



ÉTUDE FLUX DE TRANSPORT

RAPPORT SYNTHÈSE



TABLE DES MATIÈRES

- INTRODUCTION
- BUTS
- MISE EN CONTEXTE
- MANDAT
- PHASES ET ÉCHÉANCIER
- CLIENTÈLE VISÉE
- ÉCHANTILLONNAGE
- CARTOGRAPHIE
- CONTRAINTES
- MODES DE TRANSPORT
- TARIFS DE TRANSPORT
- DEMANDE ET OFFRE DE TRANSPORT
- COÛT DE TRANSPORT
- FRAIS ACCESSOIRES
- COMMENT RÉDUIRE LES COÛTS
- COMPARAISON DES TARIFS
- RÉGLEMENTATIONS ET POLITIQUES PUBLIQUES
- FLUX DE TRANSPORT
- SOMMAIRE DES RÉSULTATS
- PISTES DE SOLUTIONS
- CONSTATS
- RECOMMANDATIONS
- CONCLUSION
- ANNEXES
- REMERCIEMENTS

Introduction

- Désireux d'obtenir un portrait des activités logistiques sur son territoire, la SDT a mandaté Logistique Login inc. afin de réaliser une étude sur les flux de transport entrant et sortant de la région.
- Fondé en 2007, Logistique Login inc. est une entreprise de service-conseil qui se spécialise dans la réalisation de mandat d'analyse logistique et stratégique comme celui proposé par la SDT.
- L'entreprise développe également des solutions numériques innovantes pour la gestion optimale du transport et de l'entreposage.
- Son président compte plus de 40 ans d'expérience dans le domaine du transport et de la logistique.

Buts

- Analyser toutes les caractéristiques logistiques de la région pour en évaluer les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces (**Rapport SWOT**) afin d'en tirer des conclusions et proposer des solutions innovantes qui permettront aux entreprises de:
 - ✓ Réduire leurs coûts de transport
 - ✓ Augmenter leur efficacité logistique
 - ✓ Optimiser leurs déplacements (entrant-sortant)
 - ✓ Accroître leur compétitivité
 - ✓ Minimiser leur empreinte carbone (GES)

Mise en contexte

- Plusieurs entreprises de la région sont inquiètes de la situation économique actuelle et préoccupées par la hausse fulgurante des coûts de transport au cours des dernières années.
- La crise forestière qui sévit présentement dans la région, avec les annonces de fermeture temporaires et/ou permanentes de certaines scieries, risque d'affecter grandement les opérations des entreprises œuvrant sur le territoire.
- C'est dans cet optique que la société de développement du Témiscamingue a pris l'initiative de mandater Logistique Login inc. pour effectuer une analyse de la situation actuelle en matière de transport de marchandises sur le territoire.

Mandat

- **Description**

Cartographier les flux de transport entrant et sortant du territoire autre que forestier.

- **Objectifs**

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 (chargements et parcours)
- La réduction des GES par la mutualisation des transports dans la région
- L'adoption de politiques d'approvisionnement responsable

Phases et échéancier

Phases	Description	Début	Échéancier 2024
I	Collecte de données	Avril	Mai
II	Analyse et cartographie	Avril	Juillet
III	Rapport SWOT	Mai	Août
IV	Rapport final	Mai	Septembre

Clientèle visée

- Afin d'obtenir le portrait le plus représentatif des activités logistiques de la région, nous nous sommes assurés de:
 - Couvrir l'ensemble du territoire du Témiscamingue peu importe la localisation des municipalités
 - Rejoindre tous les types d'entreprises petites, moyennes et grandes
 - Représenter tous les secteurs d'activités présents dans la région
 - Tenir compte de leurs enjeux et contraintes respectifs

