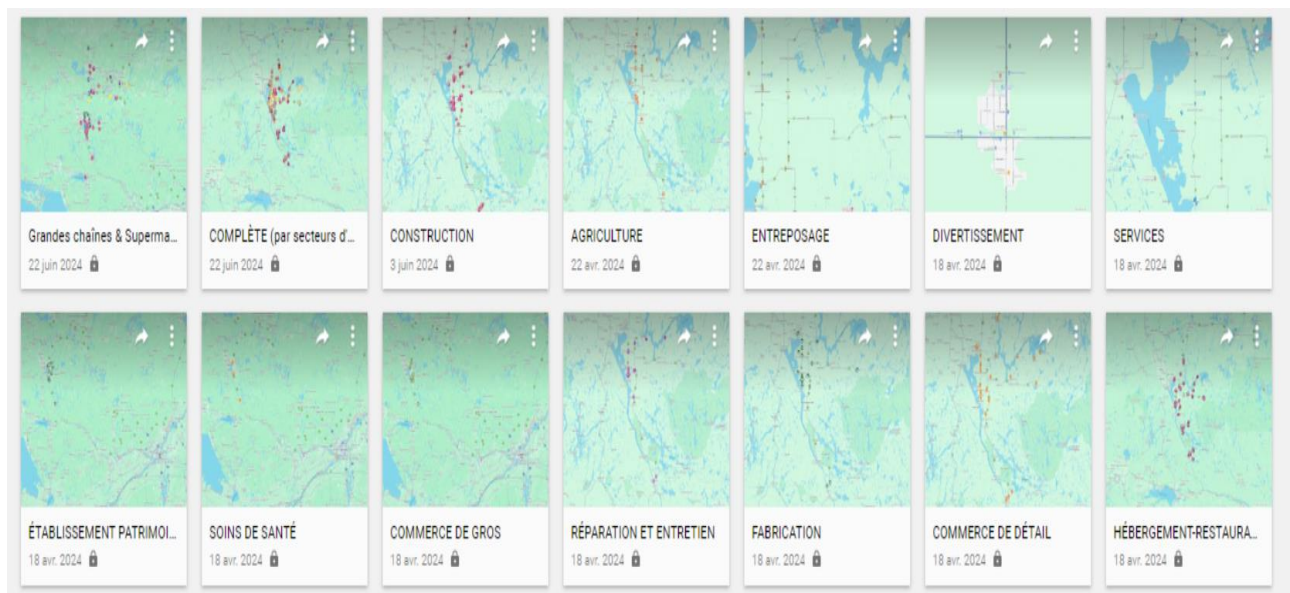
- Secteurs d'activité présents sur le territoire
- Types de marchandises transportées
- Niveau de mutualisation des transports
- Niveau de disponibilité d'espace d'entreposage
- Niveau d'activité lié au commerce en ligne
- Moyens de transport et types d'équipements utilisés

- Flux de transport entrant
- Flux de transport sortant
- Axes routiers utilisés
- Défis rencontrés

6.3 Cartes, tableaux et graphiques explicatifs

- Cartes (14)

Nous avons choisi de créer différentes cartes par secteurs d'activité afin de mettre en relief leur diversité mais aussi leur positionnement sur le territoire. Vous pourrez facilement visualiser les lieux ayant une plus forte concentration d'entreprises et aussi constater l'étendue du territoire par leur localisation. Voici la liste des cartes répertoriées par secteur d'activité :



- **Agricole** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1W_76lzBqSC02QD39rtKBqff5WIkHsNo&ll=47.19753349386697%2C-79.29563915000001&z=9
- **Commerce de détail** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1Byp_7vtFBikxP0dVnwuhF-QOyTwqePc&ll=47.250441830421316%2C-79.073782&z=9
- **Commerce de gros** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=10Xl6GAMeMq5Yy8cQ7W8RMBRnHQ0wjUq&ll=46.59596196521305%2C-76.54348404999999&z=8>
- **Complète** (toutes les entreprises et commerçants) : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1XBqtnMtJ0f_3q2pFbMZy_RS6zllK99Y&ll=47.24710573730732%2C-79.08282985000001&z=9
- **Construction** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1PIDceUXNE5NyjMO4Pb_WBsqaquk8N_c&ll=47.26304984217%2C-79.27846215000001&z=9

- **Divertissement** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1WotjTKw72VqWy7GG5toOEsfzj8jwb4s&ll=47.355936680077775%2C-79.35048139999999&z=18>
- **Entreposage** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1K9mxzRitwiebSz--RU7cheKYz_8G4E&ll=47.431305708890235%2C-79.22232104999999&z=11
- **Établissement patrimonial** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1InxQbJqn1MxbOom2SSDsBKXy_Gotsa4&ll=46.56523262170513%2C-76.5214248&z=8
- **Fabrication** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=10yiJ95Exy92lm1Mlp8P1E9e511vO-Nw&ll=47.15487016587696%2C-79.10056254999999&z=9>
- **Grandes chaînes et supermarchés** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1xK35oCrST-9RcdVKNqdp-M-CKa9V4nk&ll=47.65497043502238%2C-78.46473415&z=7>
- **Hébergement-Restauration** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1MUeJ1GFA9Bx-8bpftMHUQOudp39PBOM&ll=47.24710573730732%2C-79.09154624999998&z=9>
- **Réparation et entretien** : https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1a_Y6wLB4J864q4zaqn7PjtWaYZJdsLw&ll=47.12499734462672%2C-79.19719584999999&z=9
- **Services** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1ArVWHj-iPyav5w0ZGJvIPpknmzxiNdk&ll=47.45730612978967%2C-79.4585164&z=11>
- **Soin de santé** : <https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1t0WrSs09whl2yWvqYFoUvd7UMD1VVZU&ll=46.48736497110792%2C-76.71959695&z=8>

○ Tableaux

- Général (collecte des données)
- Nombre de mouvements par municipalité
- Nombre de mouvements par secteurs d'activité
- Nombre de mouvements par parcours (origine-destination)
- Nombre de mouvements par axes routiers et directions
- Nombre de mouvements par type de livraison
- Nombre de mouvements par type d'équipements de transport utilisés
- Nombre de mouvements par moyen de transport
- Volume transporté (poids, espace camion) par municipalité
- Niveau de disponibilité en transport
- Nombre de retour à vide

○ Graphiques

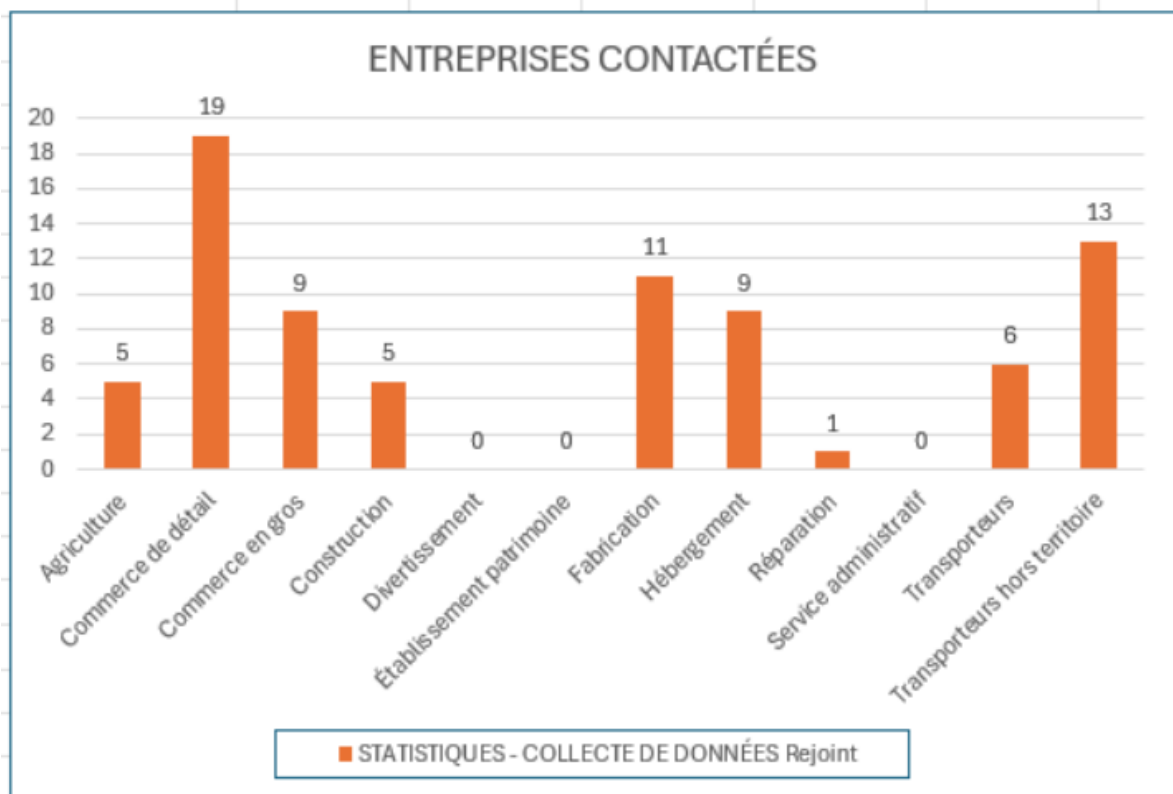
- Volume entrant en LBS par année

6.4 Flux de transport « Entrant »

6.4.1 Secteurs d'activité présents sur le territoire

Selon l'échantillonnage fourni par la SDT et tel que mentionné précédemment dans ce rapport, la cartographie complète de la région du Témiscamingue par secteurs d'activité dénombre 351 entreprises œuvrant dans 15 secteurs différents. Étant donné que l'étude porte sur les flux de transport, nous avons ciblé 89 entreprises ayant potentiellement des activités logistiques sur le territoire plus 6 entreprises offrant des services de transport toutes établies dans la MRC de Témiscamingue. À ce nombre, nous avons contacté 13 autres entreprises provenant de l'extérieur du territoire mais qui desservent régulièrement cette région. Des 108 entreprises ciblées, 78 ont été contactées et ont accepté volontairement de répondre à nos questions soit un taux de participation de 72% et nous tenons à les remercier. Les entreprises contactées œuvrent pour leur part dans 12 secteurs d'activité différents que voici.

STATISTIQUES - COLLECTE DE DONNÉES			
Secteurs d'activité	Prioritaire	Rejoint	%
Agriculture	6	5	83%
Commerce de détail	33	19	58%
Commerce en gros	9	9	100%
Construction	8	5	63%
Divertissement	1	0	0%
Établissement patrimoine	3	0	0%
Fabrication	13	11	85%
Hébergement	13	9	69%
Réparation	2	1	50%
Service administratif	1	0	0%
Transporteurs	6	6	100%
Transporteurs hors territoire	13	13	100%
TOTAL	108	78	72%



Les 78 participants à l'étude sont composés de 59 entreprises et/ou commerçants établis sur le territoire, 6 transporteurs également établis sur le territoire et 13 transporteurs provenant de l'extérieur du Témiscamingue. Voici la répartition des 59 entreprises et 6 transporteurs de la région ayant participé à l'étude par secteurs d'activité et localisation.

