

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

PORTRAIT STATISTIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

CLAUDEL GAGNON
TIANA RAMBELOMA

DIRECTION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES
SERVICE DES POLITIQUES ÉCONOMIQUES

51e Congrès et Salon des transports : PROCHAIN ARRÊT!
13 avril 2016, Québec

PLAN DE LA PRÉSENTATION

1. Bilan sommaire des réalisations de la Politique sur le transport routier des marchandises.
2. Le portrait statistique et économique.

RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE

- Favoriser l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de transport durable.
- Contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain.
- Maintien des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles, et favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient.
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière.

SA MISE EN ŒUVRE

- Plan d'action annuel concerté avec les acteurs du milieu impliqués.
- Concrétiser par des actions définies à partir de 14 axes d'intervention et de 82 pistes d'action identifiées initialement.
- Reddition de compte annuelle publiée.

PRINCIPAUX PARTENAIRES

- Gouvernement : MTMDET, SAAQ, CRQ et CTQ.
- Partenaires publics : Ville de Montréal, CFTR et CFTC.
- Partenaires privés : ACQ et CargoM.
- Partenaires semi-privés : Camo-route et Forum (aboli par la loi 36).

RÉSULTATS EN CHIFFRE

NOMBRE D' ACTIONS PAR ORIENTATION

Plan d'action annuel	Orientation 1	Orientation 2	Orientation 3	Orientation 4	Total annuel
2009-2010	10	20	10	15	55
2010-2011	15	21	11	18	65 ¹
2011-2012	20	25	13	21	79 ²
2012-2013	21	22	24	21	88
2013-2014	16	19	23	19	77
Total par Orientations	82	107	81	94	364

Note : Un nombre significatif d'actions ont été inscrites dans plus d'un plan annuel puisque leur réalisation par étape s'est étalée en continu sur plus d'une année.

1 - Une action a été retirée du plan, car devenue non pertinente (non comptabilisée)

2 - Deux actions ont été retirées du plan, car devenues non pertinentes (non comptabilisées)

RÉSULTATS EN CHIFFRE (suite)

NOMBRE D' ACTIONS DANS LES PLANS D' ACTION ANNUELS SELON LES PARTENAIRES¹

Plan d'action	Nombre d'actions	MTQ	Partenaires gouvernementaux ²	Autres partenaires ²
2009-2010	55	30	11	14
2010-2011	65	44	10	11
2011-2012	79	56	12	11
2012-2013	88	55	14	19
2013-2014	77	50	12	15
Totaux	364	235 (64.5 %)	59 (16.3 %)	70 (19.2 %)

1- Note : Un nombre significatif d'actions ont été inscrites dans plus d'un plan annuel puisqu'elles réfèrent à des dossiers dont le contenu a évolué en continu.

2- La Politique 2009-2014 a identifié initialement 82 pistes d'actions potentielles à exploiter dans les différents axes d'intervention. Les plans d'action annuels s'y sont référés systématiquement, mais certaines pistes ont pu être ajoutées ou modifiées. Une piste d'action peut également être concrétisée par plus d'une action.

RÉSULTATS QUALITATIFS

ÉTAT DE RÉALISATION DES PLANS D'ACTION ANNUELS SELON LE POURCENTAGE DE RÉALISATION¹

Plan d'action	Nombre d'actions	Pourcentage annuel de réalisation	100 % Nombre d'actions	>75 % Nombre d'actions	>50 % Nombre d'actions	< 50 % Nombre d'actions	0 % Nombre d'actions
2009-2010	55	82,5 %	31	8	5	3	2
2010-2011	65	76,2 %	44	2	5	6	8
2011-2012	79	83,2 %	62	2	3	3	9
2012-2013	88	89,2 %	73	4	3	4	4
2013-2014	77	94,4 %	68	4	3	N/A	2
Total	364	85,1 %	278	20	19	16	25

1- Lorsque plus d'un partenaire était identifié au plan d'action pour une seule action, l'acteur principal est considéré aux fins statistiques.

2- 6 actions sur 55 n'ont pas été considérées pour l'état de réalisation, car les résultats de l'organisme n'étaient pas disponibles, et ce, en raison de son échéancier différent de reddition de compte.

3- Le total n'inclus pas les 6 actions à la note 2.

BÉNÉFICES DE L'EXERCICE DE PLANIFICATION

- Document administratif efficace pour justifier, encadrer et orienter les interventions.
- Contribution significative aux plans, aux stratégies et aux orientations du Ministère en matière de transport.
- Vitrine de l'implication du Ministère et de ses collaborateurs ministériels.
- Outil de communication et de concertation dans un contexte de transparence apprécié.
- Visibilité pour les actions de nos partenaires externes.
- Support à la reddition de compte de la DTRM dans le cadre du rapport annuel du Ministère.

LE RENOUVELLEMENT

- Réflexion toujours en cours quant au renouvellement de l'exercice de planification.
- L'objectif de transparence demeure pour une approche renouvelée d'encadrement des interventions.
- La première étape consiste en la réalisation d'un portrait statistique et économique le plus exhaustif possible du secteur.

LE PORTRAIT STATISTIQUE ET ÉCONOMIQUE

1. Les infrastructures et les intervenants.
2. Les activités économiques.
3. Les portées économiques.
4. Les retombées économiques.
5. Le camionnage et l'environnement.
6. Conclusion.

1. Les infrastructures et les intervenants

I. Le réseau routier

- Le réseau routier au Québec comprend près de 138 500 km de routes dont 30 900 sous la responsabilité du MTMDET.

- Le réseau du camionnage (routes permises et ayant des restrictions à la circulation des véhicules lourds) est concentré sur 32 113 km de routes :
 - Dont 10 920 km sous la responsabilité du MTMDET.

1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

II. Le parc des camions

➤ Le parc des camions en 2013: 135 458 (SAAQ)

❑ Camions porteurs: 85 920 (64%)

❑ Tracteurs routiers : 49 538 (37%)



1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

II. Le parc des camions (suite)



➤ 2 essieux : 55 912 (41%)



➤ 3 essieux : 23 830 (18%)



➤ 4 essieux : 12 371 (9%)



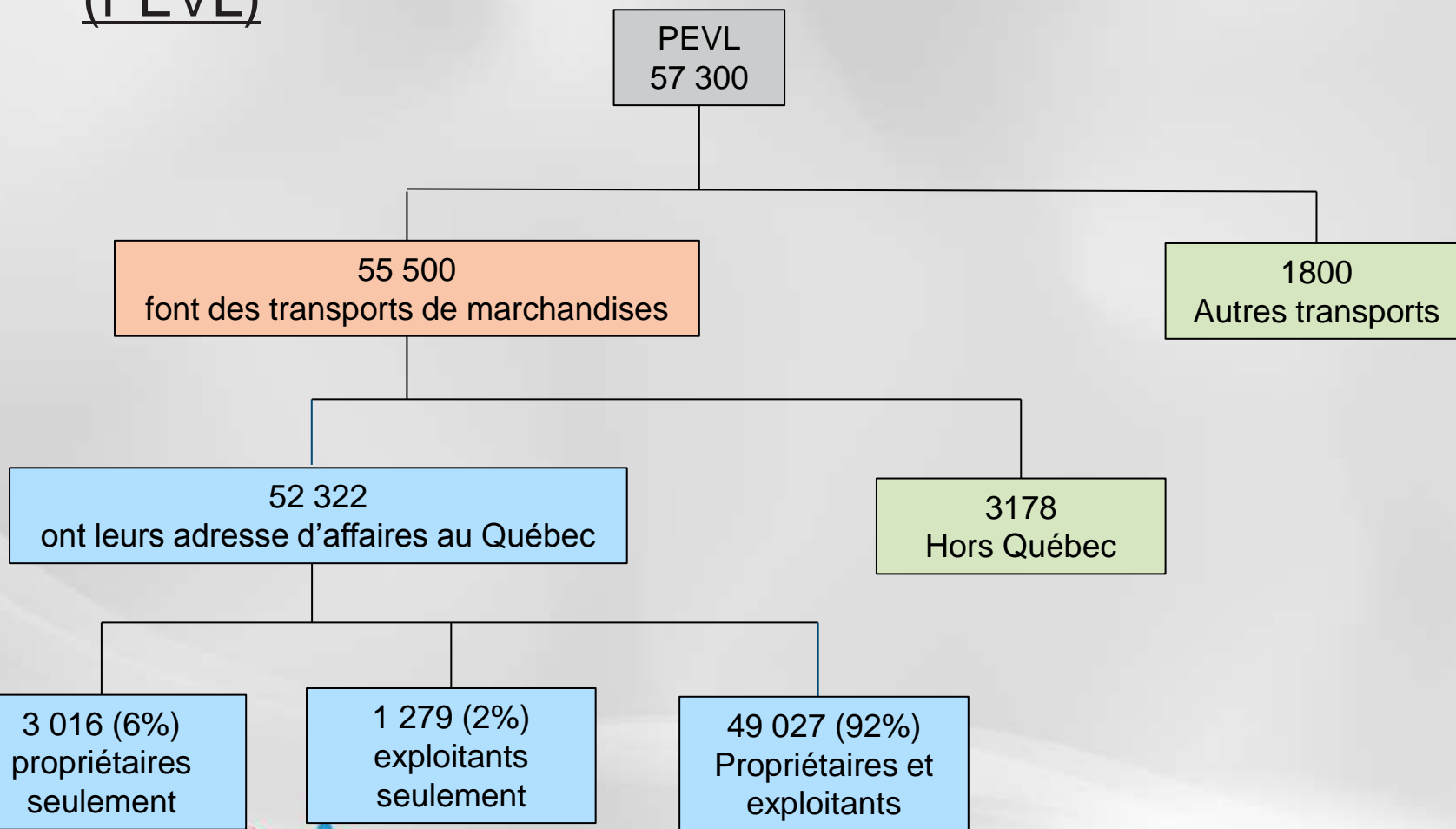
➤ 5 essieux : 11 208 (8%)



