

Transport hors norme

# LES TRANSPORTEURS PRESSENT QUÉBEC DE PUBLIER SA REFONTE

Par Bernard Gauthier

**LE TEMPS EST COMPTÉ. DES RETARDS DANS LA LIVRAISON DE PIÈCES MAJEURES S'ACCUMULENT. LES COÛTS AUGMENTENT ET DES CONTRATS SONT REPORTÉS SINON PERDUS. QUÉBEC RESSERRE SES NORMES ENTOURANT LES CHARGES ET LES MASSES AXIALES. UNE PRATIQUE DÉRANGEANTE POUR LES TRANSPORTEURS QUI NE SAVENT PLUS SUR QUEL PIED DANSER, AVEC DES RÈGLES EN CONSTANTE ÉVOLUTION. TOUT ÇA ALORS QUE SE POURSUIVENT OU DÉBUTENT DE GROS CHANTIERS D'INFRASTRUCTURES AU QUÉBEC.**

Dans le transport hors norme conventionnel pour les catégories 1 et 5, les modifications réglementaires sont mises à jour régulièrement. Jusqu'ici, tout semble baigner dans l'huile. C'est dans la seconde catégorie, c'est-à-dire le transport de pièces et composantes de très haute dimension que le bât blesse.

Les transporteurs ont-ils les coudées franches pour déplacer de lourdes composantes préfabriquées? Pas vraiment. En fait, pas du tout.

*« Il y a des conditions et règles de circulation qui diffèrent de mois en mois. Elles sont de plus en plus contraignantes et restrictives. La méthodologie de calcul des structures au ministère des Transports du Québec se resserre. Elle n'est plus ce qu'elle était autrefois. Cela entraîne des coûts additionnels de 30 % à 40 % en raison du transport qui doit se faire la nuit, sans compter le nombre d'escortes policières qui augmente. Et dans la majorité des cas, ces changements surviennent alors que le projet est déjà en cours »,*

explique Jean-Luc Bellemare, président, Transport Bellemare International.

Selon lui, les nouvelles directives du MTQ surviennent tellement à la dernière minute que dans certains dossiers des pièces sont entreposées pour une période indéterminée. Au bout du compte, c'est le client qui doit assumer la note.

## État des routes

Une autre raison qui explique le retard à livrer est l'état des routes, nous dit Billy Mondor, vice-président, développement des affaires, Express Mondor.

*« Les clients ne veulent pas faire assembler leurs pièces sur les chantiers, mais souhaitent que tout soit préassemblé en usine pour une livraison directe. Or le réseau routier est dans un piètre état et cela entraîne une constante négociation entre le client, le transporteur et le MTQ. »*

De son côté, Normand Bourque, coordonnateur des dossiers techniques et

opérationnels à l'Association du camionnage du Québec (ACQ), dit qu'en raison de la fragilité de plusieurs infrastructures, il devient extrêmement compliqué pour les transporteurs d'opérer et de transporter les cargaisons et pièces de machinerie.

*« La mise à jour prend plus de temps que prévu. Parmi les obstacles, il y a le pont Champlain. C'est difficile et ça oblige les transporteurs à faire des détours assez importants, parce qu'il y a des contraintes d'interdiction de circulation dans tel ou tel secteur. »*

Jean-Luc Bellemare va plus loin en affirmant que des pièces ont dû être transportées sur barge et par bateau, ce qui a fait exploser les coûts de 300 % à 400 %. Quant à savoir si le réseau routier est si fragilisé qu'on le prétend, il dit ne pas avoir la réponse à cette question. Toutefois, il sait que des exercices ont été réalisés sur la nouvelle autoroute 30 et que le MTQ s'y est opposé.





Photo © Express Mondor

Transport hors norme, Express Mondor

« Peu importe le tracé, la règle de calcul des charges et des masses axiales demeure la même pour l'ensemble du réseau routier. C'est comme ça depuis juin dernier. »

#### Un conflit qui a compliqué les choses

Est-ce que la grève des ingénieurs du MTQ l'été dernier est un facteur qui bouleverse les règles établies? Billy Mondor croit que oui.

« La grève des ingénieurs a retardé la majorité des chantiers comme celui du pont Champlain et de l'échangeur Turcot. Cette grève nous a fait très mal. Nous avons subi des pertes financières considérables, des contrats ont été repoussés et il a fallu mettre du personnel

à pied. Maintenant, nous avons repris le cours normal des activités, le gouvernement a mis de l'eau dans son vin et nous sentons une volonté à vouloir régler certains problèmes. »

À l'ACQ, on a constaté un ralentissement dans les études des demandes de permis.

« Si nous ne pouvons pas traverser le pont Champlain et livrer les pièces du futur pont, on est alors pris dans un cul-de-sac. Cela entraîne des retards majeurs, ça exige des transporteurs hors norme de retourner sur la planche à dessin, de proposer des mesures autres et de faire parfois des travaux comme l'aménagement d'un chemin pour prendre tel détour afin d'éviter tel ou tel secteur », ajoute Normand Bourque.



**Excellence**  
PETERBILT

**PARCE QUE  
PARFOIS,  
IL FAUT  
VOIR PLUS  
GRAND!**



☎ **514 861-7383**

[www.excellence-peterbilt.com](http://www.excellence-peterbilt.com)

## Une refonte très attendue

Jean-Luc Bellemare est catégorique : il faut que l'industrie - expéditeurs et utilisateurs – soit informée de la politique à venir du MTQ, que les règles soient établies le plus clairement possible.

« On espère recevoir cette information en novembre. Le MTQ doit annoncer ses couleurs. L'industrie est prête à adhérer aux nouvelles règles, à la condition que ce soit annoncé, maintenu et défini clairement. »

Billy Mondor ajoute que l'ensemble des transporteurs hors norme doivent participer aux négociations à la même table que le MTQ, l'ACQ et autres intervenants du milieu afin d'exprimer leur point de vue.

« Ainsi, nous serions en mesure de dire aux clients s'il y a une ouverture ou pas. Présentement, la main gauche ne parle pas à la main droite. La loi n'a pas été refaite et il faut simplement indiquer une capacité et les dimensions de charge maximales pour éviter les problèmes chaque fois que nous arrivons pour une demande de permis. Je suis sûr que la refonte sera connue sous peu parce que le MTQ est ouvert à l'idée. »

Depuis plusieurs années, le MTQ planche sur une révision en profondeur sur la nouvelle réglementation du transport hors norme pour en simplifier le processus. Depuis juin dernier, le Québec serait la province la plus restrictive au Canada et l'une des plus contraignantes en Amérique du Nord. ■

## LIENS INTERNET

Groupe Bellemare : [www.groupebellemare.com](http://www.groupebellemare.com)

Express Mondor : [www.expressmondor.net](http://www.expressmondor.net)

Association du camionnage du Québec : [www.carrefour-acq.org](http://www.carrefour-acq.org)



Normand Bourque, coordonnateur dossiers techniques et opérationnels, ACQ.



Jean-Luc Bellemare, président, Transport Bellemare International.



## TRANSPORT HORS NORMES

- 20 camions
- 20 fardiers de 35 à 60 tonnes
- 5 remorques dompeuses



461, 7<sup>e</sup> avenue, C.P. 68, Dolbeau-Mistassini, Québec G8L 2P9 • 418.276.5848 • 1 800 363.1684 • [www.ddumaistransport.com](http://www.ddumaistransport.com)