RÉPARTITION PAR SECTEUR ET PAR MUNICIPALITÉ		
Secteurs d'activité	Nombre	Répartition
AGRICULTURE	5	8%
Duhamel-Ouest	1	
Guérin	1	
St-Bruno-de-Guigues	1	
St-Édouard-de-Fabre	1	
St-Eugène-de-Guigues	1	
COMMERCE DE DÉTAIL	19	29%
Béarn	1	
Duhamel-Ouest	1	
Latulipe-et-Gaboury	1	
Laverlochère-Angliers	1	
Lorrainville	1	
Notre-Dame-du-Nord	3	
Rémigny	1	

RÉPARTITION PAR SECTEUR ET PAR MUNICIPALITÉ		
Secteurs d'activité	Nombre	Répartition
St-Bruno-de-Guigues	1	
Témiscaming	3	
Ville-Marie	6	
COMMERCE DE GROS	9	14%
Béarn	1	
Lorrainville	1	
Notre-Dame-du-Nord	1	
Témiscaming	1	
Ville-Marie	5	
CONSTRUCTION	5	8%
Béarn	1	
Duhamel-Ouest	1	
Lorrainville	2	
Ville-Marie	1	
FABRICATION	11	17%
Duhamel-Ouest	2	
Laverlochère-Angliers	1	
Lorrainville	1	
Notre-Dame-du-Nord	2	
St-Bruno-de-Guigues	2	
Ville-Marie	3	
HÉBERGEMENT-RESTAURATION	9	14%
Duhamel-Ouest	1	
Guérin	1	
St-Bruno-de-Guigues	1	
Témiscaming	1	
Ville-Marie	5	
RÉPARATION ET ENTRETIEN	1	2%
Duhamel-Ouest	1	
TRANSPORT	6	9%
Duhamel-Ouest	2	
Moffet	1	
Notre-Dame-du-Nord	2	
Ville-Marie	1	
Total général	65	100%

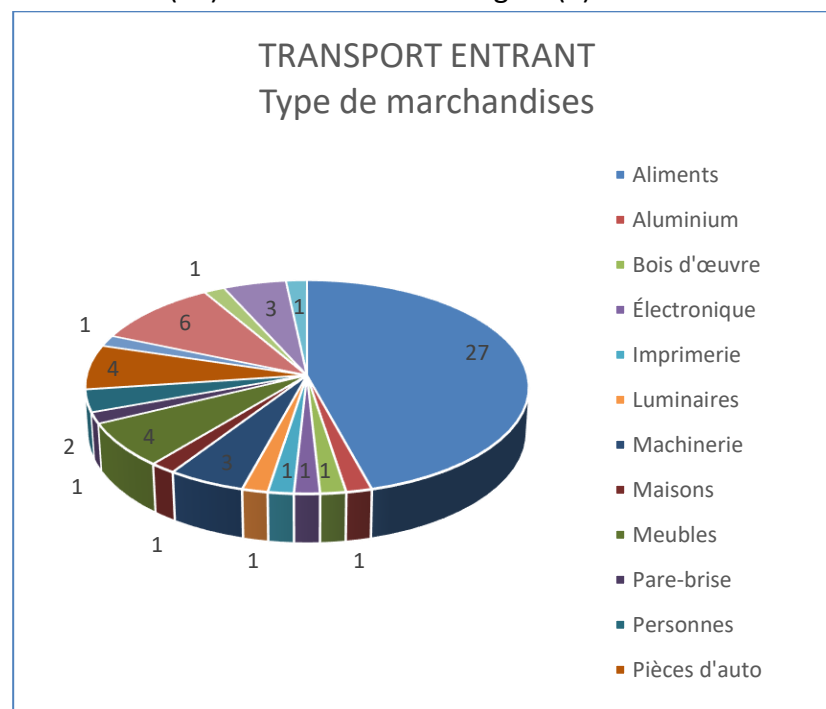
6.4.2 Types de marchandises transportées

Selon les données recueillies, le transport entrant sur le territoire du Témiscamingue se divise en 16 grandes catégories.

TYPE DE MARCHANDISE		
Type de produits transportés	Nombre	
Aliments	27	46%
Aluminium	1	
Bois d'œuvre	1	
Électronique	1	
Imprimerie	1	
Luminaires	1	
Machinerie	3	
Maisons	1	
Meubles	4	
Pare-brise	1	
Personnes	2	
Pièces d'auto	4	
Produits pétroliers	1	
Quincaillerie	6	10%
Remorque	1	
Vêtement	3	
(vide)	1	
Total général	59	

Comme vous pouvez le constater, le transport entrant est majoritairement composé de produits liés à la consommation comme les denrées alimentaires (46%) et les produits de quincaillerie (10%).

Ce résultat n'est pas vraiment surprenant si on considère que 37 des 78 répondants œuvrent dans des domaines directement liés à la consommation soit celui de l'hébergement-restauration (9), du commerce de détail (19) ou du commerce de gros (9).



6.4.3 Niveau de mutualisation des transports

À la suite des échanges que nous avons eu avec les entrepreneurs de la région, ceux-ci nous ont démontré un grand intérêt pour la mutualisation des transports afin de réduire leur coût de transport et/ou augmenter leur niveau de service pour eux-mêmes mais aussi pour leur clientèle. La mutualisation du transport est une approche stratégique consistant à regrouper les flux de marchandises de plusieurs entreprises afin d'optimiser les opérations logistiques. Pour entrer dans une démarche de mutualisation, vous devez structurer vos démarches, collaborer, dialoguer, échanger ! Partagez des idées, des informations, des pratiques, car la mutualisation repose essentiellement sur un partage volontaire d'information. Fuyez l'isolement.

Comme vous pourrez le constater un peu plus loin dans ce rapport, ce sont ces deux éléments (coûts et service) qui revenaient constamment dans les discussions comme étant leurs principaux défis des entreprises actuellement.

En fait, sur les 59 entreprises établies dans la MRC de Témiscamingue, 31 ont répondu avoir un intérêt marqué pour une plus grande mutualisation des transports de marchandises soit 53% des répondants.

INTÉRÊT POUR LA MUTUALISATION	
Types de marchandises ▼	Nombre d'entreprises
Aliments	16
Bois d'œuvre	1
Imprimerie	1
Luminaires	1
Machinerie	2
Meubles	2
Personnes	2
Pièces d'auto	3
Quincaillerie	3
Total général	31

Le secteur alimentaire semble être celui qui s'est le plus largement prononcé en faveur d'une participation éventuelle à une mutualisation des transports sur le territoire soit 16 entreprises sur 31, ce qui représente 50% des entreprises intéressées par cette possibilité.

Lorsqu'on pose la même question aux 10 transporteurs qui desservent la région mais qui proviennent de l'extérieur du territoire du Témiscamingue, ce pourcentage augmente à 60%, soit 6 sur 10, qui ont un réel besoin de partager leurs disponibilités en transport car l'enjeu pour eux est de réduire le plus possible leurs **retours à vide** vers les grands centres comme Montréal et Toronto. L'existence d'une plateforme numérique conçue favorisant la mutualisation des transports de marchandises pourrait avoir des retombées économiques importantes pour les entreprises de la région du Témiscamingue car sa venue leur permettrait :

- Attirer les transporteurs vers la région
- Augmenter l'offre de transport sur le territoire
- Réduire les coûts de transport
- Augmenter les fréquences de livraison

6.4.4 Niveau de disponibilité d'espace d'entreposage

Un élément important à considérer dans une analyse des flux de transport est certainement la capacité d'entreposage des entreprises établies sur le périmètre ciblé. Les questions à se poser :

- Combien d'entreprises offrent ce service?
- Leur capacité en termes d'espace disponible en pied carré?
- Le type d'entreposage (sec, réfrigéré, congelé)
- Leur localisation sur le territoire

Ce sont ces questions que nous avons posé aux entreprises situées sur le territoire et en voici les résultats. Seulement 2 entreprises sur 59 soit à peine 3% dispose d'espace d'entreposage excédentaire qui pourrait être offerts aux commerçants de la région. De plus, leur capacité d'entreposage est très limitée en termes d'espace soit environ 1 600 pieds carrés.

ENTREPOSAGE	
Municipalités	Disponible
Béarn	
Duhamel-Ouest	
Guérin	
Latulipe-et-Gaboury	
Laverlochère-Angliers	
Lorrainville	
Moffet	
Notre-Dame-du-Nord	
St-Bruno-de-Guigues	
St-Édouard-de-Fabre	
St-Eugène-de-Guigues	
Témiscaming	
Ville-Marie	2
Total général	2

L'une d'entre elles pourrait recevoir des produits nécessitant une température contrôlée tandis que l'autre pourrait accueillir seulement des produits secs. De plus, ces deux options se retrouvent dans la même ville soit à Ville-Marie, ce qui offre peu d'options aux municipalités situées plus au nord, voire aucune. Considérant le nombre important d'entreprises qui gravitent autour du secteur alimentaire, nous sommes forcés de constater qu'il y a vraiment une carence importante dans la région au niveau des services d'entreposage.

Ce manque de service local coûte très cher aux commerçants de la région du Témiscamingue étant donné que les principaux fournisseurs qui offrent des services d'entreposage (distributeurs et/ou transporteurs) proviennent pour la plupart (67%) de l'extérieur du territoire.

FOURNISSEURS DE TRANSPORT PAR MUNICIPALITÉ	
Municipalités	Nombre
Amos	1
Boucherville	2
Duhamel-Ouest	2
Moffet	1
New Liskeard	1
Notre-Dame-du-Nord	1
Rouyn	4
Taschereau	1
Val D'Or	1
Ville-Marie	1
Total général	15

FOURNISSEURS DE TRANSPORT		
Provenance	Nombre	Répartition
<input checked="" type="checkbox"/> Hors territoire	10	67%
Distributeur	4	
Transporteur	6	
<input checked="" type="checkbox"/> Territoire	5	33%
Transporteur	5	
Total général	15	

https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1psqCAZglou_-FvwdMDG3Ki-ctmKsK4k&ll=46.674385180806816%2C-75.5372279955122&z=7

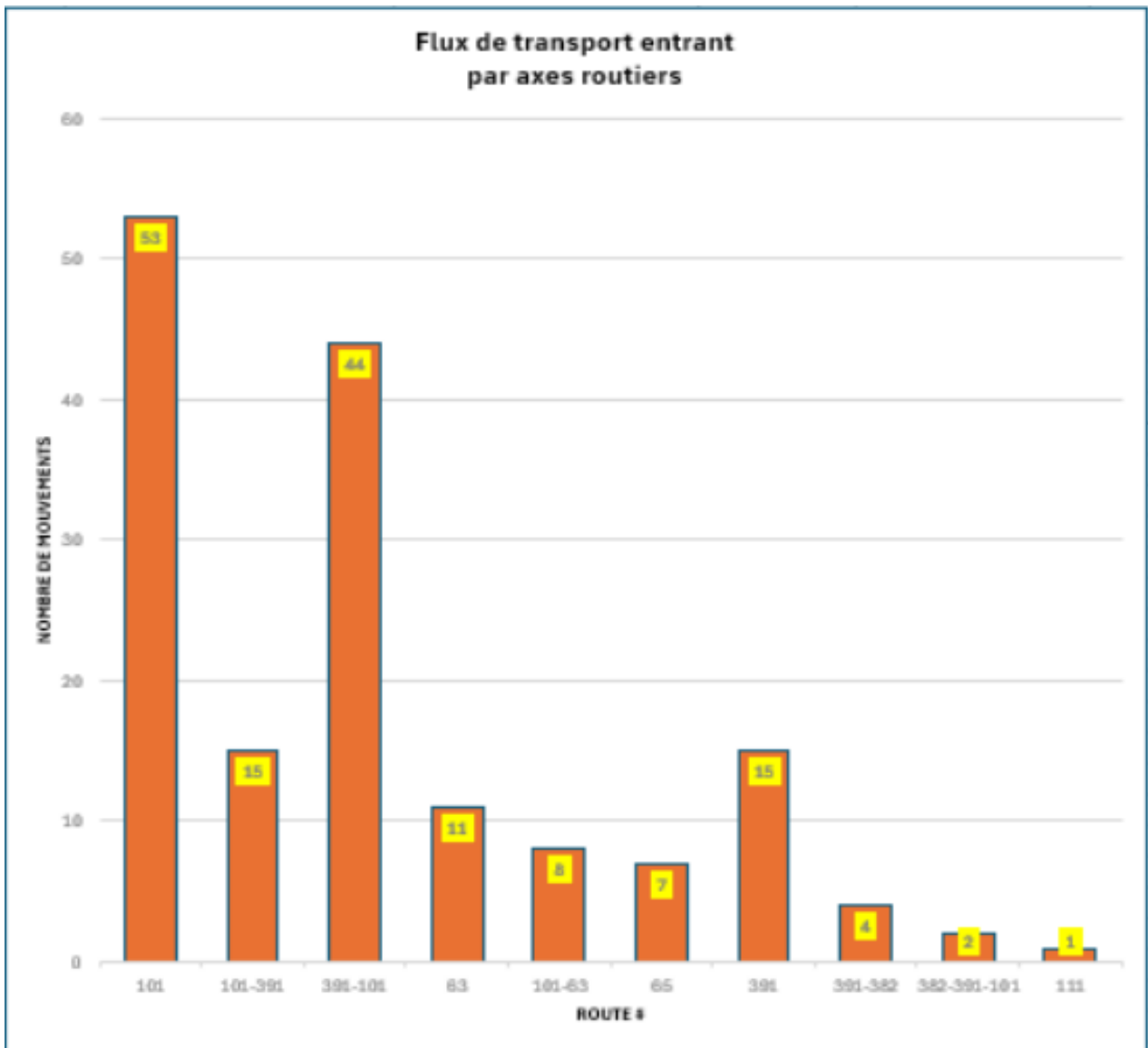
L'éloignement des centres de distribution engendre bien sûr des coûts de transport additionnels aux commerçants en raison de la distance supplémentaire que les transporteurs/distributeurs ont à parcourir afin de les servir. La présence de vrais centres de distribution sur le territoire permettrait de réduire les distances parcourues et ainsi réduire les coûts de transport. Nous avons voulu en mesurer l'impact financier en invoquant les deux hypothèses suivantes :