➤ 6 essieux et plus : 32 137 (24%)

1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

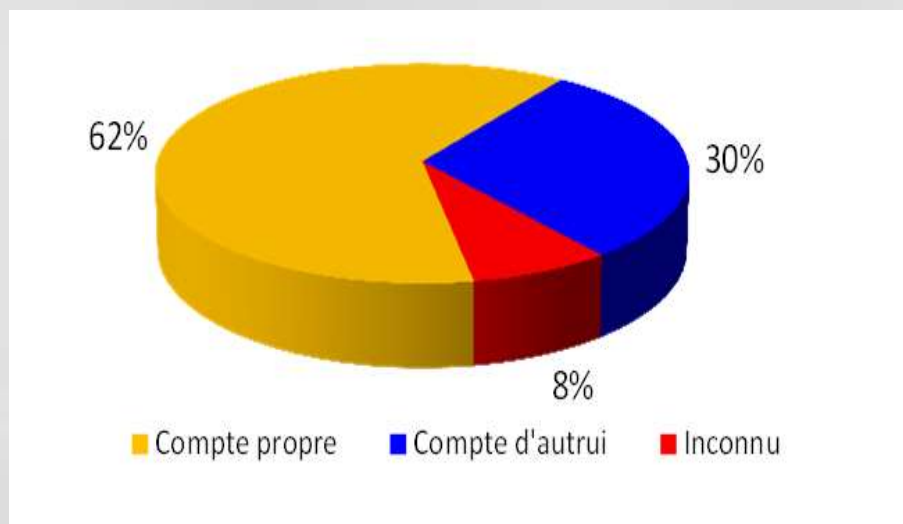
III. Les propriétaires et exploitants des véhicules lourds (PEVL)



1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

III. Les propriétaires et exploitants des véhicules lourds (PEVL) (suite)

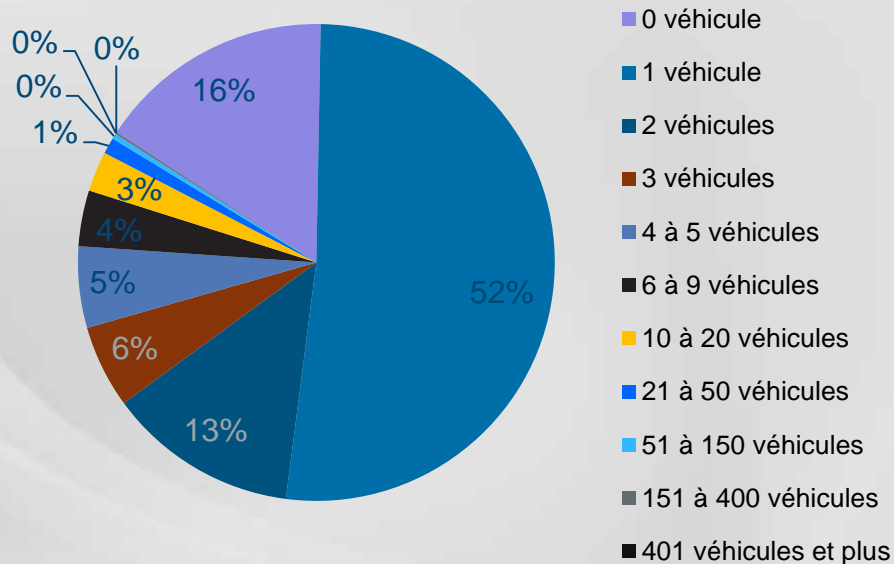
- Les transporteurs pour compte d'autrui: ceux qui effectuent essentiellement du transport contre rémunération.
- Les transporteurs pour compte propre: ceux qui exploitent leur propre flotte de camions (possédés ou loués) principalement pour le transport de leurs marchandises, mais leur activité première n'est pas le camionnage.



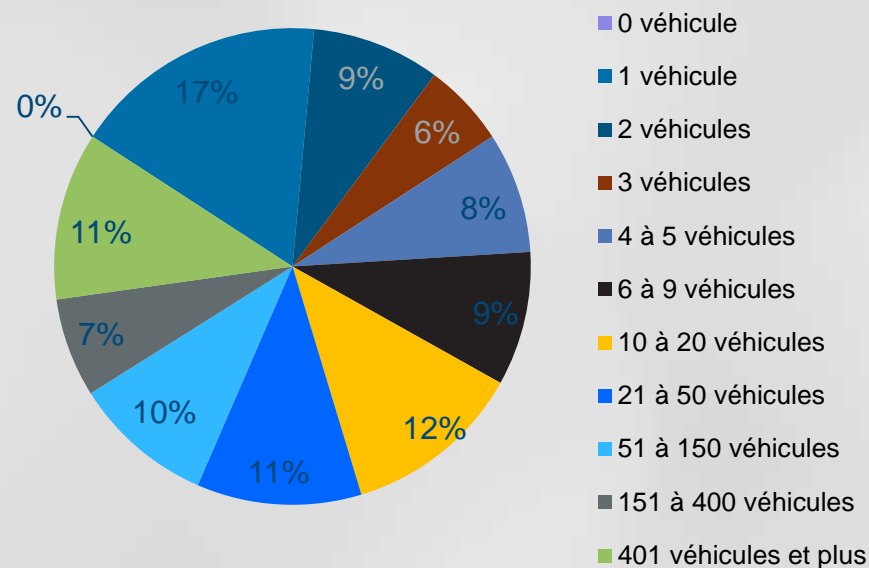
1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

III. Les propriétaires et exploitants des véhicules lourds (PEVL) (suite)

Répartition des PEVL selon la taille des camions exploités



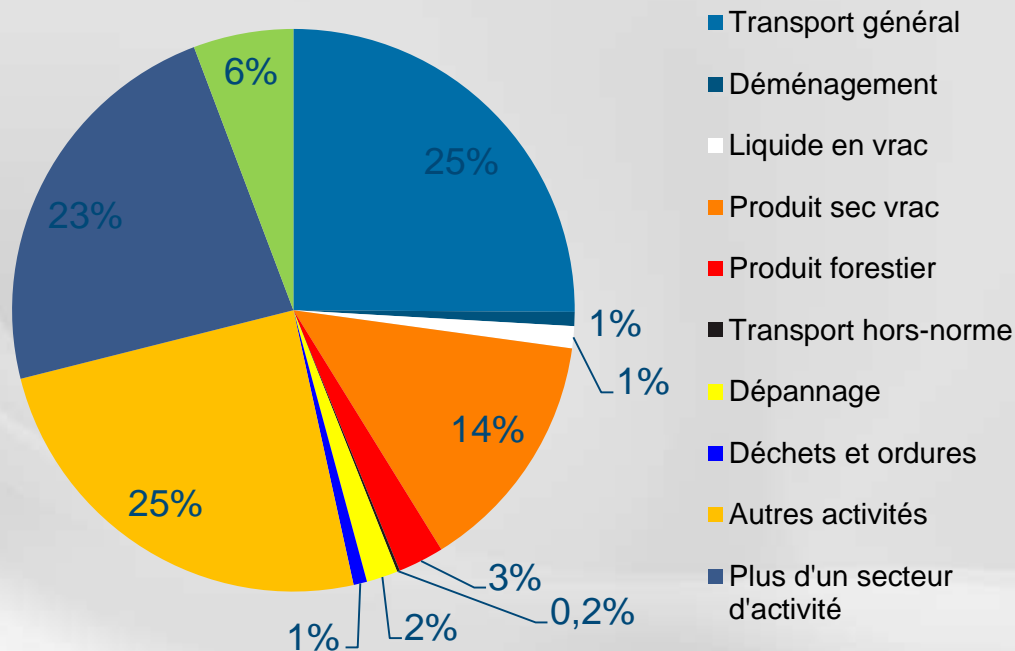
Répartition des véhicules selon la taille des camions exploités