Échantillonnage

- Général

Catégories	Nombre d'entreprises
Répertoriées	351
Ciblées	108
Contactées (72%)	78

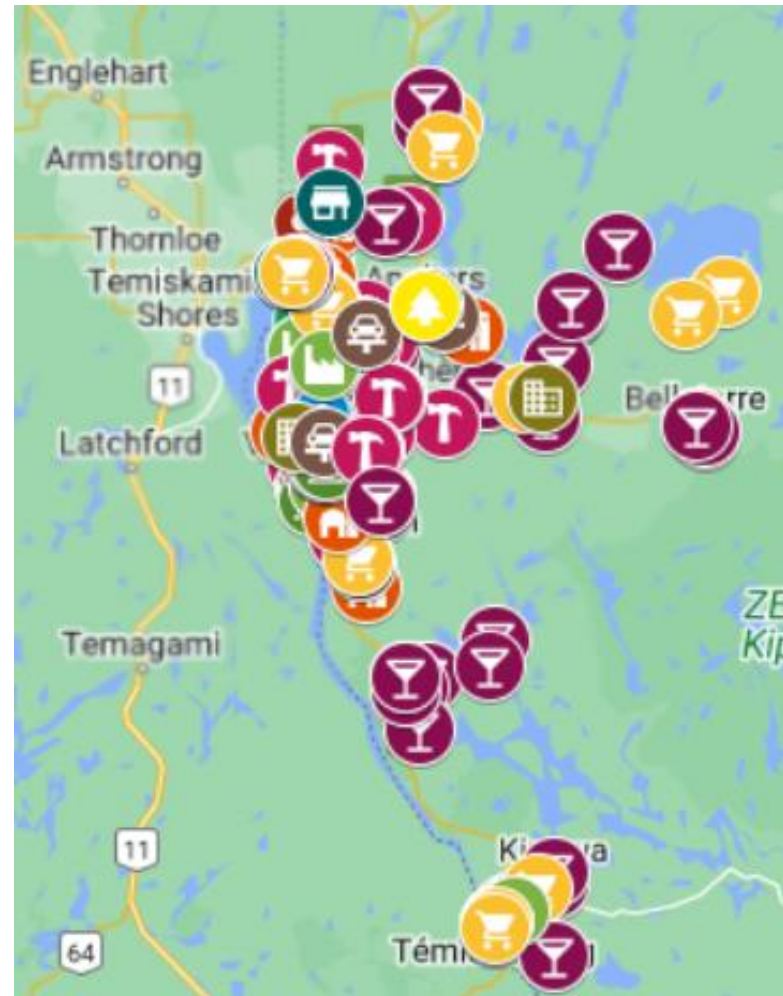
- Contactées

Types	Nombre
Entreprises locales	59
Transporteurs	6
Entreprises hors territoire	13

Cartographie

15 SECTEURS D'ACTIVITÉS

	COMMERCE DE DÉTAIL (79)
	HÉBERGEMENT-RESTAURATI... (71)
	CONSTRUCTION (64)
	FABRICATION (28)
	RÉPARATION ET ENTRETIEN (22)
	COMMERCE DE GROS (17)
	SOINS DE SANTÉ (17)
	ÉTABLISSEMENTS DU PATRI... (17)
	AGRICULTURE (15)
	ENTREPOSAGE (14)
	SERVICES PERSONNELS (2)
	SERVICES PROFESSIONNELS (2)
	DIVERTISSEMENT ET LOISIRS (1)
	FORESTERIE (1)
	SERVICES ADMINISTRATIFS (1)



https://www.google.com/maps/d/edit?hl=fr-CA&mid=1XBgtnMtJOf_3q2pFbMZY_RS6zllK99Y&ll=47.24710573730732%2C-79.08282985000001

CONTRAINTES

- DÉMOGRAPHIE
- DIVERSITÉ ÉCONOMIQUE
- INFLATION
- COÛTS D'EXPLOITATION
- PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE
- MANQUE DE CONCURRENCE EN TRANSPORT
- LOIS ET RÈGLEMENTATIONS
- SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES LIMITÉES

Démographie

- MRC: 21 municipalités
- Superficie: 16 310 km²
- Population: 15 176 habitants
- Échelle provinciale: 13^e rang
- Concentration de la densité (5 municipalités représentent 94%)

DENSITÉ				
Municipalité	Population (2023)	Superficie terrestre (km ²)	Habitant/km ²	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
Témiscamingue	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 Lacs-du-Témiscamingue	26	10365.70	0	21
Total :	15176	16310.21	514	
TOP 5:	40%		94%	

Diversité économique

- 351 entreprises répertoriées
- 15 secteurs d'activités
- Répartition des entreprises sur le territoire
(5 municipalités se partagent 65%. Ville-Marie=26% soit 92 sur 351)