1. Établissement d'un centre de distribution à Ville-Marie
2. Établissement d'un centre de distribution à Notre-Dame-Du-Nord

Hypothèse #1

L'analyse des flux de transport nous démontre que la route 101 est de loin la plus achalandée du réseau routier comme en font foi les tableaux ci-dessous :

TRANSPORT ENTRANT		
FLUX DE TRANSPORT PAR AXES ROUTIERS		
Route #	Nombre de mouvements	Répartition
101	53	33%
101-391	15	9%
391-101	44	28%
63	11	7%
101-63	8	5%
65	7	4%
391	15	9%
391-382	4	3%
382-391-101	2	1%
111	1	1%
382		0%
TOTAL	160	100%



Sur 160 mouvements de transport entrant comptabilisés, 156 de ceux-ci provenaient de l'extérieur du territoire soit 97.5% (voir page 60).

Peu importe la localisation des fournisseurs, que ce soit en provenance du nord ou du sud, toutes les marchandises acheminées vers la Ville de Ville-Marie emprunteront obligatoirement la route 101 pour s'y rendre. Des 110 mouvements répertoriés, cette route est utilisée à 88 reprises soit 80% du temps.

Par conséquent, l'établissement d'un centre de distribution à Ville-Marie, avec un service de transport local combiné à un service d'entrepôt multifonctionnel, permettrait aux entreprises de réduire les coûts d'approvisionnement de manière significative. En analysant le réseau de fournisseurs de transport sur le territoire, nous constatons que la majorité de ceux-ci (67%) sont établis à l'extérieur de la MRC de Témiscamingue et ne possèdent d'entrepôt sur le territoire.

Parmi les 5 entreprises situées sur le territoire et identifiées comme étant en mesure d'offrir des services de transport, une seule serait en mesure d'offrir un service d'entreposage multifonctionnel à température contrôlée aux entreprises de la région selon sa capacité.

TRANSPORT PAR LOCALISATION	
Provenance ▾	Nombre
Local	5
Nord	7
Ouest	1
Sud	2
Total général	15

Afin de mesurer adéquatement l'impact financier sur les coûts de transport pour nos deux hypothèses susmentionnées, nous avons préalablement effectué une analyse des coûts de transport entrant actuels pour la région du Témiscamingue afin d'établir un coût moyen par kilomètre parcourus (0.59\$/km) dont les détails seront divulgués dans les pages subséquentes. Pour bien illustrer les économies de transport potentielles, nous avons choisi Amos comme ville comparative puisqu'on y retrouve les principaux distributeurs dans le domaine alimentaire notamment et qui desservent le Témiscamingue. Voici les résultats :

HYPOTHÈSES #1								
Centre de distribution à Ville-Marie vs Amos								
Origine	Via terminal	Destination	Km	Écart en Km	Coût/Km	Coût total	Économie \$	Économie %
Montréal	Ville-Marie	Ville-Marie	659		0.59 \$	388.81 \$		
Montréal	Amos	Ville-Marie	825	-166	0.59 \$	486.75 \$	97.94 \$	20%
Nombre de mouvement entrant/semaine/entreprise							3	
Nombre d'entreprises sur le territoire							351	
Nombre de semaine/année							52	
Économie potentielle en transport/année :							1 787 601 \$	

HYPOTHÈSES #2								
Centre de distribution à Notre-Dame-Du-Nord vs Amos								
Origine	Via terminal	Destination	Km	Écart en Km	Coût/Km	Coût total	Économie \$	Économie %
Montréal	Notre-Dame-Du-Nord	Notre-Dame-Du-Nord	694		0.59 \$	409.46 \$		
Montréal	Amos	Notre-Dame-Du-Nord	792	-98	0.59 \$	467.28 \$	57.82 \$	12%
Nombre de mouvement entrant/semaine/entreprise							3	
Nombre d'entreprises sur le territoire							351	
Nombre de semaine/année							52	
Économie potentielle en transport/année :							1 055 331 \$	

Notes concernant le calcul du kilométrage

- Les trajets via la Ville d'Amos passent par le parc de La Vérendrye
- Les trajets à destination de Ville-Marie et Notre-Dame-Du-Nord passent par l'Ontario

Il est intéressant de noter que les économies en transport de tels scénarios sont quand même considérables. En admettant que ces hypothèses puissent se réaliser un jour, trois grands défis semblent se dresser sur leur chemin :

1. Trouver un ou des investisseurs intéressés à réaliser le projet
2. Évaluer le retour sur l'investissement
3. Mesurer l'impact économique au sein de la communauté

Outre l'aspect économique que nous venons de soulever, il y a aussi l'aspect environnemental qui devrait être considéré dans l'équation. Pour mesurer l'empreinte carbone du transport par camion de ces deux scénarios, nous avons pris en considération les éléments suivants :

- Nombre total de kilomètres économisés pour chacun des scénarios
- Poids moyen par livraison 500 lbs (hypothétique)
- Nombre de livraisons par semaine en moyenne (3)
- Nombre d'entreprises sur le territoire (351)
- Nombre de semaines par année (52)
- Table de conversion de lbs en tonne métrique (1 lbs=.000453592 TM)

KILOMÉTRAGE ÉCONOMISÉ PAR ANNÉE					
Hypothèse	Km économisé/ Livraison	Nb Livraison/ semaine	Nombre d'entreprises	Nombre de semaine/année	KM/ année
#1	166	3	351	52	9 089 496
#2	98	3	351	52	5 366 088
TONNAGE TRANSPORTÉ PAR ANNÉE					
Hypothèse	Poids moyen en Lbs/Livraison	Nb Livraison/ semaine	Nombre d'entreprises	Nombre de semaine/année	Tonnage transporté annuellement
#1	500	3	351	52	12 418
#2	500	3	351	52	12 418

Considérant qu'une remorque complète (2 essieux) peut contenir environ 45 000 lbs soit 20.41164 tonne métrique, voici le résultat du calcul de la réduction possible de l'empreinte carbone tel que calculé par l'outil que nous avons utilisé.

Pour l'hypothèse #1



Pour l'hypothèse #2



<https://www.cn.ca/fr/engagement-responsable/environnement/emissions/calculateur-de-gaz-carbonique/>

L'utilisation de véhicules lourds électriques pour le transport de marchandises a également été analysé dans cette étude à la section 6.4.9

6.4.5 Niveau d'adhésion au commerce en ligne

C'est bien connu, le commerce en ligne a gagné beaucoup en popularité au cours des dernières années mais celui-ci ne s'applique pas à tous les types de commerce. Les produits et le marché auquel s'adresse une entreprise justifie souvent le choix des entrepreneurs d'aller de l'avant ou pas en ce domaine. Nous avons voulu en apprendre davantage sur cet aspect des affaires puisqu'il peut avoir un impact considérable sur le volume transporté vers ou en dehors de la région ainsi que le choix des transporteurs utilisés. Cette étude nous a permis de mesurer le niveau d'adhésion de cette pratique d'affaires au sein des entreprises de la région du Témiscamingue. Nous avons voulu savoir combien d'entreprises font du commerce en ligne transactionnel impliquant un service de livraison effectué par transporteurs, dans quel secteur d'activité opèrent-elles et leurs localisations sur le territoire ? Voici les résultats :

ENTREPRISES EFFECTUANT DU E-COMMERCE	
Secteurs d'activité	Nombre
AGRICULTURE	1
COMMERCE DE DÉTAIL	
COMMERCE DE GROS	
CONSTRUCTION	
FABRICATION	3
HÉBERGEMENT-RESTAURATION	2
RÉPARATION ET ENTRETIEN	
TRANSPORTEUR	
Total	6

COMMERCE EN LIGNE		
Municipalités	E-commerce	%
Béarn		
Duhamel-Ouest	1	
Guérin		
Latulipe-et-Gaboury		
Laverlochère-Angliers		
Lorrainville	1	
Moffet		
Notre-Dame-du-Nord		
St-Bruno-de-Guigues	3	
St-Édouard-de-Fabre		
St-Eugène-de-Guigues		
Témiscaming		
Ville-Marie	1	
TOTAL	6	10%

À la lumière des informations recueillies, peu de commerce de la région utilise leur site Web pour faire des ventes en ligne proprement dit vers l'extérieur du territoire du Témiscamingue et requérant des services de transport. La principale raison est le coût élevé de transport qui rend les produits non concurrentiels freinant ainsi le développement des ventes en ligne hors territoire. La plupart des entreprises utilisent leur site Web pour promouvoir leurs produits et services uniquement et demandent à leurs clients de passer cueillir leurs commandes eux-mêmes directement à leur place d'affaires évitant ainsi des frais de livraison supplémentaires et une gestion liée au transport sur vente.

Étant donné que plusieurs commerçants de la région offrent des produits courants disponibles dans la plupart des magasins, le recours au commerce en ligne ne représente pas nécessairement un avantage concurrentiel pour la plupart d'entre eux. C'est probablement ce qui explique ce faible taux d'adhésion au commerce en ligne transactionnel (10%) sur le territoire du Témiscamingue. Le volume de transport qui en découle est donc très minime et peu significatif dans le cadre de cette étude.

6.4.6 Moyens de transport et types d'équipements utilisés

Nous nous sommes également intéressés aux moyens de transport utilisés effectuant des livraisons au Témiscamingue. Nous les avons divisés en trois (3) grandes catégories soient ceux qui utilisent leurs propres unités de transport c'est-à-dire leur flotte, ceux qui reçoivent leurs marchandises directement de leurs fournisseurs et ceux qui utilisent des transporteurs publics. À noter que certaines entreprises peuvent utiliser plus d'un moyen de transport pour les servir ou pas du tout.

Voici la répartition par moyen de transport pour les 59 entreprises questionnées à ce sujet.

MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS		
Moyens	Nombre	Répartition
Flotte	5	8%
Fournisseurs	19	32%
Transporteurs	31	53%
(vide)	4	7%
Total général	59	100%

Fait à remarquer, seulement 8% des répondants effectue eux-mêmes leur propre transport de marchandises ce qui démontre une forte dépendance (85%) envers les services de transport de marchandises qui, pour la plupart, proviennent de l'extérieur du territoire comme nous l'avons souligné précédemment. En voici la répartition sur le territoire par moyen et par municipalité :

RÉPARTITION PAR MUNICIPALITÉ	
Moyens	Nombre
Flotte	5
Béarn	1
Duhamel-Ouest	1
Moffet	1
Notre-Dame-du-Nord	1
Ville-Marie	1
Fournisseurs	19
Béarn	2
Duhamel-Ouest	1
Guérin	1
Laverlochère-Angliers	1
Lorrainville	1
Notre-Dame-du-Nord	3
St-Bruno-de-Guigues	2
Témiscaming	3
Ville-Marie	5
Transporteurs	31
Duhamel-Ouest	5
Latulipe-et-Gaboury	1
Laverlochère-Angliers	1
Lorrainville	3
Notre-Dame-du-Nord	3
St-Bruno-de-Guigues	2
St-Édouard-de-Fabre	1
Témiscaming	2
Ville-Marie	13
(vide)	4
Duhamel-Ouest	1
St-Bruno-de-Guigues	1
St-Eugène-de-Guigues	1
Ville-Marie	1
Total général	59

MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉS PAR MUNICIPALITÉ	
Municipalités	Nombre
Béarn	3
Flotte	1
Fournisseurs	2
Duhamel-Ouest	8
Flotte	1
Fournisseurs	1
Transporteurs	5
(vide)	1
Guérin	1
Fournisseurs	1
Latulipe-et-Gaboury	1
Transporteurs	1
Laverlochère-Angliers	2
Fournisseurs	1
Transporteurs	1
Lorrainville	4
Fournisseurs	1
Transporteurs	3
Moffet	1
Flotte	1
Notre-Dame-du-Nord	7
Flotte	1
Fournisseurs	3
Transporteurs	3
St-Bruno-de-Guigues	5
Fournisseurs	2
Transporteurs	2
(vide)	1
St-Édouard-de-Fabre	1
Transporteurs	1
St-Eugène-de-Guigues	1
(vide)	1
Témiscaming	5
Fournisseurs	3
Transporteurs	2
Ville-Marie	20
Flotte	1
Fournisseurs	5
Transporteurs	13
(vide)	1
Total général	59

6.4.7 Types de livraison

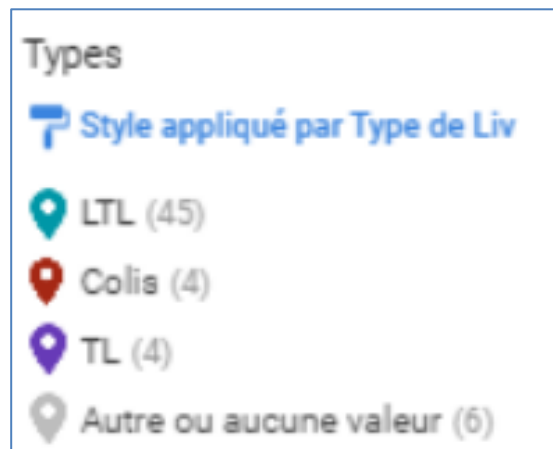
Nous avons également voulu connaître la composition du transport entrant sur le territoire par type de livraison. Les types de livraison ont été subdivisés en trois catégories aux fins d'analyse :

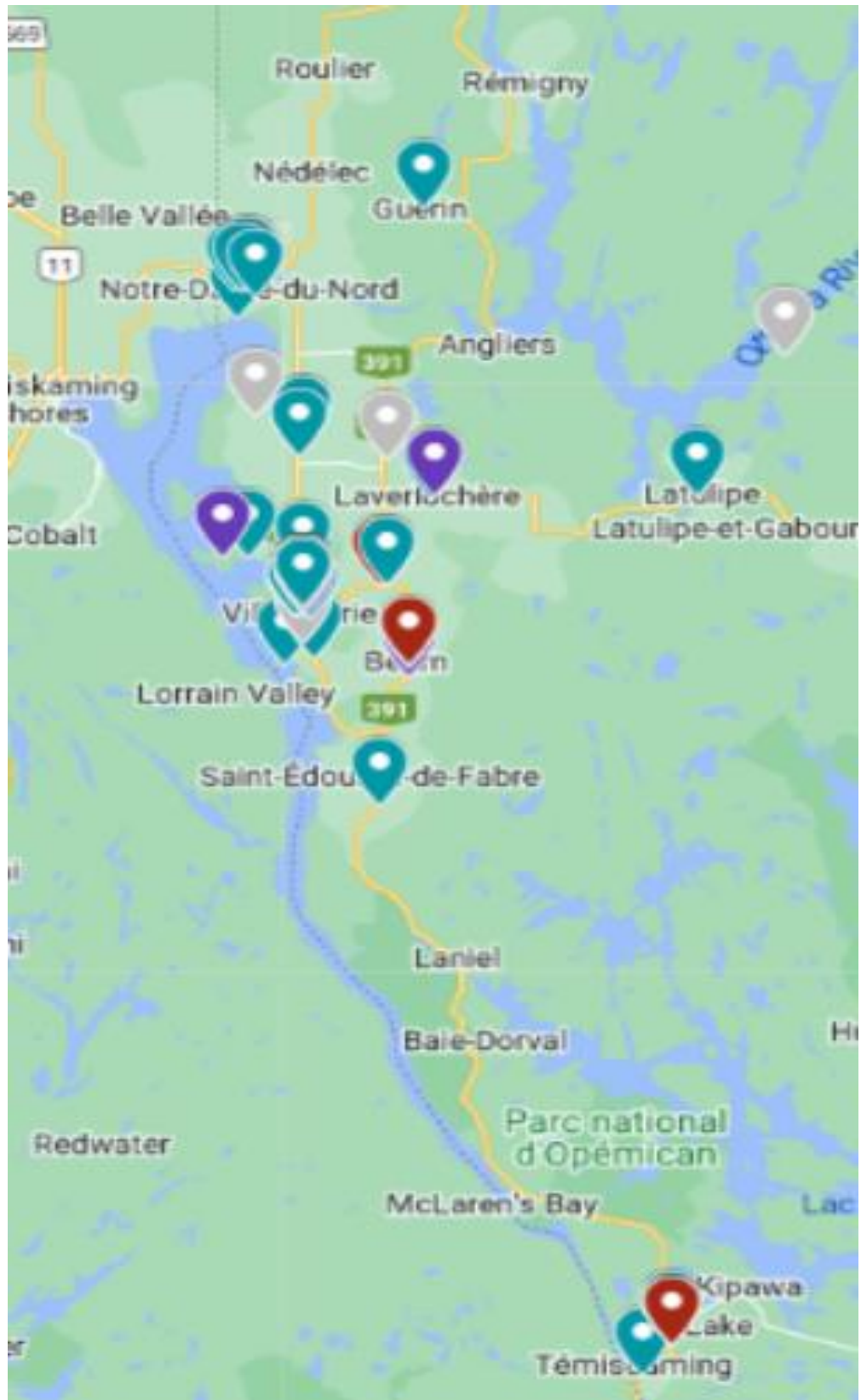
1. Colis : Livraison de petites boîtes (quantité restreinte)
2. LTL : Livraison d'une ou plusieurs palettes
3. TL : Livraison de chargement complet (pleine remorque)

TYPES DE LIVRAISON		
Types	Nombre	Répartition
Colis	4	7%
LTL	45	76%
TL	4	7%
(vide)	6	10%
Total général	59	100%

Comme vous pouvez le constater, la majorité des livraisons sont constituées de petits lots de boîtes et/ou de palettes qui représentent 76% du volume reçu dans la région lesquelles sont destinées à des entreprises œuvrant dans le domaine alimentaire (hébergement-restauration) à raison de 27 sur 59 soit 46%.

La cartographie par type de livraison et par municipalité démontre une forte concentration des livraisons LTL au centre du territoire près de Ville-Marie.





https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=13yc3q_3T8GJs9UB_cb4SSvV3qVqZ_rk&ll=47.26241732833991%2C-79.75872731796873&z=9

TYPE DE LIVRAISON & MUNICIPALITÉ	
Types	Nombre
⊙ Colis	4
Béarn	1
Lorrainville	1
Témiscaming	1
Ville-Marie	1
⊙ LTL	45
Béarn	1
Duhamel-Ouest	5
Guérin	1
Latulipe-et-Gaboury	1
Laverlochère-Angliers	1
Lorrainville	3
Notre-Dame-du-Nord	7
St-Bruno-de-Guigues	4
St-Édouard-de-Fabre	1
Témiscaming	4
Ville-Marie	17
⊙ TL	4
Béarn	1
Duhamel-Ouest	1
Laverlochère-Angliers	1
Ville-Marie	1
⊙ (vide)	6
Duhamel-Ouest	2
Moffet	1
St-Bruno-de-Guigues	1
St-Eugène-de-Guigues	1
Ville-Marie	1
Total général	59

6.4.8 Types de camions utilisés

Les types de camions utilisés pour les livraisons sur le territoire est un facteur que nous voulions aussi mesurer. Pour ce faire, nous les avons divisés en 4 catégories. Voici leurs inclusions respectives :

1. Cube : Les camions avec une boîte fermée inférieure à 48 pieds
2. Ouverte : Les remorques plateformes et B-Train
3. Semi-remorque : Les remorques fermées de 48 à 53 pieds
4. Fourgonnette : Autos, camions et VUS

TYPE DE CAMION UTILISÉ TRANSPORT ENTRANT		
Types de véhicule	Nombre d'entreprises	Répartition
Cube	14	24%
Fourgonnette	2	3%
Ouverte	1	2%
Semi-remorque	38	64%
(vide)	4	7%
TOTAL	59	100%

L'utilisation des semi-remorques est de loin le type d'équipements le plus utilisé sur le territoire. Ce résultat n'est pas surprenant considérant que la majorité des approvisionnements proviennent de l'extérieur du territoire et qu'ils requièrent, par le fait même, de plus gros équipements de transport étant donné les grandes distances à parcourir. En voici la démonstration par point d'origine.

TRANSPORT ENTRANT PAR ORIGINE			
Villes	Nombre de mouvements	Répartition	
Amos	56	35%	
Montréal	43	27%	43%
Toronto	26	16%	
Rouyn	9	6%	
Québec	5	3%	
International	4	3%	
Local	3	2%	
Drummondville	2	1%	
Lac St-Jean	2	1%	
Régional	2	1%	
Acton	1	1%	
Extérieur	1	1%	
Ottawa	1	1%	
Sherbrooke	1	1%	
St-Hyacinthe	1	1%	
Sudbury	1	1%	
Trois-Rivières	1	1%	
Ville-Marie	1	1%	
TOTAL	160	100%	

En identifiant les principaux mouvements de transport entrant (origines/destinations) et leur fréquence de livraison, nous trouvons aussi intéressant de mettre en lumière le nombre de kilomètres parcourus en dehors et sur le territoire à la suite des informations recueillies auprès des répondants.

