

PERSPECTIVE

L'industrie du transport par camion : au cœur de l'économie

L'industrie du transport par camion a connu une croissance importante depuis une dizaine d'années. Le nombre de camions pour les besoins commerciaux, professionnels ou institutionnels s'est accru rapidement, les emplois salariés ont progressé, le PIB réel a augmenté à une vitesse plus élevée que celle de l'économie québécoise prise dans son ensemble et que celle du secteur de la fabrication, de quoi donner le vertige. On peut se demander combien de temps encore l'industrie pourra maintenir ce rythme alors que la pénurie de main-d'œuvre est bien réelle dans cette activité économique depuis plusieurs années. De plus, le ralentissement attendu de la cadence de l'économie et du commerce mondiaux pourrait mettre des bâtons dans les roues. Au chapitre des défis, il faut également prendre en compte les questions environnementales qui rejoignent celles d'économies d'énergie, de congestion et de santé publique. Et si la baisse de tempo qui se profile était l'occasion de réfléchir sur des modes d'organisation différents?

Un joueur important du transport routier de marchandises

Il y a longtemps que le transport routier des marchandises fait partie des activités économiques à haute visibilité : les camions font partie du paysage, qu'il soit urbain, rural ou autoroutier. En 2017, on comptait 149 294 camions ou tracteurs routiers immatriculés au Québec destinés à une utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale. Il s'agit d'une hausse de 5,3 % par rapport à l'année précédente et d'une augmentation de 25,6 % par rapport à 2009, année qui servira à établir les comparaisons tout au cours de cette étude.

L'industrie du transport routier de marchandises se compose de quatre grands groupes : le transport par camion, les messageries

et les services de messagers, les activités de soutien au transport routier ainsi que les intermédiaires en transport de marchandises (agents maritimes et courtiers en douane, par exemple) (graphique 1). Le transport par camion a la part du lion (81,7 %) et il sera le sujet principal de la présente analyse.

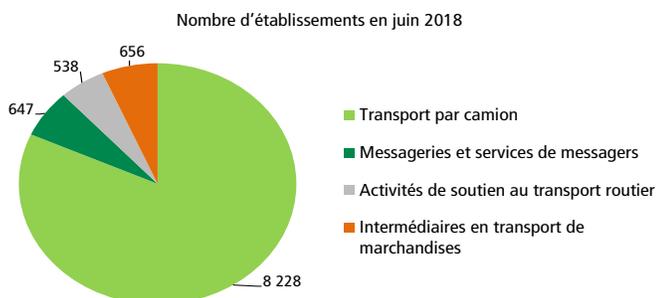
Statistique Canada dénombrait 8 228 établissements œuvrant dans le transport par camion au Québec en juin 2018. On compte deux grandes catégories d'établissements dans le transport par camion. Celle des marchandises diverses comprend les produits généralement placés sur des palettes et transportés dans une caisse ou encore un conteneur ou une semi-remorque. Celle des marchandises spéciales inclut les marchandises transportées dans des citernes routières (par exemple : lait, produits pétroliers, etc.), des remorques ayant une benne ou encore des fourgons réfrigérants. Les deux tiers des établissements appartiennent à la catégorie des marchandises diverses et l'autre tiers, à celle des marchandises spécialisées.

On parle ici de très petites entreprises : 75,2 % comprenaient moins de cinq employés et 86,0 % avaient moins de dix employés. Il faut dire que l'industrie compte beaucoup de travailleurs indépendants qui détiennent leur propre camion.

