

Effacité énergétique, transport lourd routier, témoignage

Mars 2015

Pionnier sur la route au Québec en véhicule électrique depuis 1998, ces trois dernières années, c'est dans le domaine du camionnage, au niveau des transports lourds routiers que je me suis impliqué.

J'apprends, j'expérimente, je consulte et je conseille. De l'implication citoyenne, du bénévolat ou de la philanthropie la majorité du temps, appelez ça comme vous voulez !

Le camionnage vs l'automobile, 140 000 poids lourds consomment l'équivalent des millions de voitures personnelles.

Je suis présent principalement auprès de camionneurs indépendants, de petites ou de moyennes entreprises. Le camionnage et l'automobile sont deux mondes très distincts. Pour ce qui est du domaine l'automobile, depuis quelques années, toute une gamme de modèles sont disponibles afin de répondre à nos besoins, nos budgets ou nos convictions environnementales. Des subventions sont disponibles à l'achat de véhicules électriques neufs. On peut agir et réduire sa consommation de carburant au quotidien alors qu'on se déplace durant des intervalles de temps qui se mesurent en minutes, sinon quelques heures tout au plus.

Dans le domaine du camionnage, on fait le plein de diesel à raison de quelques 300 à 600 litres au quotidien. On prend la route tôt le matin, au cours de sa journée de 8, 10 12 heures, on se déplacera à raison de 500 à 1000km. En fin de compte, quelques 140 000 poids lourds au Québec consomment à peu près l'équivalent en carburant et sont responsables d'autant d'émissions de GES que les millions de voitures personnelles qui circulent aussi sur la route mais occupent la majorité de leur temps dans un stationnement.

La moitié de la flotte des camions lourds du Québec appartient aux petites entreprises

Au Québec, en transport de marchandise, lorsqu'il est question d'initiatives, d'innovation ou d'économie d'énergie, on cite constamment ces mêmes noms de quelques grandes entreprises en transport. Ces dernières jouissent de ressources humaines capables de prendre en charge la logistique des opérations, de mesurer les performances, de suivre l'actualité et de prendre des décisions stratégiques vers le maintien ou l'amélioration continue des performances de l'entreprise. Ils ont des ressources, ils ont accès aux subventions gouvernementales, lesquelles permettent d'explorer, d'essayer de nouvelles technologies et de nouvelles sources d'énergie.

Selon un document du MTQ (1) dont la référence est en bas de page, en 2008, on comptait **68 091 camions** lourds exploités par 38 171 camionneurs-propriétaires ou petites entreprises de 9 camions et moins. D'un autre côté, **69 203 camions** sont associés à 5 145 exploitants d'une flotte de 10 camions et plus. Autrement dit, la moitié de la flotte des camions lourds est liée aux grandes entreprises, l'autre moitié appartient aux camionneurs indépendants et exploitants d'entreprises de 9 camions et moins.

Qu'en est-il de ces quelques 38 171 exploitants propriétaires de la moitié de la flotte des camions lourds du Québec ? Bien intentionnés, surchargés de travail et souvent à bout de souffle, du côté pratique comme économique, ils n'ont pas les mêmes ressources et les mêmes possibilités qu'ont les grandes entreprises. Que ce soit en rapport avec ses activités économiques ou ses performances énergétiques, on est seul, on se questionne, on improvise, on fait de son mieux mais en fait, on ne suffit pas à la tâche et plus souvent qu'autrement, on ne contrôle pas grand-chose et on suit le courant. On est à l'écoute de ce qui se passe, de ce qui se fait. Avec l'abondance d'information, pas facile de prendre les meilleures décisions.

Audits des petites entreprises, assistance et accès à l'information

Selon moi, on a besoin d'une source d'information indépendante de l'entreprise privée. On n'a pas les moyens de tout essayer ou expérimenter. On a besoin de réponses à savoir ce qu'on peut faire et quels seront les résultats.

Au niveau gouvernemental, on devrait auditer ces petites et moyennes entreprises responsables de la moitié de la flotte de véhicules lourds qui circulent sur nos routes au Québec. Une fois qu'on aura établi le portrait de la situation, on s'apercevra peut-être que la tendance est à conserver, entretenir et réparer les camions de près de dix ans, ceux d'avant les valves EGR, filtres à particules et l'utilisation de l'urée. Si on veut du neuf, l'achat d'un « glider kit » est une option, soit un tracteur routier neuf dont on s'occupe de greffer le moteur et la transmission de la décennie précédente.