FRÉQUENCE DES MOUVEMENTS DE TRANSPORT ENTRANT SUR LE TERRITOIRE PAR SEMAINE																				
À / DE	Acton	Amos	Drummondville	Extérieur	International	Normandin	Local	Montréal	Ottawa	Toronto	Québec	Régional	Rouyn	Sherbrooke	St-Hyacinthe	Sudbury	Trois-Rivières	Ville-Marie	TOTAL	RÉPARTITION
Béarn		1						3		3									7	4%
Belleterre		2																	2	1%
Duhamel-Ouest		3			1			3		1		1	2					1	12	8%
Guérin		1		1															2	1%
Laforce		1																	1	1%
Laniel		2																	2	1%
Latulipe-et-Gaboury								1		1									2	1%
Laverlochère-Angliers		5						2		2									9	6%
Letang		1																	1	1%
Lorrainville		3						4					1				1		9	6%
Moffet		2					1												3	2%
Notre-Dame-du-Nord		8	1		3			7	1	6			1		1	1			29	18%
Rémigny		1																	1	1%
St-Bruno-de-Guigues		4					1	1				1	1						8	5%
St-Édouard-de-Fabre		2					1	1											4	3%
St-Eugène-de-Guigues		1																	1	1%
Témiscaming		9	1					3		5	2		1						21	13%
Ville-Marie	1	10				2		18		8	3		3	1					46	29%
TOTAL	1	56	2	1	4	2	3	43	1	26	5	2	9	1	1	1	1	1	160	100%
LOCAL + RÉGIONAL		56					3					2	9					1	71	44%
EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE																			89	56%

Mouvements locaux et régionaux (bleu et rose) = 67 soit 42%

Mouvements provenant de l'extérieur (blanc) = 93 soit 58%

DISTANCE EN KM																		
À / DE	Acton	Amos	Drummondville	Extérieur	International	Normandin	Local	Montréal	Ottawa	Toronto	Québec	Régional	Rouyn	Sherbrooke	St-Hyacinthe	Sudbury	Trois-Rivières	Ville-Marie
Béarn		235						657		507								
Belleterre		260																
Duhamel-Ouest		228			662			662		517		230	124					4
Guérin		186		709														
Laforce		192																
Laniel		269																
Latulipe-et-Gaboury								701		555								
Laverlochère-Angliers		214						673		531								
Letang		316																
Lorrainville		226						662					123				783	
Moffet		249					100											
Notre-Dame-du-Nord		199	814		691			691	496	541			95		765	248		
Rémigny		172																
St-Bruno-de-Guigues		217					100	674				230	113					
St-Édouard-de-Fabre		247					100	641										
St-Eugène-de-Guigues		209																
Témiscaming		319	692					569		424	918		215					
Ville-Marie	767	232				827		658		513	907		128	823				

Hypothèses

La distance moyenne pour les mouvements locaux a été établie à 100 km chacun.

La distance moyenne pour les mouvements régionaux a été établie à 230 km chacun.

DISTANCE PARCOURUE - TRANSPORT ENTRANT SUR LE TERRITOIRE																					
AIDE	Acton	Amos	Drummondville	Extérieur	International	Normandin	Local	Montréal	Ottawa	Toronto	Québec	Régional	Rouyn	Sherbrooke	St-Hyacinthe	Sudbury	Trois-Rivières	Ville-Marie	TOTAL	RÉPARTITION	
Béarn		235						1971		1521									3 727	5%	
Belleterre		520																			
Duhamel-Ouest		684						1986		517		230	248					4	3 669	5%	
Guérin		186		709															895	1%	
Laforce		182																			
Laniel		538																			
Latulipe-et-Gaboury								701		555									1 256	2%	
Laverlochère-Angliers		1070						1346		1062									3 478	5%	
Letang		316																			
Lorrainville		678						2648					123				783		4 232	6%	
Moffet		498					100												598	1%	
Notre-Dame-du-Nord		1592	814		2073			4837	496	3246			95		765	248			14 166	20%	
Pémigny		172																			
St-Bruno-de-Guigues		868					100	674				230	113						1 985	3%	
St-Edouard-de-Fabre		494					100	641											1 235	2%	
St-Eugène-de-Guigues		209																	209	0%	
Témiscaming		2871	692					1707		2120	1636		215						9 241	13%	
Ville-Marie	767	2320				1654		11844		4104	2721		384	823					24 617	36%	
TOTAL	767	13443	1506	709	2073	1654	300	28355	496	13125	4357	460	1178	823	765	248	783	4	69 308	100%	

TRANSPORT ENTRANT			
SOMMAIRE DES DISTANCES PARCOURUS PAR PROVENANCE			
Provenance	Nombre de mouvements	KM	Répartition
Local	4	304	2.5%
Régional	67	15 081	41.9%
Extérieur du territoire	89	53 923	55.6%
TOTAL	160	69 308	100%

En analysant ces données, nous pouvons constater que la grande majorité des approvisionnements en nombre de mouvements proviennent de l'extérieur de la région à raison de 97.5% seulement du 2.5% et du secteur local ou régional.

6.4.9 Véhicules électriques

L'électrification des transports est en pleine effervescence depuis quelques années au Québec principalement dans le secteur automobile, les autobus et certains véhicules lourds tel que les petits camions cubes. Cependant, pour les modèles ayant une plus grande capacité de charge tels que les camions communément appelé tracteurs 10 ou 12 roues couramment utilisés dans le domaine du transport de marchandises, nous constatons que l'industrie semble accusé un certain retard. Nous avons donc consulté certains concessionnaires de la région offrant ces types de véhicules pour en valider le niveau d'acquisition sur le territoire et les types de véhicules proposés.

Quatre catégories de véhicules lourds sont actuellement offertes sur le marché mais cette offre peut varier d'un concessionnaire à l'autre de même que leur disponibilité:

- Camion à essence
- Camion diésel
- Camion hybride
- Camion 100% électrique

Outre le prix, avant d'acquérir un camion 100% électrique, il est important de considérer les facteurs suivants soit :

- L'autonomie moyenne des véhicules (\pm 150 km)
- Conçu pour de courts trajets composés d'arrêts fréquents
- Perte d'autonomie d'environ 30% en hiver
- Le poids du véhicule ainsi que la charge transportée affectent directement la durée de l'autonomie
- Les équipements et accessoires (unité pour température contrôlée)
- Une borne de recharge privée sera requise
- Une analyse des parcours de livraison est fortement recommandée

Considérant l'étendue du territoire (superficie 16 310 km²) et sa faible densité (430 habitants/km²), il est évident qu'un camion lourd 100% électrique ne représente actuellement pas une option intéressante pour effectuer des livraisons sur l'ensemble du territoire. Il pourrait en revanche le devenir s'ils étaient utilisés dans un rayon plus restreint inférieur à 100 km impliquant plusieurs arrêts en cours de route. Les autres catégories de véhicules seraient en mesure d'effectuer le travail pour l'ensemble du territoire. L'espoir d'une plus grande autonomie et capacité de charge se pointe à l'horizon. En effet selon une récente publication dans le magazine « Écho du transport » parue en août 2024, la compagnie électrique Lion a dévoilé son nouveau modèle Lion8 tracteur, un camion commercial de classe 8 entièrement électrique est maintenant disponible sur le marché offrant une autonomie de 440 kilomètres et un poids nominal brut combiné pouvant atteindre jusqu'à 120 000 livres selon cet article. Cependant, le marché du camion lourd ne semble pas être prêt, pour le moment, à répondre à la demande en termes **d'entretien et de réparation** puisque très peu de concessionnaires ne possèdent actuellement l'expertise nécessaire pour effectuer ce travail et ainsi supporter les ventes. Le défi reste entier.

6.4.10 Défis rencontrés

À la suite des échanges que nous avons eu avec les entreprises de la région, 28 des 59 répondants soit 47% nous ont partagé quatre grands défis auxquels ils doivent faire face dont le principal est lié au coût de transport.

Défis	Nombre d'entreprises	Répartition
Coût	22	79%
Fréquence de livraison	1	4%
Inventaire élevé	1	4%
Manque de transporteur	4	14%
TOTAL	28	100%

Les coûts de transport sont au cœur des préoccupations des entreprises de la région comme en fait foi le tableau ci-dessus. Que ce soit au niveau des exploitants de véhicules lourds tels que les transporteurs, les distributeurs et/ou les commerçants propriétaires de flotte de même qu'au niveau des entreprises qui confient leur transport à des tiers, tous doivent composer avec des frais d'exploitation qui ont explosés au cours des dernières années particulièrement à la suite de la pandémie.

Nous avons questionné les entreprises à ce sujet afin d'identifier les composantes et l'importance de ces hausses au cours des dernières années. Voici ce que nous avons recueilli comme information de leur part.

VARIATION DES COÛTS D'EXPLOITATION					
Catégories	Types	Avant pandémie	Après pandémie	Écart \$	Écart %
Équipements	Camion	200 000\$	300 000\$	100 000\$	28% à 30%
	Remorque standard	40 000\$	70 000\$	30 000\$	20% à 50%
	Remorque spécialisée	80 000\$	100 000\$	20 000\$	
Frais d'exploitation	Pièces				50%
	Entretien				30% à 40%
	Main d'œuvre				20%
	Assurances				18% à 30%
	Carburant				25%
Coût de transport	1 palette	150\$	400\$	250\$	266%
	1 plein chargement	2 500\$	5 000\$	2 500\$	200%

Ce tableau illustre clairement l'effet combiné des coûts d'exploitation et d'acquisition des équipements lourds pour le transport et leur incidence sur les coûts de transport payés par les commerçants et les consommateurs.

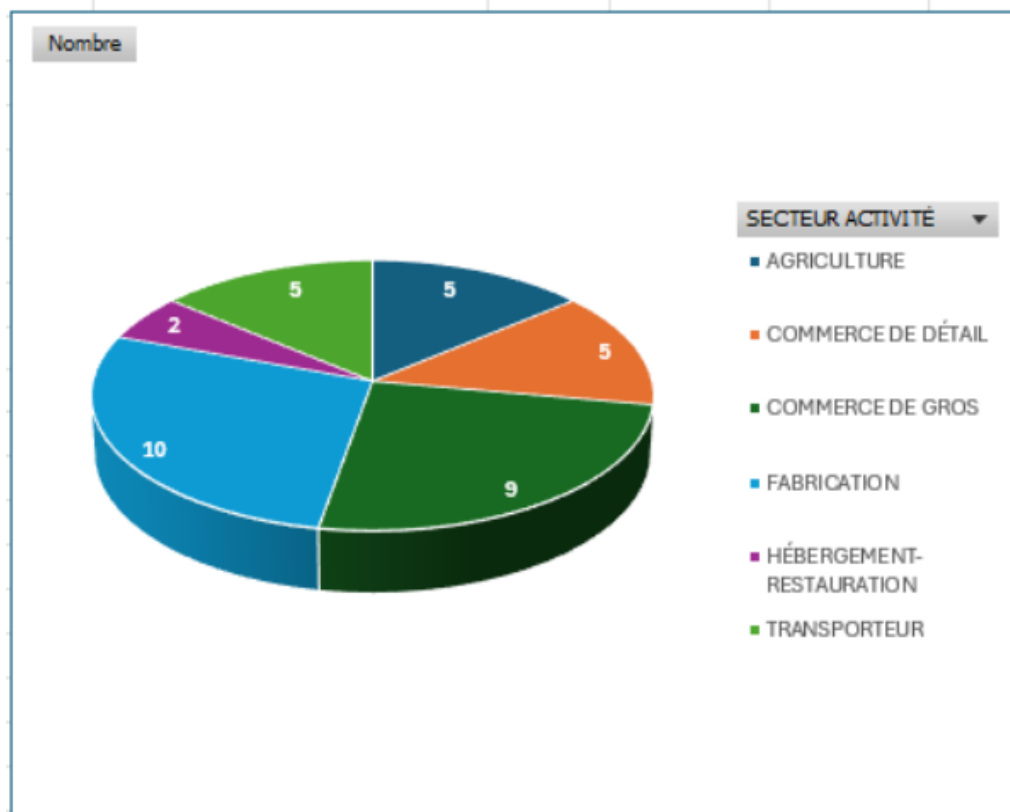
6.5 Flux de transport « Sortant »

Dans ce segment, il est important de préciser que notre analyse du transport sortant inclut à la fois les livraisons effectuées sur et à l'extérieur du territoire par les entreprises localisées dans la MRC de Témiscamingue.