	COMMERCE DE DÉTAIL (79)
	HÉBERGEMENT-RESTAURATI... (71)
	CONSTRUCTION (64)
	FABRICATION (28)
	RÉPARATION ET ENTRETIEN (22)
	COMMERCE DE GROS (17)
	SOINS DE SANTÉ (17)
	ÉTABLISSEMENTS DU PATRI... (17)
	AGRICULTURE (15)
	ENTREPOSAGE (14)
	SERVICES PERSONNELS (2)
	SERVICES PROFESSIONNELS (2)
	DIVERTISSEMENT ET LOISIRS (1)
	FORESTERIE (1)
	SERVICES ADMINISTRATIFS (1)

NOMBRE D'ENTREPRISES ET COMMERCES			
PAR IMPORTANCE	NOMBRE	TOP 5	%
Ville-Marie	32	229	65%
Témiscamingue	45		
Duhamel-Ouest	34		
Notre-Dame-du-Nord	31		
Lorrainville	27		
St-Bruno-de-Guigues	25	122	35%
Laverlochère-Angliers	16		
Béarn	12		
Laniel	9		
Rémigny	8		
St-Édouard-de-Fabre	8		
St-Eugène-de-Guigues	8		
Moffet	7		
Belleterre	5		
Guérin	5		
Nédélec	4		
Fugèreville	3		
Kipawa	3		
Latulipe-et-Gaboury	3		
Kebaovek	2		
Laforce	2		
Letang	1		
Tee Lake	1		
Total général	351		

Diversité économique (suite)

- La structure économique du Témiscamingue est principalement orientée vers le **secteur primaire** soit l'exploitation forestière et minière étant donné sa proximité avec les grandes villes minières de l'Abitibi. Le secteur primaire représentait **17.4%** des emplois en 2022 comparativement à 2.3% dans l'ensemble du Québec (*Source : étude du Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec*)
- Le **secteur agrotouristique** y joue également un rôle important puisqu'il représente **34%** des entreprises œuvrant dans ce secteur parmi les entreprises recensées soit 120/351 recensées.
- Si on combine ces deux secteurs d'activités, cela signifie que 51.4% des emplois repose essentiellement sur la vigueur économique de ces deux secteurs, ce qui dénote une certaine vulnérabilité face aux fluctuations économiques pouvant survenir dans ces secteurs.
- **Le secteur secondaire** lié à la fabrication et à la transformation de matières premières représente seulement que **26%** des entreprises œuvrant sur le territoire (fabrication : 28, construction : 64=92/351 entreprises).

Diversité économique (suite)


Dans le **secteur de la restauration**, la Ville de Ville-Marie représente **21%** soit 8 commerces sur 39 recensés selon une étude menée par la SDT en octobre 2023.

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



Inflation

Selon Radio Canada, 21 mai 2024 — Au Québec, l'inflation s'établissait à **3 %** en avril. L'inflation pourrait jouer aux « montagnes russes » en 2024, prévient un économiste, **75%** des indicateurs analysés soit 6 sur 8 nous montrent des hausses de prix importantes.

Voici comment l'inflation agit sur votre portefeuille 

Données pour : avril 2024



Inflation et transport

Hausse de prix affectant particulièrement l'industrie du transport :

- Les équipements de transport
- Les pièces mécaniques
- Les hydrocarbures
- La main-d'œuvre
- Les assurances
- Les permis d'exploitation

Coûts d'exploitation

Voici quelques éléments de comparaison recueillis auprès des répondants :

VARIATION DES COÛTS D'EXPLOITATION					
<u>Catégories</u>	<u>Types</u>	<u>Avant pandémie</u>	<u>Après pandémie</u>	<u>Écart \$</u>	<u>Écart %</u>
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 payé par les commerçants et les consommateurs.

Pénurie de main-d'œuvre

Comme la plupart des régions du Québec, celle du Témiscamingue n'échappe pas à la pénurie de main-d'œuvre. Le nombre d'emplois vacants constitue un bon indicateur à ce niveau. Voici les derniers résultats publiés par Statistique Canada – 2^e trimestre de 2023

Tableau A3 – Nombre de postes vacants au deuxième trimestre de 2023 et variation depuis un trimestre, une année, et depuis la pandémie par région du Québec (données désaisonnalisées)

	Nombre au dernier trimestre	Variations en nombre et en % depuis		
		1 trimestre	1 an	L'avant-pandémie
	T2 2023	T1 2023	T2 2022	T4 2019
Ensemble du Québec	195 655	-16 355 -7,7 %	-51 140 -20,7 %	65 390 50,2 %
Abitibi-Témiscamingue	4 185	-200 -4,6 %	5 0,1 %	2 055 96,5 %

https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/emploi-solidarite-sociale/publications-adm/imt/bulletins-postes-vacants/00-ensemble-quebec/2023/00_imt_Postes-Vacants-2023-T2.pdf

Pénurie de main-d'œuvre (suite)

La présence de grandes entreprises minières abitibiennes et leurs énormes capacités financières drainent beaucoup de ressources humaines du territoire vers le nord, laissant peu de marge de manœuvre aux entreprises du Témiscamingue qui ont de la difficulté à demeurer compétitifs face à ces géants tant sur le plan de l'offre salariale que celui des avantages sociaux.