Une croissance rapide depuis dix ans

L'industrie du transport par camion a progressé à grande vitesse depuis dix ans. Un coup d'œil sur le PIB permet de constater que l'industrie a été en hausse continue durant toute cette période. Comment se compare cette avancée par rapport à d'autres secteurs? Entre 2009 et 2018, on note que la croissance du

GRAPHIQUE 1
Québec : le transport par camion a la part du lion du transport routier



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

François Dupuis, vice-président et économiste en chef • Mathieu D'Anjou, économiste en chef adjoint • Joëlle Noreau, économiste principale

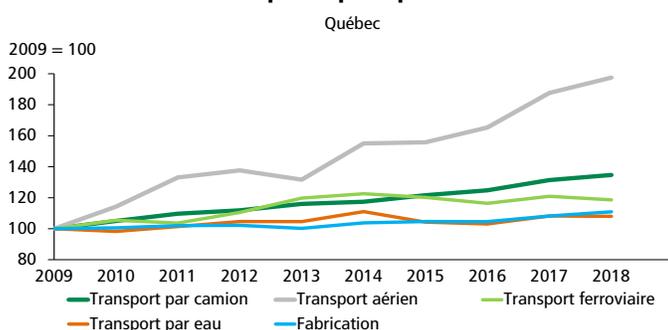
Desjardins, Études économiques : 418-835-2450 ou 1 866-835-8444, poste 5562450 • desjardins.economie@desjardins.com • desjardins.com/economie

NOTE AUX LECTEURS : Pour respecter l'usage recommandé par l'Office québécois de la langue française, nous employons dans les textes et les tableaux les symboles k, M et G pour désigner respectivement les milliers, les millions et les milliards. MISE EN GARDE : Ce document s'appuie sur des informations publiques, obtenues de sources jugées fiables. Le Mouvement des caisses Desjardins ne garantit d'aucune manière que ces informations sont exactes ou complètes. Ce document est communiqué à titre informatif uniquement et ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat ou de vente. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un engagement du Mouvement des caisses Desjardins et celui-ci n'est pas responsable des conséquences d'une quelconque décision prise à partir des renseignements contenus dans le présent document. Les prix et les taux présentés sont indicatifs seulement parce qu'ils peuvent varier en tout temps, en fonction des conditions de marchés. Les rendements passés ne garantissent pas les performances futures, et les Études économiques du Mouvement des caisses Desjardins n'assument aucune prestation de conseil en matière d'investissement. Les opinions et les prévisions figurant dans le document sont, sauf indication contraire, celles des auteurs et ne représentent pas la position officielle du Mouvement des caisses Desjardins. Copyright © 2019, Mouvement des caisses Desjardins. Tous droits réservés.

PIB réel dans l'industrie du transport par camion (+34,6 %) a été presque deux fois plus forte que celle du PIB réel de l'économie québécoise en général (+17,5 %) (graphique 2). Elle a surpassé celles de la fabrication (+10,9 %), du transport par eau (+8,0 %) et de son principal concurrent, le transport ferroviaire (+18,6 %). Toutefois, elle est en deçà de celle du transport aérien (+97,5 %). Dans la mesure où la croissance du transport par camion a progressé plus de trois fois plus rapidement que le secteur de la fabrication, on peut supposer que l'industrie primaire (secteurs minier, forestier et agricole) a contribué à l'essor du camionnage.

GRAPHIQUE 2

Depuis 2009, la croissance du PIB réel dans le transport par camion a été nettement plus rapide que celle de la fabrication

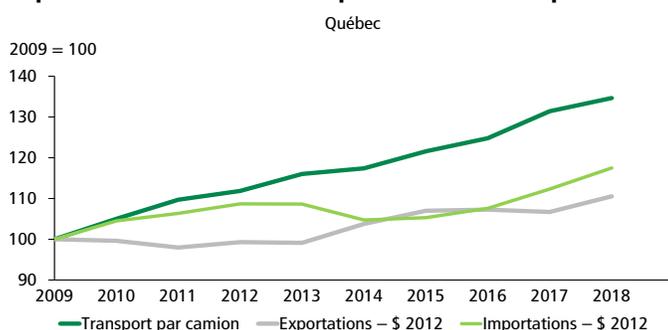


Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

La croissance des échanges commerciaux avec les autres provinces et avec les autres pays a également concouru à augmenter la demande pour les services de transport par camion. Selon le portrait statistique et économique [Le camionnage au Québec](#), publié par le Ministère des Transports du Québec en 2018, « le transport par camion reste le mode de transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis ». Le graphique 3 permet de voir que la hausse du volume des importations des autres provinces et des autres pays a été plus rapide que celle des exportations (respectivement 17,5 % et 10,5 %) de 2009 à 2018.