6.5.1 Secteurs d'activités présents sur le territoire

Parmi les 65 entreprises situées sur le territoire incluant les 6 entreprises offrant des services de transport, 36 d'entre elles, soit 55%, effectuent des livraisons dans la région. Ces livraisons touchent 6 secteurs d'activités différents répartis de la façon suivante.

TRANSPORT SORTANT		
Secteurs d'activités	Nombre	Répartition
AGRICULTURE	5	14%
COMMERCE DE DÉTAIL	5	14%
COMMERCE DE GROS	9	25%
FABRICATION	10	28%
HÉBERGEMENT-RESTAURATION	2	6%
TRANSPORTEUR	5	14%
TOTAL	36	100%



Les secteurs du commerce en gros et de fabrication représentent à eux seuls 53% des entreprises effectuant du transport sur vente. Voici leur répartition sur le territoire.

TRANSPORT SORTANT		
RÉPARTITION PAR MUNICIPALITÉS & SECTEURS D'ACTIVITÉ		
Municipalités	Nombre	Répartition
Béarn	1	3%
COMMERCE DE GROS	1	
Duhamel-Ouest	4	11%
AGRICULTURE	1	
FABRICATION	1	
TRANSPORTEUR	2	
Laverlochère-Angliers	1	3%
FABRICATION	1	
Lorrainville	3	8%
COMMERCE DE DÉTAIL	1	
COMMERCE DE GROS	1	
FABRICATION	1	
Moffet	1	3%
TRANSPORTEUR	1	
Notre-Dame-du-Nord	6	17%
COMMERCE DE DÉTAIL	2	
COMMERCE DE GROS	1	
FABRICATION	2	
TRANSPORTEUR	1	
St-Bruno-de-Guigues	4	11%
AGRICULTURE	1	
FABRICATION	2	
HÉBERGEMENT-RESTAURATION	1	
St-Édouard-de-Fabre	1	3%
AGRICULTURE	1	
St-Eugène-de-Guigues	1	3%
AGRICULTURE	1	
Témiscaming	2	6%
COMMERCE DE DÉTAIL	1	
COMMERCE DE GROS	1	
Ville-Marie	12	33%
COMMERCE DE DÉTAIL	1	
COMMERCE DE GROS	5	
FABRICATION	3	
HÉBERGEMENT- RESTAURATION	2	
TRANSPORTEUR	1	
TOTAL	36	100%

Les municipalités de Duhamel-Ouest, Notre-Dame-Du-Nord et la Ville de Ville-Marie sont celles qui comptent le plus de diversité d'entreprises effectuant du transport sur vente.

6.5.2 Types de marchandises transportées

Comme c'était le cas pour le transport entrant vers la région, le secteur alimentaire est celui qui compte le plus de commerces effectuant ce type de livraison sur le territoire avec 44%.

TRANSPORT SORTANT		
RÉPARTITION PAR TYPES DE MARCHANDISES		
Types de marchandises ▾	Nombre	Répartition
Aliments	16	44%
Bois d'œuvre	1	3%
Imprimerie	1	3%
Machinerie	3	8%
Maisons	1	3%
Meubles	3	8%
Personnes	2	6%
Pièces d'auto	4	11%
Produits pétroliers	1	3%
Quincaillerie	3	8%
Remorque	1	3%
Total général	36	100%

6.5.3 Niveau de mutualisation des transports

Nous vous référons à la section 6.4.3 puisque les résultats y figurant incluaient également les données liées au transport sortant.

6.5.4 Niveau de disponibilité d'espace d'entreposage

Les disponibilités au niveau des services d'entreposage ainsi que les fournisseurs de transport pour la région demeurent les mêmes que ceux décrit à la section 6.4.4 puisque les résultats y figurant incluaient également les données liées au transport sortant.

En analysant les données recueillies pour le transport sortant, c'est sans grande surprise que nous constatons que l'axe routier le plus utilisé du territoire est la route #101 qui relie les municipalités ayant les plus grandes densités de population comme nous l'avons souligné au début du rapport et celui qui donne un accès direct vers les grands centres comme Montréal et Toronto. Selon les données recueillies, c'est 86% des envois qui emprunte cette route sur une base régulière soit 98 sur 113 mouvements recensés.

TRANSPORT SORTANT		
FLUX DE TRANSPORT PAR AXES ROUTIERS		
Route #	Nombre de mouvements	Répartition
101	52	46%
391-101	40	35%
101-391	6	5%
382	5	4%
65	5	4%
391	5	4%
TOTAL	113	100%

Contrairement au transport entrant sur le territoire qui requérait souvent l'utilisation de centres de distribution situés en dehors du territoire du Témiscamingue, le transport sur vente est pour sa part livré directement aux clients sans détour, à partir du territoire jusqu'à sa destination finale limitant ainsi les kilomètres parcourus et par le fait même les coûts de transport à leur minimum. La collecte de données nous démontre que les mouvements sortants de la région par semaine est inférieur d'environ 29% aux mouvements entrants soit 113 versus 160 mouvements pour l'entrant. Par conséquent, le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire est lui aussi inférieur à celui du transport sur achat (entrant) avec un différentiel de 51% soit 33 870 km parcourus pour le transport sur vente (sortant) comparativement à 69 308 km pour le transport sur achat (entrant). Vous trouverez les détails à la section 6.5.8 ci-après dans ce rapport.

Au niveau environnemental, nous avons voulu mesurer la différence d'émission de CO² entre le transport entrant et sortant du territoire. Pour ce faire, nous avons de nouveau utilisé l'outil du CN mentionné à la section 6.4.4 en considérant les éléments suivants :

- Kilométrages parcourus par semaine par chacun d'eux
- Poids moyen par livraison 500 lbs (hypothétique)
- Nombre de livraisons par semaine en moyenne (3)
- Nombre d'entreprises sur le territoire
- Table de conversion de lbs en tonne métrique (1 lbs=.000453592)

Transport Entrant (55 339 km/semaine)



Transport Sortant (33 870 km/semaine)



Le volume de CO² émis par le transport entrant est donc 39% supérieur à celui du transport sortant soit 14 562 tonnes de plus.

Étant donné que les autres modes de transport ne sont pas disponibles dans la région (train et bateau), la conversion vers les véhicules lourds électriques pour le transport des marchandises devient donc une nécessité afin de réduire l’empreinte carbone de même que le covoiturage de transport de marchandises aussi appelé la mutualisation des transports qui peut contribuer à réduire l’empreinte carbone.

6.5.5 Niveau d’adhésion au commerce en ligne

Nous vous référons à la section 6.4.5 puisque les résultats y figurant incluaient également les données liées au transport sortant.

6.5.6 Moyen de transport et types d’équipements utilisés

L’analyse des mouvements de transport sortant nous démontre clairement que la plupart des entreprises de la région qui effectuent des livraisons sur le territoire se sont dotées de leurs propres équipements de transport afin de desservir leurs clients soit 26 entreprises sur 36 nous ayant confirmé avoir fait ce choix.

TRANSPORT SORTANT		
MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉS		
Moyens	Nombre	Répartition
Flotte	26	72%
Transporteurs	9	25%
(vide)	1	3%
TOTAL	36	100%

Comparativement au transport entrant dont seulement 8% des entreprises confirmaient utiliser leur propre flotte de véhicules pour s’approvisionner. Cela nous confirme qu’au niveau de la distribution de leurs produits, les commerçants ont choisi d’investir dans l’achat des équipements de transport particulièrement en raison des coûts de transport élevés pour effectuer leurs livraisons. Voici la répartition du transport sortant sur le territoire par moyen de transport et par municipalité :

TRANSPORT SORTANT	
MOYENS DE TRANSPORT PAR MUNICIPALITÉ	
Municipalités	Nombre
Béarn	1
Flotte	1
Duhamel-Ouest	4
Flotte	2
Transporteurs	2
Laverlochère-Angliers	1
Transporteurs	1
Lorrainville	3
Flotte	3
Moffet	1
Flotte	1
Notre-Dame-du-Nord	6
Flotte	4
Transporteurs	2
St-Bruno-de-Guigues	4
Flotte	3
Transporteurs	1
St-Édouard-de-Fabre	1
Flotte	1
St-Eugène-de-Guigues	1
Flotte	1
Témiscaming	2
Flotte	2
Ville-Marie	12
Flotte	8
Transporteurs	3
(vide)	1
Total général	36

TRANSPORT SORTANT	
MOYENS DE TRANSPORT PAR MUNICIPALITÉ	
Moyens	Nombre
Flotte	26
Béarn	1
Duhamel-Ouest	2
Lorrainville	3
Moffet	1
Notre-Dame-du-Nord	4
St-Bruno-de-Guigues	3
St-Édouard-de-Fabre	1
St-Eugène-de-Guigues	1
Témiscaming	2
Ville-Marie	8
Transporteurs	9
Duhamel-Ouest	2
Laverlochère-Angliers	1
Notre-Dame-du-Nord	2
St-Bruno-de-Guigues	1
Ville-Marie	3
(vide)	1
Ville-Marie	1
Total général	36

Comme vous pourrez le constater plus loin dans ce rapport, la majorité du transport sortant se fait à l'intérieur du territoire soit localement et régionalement. Étant donné que les distances à parcourir pour effectuer les livraisons sur le territoire sont relativement moindres que celles à l'extérieur, le choix de s'équiper d'équipements de transport pour livrer leurs produits s'avère donc judicieux. De plus, il leur assure également une plus grande flexibilité afin de servir adéquatement leur clientèle.

Certaines entreprises effectuent même sporadiquement du covoiturage de transport entre elles afin de diminuer leurs coûts. Ce qui représente un bel exemple de pratiques écoresponsables.

6.5.7 Types de livraison

Comme nous l'avons fait pour le transport entrant, nous avons voulu mesurer cet élément pour le transport sortant également afin d'y découvrir les divergences le cas échéant.

TRANSPORT SORTANT		
TYPES DE LIVRAISON		
Types ▾	Nombre	Répartition
Colis	5	14%
LTL	22	61%
TL	7	19%
(vide)	2	6%
TOTAL	36	100%

Tout comme pour le transport entrant, les livraisons LTL composées d'une ou plusieurs palettes représentent la majorité des types de livraisons effectuées sur le territoire à raison de 61% comparativement à 76% pour le transport entrant. Cette différence s'explique notamment en raison du volume de marchandises entrant qui surpasse largement le volume sortant de la région.