Manque de concurrence en transport

Principales causes

- Le secteur minier de l'Abitibi offre de meilleur prix
- Manque de diversité économique (niveau d'activités faibles du secteur secondaire avec 16% – production et transformation)
- Niveau de retour à vide trop élevé (16%)

Conséquences

- Manque d'intérêt des fournisseurs de transport à s'établir dans la région
- Rareté des infrastructures et équipements de transport spécialisés (alimentaire)
- Recrutement de fournisseurs difficiles

Lois et réglementations

Voici quelques obligations auxquels les propriétaires et exploitants de véhicules lourds doivent se soumettre:

- Permis de transport
- Loi sur les charges et dimensions
- Loi sur les heures de conduite
- Loi sur le transport de matières dangereuses
- Règlements en période de dégel
- Permis MAPAQ (distribution alimentaire)

[Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation](#)

Solutions technologiques limitées

- Très peu d'entreprises de la région utilisent actuellement des outils numériques leur permettant:
 1. D'effectuer du covoiturage de transport (mutualisation)
 2. De trouver rapidement des fournisseurs de transport
 3. D'obtenir des prix de transport en ligne
 4. D'optimiser leurs opérations de transport (TMS)
 5. De réduire efficacement leur coût de transport

- Plusieurs prestataires de services logistiques dont Logistique Login inc. offrent à leurs clients des plateformes numériques complètes afin de répondre à chacun de ces besoins. Voici un exemple:
 1. Utilisation de notre module « Maillage Transport »
<https://www.logistiquelogin.com/fr/project/client/index>

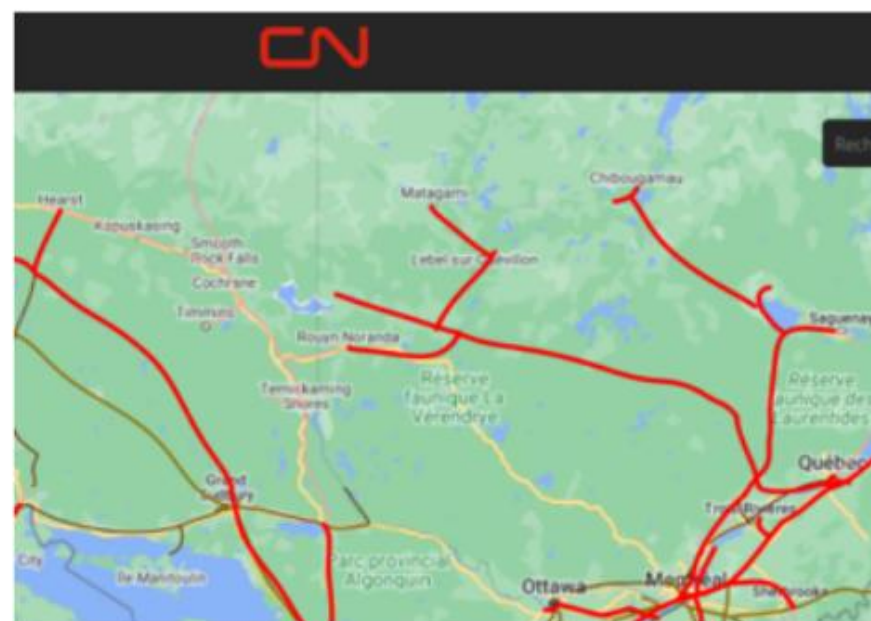
Modes de transport

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



Tarifs de transport

- 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)

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.
- Peu d'entreprises œuvrent dans le secteur secondaire comme celui de la transformation de matières premières (26%) offrant peu de possibilités aux transporteurs qui aimeraient s'y établir d'obtenir **des retours** sortant de la région.
- La combinaison de ces 2 facteurs contribue au maintien des prix de transport à des niveaux très élevés dans la région.