GRAPHIQUE 3

Depuis 2009, la croissance du PIB réel du transport par camion a dépassé celle du volume des exportations et des importations

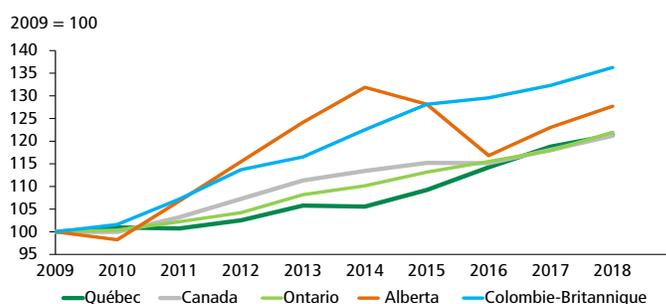


Sources : Statistique Canada, Institut de la statistique du Québec et Desjardins, Études économiques

Un autre indicateur attestant la vitalité de l'industrie est celui de l'augmentation de l'emploi salarié. Cette donnée ne prend pas en compte les propriétaires d'entreprises, mais elle donne un aperçu de l'effervescence qui a caractérisé ce secteur ces dernières années. Dans le graphique 4, la comparaison est établie avec le Canada, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique pour les années 2009 à 2018. Le nombre d'emplois salariés dans le transport par camion au Québec est passé de 39 099 en 2009 à 47 446 en 2018. Il s'agit d'une croissance de 21,3 %, alors que pour l'ensemble de l'économie québécoise, elle a été de 9,6 %. Le Québec obtient un score pratiquement identique à ceux du Canada (+ 21,2 %) et de l'Ontario (+22,0 %).

GRAPHIQUE 4

La hausse de l'emploi salarié dans le transport par camion rejoint celles de l'Ontario et du Canada depuis 2009



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Notons que les hausses les plus rapides ont été observées en Alberta (+27,7 %) et en Colombie-Britannique (+36,3 %). Dans le premier cas, on devine que l'effervescence qui a caractérisé l'industrie pétrolière a profilé, en quelque sorte, l'évolution de la courbe de l'emploi salarié dans l'industrie du transport par camion dans cette province. On note, par ailleurs, une diminution marquée en 2015 et en 2016 alors que les prix du pétrole brut se sont effondrés. En Colombie-Britannique, la croissance des dernières années a été propulsée, notamment, par les échanges commerciaux avec l'Asie. Le flanc pacifique de la province est véritablement devenu la porte d'entrée et de sortie canadienne des produits en provenance de ce continent et en partance pour celui-ci. L'activité trépidante dans le secteur forestier au début de la décennie a aussi aidé à soutenir l'embauche.

Fait à noter, la croissance de l'emploi salarié dans le transport par camion au Québec a été plus élevée du côté des marchandises diverses. On a observé une hausse de 26,9 % de 2009 à 2018, comparativement à 14,2 % pour la catégorie des marchandises spécialisées.