La cartographie du transport sortant par type de livraison et par municipalité nous démontre une superficie de livraison plus grande et une meilleure répartition du volume sortant transport sur le territoire comparativement au volume entrant qui était plus dirigé vers le centre secteur de Ville-Marie.

types de livraison SORTANT.xlsx

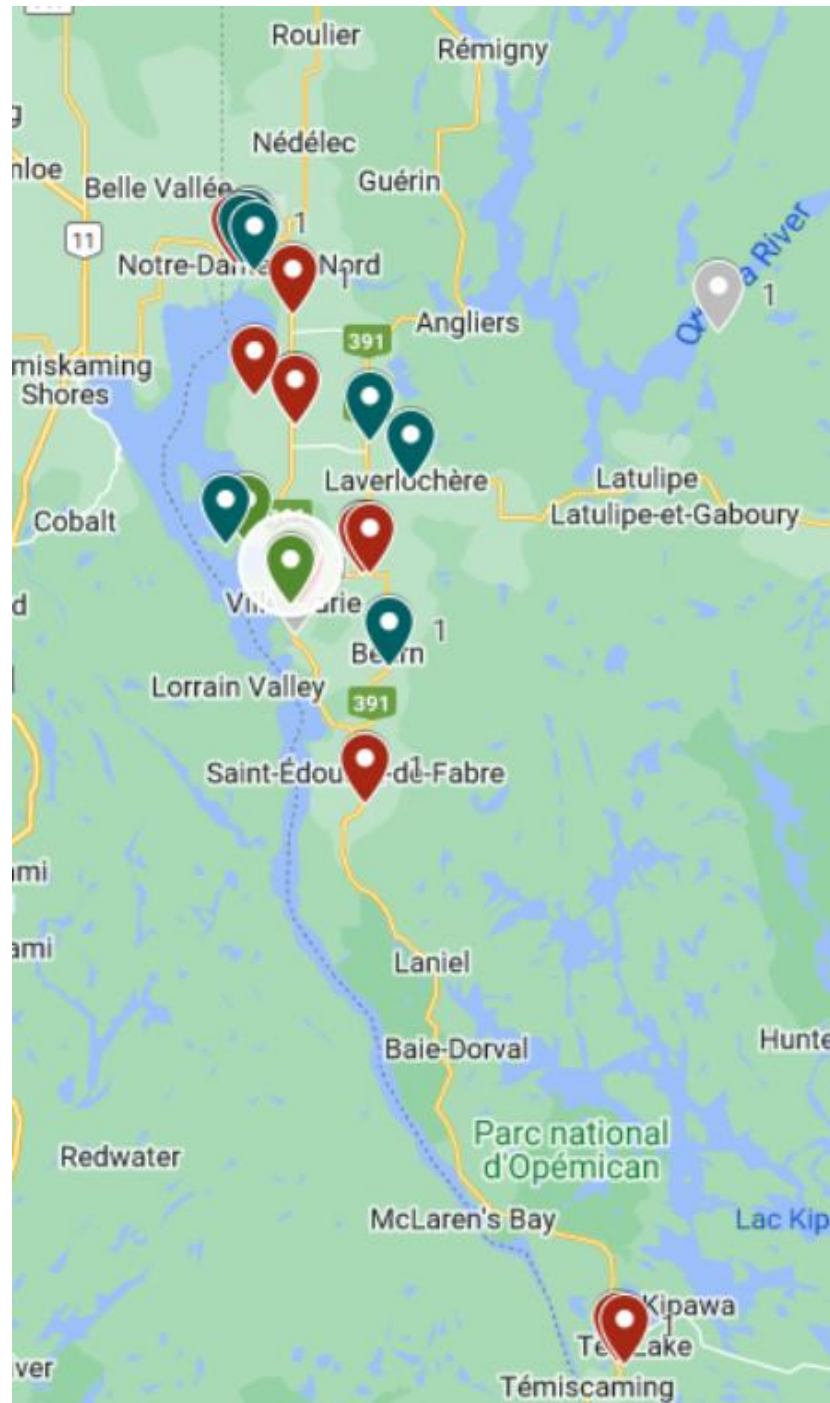
 Style appliqué par Type d'exp

 LTL (22)

 TL (7)

 Colis (5)

 Autre ou aucune valeur (2)



6.5.8 Types de camions utilisés

Lorsque nous comparons les types de camion utilisé pour le transport entrant versus le transport sortant, nous sommes à même de constater la différence au niveau du choix d'équipements entre les deux. Comme nous l'avons vu précédemment, 64% des entreprises sondées nous ont confirmé utiliser des équipements de type semi-remorque pour leur approvisionnement et seulement que 36% pour leurs livraisons. Les volumes transportés reliés au transport sortant sont beaucoup moins importants en termes de quantité, de poids et d'espace. C'est ce qui

explique le choix d'utiliser de plus petits équipements comme ceux faisant partie de la catégorie « fourgonnette » pour effectuer les livraisons sur le territoire. Rappelons-nous que ce type de véhicule est utilisé seulement par 3% des entreprises pour le transport entrant alors que 44% des entreprises s'en servent pour leurs livraisons.

TYPE DE CAMION UTILISÉ TRANSPORT SORTANT		
Types de véhicule	Nombre d'entreprises	Répartition
Cube	5	14%
Fourgonnette	16	44%
Ouverte	1	3%
Semi-remorque	13	36%
(vide)	1	3%
TOTAL	36	100%

Note : Fourgonnettes signifie aussi autos, camions, VUS

Comme nous l'avons fait pour le transport entrant, nous avons identifié tous les mouvements de transport sortant par origine et destination à partir des informations fournis par les répondants.

FRÉQUENCE DES MOUVEMENTS DE TRANSPORT SORTANT DU TERRITOIRE PAR SEMAINE												
DE \ À	Local	Montréal	Ontario	Palmarolle	PQ	Régional	Rouyn	Témiscaming	Toronto	Val D'Or	TOTAL	Répartition
Béarn		5							5		10	9%
Duhamel-Ouest	3		3	2		5	2			2	17	15%
Laverlochère-Angliers		5			5				5		15	13%
Lorrainville	5							5		5	15	13%
Notre-Dame-du-Nord	5		5			2					12	11%
St-Bruno-de-Guigues	2		4			4					10	9%
St-Édouard-de-Fabre	3										3	3%
St-Eugène-de-Guigues		5							5		10	9%
Témiscaming	5										5	4%
Ville-Marie	5		3		5	3					16	14%
TOTAL	28	15	15	2	10	14	2	5	15	7	113	100%

DISTANCE EN KM												
DE \ À	Local	Montréal	Ontario	Palmarolle	PQ	Régional	Rouyn	Témiscaming	Toronto	Val D'Or	KM	Répartition
Béarn		654							508		1162	15%
Duhamel-Ouest	100		277	188		230	124			229	1148	15%
Laverlochère-Angliers		677			654				527		1858	24%
Lorrainville	100							96		228	424	5%
Notre-Dame-du-Nord	100		248			230					578	7%
St-Bruno-de-Guigues	100		266			230					596	8%
St-Édouard-de-Fabre	100										100	1%
St-Eugène-de-Guigues		680							534		1214	16%
Témiscaming	100										100	1%
Ville-Marie	100		281			230					611	8%
TOTAL	700	2011	1072	188	654	920	124	96	1569	457	7791	100%

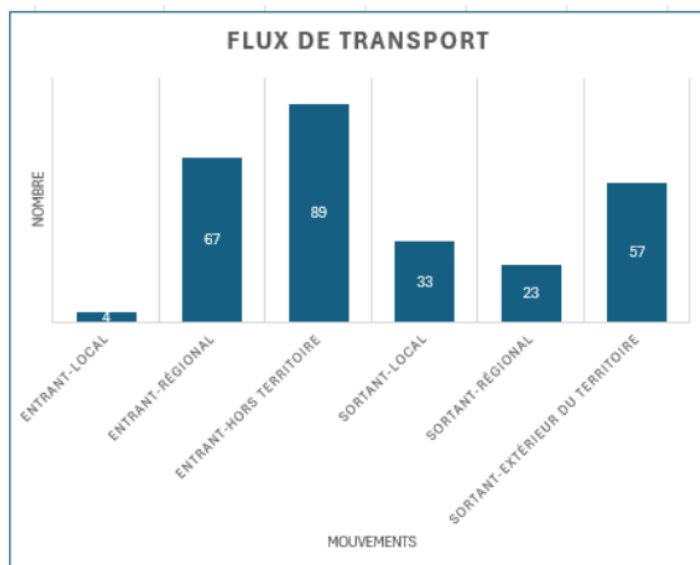
Hypothèses

- La distance pour les mouvements locaux a été établie à 100 km chacun
- La distance pour les mouvements régionaux a été établie à 230 km chacun
- La ville de Sudbury représente l'Ontario
- La ville de Montréal représente la province de Québec (PQ)

DISTANCE PARCOURUE - TRANSPORT SORTANT DU TERRITOIRE												
DE \ À	Local	Montréal	Ontario	Palmarolle	PQ	Régional	Rouyn	Témiscaming	Toronto	Val d'Or	KM	Répartition
Béarn		3270							2540		5810	17%
Duhamel-Ouest	300		831	376		1150	248			458	3 363	10%
Laverlochère-Angliers		3385			3270				2635		9 290	27%
Lorrainville	500							480		1140	2 120	6%
Notre-Dame-du-Nord	500		1240			460					2 200	6%
St-Bruno-de-Guigues	200		1064			320					2 184	6%
St-Édouard-de-Fabre	300										300	1%
St-Eugène-de-Guigues		3400							2670		6 070	18%
Témiscaming	500										500	1%
Ville-Marie	500		843		0	690					2 033	6%
TOTAL	2800	10055	3978	376	3270	3220	248	480	7845	1598	33 870	100%

TRANSPORT SORTANT			
SOMMAIRE DES DISTANCES PARCOURUS PAR SECTEUR			
Secteurs	Nombre de mouvements	KM	Répartition
Local	33	3 280	29.2%
Régional	23	5 194	20.4%
Extérieur du territoire	57	25 396	50.4%
TOTAL	113	33 870	100%

Contrairement au transport entrant, nous pouvons constater que le nombre de mouvements est beaucoup plus partagé entre les mouvements locaux et régionaux (49.6%) versus ceux allant à l'extérieur de la région (50.4%).



6.6 Sommaire des résultats

Vous trouverez ci-dessous le tableau comparatif des flux de transport entrant et sortant pour le territoire du Témiscamingue selon les critères analysés dans cette étude.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS – FLUX DE TRANSPORT				
Critères	Détail	Entrant	Sortant	Total
Entreprises ciblées	En nombre d'entreprises (108/351)			108
Entreprises contactées	En nombre d'entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Entreprises (59) • Transporteurs (6) • Hors territoire (13) 			78
Secteurs d'activité	Sur le territoire en nombre Note 1 : Commerce de détail (29%) Note 2 : Fabrication et commerce de gros (53%)	8 Note 1	6 Note 2	
Type de marchandises	En nombre d'entreprises Note 1 : Aliments (46%) Note 2 : Aliments (44%)	16 Note 1	16 Note 2	
Mutualisation	Niveau d'intérêt <ul style="list-style-type: none"> • Entreprises (31/59) • Transporteurs (6/10) 			53% 60%
Entreposage	Niveau de disponibilité (2/59)			3%
Fournisseurs de transport	En nombre d'entreprises Hors territoire (67%) <ul style="list-style-type: none"> • Distributeurs • Transporteurs Sur le territoire (33%) <ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs 			15 4 6 5
Axes routiers	Nombre d'axes Québécois (101,382,391) Nombre d'axes Ontariens (63,65) Nombre de mouvements <ul style="list-style-type: none"> • Route #101 	160 (76%)	113 (86%)	3 2
Distance parcourue	Kilomètres	69 308	33 870	89 209
Coût de transport	Coût moyen par km	0.59\$		
Retour à vide	Nombre d'entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Entrant (5/59) • Sortant (10/59) 	5 (9%)	10 (17%)	
Empreinte carbone	Diminution de CO ² en tonne métrique <ul style="list-style-type: none"> • Scénario #1 (entrepôt Ville-Marie) • Scénario #2 (entrepôt N-D-Du-Nord) 			6 164 956 3 639 552
Commerce en ligne	En nombre d'entreprises			6
Moyen de transport	En nombre d'entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Flotte • Fournisseurs • Transporteurs 	5 19 31	26 0 9	

SOMMAIRE DES RÉSULTATS – FLUX DE TRANSPORT				
Critères	Détail	Entrant	Sortant	Total
Types de livraison	En nombre d'entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Colis • LTL • TL 	4 45 4	5 22 7	
Types de camion	En nombre d'entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Cube • Ouverte • Semi-remorque • Fourgonnettes 	14 1 38 2	5 1 13 16	
Flux de transport	Nombre de mouvements Entrant par origine <ul style="list-style-type: none"> • Amos (56) • Montréal (43) • Toronto (26) Sortant par destination <ul style="list-style-type: none"> • Local (28) • Montréal (15) • Toronto (15) 	160 (35%) (27%) (16%)	113 (25%) (15%) (15%)	273
Flux de transport	Répartition en pourcentage Entrant par provenance <ul style="list-style-type: none"> • Local (4) • Régional (67) • Extérieur du territoire (89) Sortant par secteur <ul style="list-style-type: none"> • Local (33) • Régional (23) • Extérieur du territoire (57) 	2.5% 41.9% 55.6%	29.2% 20.4% 50.4%	

7. PISTES DE SOLUTIONS

Avant d'élaborer des pistes de solutions envisageables, il est important d'élaborer un plan stratégique de réalisation pour chacune d'elles en identifiant et décrivant:

1. Les actions à poser
2. Les ressources requises
3. Les rôles et responsabilités des ressources
4. Les étapes de réalisation
5. Les bénéfices anticipés

SOLUTION #1 – RÉPERTOIRE DES TRANSPORTEURS

DESCRIPTION

Créer un répertoire numérique des transporteurs locaux, régionaux, provinciaux et nationaux et le mettre à la disposition des entreprises du territoire afin de les aider à trouver de nouveaux fournisseurs pour combler leurs besoins en transport.