Coût de transport

Facteurs pouvant influencer les coûts de transport

1. La distance à parcourir
2. Le coût du carburant
3. Le type de marchandises à transporter
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

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

Comment réduire les coûts

- 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.

Comparaison des tarifs

- Nous trouvons 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.

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 %</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%

- Cette simulation démontre que les tarifs de transport pour la région du Témiscamingue sont inférieurs de 18% à ceux de régions comparables.

Règlementations et politiques publiques

- Aides financières
- Permis et réglementations

Aides financières

Plusieurs programmes de subvention n'ont pas été reconduits par le gouvernement fédéral au 31 mars 2024. Heureusement, certains d'entre eux ont survécus. À titre d'exemple, Développement Économique Canada (DEC) a récemment **renouvelé et bonifié** son entente de contribution financière auprès du réseau des SADC et CAE à l'échelle provinciale avec une nouvelle enveloppe de 245 M\$. Voici quelques programmes encore disponibles:

- 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>

Permis et règlementations

Toutes entreprises qui exploitent de véhicules lourds doivent détenir les permis et se soumettre aux règlementations suivantes:

- Permis de conduire de classe 3, 4 ou 5 (conducteur)
- Permis de transport (selon le type de produit et de véhicule)
- Règlement sur le transport de matières dangereuses
- Loi sur les heures de conduite <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-06-12/html/sor-dors165-fra.html>
https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2023F/78896.pdf
- Loi sur les charges et dimensions (varie selon les provinces)
- Règlementation en période de dégel (Témiscamingue= zone 2: la durée est de 8 semaines soit 2 semaines de plus que la zone 1)



FLUX DE TRANSPORT

(CRITÈRES D'ÉVALUATION)

- SECTEURS D'ACTIVITÉS
- MUTUALISATION DES TRANSPORTS
- SERVICES D'ENTREPOSAGE
- SERVICES DE TRANSPORT
- VOLUME TRANSPORTÉ
- IMPACTS FINANCIERS
- IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
- COMMERCE EN LIGNE
- MOYENS DE TRANSPORT
- TYPES DE LIVRAISON
- TYPES D'ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT
- VÉHICULES ÉLECTRIQUES
- DÉFIS RENCONTRÉS
- GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Secteurs d'activités

5 municipalités représentent 65% des entreprises et sont situées majoritairement au centre-sud du territoire

NOMBRE D'ENTREPRISES ET COMMERCES			
PAR IMPORTANCE	NOMBRE	TOP 5	%
Ville-Marie	52	229	65%
Témiscamingue	45		
Duhamel-Ouest	34		
Notre-Dame-du-Nord	31		
Lorrainville	27		
St-Bruno-de-Guigues	25	122	35%
Laverlochère-Angliers	16		
Béarn	12		
Laniel	9		
Rémigny	8		
St-Édouard-de-Fabre	8		
St-Eugène-de-Guigues	8		
Moffet	7		
Belleterre	5		
Guérin	5		
Nédélec	4		
Fugèreville	3		
Kipawa	3		
Latulipe-et-Gaboury	3		
Kebsovek	2		
Laloroe	2		
Letang	1		
Tee Lake	1		
Total général	351		

Secteurs d'activités (suite)

ENTRANT

ENTREPRISES LOCALES RÉPARTITION PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS	
Secteurs d'activités	Nombre
⊕ AGRICULTURE	5
⊕ COMMERCE DE DÉTAIL	19
⊕ COMMERCE DE GROS	9
⊕ CONSTRUCTION	5
⊕ FABRICATION	11
⊕ HÉBERGEMENT-RESTAURATION	9
⊕ RÉPARATION ET ENTRETIEN	1
⊕ TRANSPORT	6
Total général	65

SORTANT

ENTREPRISES LOCALES RÉPARTITION PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS	
Secteurs d'activités	Nombre
⊕ AGRICULTURE	5
⊕ COMMERCE DE DÉTAIL	5
⊕ COMMERCE DE GROS	9
⊕ FABRICATION	10
⊕ HÉBERGEMENT-RESTAURATION	2
⊕ TRANSPORTEUR	5
Total général	36

Secteurs d'activités (suite)

ENTRANT

Type de produits transportés	Nombre	
Aliments	27	46%
Aluminium	1	
Bois d'œuvre	1	
Électronique	1	
Imprimerie	1	
Luminaire	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	