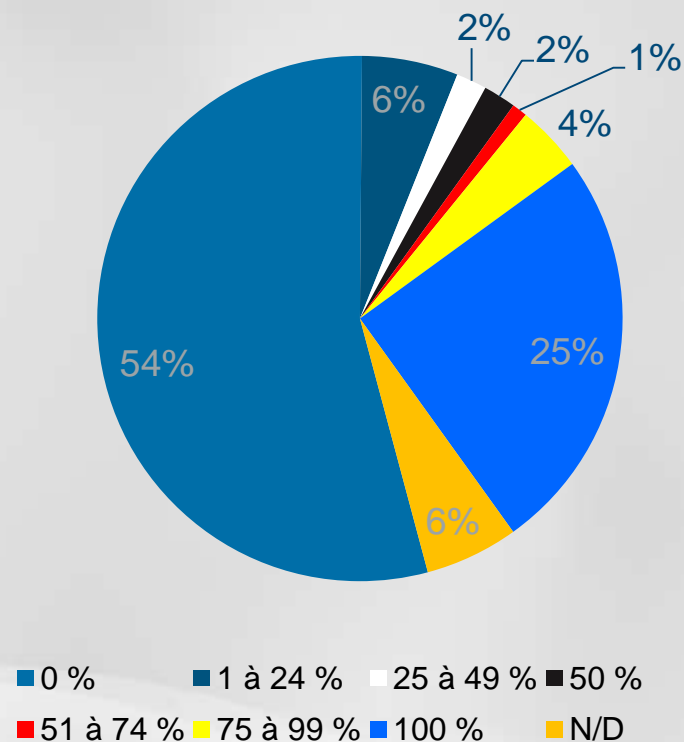
1. Les infrastructures et les intervenants (suite)

III. Les propriétaires et exploitants des véhicules lourds (PEVL) (suite)

Répartition des PEVL selon leurs activités principales



Répartition des PEVL selon la part des déplacements effectués dans les rayons de 160 km



2. Les activités économiques

I. Les déplacements interurbains de camions au Québec

➤ Source: Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007.

➤ Nombre de déplacements par semaine

□ 1999: 239 800

↗ 21,4 %

□ 2006-2007: 291 200

➤ Volume de marchandises transportées (tonnes)

□ 1999: 2 291 600

↗ 21,4 %

□ 2006-2007: 2 782 400

➤ Kilométrage parcouru (km)

□ 1999: 95 322 700

↗ 7,6 %

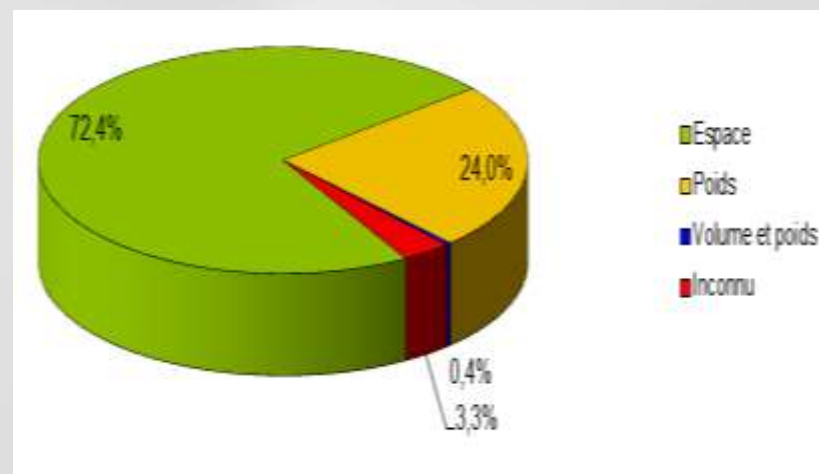
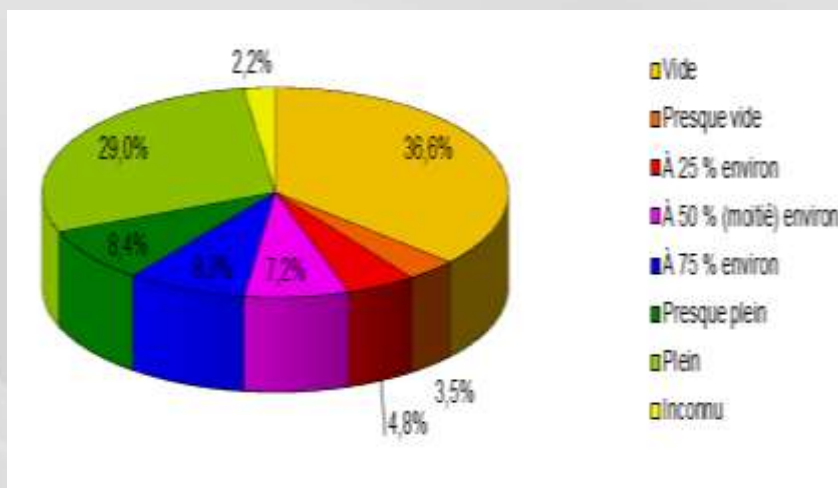
□ 2006-2007: 102 570 700

2. Les activités économiques (suite)

I. Les déplacements interurbains de camions au Québec (suite)

➤ Répartition des déplacements de camions selon la capacité utilisée

➤ Répartition des camions pleins et presque pleins selon l'unité de mesure utilisée



2. Les activités économiques (suite)

I. Les déplacements interurbains de camions au Québec (suite)

- Principales marchandises transportées en termes de distance :
 - Bois, produits du bois, papier et imprimerie: 16,5 %;
 - Produits alimentaires: 16,3 %;
 - Produits chimiques et pétrochimiques: 10,0 %.

- Principales marchandises transportées en termes de poids :
 - Bois, produits du bois, papier et imprimerie: 25,9 %;
 - Produits alimentaires: 18,1 %;
 - Minerais et produits minéraux: 13,5 %;
 - Produits chimiques et pétrochimiques: 10,0 %.

