

L'occupation des territoires, un enjeu de société,
Solidarité rurale, Montréal, 21 octobre 2009

Les enjeux du transport de marchandise en région

Yvon Bigras, professeur
École des sciences de la gestion - UQAM

Le transport des marchandises: un secteur mal-aimé?

- Une nuisance
- Une importante source de pollution (GES)
- Au mieux: un mal nécessaire
- Pourtant, c'est essentiel à l'activité économique d'une région
- Deux questions:
 - Quels sont les enjeux et défis pour les régions ?
 - Comment faire mieux ?

Un secteur qui a connu de nombreux changements

- L'environnement économique du transport
 - la déréglementation économique
 - la commercialisation des services
 - la privatisation de certaines infrastructures
 - la remise en question des subventions
- De nouvelles pratiques d'affaires
 - la production en juste-à-temps
 - l'intégration des chaînes logistiques

L'intégration des chaînes logistiques

La stratégie d'une entreprise ne peut plus être définie isolément car c'est la compétitivité de l'ensemble de sa chaîne logistique qui prime.

- Intégration de l'ensemble des processus (maillons de la chaîne)
- Coordination des flux physiques et des flux d'information
- Minimisation des *coûts totaux* (privés) rendus «au client final»
- Gestion centralisée des stocks

Les entreprises en région dans les chaînes logistiques



- Il n'y a plus d'entreprises isolées
- Pour une entreprise l'éloignement ne peut pas être une «excuse»
- Fournisseurs, sous-traitants et distributeurs éparpillés autour de la planète
- Rôle accru des sous-traitants intégrateurs (de modules, de sous-ensemble de pièces) avec leur propre sous-réseau (de proximité)
- Entreprises doivent donc compter sur un système de transport qui les relie au reste du monde

Des forces
opposées

Les impacts sur l'organisation du transport

- Hausse des volumes de transport
- Multiplication des envois et en plus petites quantités
- Gestion de l'information en temps réel
- Prestations en flux tendus (ex.: rendez-vous)
- Demande pour des services élargis et dédiés (ex. porte-à-porte)
- Services «amodaux» (ex.: conteneurisation)