SORTANT

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%

Mutualisation des transports

- 53% des répondants affirment avec un grand intérêt particulièrement dans le secteur alimentaire

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

- Du côté transporteurs, le niveau d'intérêt grimpe à 60%

Mutualisation (suite)

Raisons évoquées justifiant cet intérêt pour le covoiturage de transport de marchandises :

- Réduire les coûts de transport
- Obtenir un meilleur service
- Améliorer les délais de livraison
- Réduire l'empreinte carbone
- Minimiser les retours à vide
- Augmenter les revenus
- Accroître leur réseau d'affaires (fournisseurs/clients)

Services d'entreposage

2 entreprises sur 59 soit 3% seraient en mesure d'offrir des services d'entreposage dont une seule avec des espaces d'entreposage à température contrôlée

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

Services de transport

- Selon l'échantillonnage recueilli

FOURNISSEURS DE TRANSPORT		
Provenance	Nombre	Répartition
☐ Hors territoire	10	67%
Distributeur	4	
Transporteur	6	
☐ Territoire	5	33%
Transporteur	5	
Total général	15	

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

- Démonstration de l'éloignement des services de transport et des centres de distribution

Services de transport (suite)

ENTRANT

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%

97.5% proviennent de l'extérieur (156/160)

Utilisation de la route 101 = 76% (122/160)