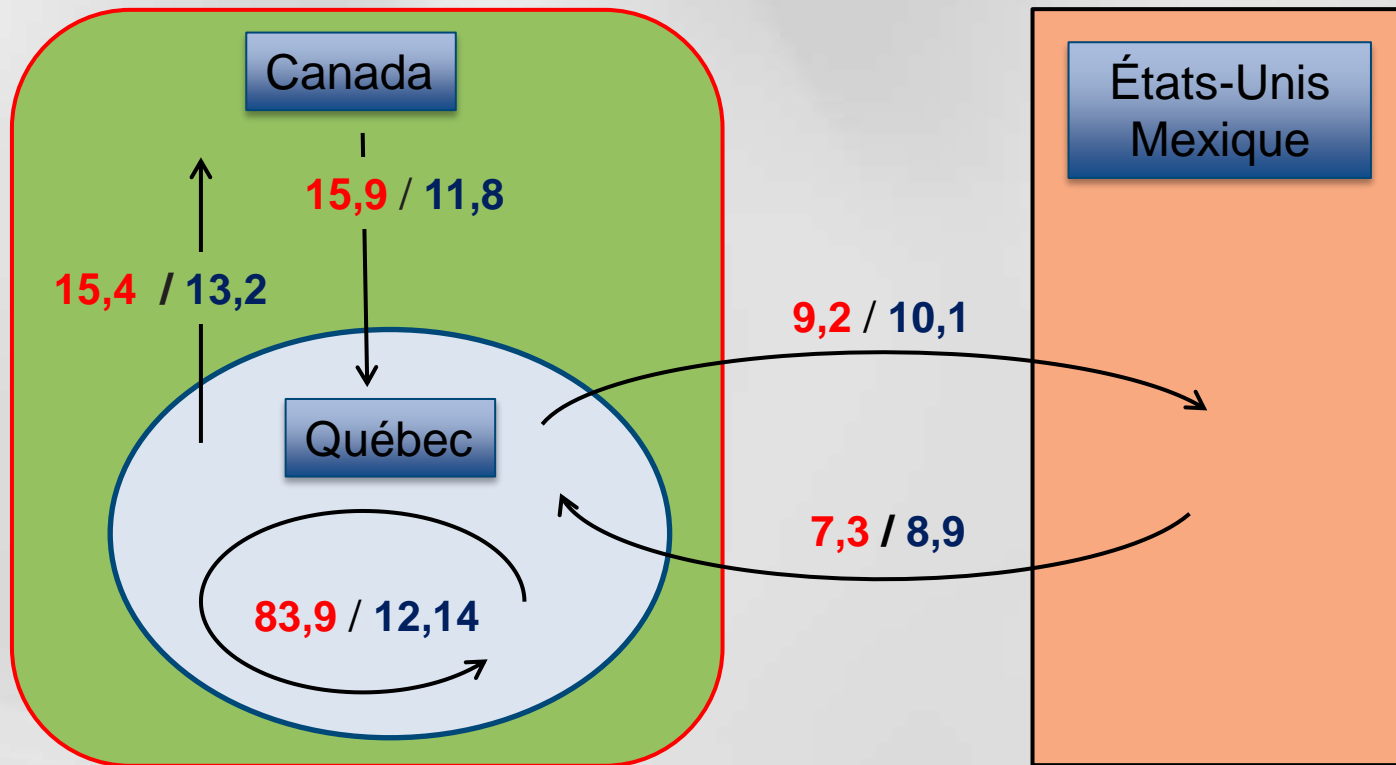
2. Les activités économiques (suite)

II. Les volumes des marchandises transportées par camions

- Source : Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camions (ODMTC) de Statistique Canada.
- Couverture: les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, ayant un établissement de camionnage au Canada et des recettes annuelles d'au moins un million de dollars.
- 2012 : 56,2 milliards de tonnes-kilomètres (↗ 2,4% par rapport à 2011, ↘ 3,8% par rapport à 2004) :
 - Intraprovincial: 12,1 milliards de tonnes-kilomètres (21,6 %);
 - Interprovincial: 25 milliards de tonnes-kilomètres (44,5%);
 - International: 19 milliards de tonnes-kilomètres (33,9%).

2. Les activités économiques (suite)

II. Les volumes des marchandises transportées par camions (2012)

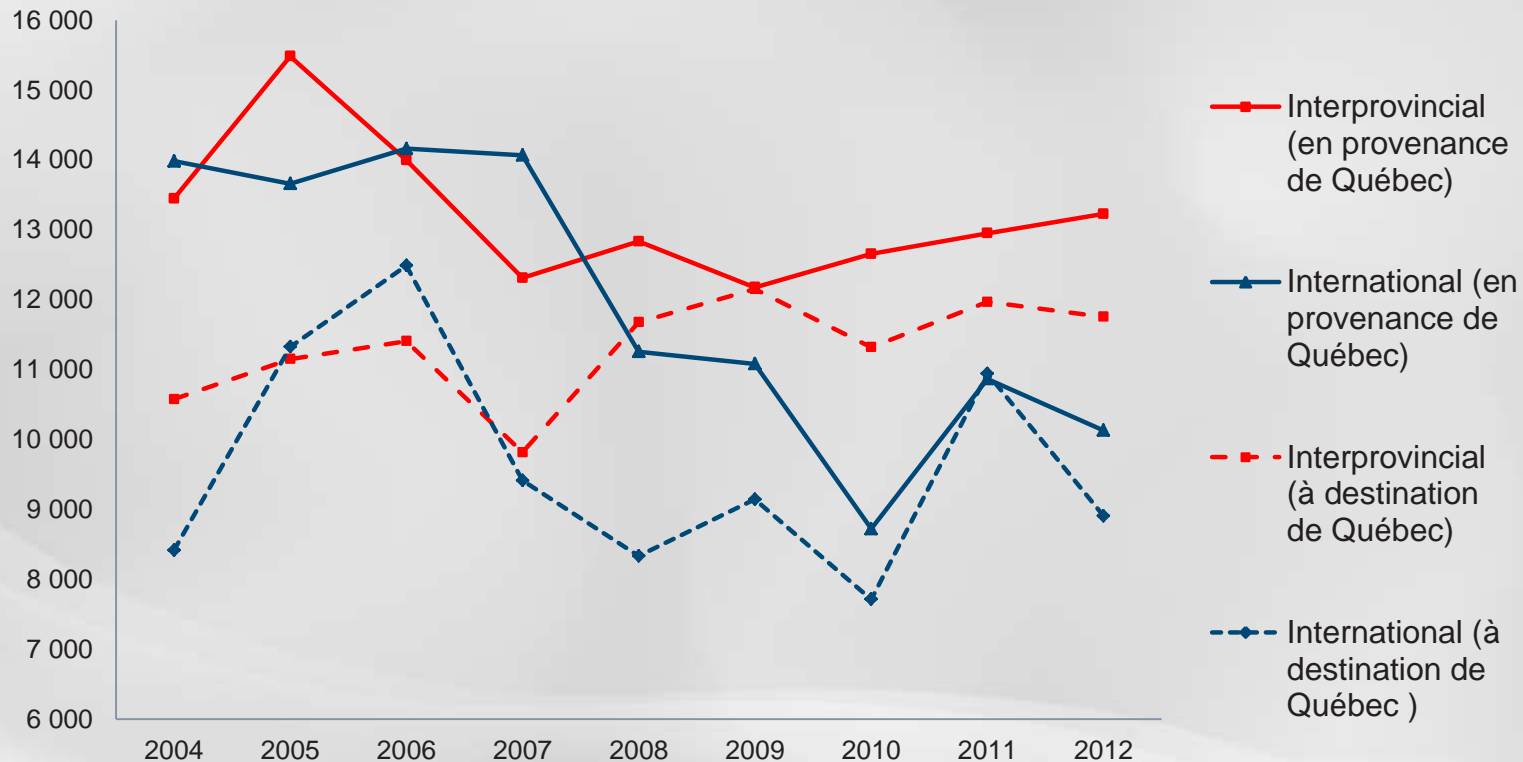


En millions de tonnes / En milliards de tonnes-kilomètres

2. Les activités économiques (suite)

II. Les volumes des marchandises transportés par camions (2012)

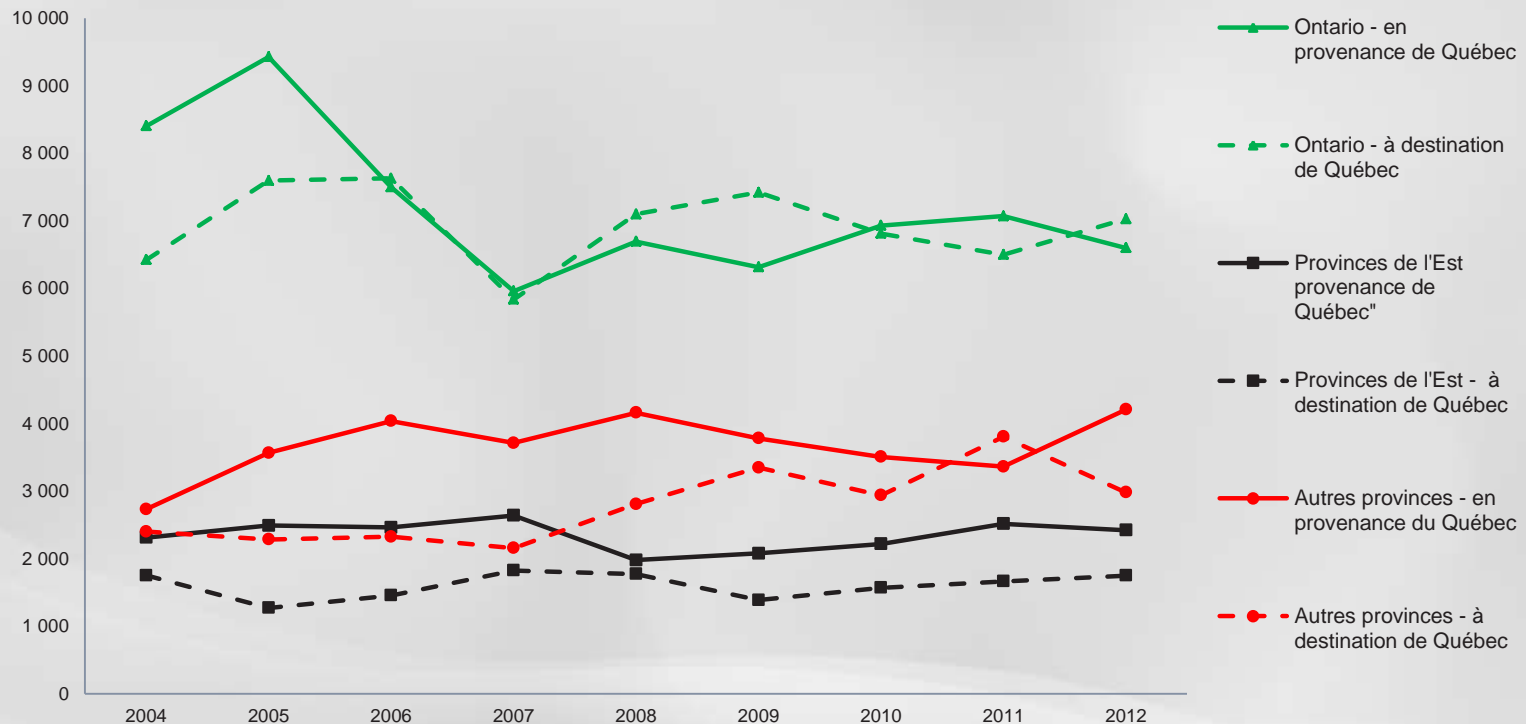
Évolution des flux des marchandises transportées par camions à destination et en provenance de Québec entre 2004 et 2012 ('000 000 tonnes-kilomètres)



