



Par Bernard Gauthier

Bilan mitigé en 2013 et rien de majeur l'an prochain

Fallait-il se surprendre, toujours est-il que le bilan annuel 2013 dans l'industrie du camionnage est plus ou moins reluisant. L'économie roule à pas de tortue, il n'en fallait pas plus pour que le transport obtienne une note de passage plutôt mitigée. Et 2014 ne s'annonce guère mieux. Rien ne pointe à l'horizon permettant de croire à une meilleure année.

C'est du moins ce qui se dégage d'un entretien avec le président du Conseil d'administration de l'Association du camionnage du Québec (ACQ) et président du Groupe Boutin, Bernard Boutin. À son avis, que ce soit en termes de volume ou d'occupation, le bilan de l'année 2013 se compare vraiment à celui de 2012.

« Le transport est intimement relié à l'activité économique générale et il y a présentement un déséquilibre très net entre l'offre et la demande en raison d'une carence nord-sud avec les États-Unis et également avec le reste du Canada. Nous assistons à un resserrement du marché et de la concurrence, c'est beaucoup plus difficile qu'autrefois. »

SAVIEZ-VOUS QUE...

L'industrie québécoise du camionnage génère des revenus de près de 7,6 G\$?

Bernard Boutin ajoute que les ralentissements en foresterie et d'autres secteurs d'activités nuisent à l'économie du transport. « Ce qui n'est plus fabriqué au Canada et qui est exporté à l'étranger nous rattrape. Néanmoins, je dirais que le Québec a su tirer très bien son épingle du jeu par rapport à nos voisins canadien et américain. Aux États-Unis, l'économie est encore chancelante et c'est la raison pour laquelle nous avons vu plusieurs joueurs se replier vers le Québec en raison du manque de volume à l'extérieur. »

Économie majeure

Selon l'ACQ, l'industrie québécoise du camionnage génère des revenus de près de 7,6 G\$ et les trois quarts des détenteurs de flottes – ils sont près de 100 000 – possèdent cinq véhicules ou plus. Selon l'Institut de la Statistique du Québec, cette industrie représente 3,1 G\$ du PIB québécois ou 1,3 % du PIB québécois.

Les enjeux sont de taille. L'industrie peut difficilement se permettre d'enregistrer des résultats mitigés plusieurs années de suite. « Dans le secteur de la construction, tous les transporteurs nous disent qu'il y a un ralentissement. L'effervescence entourant le développement du Plan Nord s'est assombri dramatiquement », indique Marc Cadieux, président directeur général de l'ACQ.

Meilleure année en 2014?

L'industrie du transport a toujours évolué dans des périodes cycliques. Deux ou trois bonnes années suivies d'une mauvaise année. C'était l'environnement dans lequel les transporteurs étaient habitués de conjuguer. Mais il semble que les choses tendent à vouloir changer. Bien que 2014 devait être une année prospère selon les modèles économiques établis d'autrefois, ce ne sera pas nécessairement le cas cette fois-ci. Bernard Boutin ne voit pas à l'horizon de gros bouleversements qui pourraient venir changer la tendance.

« Difficile pour moi de prédire ce qui va arriver, mais chose certaine le Plan Nord est moins actif qu'il ne l'était au début. Ce

qui n'aide en rien. De plus, le transport en général dans les secteurs de l'aluminium, de la foresterie et du papier tourne au ralenti. Je ne vois pas beaucoup d'activités en termes d'augmentation de volumes. Il n'y a rien qui nous laisse entendre qu'une usine majeure serait sur le point d'ouvrir en 2014. Et pour ce qui est de la construction de gros chantiers, là encore tout le monde ou presque est arrêté. Cela ne viendra pas aider l'industrie du transport l'année prochaine. Il faut repenser aux créneaux que nous desservons et s'ajuster au marché qui met beaucoup de pression. »

Solutions

Le transport étant une industrie de service, Bernard Boutin estime que les transporteurs n'ont guère d'autres choix que de se montrer créatifs. « Il faut absolument trouver de nouvelles façons de faire, réduire les coûts d'exploitation, réétudier nos routes bref, se réinventer. L'industrie du textile est disparue et l'industrie du meuble est quasi inexistante. Nous devons regarder à la loupe ce qui est bon et moins bon pour nous, là où nous pouvons faire des affaires. Des choix à faire sont à venir, je pense que nous sommes à la croisée des chemins. »

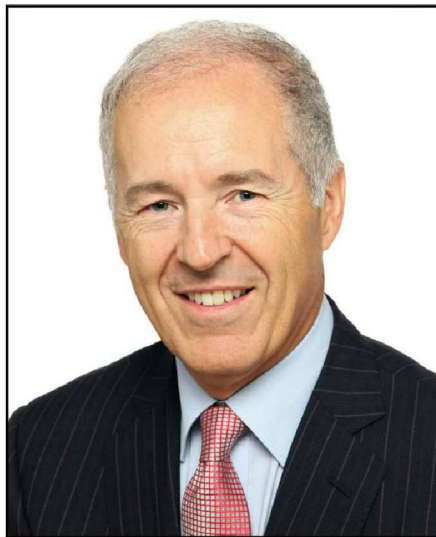
L'une des solutions à ne pas écarter est le volet énergétique. Un premier programme de 27 M\$, annoncé en 2009, consistait à remettre aux transporteurs une subvention de 30 % des dépenses admissibles telles que génératrices, ordinateurs de bord, équipements aérodynamiques, jupes, etc. Selon Normand Bourque de l'ACQ, « le programme a

connu un immense succès et l'ACQ travaille intensément de façon à obtenir un nouveau programme qui prendra le relais. Nous avons d'ailleurs adressé en décembre dernier une lettre à la première ministre afin d'insister sur l'importance d'offrir à l'industrie des mesures de soutien. »

Formation

Y a-t-il trop de joueurs sur le marché? Peut-être bien, mais Marc Cadieux croit que l'industrie fera face à une éventuelle pénurie de camionneurs. « Nous avons tout mis en œuvre pour attirer les jeunes dès leur fin du secondaire. Cela fait des années que nous travaillons conjointement avec les universités, les cégeps, établissements scolaires et centres de formation pour assurer la relève de demain. À mon avis, le Québec est très avant-gardiste dans ses programmes de formation par rapport à ses voisins. »

Selon le Comité sectoriel de la main-d'œuvre en transport routier et le Conseil



Bernard Boutin, président du Conseil d'administration de l'ACQ et président du Groupe Bouffin.



Marc Cadieux, président directeur général de l'ACQ.

canadien des ressources humaines du camionnage, les 10 prochaines années seront déterminantes. D'ici 2016, l'industrie devra combler plus de 14 000 postes de conducteurs de camions suite au départ massif des employés actuels vers la retraite.

Toujours au cours de la même période, Transport Québec prévoit une augmen-

tation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une hausse de 25 % ou l'équivalent de 10,2 millions de déplacements à gérer quotidiennement.

Outre la main-d'œuvre, l'ACQ se penchera sur d'autres dossiers prioritaires en 2014 tels la fiscalité, les infrastructures et l'environnement. ■

UNIPNEU
CERTIFIÉ
POIDS LOURD

**PLUS DE 60 DÉTAILLANTS
POUR TOUS VOS BESOINS SUR LA ROUTE**

1 866 SOS PNEU