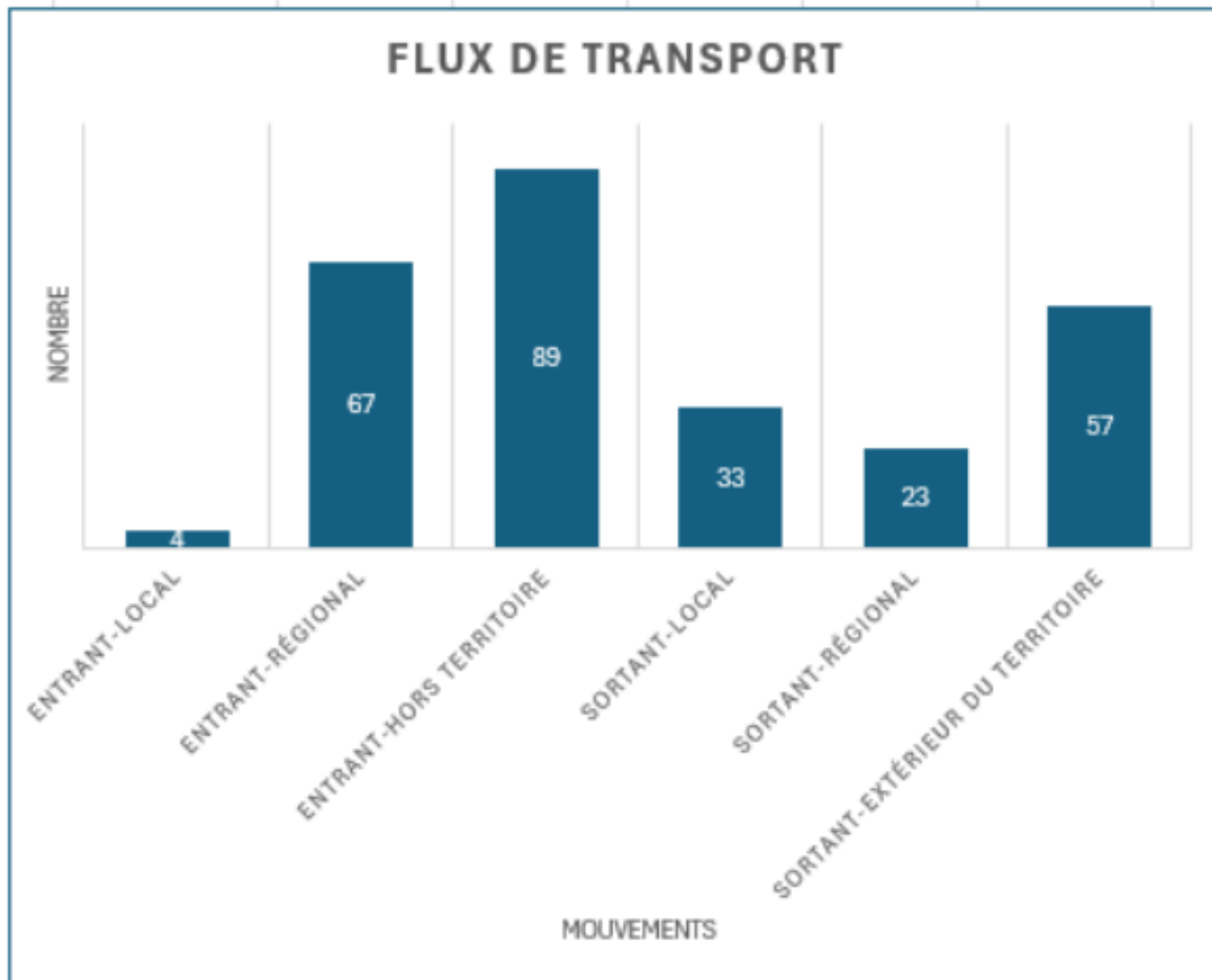
SORTANT

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%

29% moins de mouvements (-47/160)

Utilisation de la route 101 = 86% (98/113)

Flux de transport - Provenance



Volume transporté

ENTRANT (160 mouvements)			SORTANT (113 mouvements)		
<u>Origines</u>	<u>Nombre de mouvements</u>	<u>%</u>	<u>Destinations</u>	<u>Nombre de mouvements</u>	<u>%</u>
Amos	56	35%	Local	28	25%
Montréal	43	27%	Montréal	15	15%
Toronto	26	16%	Toronto	15	15%
Autres	35	22%	Autres	55	45%

Distances parcourues

- 2 fois plus de kilométrage effectué sur le territoire par le transport entrant que par le transport sortant (69 308 km vs 33 870 km)

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%

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%

- L'éloignement des centres de distribution coûte cher aux entreprises de la région

Hypothèses

- Afin de démontrer l'impact financier que représente l'absence d'un centre de distribution multifonctionnel sur le territoire du Témiscamingue, nous avons émis 2 hypothèses soit:
 1. Construction d'un centre de distribution à Ville-Marie
 2. Construction d'un centre de distribution à Notre-Dame-Du-Nord

Impacts financiers (Ville-Marie)

Étant donné que la majorité des centres de distribution actuels sont localisés en Abitibi, nous avons choisi la Ville d'Amos comme point de comparaison

HYPOTHÈSES #1

Centre de distribution à Ville-Marie vs Amos

<u>Origine</u>	<u>Via terminal</u>	<u>Destination</u>	<u>Km</u>	<u>Écart en Km</u>	<u>Coût/Km</u>	<u>Coût total</u>	<u>Économie \$</u>	<u>Économie %</u>
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 \$	

Impacts financiers (Notre-Dame-Du-Nord)

HYPOTHÈSES #2								
Centre de distribution à Notre-Dame-Du-Nord vs Amos								
<u>Origine</u>	<u>Via terminal</u>	<u>Destination</u>	<u>Km</u>	<u>Écart en Km</u>	<u>Coût/Km</u>	<u>Coût total</u>	<u>Économie \$</u>	<u>Économie %</u>
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 \$	

Impacts environnementaux

Prémices de base (kilométrage et tonnage)

- 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

Empreinte carbone

Pour l'hypothèse #1



Pour l'hypothèse #2



Commerce en ligne

- Seulement 6 des 59 entreprises sondées soit 10% effectuent régulièrement du commerce en ligne transactionnel

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

- Ce faible taux s'explique, en partie, du fait que plusieurs d'entre eux offrent des produits courants disponibles dans la plupart des magasins

Moyens de transport

ENTRANT			
<u>Moyen</u>	<u>Nombre d'entreprises</u>	<u>Répartition</u>	
Flotte	5	8%	
Fournisseurs	19	32%	85%
Transporteurs	31	53%	
Aucun	4	7%	
TOTAL	59	100%	
SORTANT			
<u>Moyen</u>	<u>Nombre d'entreprises</u>	<u>Répartition</u>	
Flotte	26	72%	
Transporteurs	9	25%	
Aucun	1	3%	
TOTAL	36	100%	

Types de livraison

ENTRANT

TYPES DE LIVRAISON		
Types <input type="button" value="v"/>	Nombre	Répartition
Colis	4	7%
LTL	45	76%
TL	4	7%
(vide)	6	10%
Total général	59	100%

SORTANT

TYPES DE LIVRAISON		
Types <input type="button" value="v"/>	Nombre	Répartition
Colis	5	14%
LTL	22	61%
TL	7	19%
(vide)	2	6%
TOTAL	36	100%