2. Les activités économiques (suite)

II. Les volumes des marchandises transportés par camions (2012)

Évolution des flux des marchandises transportées par camions à destination et en provenance de Québec entre 2004 et 2012 ('000 000 tonnes-kilomètres)



2. Les activités économiques (suite)

II. Les échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis

Valeur des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis en 2013, par mode

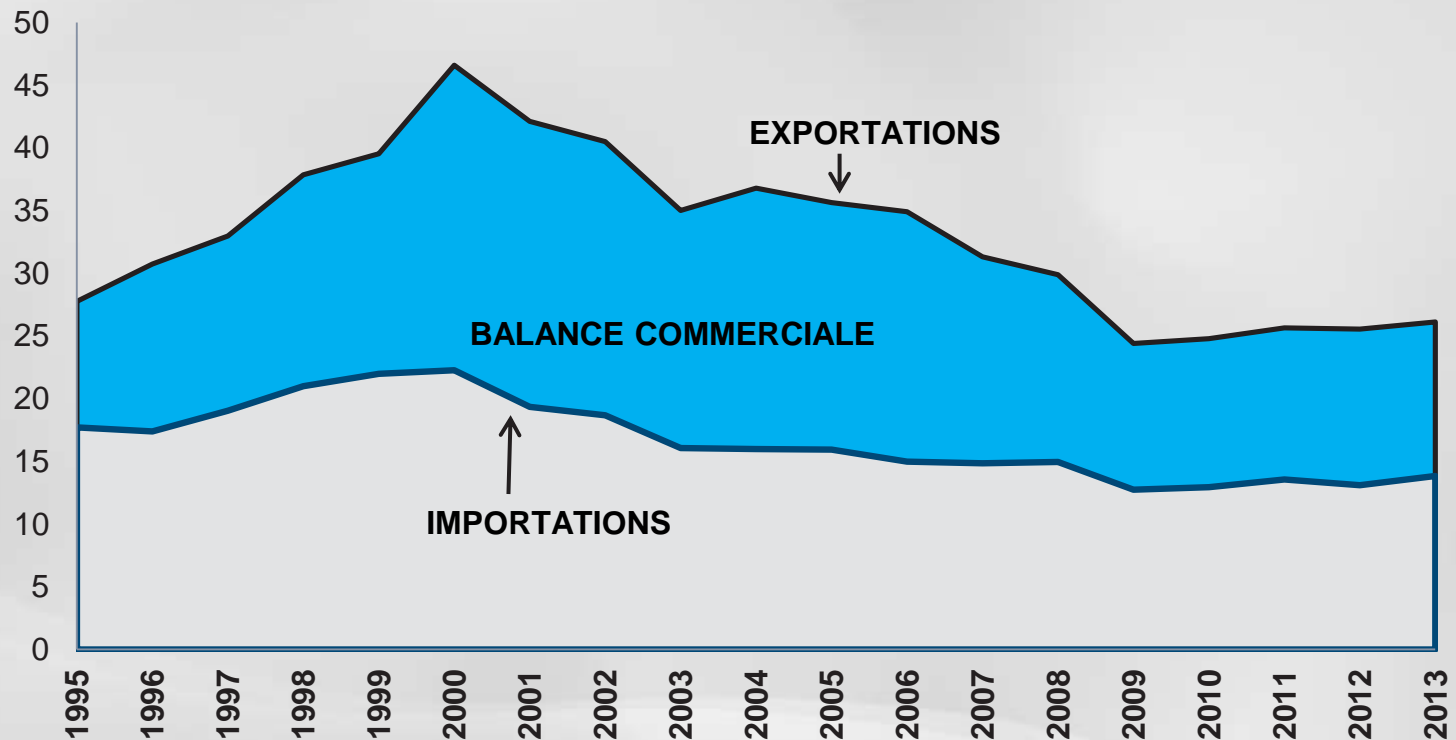
Mode	Exportations	Importations	Exportations	Importations
	Milliards de \$		%	
Aérien	4,78	4,00	10,5	13,6
Ferroviaire	9,09	5,33	19,9	18,2
Maritime	1,87	4,51	4,1	15,4
Routier	28,84	15,28	63,1	52,2
Autres	1,12	0,18	2,4	0,6
Ensemble	45,69	29,29	100,0	100,0

Source: ISQ

2. Les activités économiques (suite)

II. Les échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis

Évolution de la balance commerciale des échanges de marchandises transportées par camions entre le Québec et les États-Unis (milliards \$ 2007)



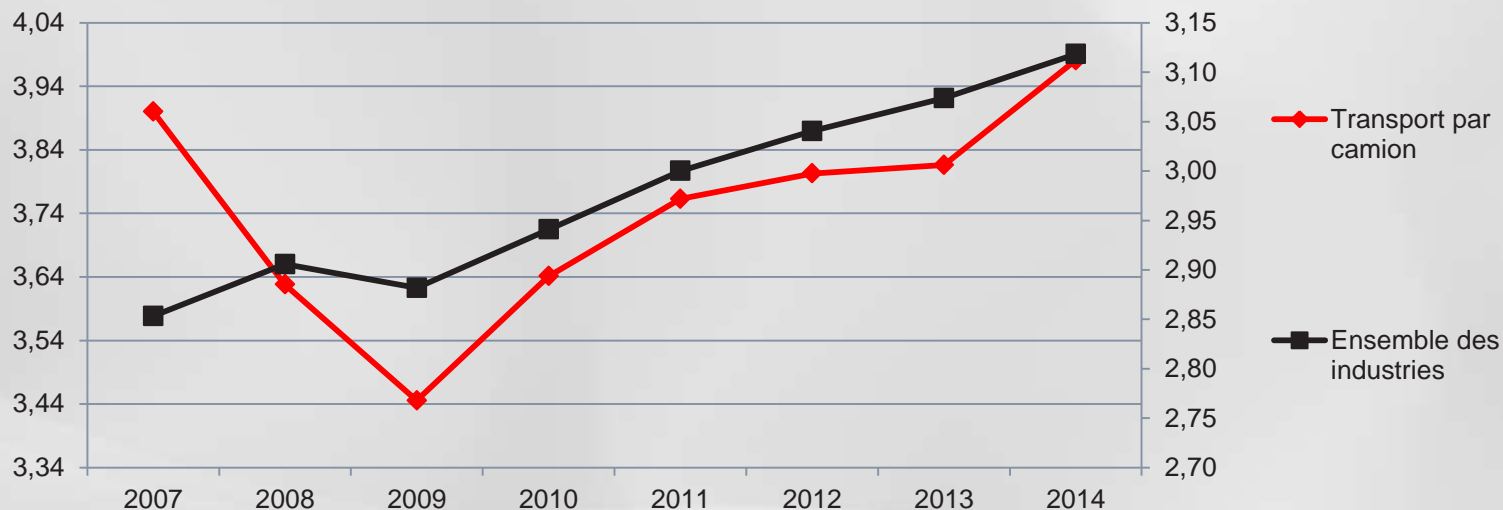
Source: ISQ

3. Les retombées économiques (suite)

I. Le PIB

- PIB camionnage 2014: 3,98 milliards de \$:
- 32% du PIB transport et entreposage;
- 1,3% du PIB de l'ensemble des industries.