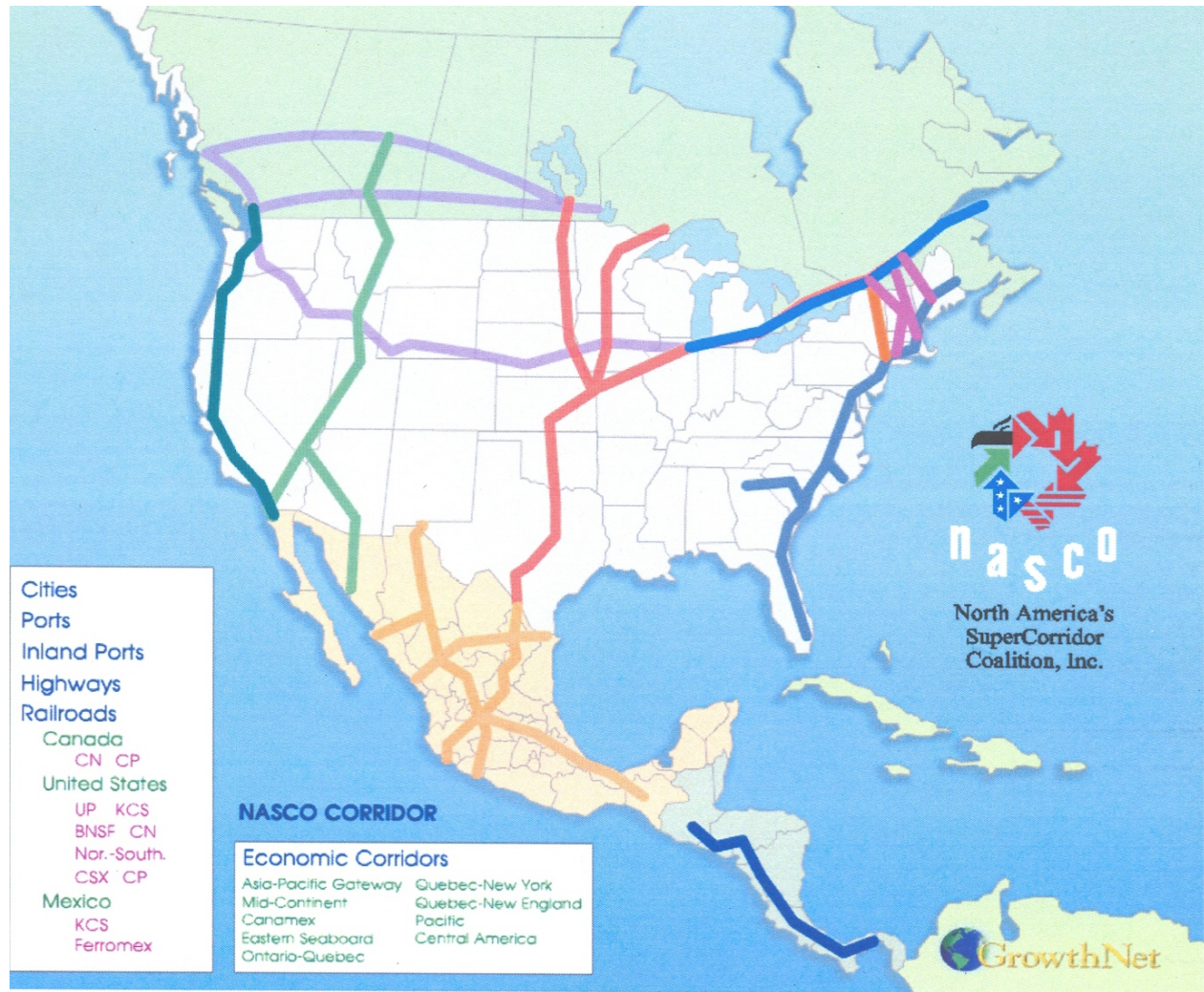
Les impacts sur les axes de transport

- Densification des flux sur certains corridors où se concentrent les infrastructures
- Ces corridors relient de grands centres économiques
- Développement de plateformes et de pôles logistiques (consolidation, services connexes)
- Développement d'une logistique intermodale: intégration de plusieurs modes de transport en réponse aux besoins des chaînes logistiques (mégas CD)
- Activités logistiques migrent en «banlieue»
- Apparition de hubs intermédiaires

Un enjeu de développement économique

- Corridors, plaques tournantes et portes d'entrée reposent sur les infrastructures existantes et sur les flux économiques dominants
- Tout le monde en veut
- Transport est une activité économique en soi
- Transport est aussi une «force mobilisatrice» pour les autres secteurs
- Plusieurs projets pour «créer» ou «renforcer» les corridors et les portes d'entrée (NASCO)

Les projets de corridors logistiques en Amérique du Nord



Le Québec dans ce système

- À la marge des systèmes ferroviaire et routier
- L'axe le long du St-Laurent occupe une position dominante
- *Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec*: axée sur le développement d'un réseau de transport intermodal, durable et efficace
- Volonté de mieux connecter le Québec sur le corridor Boston-Washington

Les enjeux pour les régions

- Les régions sont à la marge de la marge des corridors nord-américains
- Éloignement relatif du système de transport reliant les mégas centres économiques
- Un premier enjeu: l'accès des régions au corridor Québec-Ontario
- Un 2^e enjeu: accès à d'autres corridors (Boston-Washington)
- Un 3^e enjeu: la disponibilité d'infrastructures intermodales

Les régions: la partie ne sera pas facile

- Les effets pervers de la «centralisation» des stocks et des mégas CD
- La difficulté de relier les régions entre elles sans passer par le corridor central
- Les défis de la mixité des usages (marchandises, locaux, touristes)
- La rentabilisation des infrastructures dans un contexte de recouvrement des coûts (notion d'équité territoriale)

Le transport routier a «sauvé» les régions

- Le grand allié des entreprises en région
 - Porte à porte
 - Sans infrastructures particulières
 - Petits volumes
 - Horaires flexibles
 - Rapide et fiable (JAT)
 - Crée beaucoup d'emplois en région
- C'est le camion qui relie la plupart des collectivités et des entreprises aux corridors logistiques (ne serait-ce que pour acheminer la marchandise jusqu'au port ou à la gare)

Une présence dans tous les coins du Québec

Transporteurs routiers offrant des services entre Montréal et les localités suivantes:

	1988	2006
Amos	5	15
Baie-Comeau	6	11
Coaticook	9	14
Dolbeau	6	14
Gaspé	4	9
La Tuque	6	12
Maniwaki	3	10
St-Michel-des-Saints	6	7
Thetford Mines	7	13
Ville-Marie	2	5

Des alternatives au transport routier ?

- Le transport ferroviaire: pourquoi l'exemple européen n'est pas un «bon» exemple?
- Au Québec, des expériences multimodales prometteuses:
 - Plateforme rail-route Richmond Logistique
 - Acheminement d'alumine et coke du Port de Trois-Rivières vers Alcoa Deschambault et Alcan Shawinigan par rail
 - Papier journal d'AbitibiBowater (Gatineau) vers l'Irlande et l'Angleterre par rail jusqu'au Port de Trois-Rivières
 - White Birch Paper: service maritime régulier de courte distance entre le Québec et le Connecticut

Conditions *politiques* pour une réussite des actions en transport

- Concertation régionale pour assurer la mise en commun des ressources collectives
- Vision multimodale qui tienne compte des avantages de chaque mode de transport
- Stratégie de développement fondée sur des objectifs clairs
- Cohérence des actions publiques et privées
- Intégration des actions dans le domaine du transport avec les autres facteurs de développement