ACTION

Faire une demande de soumission à des firmes spécialisées en logistique et en développement de solutions infonuagiques (cloud).

RESSOURCES REQUISES

- Un chargé de projet avec connaissance en logistique et développement informatique
- Un programmeur d'expérience en programmation Web

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Un chargé de projet : concevoir et superviser la réalisation du projet
- Un programmeur : programmer et déployer la plateforme Web

ÉTAPES DE RÉALISATION

- Élaborer un plan d'affaires
- Programmer la plateforme numérique
- Tester l'outil
- Déployer le système sur internet
- Élaborer un plan de promotion et communication (communiqué de presse, séance d'information, diffusion sur les réseaux sociaux)
- Assurer le service après-vente

BÉNÉFICES ANTICIPÉS

- Accès instantané à un vaste réseau de transporteurs
- Développement de nouveaux fournisseurs de transport
- Possibilité de réduire les coûts de transport
- Possibilité d'accroître le niveau de service

SOLUTION #2 – PLATEFORME DE MUTUALISATION DES TRANSPORTS

DESCRIPTION

Créer une plateforme numérique permettant la mutualisation des transports afin de permettre aux entreprises d'effectuer du co-voiturage de transport entre elles en leur offrant du publier sur le Web leurs besoins et/ou disponibilités en transport de marchandises et de personnes.

ACTION

Faire une demande de soumission à des firmes spécialisées en logistique et en développement de solutions infonuagiques (cloud).

RESSOURCES REQUISES

- Un chargé de projet avec connaissance en logistique et développement informatique
- Un programmeur d'expérience en programmation Web

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Un chargé de projet : concevoir et superviser la réalisation du projet

Un programmeur : programmer et déployer la plateforme Web

ÉTAPES DE RÉALISATION

- Élaborer un plan d'affaires
- Programmer la plateforme numérique
- Tester l'outil
- Déployer le système sur internet
- Élaborer un plan de promotion et communication (communiqué de presse, séance d'information, diffusion sur les réseaux sociaux)
- Assurer le service après-vente

BÉNÉFICES ANTICIPÉS

- Créer de nouvelles alliances de transport entre entreprises (besoins/disponibilité)
- Possibilité de réduire les coûts de transport
- Possibilité d'accroître le niveau de service
- Réduction de l'empreinte carbone (GES)

SOLUTION #3 – REGROUPEMENT LOGISTIQUE RÉGIONAL

DESCRIPTION

Former un regroupement logistique régional pour permettre aux entreprises de la région de l'Abitibi-Témiscamingue d'unir leurs efforts afin de réduire leurs coûts de transport.

ACTIONS

- Nommer un gestionnaire du regroupement
- Identifier les entreprises intéressées à devenir membre du regroupement
- Former un comité composé de dirigeants d'entreprises œuvrant dans les principales sphères d'activités de la région, d'organismes de développement économiques, d'élus municipaux et d'un spécialiste en logistique et transport
- Recourir à une firme spécialisée en logistique pour effectuer une collecte de données relativement aux mouvements de transport et les prix actuellement payés par chacun des membres
- Mandater cette firme pour mener à bien la négociation des tarifs de transport avec les fournisseurs
- Remettre aux membres des ententes tarifaires de transport corporatives avantageuses

RESSOURCES REQUISES

- Un gestionnaire du regroupement
- Un comité de gestion
- Une firme spécialisée en logistique pour la négociation des tarifs

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Gestionnaire du regroupement :
 - Recruter des membres
 - Présider les assemblées
 - Mettre en place un plan de communication
- Un comité de gestion :
 - Définir les besoins et priorités de chacun des membres en matière de transport
 - Élaborer une stratégie de négociation concertée
 - Mandater une firme spécialisée en logistique pour mener la négociation avec les fournisseurs de transport
 - Sélectionner le ou les meilleures offres de transport parmi les soumissions reçues

- Une firme spécialisée en logistique
 - Cibler les transporteurs potentiels
 - Définir les critères d'évaluation
 - Représenter les membres du regroupement
 - Négocier avec les fournisseurs de transport
 - Déposer les offres de transport aux membres du regroupement

ÉTAPES DE RÉALISATION

- Nommer un gestionnaire du regroupement
- Former un comité de gestion
- Recruter une firme spécialisée en logistique pour la négociation avec les fournisseurs de transport
- Sélectionner le ou les meilleurs fournisseurs (qualité/ prix)
- Remettre une copie des tarifs obtenus aux membres du comité de gestion

BÉNÉFICES ANTICIPÉS

- Bénéficier de prix de volume
- Augmenter le pouvoir d'achat des entreprises
- Réduire les coûts de transport

SOLUTION #4 – RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURÉ

DESCRIPTION

Concevoir un plan stratégique afin de créer un réseau de transport collectif structuré pour le transport de marchandises en provenance des grandes chaînes et supermarchés situés à proximité du territoire et/ou de fournisseurs provenant de l'extérieur du territoire :

<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1xK35oCrST-9RcdVkJNqdp-M-CKa9V4nk&ll=47.86967811049291%2C-80.60163851711911&z=7>

ACTIONS

- Consulter les organismes de développement économique afin de nommer un chargé de projet
- Former une table de concertation régionale regroupant les principaux acteurs socioéconomiques du milieu intéressés à réaliser ce projet
- Mandater une firme spécialisée en logistique pour effectuer une analyse des besoins, proposer des parcours de transport optimisés et mettre en place un réseau de transport de marchandise structurant pour la région du Témiscamingue

RESSOURCES REQUISES

- Chargé de projet
- Expert en logistique

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

- Chargé de projet
 - Inviter les acteurs à se joindre à la table de concertation
 - Planifier des rencontres régulières avec les membres de la table de concertation
 - Recruter un expert en logistique pour élaborer un plan stratégique
 - Mise en place d'un réseau de transport de marchandise collectif structuré avec des horaires et points de chute préétablis
 - Assurer la pérennité du service
- Expert en logistique
 - Procéder à la collecte d'information sur les besoins en transport
 - Analyser les données
 - Élaborer un plan stratégique de transport de marchandise organisé avec des parcours structurés et optimisés
 - Développer une application Web interactive conçue à cet effet

ÉTAPES DE RÉALISATION

- Nommer un chargé de projet
- Former une table de concertation
- Réaliser une étude de faisabilité
- Créer un réseau de transport de marchandise structurant
- Développer une plateforme numérique de consultation des itinéraires et de réservation des départs

BÉNÉFICES ANTICIPÉS

- Accroître l'offre de transport
- Augmenter le niveau de service
- Réduire les coûts de transport
- Faciliter l'accès aux services de transport de marchandises

8. CONSTATS

Voici les principaux constats :

- Les commerces et entreprises de la région se sentent isolés des grands centres et souvent démunis face aux défis logistiques auxquels ils sont confrontés :
 - Coût de transport très élevé
 - Manque de concurrence en transport de marchandises
 - Offre de transport spécialisé trop limité
 - Fréquence de livraison insuffisante dû à l'éloignement
 - Manque de coordination entre les services d'une même région afin de planifier des services de transport structurants
 - Manque de partage d'information et de coordination relativement aux besoins et services de transport de marchandises
 - Moyens technologiques déficients
- La grande superficie du territoire et la faible densité de sa population ainsi que l'omniprésence d'industries œuvrant dans le secteur secondaire de transformation n'incitent pas les entreprises de transport à venir s'y établir afin d'offrir plus de service aux entreprises de la région.
- La présence de grandes entreprises minières abitibiennes et leurs énormes capacités financières drainent les ressources humaines et matériels du territoire vers le nord, laissant peu de marge de manœuvre aux entreprises du Témiscamingue qui ont de la difficulté à compétitionner avec ces géants tant sur le plan de l'offre salariale offert aux employés que sur le plan budgétaire en termes de dépenses allouées au transport des marchandises.
- La déficience au niveau des fréquences des livraisons sur le territoire a été souvent soulevée par les participants à cette étude et constitue un enjeu de taille pour plusieurs commerces de la région qui sont souvent dans l'obligation de maintenir des inventaires élevés afin de répondre adéquatement à la demande de leurs clients. Une plus grande fréquence de livraison permettrait aux entreprises d'éviter ces coûts supplémentaires de maintien des inventaires et d'offrir une meilleure qualité des produits en termes de fraîcheur dans le domaine alimentaire particulièrement.

9. RECOMMANDATIONS

Voici nos principales recommandations par priorité :

1. Déployer et mettre à la disposition des entreprises de la région une **plateforme numérique** permettant la mutualisation des transports de personnes et de marchandises sur le territoire **(Solution #2)**
2. Mettre en place un **plan stratégique de développement régional du transport** de marchandises en créant un comité organisateur pour fonder une coalition de transport au Témiscamingue visant à regrouper différents intervenants du milieu municipal, des affaires et organismes de développements économiques de la région piloté par un spécialiste en logistique **(Solution #4)**
3. Créer et mettre à la disposition des entreprises de la région un **répertoire numérique des transporteurs consultatif** leur permettant de mieux connaître et consulter les offres de transport de marchandise disponibles sur le marché **(Solution #1)**
4. Fonder un **regroupement d'achat** pour les services de transport de marchandises **(Solution #3)**
5. Mobiliser le milieu des affaires et trouver des investisseurs pour la **construction d'un centre de distribution multifonctionnel** pouvant recevoir différents types de marchandises (sèches, réfrigérées et congelées) situé quelque part au centre du territoire du Témiscamingue **(Solution #5)**

10. CONCLUSION

La croissance économique de la région du Témiscamingue devra obligatoirement passer par un virage technologique important afin qu'elle puisse poursuivre son développement mais elle aura besoin d'une concertation locale et régionale très forte.

Pour ce faire, une mobilisation de tous les intervenants du milieu socioéconomique (entrepreneurs, sociétés de développement, élus municipaux et provinciaux) devront se consulter afin de prendre les moyens nécessaires pour y parvenir.

Une volonté politique, du leadership entrepreneurial et des engagements financiers concrets devront être mis de l'avant afin d'atteindre cet objectif et réaliser les projets proposés dans ce rapport. Il suffit d'y croire et de s'en donner les moyens.

Ensemble, tout est possible!

11. ANNEXES

- « A » – Questionnaire aux entreprises
- « B » - Questionnaire aux transporteurs
- Cartes interactives
- Rapport « Gestion des matières résiduelles »
- Rapport SWOT
- Rapport synthèse

12. REMERCIEMENTS

Tout d’abord, nous tenons à remercier tout particulièrement la société de développement du Témiscamingue, Mme Nadia Bellehumeur, directrice générale et M. Louis Kirouac, agent stratégie numérique, pour leur confiance et leur précieuse collaboration mais aussi à tous les entrepreneurs(res) et à toutes les personnes qui ont accepté généreusement de répondre aux questions et de fournir les informations pertinentes au rapport.