Évolution des PIB de l'industrie du camionnage et de l'ensemble des industries
(Milliards de dollars enchaînés de 2007)



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

3. Les portées économiques

II. L'emploi

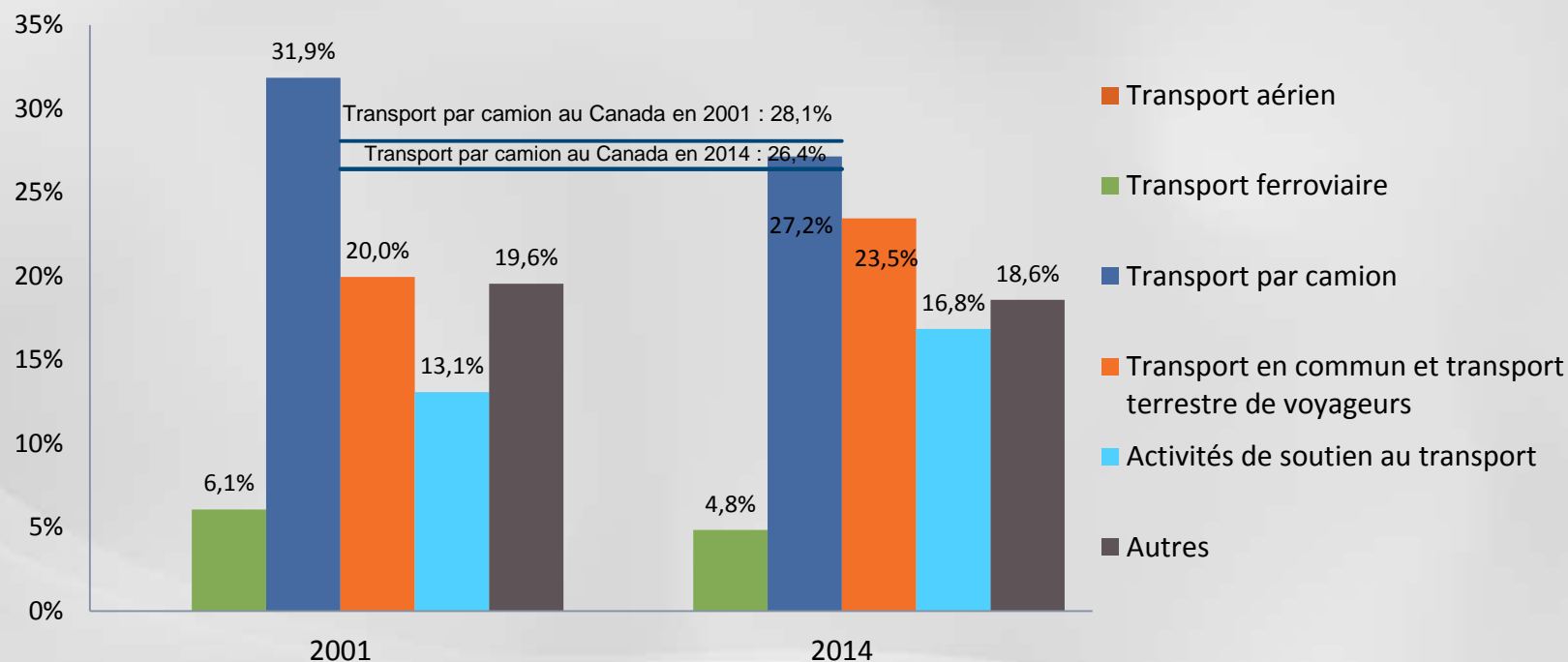
- Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) de Statistique Canada.
- Couverture : Les données ne concernant que les employés salariés, exclut les chauffeurs contractants et les travailleurs autonomes.

	2001	2010	2013	2014
Emploi dans le camionnage	41 348	39 455	41 336	41 267

3. Les portées économiques (suite)

II. L'emploi (suite)

Répartition des emplois (estimations non désaisonnalisées) selon le type d'employé dans le secteur du transport et entreposage entre janvier 2014 et septembre 2014 au Québec

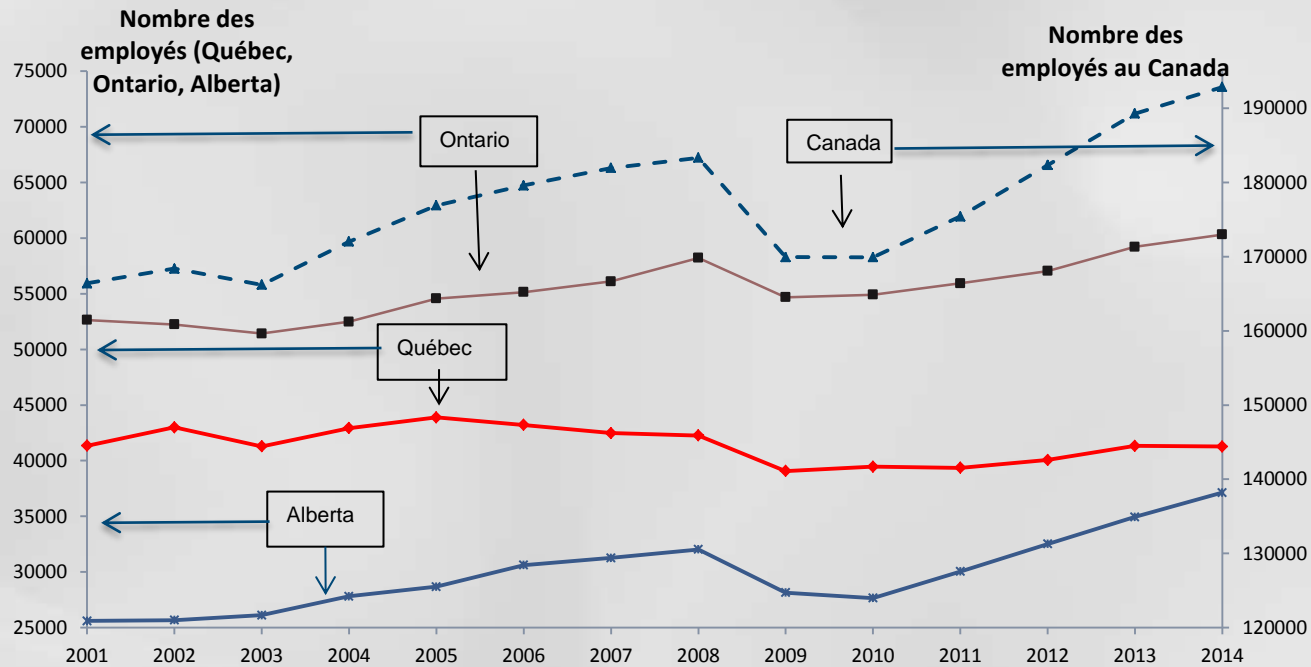


Source: CANSIM Tableau 281-0023 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), mensuel (personnes), Statistique Canada

3. Les portées économiques (suite)

II. L'emploi (suite)

Évolution du nombre des employés dans le camionnage au Canada, en Alberta, au Québec et en Ontario



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

3. Les portées économiques (suite)

II. L'emploi (suite)

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés (2014)