Retarder l'utilisation des tracteurs routiers récents n'est pas vraiment gagnant du point de vue des GES mais la consommation de carburant n'est pas supérieure pour autant et les coûts d'entretien et de réparation de ces nouveaux dispositifs antipollution sont inexistantes.



Un effort pour réduire la consommation de carburant et la pollution ...

Le Plan d'action sur les changements climatiques vs la répartition des efforts budgétaires

Une citation... « le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques dispose d'un budget total de 3,2 milliards de dollars, dont 1,8 milliard de dollars sont prévus pour des actions qui visent principalement l'éco-mobilité (transports collectifs, covoiturage, autopartage, marche, vélo) et, dans une moindre mesure, le transport des marchandises, dont l'amélioration des pratiques de conduite et de la logistique du transport »

Je comprends toutes ces belles intentions et ces choix en fait de priorités populaires. On a progressé ces dernières années dans le domaine de l'automobile et autres initiatives en transport personnel. Pour ce qui est de du terme « moindre mesure » cité plus haut en rapport avec les transports de marchandise, on note que les premières approches sont dans le sens de la logistique et l'éco-conduite. Mon message est qu'on peut encore faire mieux et cela avec des budgets tout à fait raisonnables.

Mon approche n'est pas dans le sens de corriger la situation dans les transports par la modification ou l'application de la réglementation. Je propose dans un premier temps qu'on dresse le portrait de la situation actuelle de manière à mieux diriger les actions. Une fois les multiples problématiques soulevées, on pourra passer en mode solution.

Pour en revenir aux petites et moyennes entreprises, l'accès à de l'information juste et neutre est une piste de solutions. On n'a pas de problème à agir si on nous confirme qu'en bout de ligne, il y aura un impact significatif sur nos performances à la fois énergétiques et économiques. Accès à de l'information juste et neutre, le qualificatif neutre signifie indépendant des fabricants et de l'entreprise privé et qu'une participation gouvernementale est souhaitée.

Valoriser les meilleures pratiques. Agir à coup sûr plutôt que d'improviser...

Il y a beaucoup de problèmes mais il faut penser solutions. En plus de penser avenir et nouvelles technologies, on doit s'occuper de la base, valoriser les meilleures pratiques d'entretien de la flotte de camions actuellement sur nos routes. Un lot de questions qui demandent des réponses. Pour nos différentiels, transmissions et moteurs, des huiles synthétiques plutôt que minérales ??? Où sont les chiffres, quels sont les résultats ? Modifier la programmation des moteurs, est-ce une option ? Steinbauer, le dopage des moteurs à l'eau ou à l'hydrogène ?... et combien d'autres ! On veut agir à coup sûr plutôt que d'improviser. Quels sont ces 20% d'actions qui procurent 80% des résultats ?

Plein de questions simples avec lesquelles les petites entreprises n'ont pas le temps ou les moyens de savoir quoi penser.

Comme mentionné au début, depuis trois ans, j'apprends, j'expérimente, je consulte et je conseille et cela à plein temps. Si je n'ai pas réponses à toutes les questions, comment un entrepreneur occupé à faire rouler son entreprise et ses camions est-il en mesure, lui, d'obtenir ces réponses.

Ma passion, ma motivation, ma démarche est dans le sens de la réduction de la consommation de carburant et des GES. J'expérimente sur les moteurs du côté « comburant », soit du côté de l'air d'admission des moteurs. Du bénévolat, de la philanthropie... je me suis incorporé afin d'obtenir un peu d'aide en RS&DE du fédéral.

Une impression d'être seul à vouloir changer les choses en tant qu'intervenant au niveau des petites entreprises en transport lourd routier.

Ce témoignage a été rédigé dans le cadre de la consultation publique vers une nouvelle politique énergétique pour le Québec à <http://www.politiqueenergetique.gouv.qc.ca/participez/lettres-ouvertes/> en mars 2015.

Je termine avec une figure de style... Toc, toc, toc, est-ce qu'il y a quelqu'un ?

Alain St-Yves

<http://www.temsynergie.com> ou <http://www.vehiculevert.org>

Références

(1) Ministère des transports du Québec

Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014, page 26

<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1906800>



Un effort pour réduire la consommation de carburant et la pollution ...