LTL signifie livraison de petites quantités (boites ou palettes)

TL signifie livraison de chargement complet pleine remorque

Types d'équipements de transport

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%

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%

Cube : Les camions avec une boîte fermée inférieure à 48 pieds

Ouverte : Les remorques plateformes et B-Train

Semi-remorque : Les remorques fermées de 48 à 53 pieds

Fourgonnette : Autos, camions, VUS

Types d'équipements (suite)

- La semi-remorque est le type d'équipement le plus utilisé pour le transport entrant avec 64% étant donné que la majorité des approvisionnements proviennent de l'extérieur du territoire (97.5%) et qu'ils requièrent, par le fait même, de plus gros équipements de transport étant donné l'importance des volumes et les grandes distances à parcourir.
- En revanche, les petits véhicules de type fourgonnettes sont plus utilisés pour le transport sortant à cause des volumes à transporter qui sont moindres ainsi que les distances à parcourir.

Véhicules électriques

- **Types de camions disponibles** (essence, diesel, hybride et 100% électrique)
- **Camion 100% électrique – facteurs à considérer**
 - 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

Véhicules électriques (suite)

Constats

- Considérant ces facteurs, 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 du Témiscamingue. 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 cependant en mesure d'effectuer le travail pour l'ensemble du territoire.
- Une récente publication dans le magazine « *Écho du transport* », parue en août 2024, affirme que 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. Cet avancé pourrait éventuellement venir changer la donne dans le futur.
- 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 et les équipements pour effectuer ce travail et ainsi supporter les ventes. Le défi reste entier.

Défis rencontrés

- Principales préoccupations

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%

- Coûts de transport

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.

Gestion des matières résiduelles

- Texte

Sommaire des résultats

SOMMAIRE DES RÉSULTATS – FLUX DE TRANSPORT				
<u>Critères</u>	<u>Détail</u>	<u>Entrant</u>	<u>Sortant</u>	<u>Total</u>
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 <small>Note 1 : Commerce de détail (29%)</small> <small>Note 2 : Fabrication et commerce de gros (53%)</small>	8 <small>Note 1</small>	6 <small>Note 2</small>	
Type de marchandises	En nombre d'entreprises <small>Note 1 : Aliments (46%)</small> <small>Note 2 : Aliments (44%)</small>	16 <small>Note 1</small>	16 <small>Note 2</small>	
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 (suite)

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%	

Pistes de solutions

- 1. RÉPERTOIRE DE TRANSPORTEURS**
- 2. PLATEFORME DE MUTUALISATION DES TRANSPORTS**
- 3. REGROUPEMENT LOGISTIQUE RÉGIONAL**
- 4. RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURÉ**

Chacune de ces pistes de solutions est détaillée dans le rapport final de la façon suivante:

- ❖ Description
- ❖ Actions à poser
- ❖ Ressources requises
- ❖ Rôles et responsabilités des ressources
- ❖ Étapes de réalisation
- ❖ Bénéfices anticipés

Constats

- Tel que mentionné précédemment, les commerces et entreprises de la région du Témiscamingue se sentent **isolés des grands centres** et souvent démunis face aux défis logistiques auxquels ils sont confrontés.
- **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 (manque de concurrence).
- 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.

Recommandations

Principales recommandations par priorité d'implantation

1. **Solution #2:** Créer et déployer une *plateforme numérique* permettant la mutualisation des transports de personnes et de marchandises sur le territoire.
2. **Solution #4:** 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.
3. **Solution #1:** 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.
4. **Solution #3:** Fonder un *regroupement d'achat* pour les services de transport de marchandises.
5. **Solution #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.

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!

Annexes

- « A » – Questionnaire aux entreprises
- « B » - Questionnaire aux transporteurs
- « C » - Cartographie des axes routiers
- Rapport « Gestion des matières résiduelles »
- Rapport SWOT
- Rapport synthèse
- Rapport GMR
- Cartes interactives

Remerciements

- La Société de développement économique du Témiscamingue, Mme Nadia Bellehumeur, directrice générale et M. Louis Kirouac, agent stratégie numérique pour leur précieuse collaboration.
- Tous les entrepreneurs(res) et toutes les personnes qui ont accepté généreusement de répondre aux questions et de fournir les informations pertinentes au rapport.



Créateur de solutions
logistiques