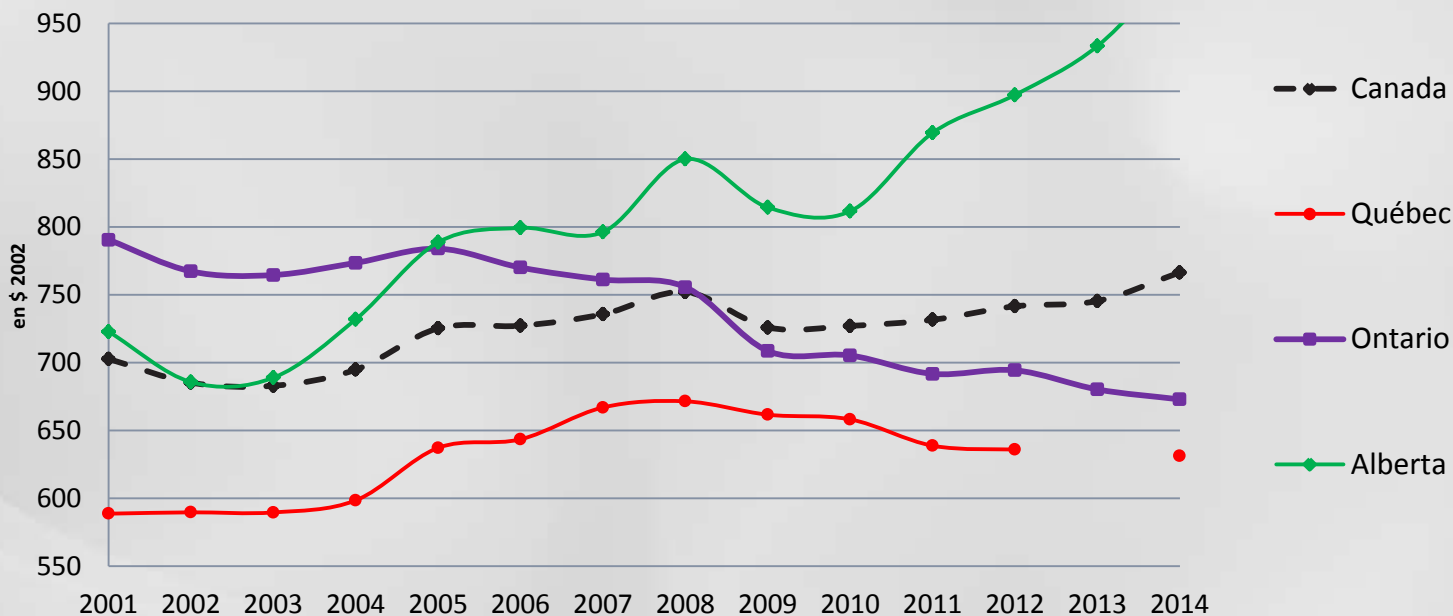
Québec	
Camionnage	779 \$
Transport et entreposage	904 \$
Ensemble de l'économie	849 4
Canada	
Camionnage	960 \$
Transport et entreposage	1005 \$
Ensemble de l'économie	935 \$

Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

3. Les portées économiques (suite)

II. L'emploi (suite)

Évolution des rémunérations hebdomadaires moyennes dans le camionnage (en dollars constants de 2002), incluant les temps supplémentaires



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

4. Les retombées économiques

I. Les recettes et les dépenses d'exploitation

Les entreprises pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus

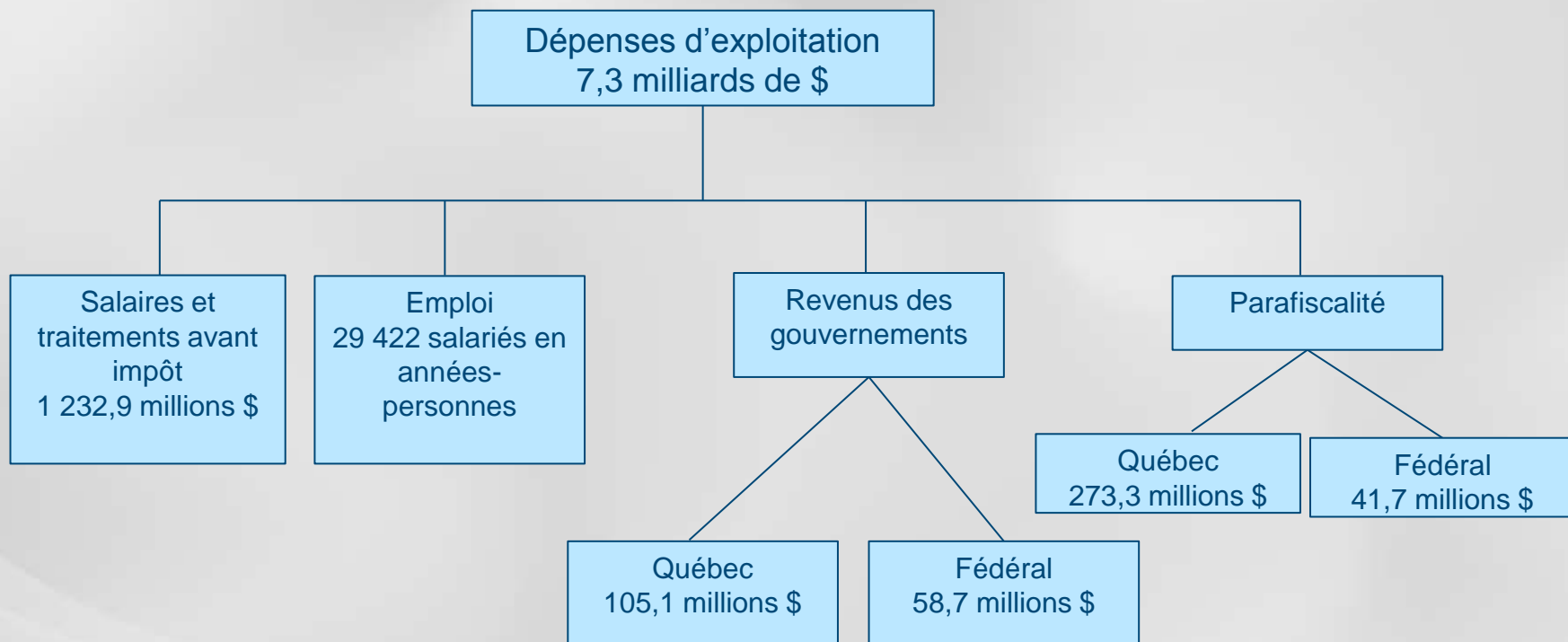
- Les revenus d'exploitations tirés du camionnage en 2011 : **7,5 milliards de \$**

- Les dépenses d'exploitations en 2011 : **7,3 milliards de \$**
 - ❑ Les salaires, traitements et avantages sociaux: **2,1 milliards de \$**
 - ❑ Les dépenses en carburant: **1,7 milliards de \$**
 - ❑ Autres dépenses: **3,5 milliards de \$**

Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

4. Les retombées économiques (suite)

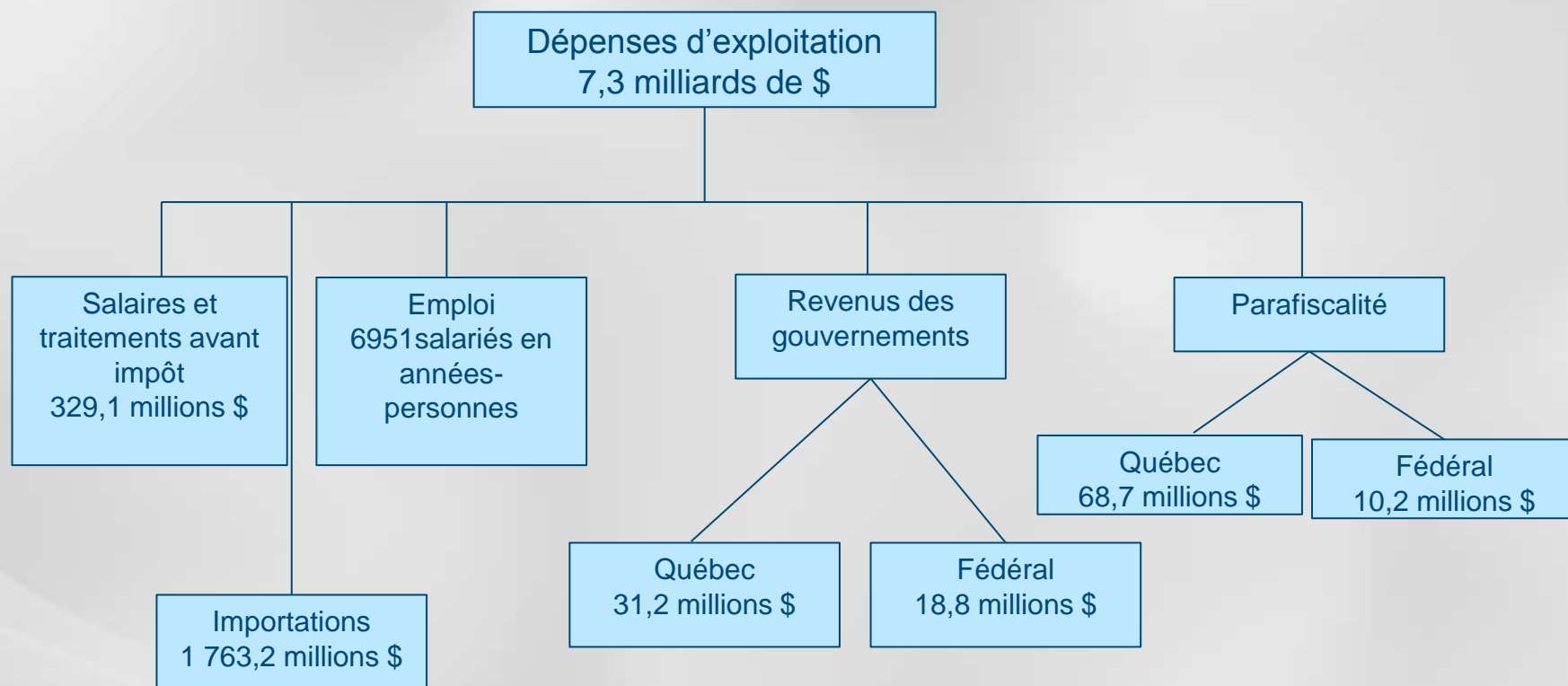
II. Les effets directs



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

4. Les retombées économiques (suite)

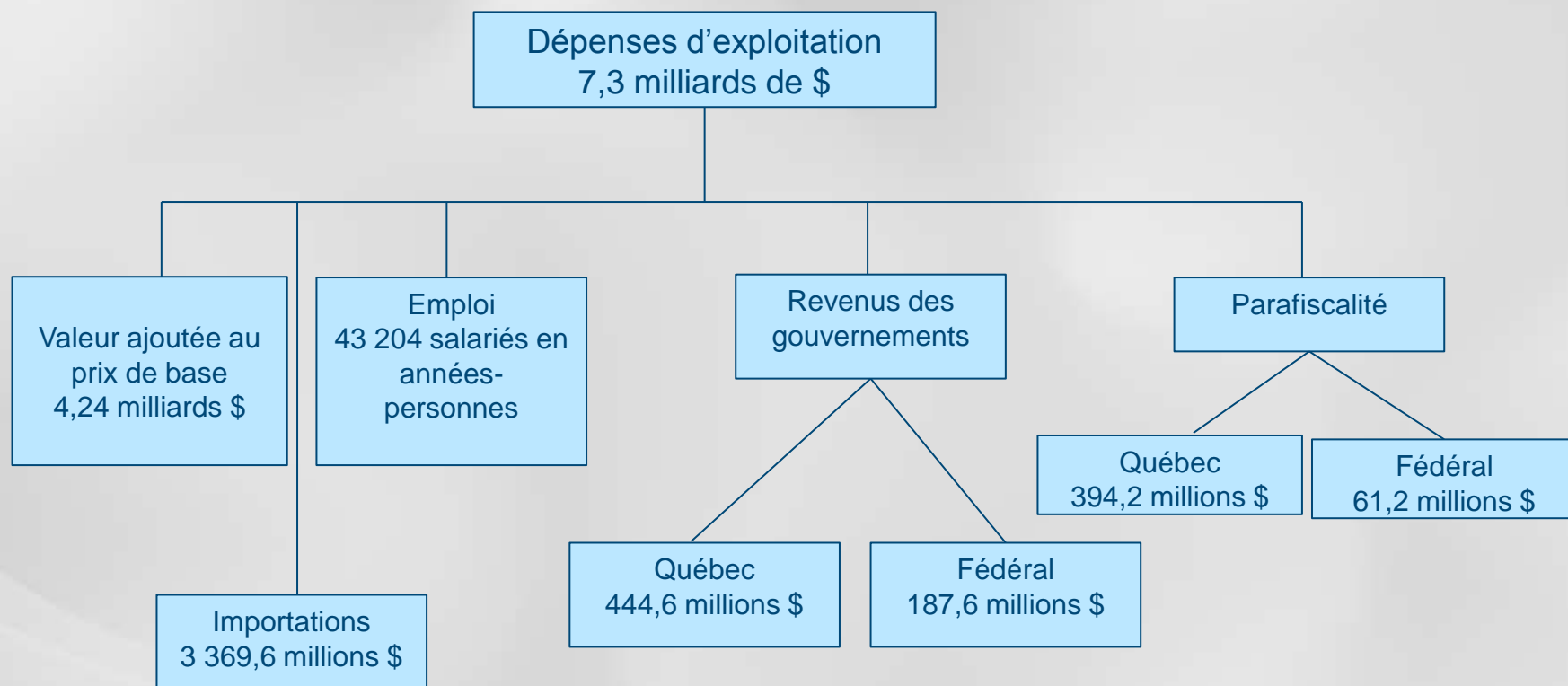
III. Les effets indirects sur les premiers fournisseurs



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

4. Les retombées économiques (suite)

IV. Les effets totaux



Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

5. Le camionnage et l'environnement

I. Les consommations d'énergie

- Le secteur du transport routier des marchandises a consommé 165,3 pétajoules¹ (PJ) en 2012 :
 - ❑ 32,2 % de l'énergie totale consommée par le secteur du transport;
 - ❑ 40,3 % de l'énergie totale consommée par le transport routier.

¹Pétajoule est une unité pour quantifier l'énergie, le travail et la quantité de chaleur

1 PJ = 10^{15} J

1 PJ = 0,277 8 TWh

Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

5. Le camionnage et l'environnement (suite)

I. Les consommations d'énergie (suite)

Régions	Consommation d'énergie du transport routier des marchandises (PJ)							Variation (%)		
	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012	1990-2012	2000-2012	2011-2012
Canada	465,2	719,5	899,1	914,8	972,8	989,8	984,5	111,6	36,8	-0,5
Terre-Neuve-et-Labrador	9,5	12,4	15,4	14,0	14,7	17,5	14,1	49,0	13,7	-19,7
Île-du-Prince-Édouard	2,0	3,4	2,4	2,4	2,4	3,1	3,6	86,9	6,9	16,5
Nouvelle-Écosse	17,0	20,8	19,4	20,9	20,6	24,6	23,8	40,0	14,4	-3,3
Nouveau-Brunswick	15,5	26,9	19,3	18,7	20,8	27,4	21,8	41,0	-18,8	-20,3
Québec	92,4	133,0	164,9	155,0	157,8	168,6	165,3	78,9	24,3	-2,0
Ontario	148,3	243,9	268,4	278,1	293,3	304,2	292,2	97,1	19,8	-3,9
Manitoba	17,0	22,0	28,3	29,2	29,7	31,1	33,8	99,1	53,6	8,6
Saskatchewan	15,2	27,6	55,3	64,5	68,1	64,6	70,3	362,4	154,9	8,9
Alberta	84,0	136,6	207,4	220,5	248,8	240,6	246,7	193,8	80,5	2,5
Colombie-Britannique et Territoires	64,5	92,8	118,3	111,6	116,6	108,0	112,8	74,9	21,6	4,5

Source: Ressources naturelles Canada, Base de données complète sur la consommation d'énergie, secteur des transports, Tableau 18 : Consommation d'énergie secondaire et émissions de GES du transport routier des marchandises par région.

5. Le camionnage et l'environnement (suite)

II. Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Transport routier	Émissions (Mt éq. CO ₂)		variations des émissions de 1990 à 2012		Part du secteur en 2012
	1990	2012	Mt éq. CO ₂	%	%
Automobiles	12,0	10,5	-1,5 -	12,8	38,4
Camions légers	3,9	7,8	3,9	100,0	28,6
Véhicules lourds	4,6	8,9	4,3	95,0	32,6
Autres transports routiers (motocyclettes, véhicules au propane et au gaz naturel)	0,1	0,1	0,0 -	14,3	0,4
Total	20,6	27,3	6,7	32,5	100,0

Source: Ministère du développement Durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, Québec. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990. 2015 Tableau 4 page 15

Source: CANSIM Tableau 281-0024 Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Statistique Canada

6. Conclusion

- Cette étude permet de dresser le portrait de l'industrie du camionnage du Québec.
- C'est une industrie qui est en évolution en termes de PIB, du parc de véhicules, d'échanges commerciaux, de kilomètres parcourus mais c'est une industrie, à défaut des mesures nécessaires, où la pénurie de main d'œuvre et les émissions de GES risquent d'être compromettantes dans les années à venir.
- Le portrait est une source d'informations essentielles pour les intervenants publics et privés dans le transport routier des marchandises au Québec. Il constitue, à l'heure actuelle, le seul document qui regroupe les données statistiques et économiques du camionnage au Québec.
- Il s'avère indispensable d'actualiser le rapport périodiquement.