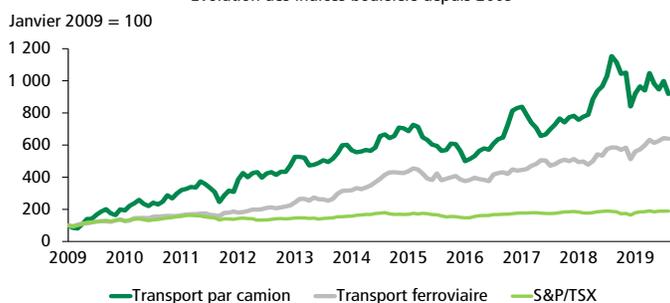
Une autre façon de mesurer le bouillonnement de l'industrie est de regarder l'évolution des indices boursiers. En ce qui a trait au marché canadien, on observe que l'indice du transport par camion a progressé beaucoup plus rapidement (plus de huit

fois la valeur initiale, en janvier 2009) que celui du transport ferroviaire (plus de cinq fois) et encore bien davantage que celui du S&P/TSX dans son ensemble qui, pourtant, a crû à bonne vitesse (presque deux fois) (graphique 5). Dans tous les cas, les gains boursiers reflètent un rebond après la chute subie pendant la crise financière.

GRAPHIQUE 5

La performance de l'industrie du transport par camion a surpassé celle du ferroviaire et celle du S&P/TSX depuis 2009

Évolution des indices boursiers depuis 2009



Sources : Datastream et Desjardins, Études économiques

Bien que le transport par train ait été très sollicité, notamment par l'industrie pétrolière ces dernières années, son avancée a été moins rapide que celle du camion. Il est vrai que l'emballlement des titres pour le transport par camion s'est tempéré depuis août 2018. On peut croire que les taxes sur l'aluminium et sur l'acier (imposées de mai 2018 à mai 2019), le ton acrimonieux des relations commerciales des États-Unis et la modération des exportations vers ce pays ont joué dans la baisse observée depuis la mi-année 2018.

Plusieurs indicateurs convergent vers un même constat : la croissance de l'industrie du transport par camion au Québec et au Canada a été très vigoureuse au cours des dix dernières années. Cette progression a surpassé, à plusieurs égards, celle de l'économie en général. Elle a été, entre autres, créatrice d'emplois. Son essor s'explique notamment par le bon tonus de l'économie en général, par la progression des secteurs de la fabrication et des matières premières ainsi que par l'accroissement du volume d'échanges commerciaux avec les autres provinces et hors du Canada. La question qui se pose est la suivante : ce tempo pourra-t-il être maintenu encore longtemps?

Un premier frein : la pénurie de main-d'œuvre

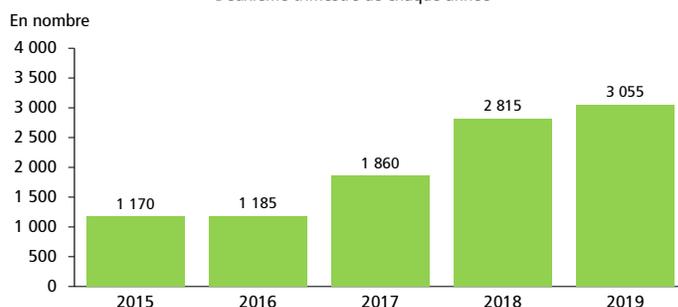
La pénurie de main-d'œuvre joue déjà contre l'industrie. Le manque de travailleurs n'est pas une nouveauté dans l'industrie du transport par camion. En février 2013, le Conference Board du Canada annonçait déjà une pénurie de chauffeurs dans une [étude](#) portant sur l'avenir de l'industrie du transport par camion. L'organisme prévoyait que l'industrie canadienne serait à court de 30 000 chauffeurs en 2020.

Pour le moment, Statistique Canada rapporte une augmentation du nombre de postes vacants dans l'industrie du camionnage au pays. Pour le Québec, le nombre est passé de 1 170 au deuxième trimestre de 2015 à 3 055 pour la même période en 2019 (graphique 6). De façon très concrète, au début d'octobre 2019, le site Guichet-Emplois du gouvernement canadien présentait un peu plus de 1 350 offres d'emplois de camionneurs et camionneuses au Canada, dont plus de la moitié au Québec.

GRAPHIQUE 6

Québec : le nombre de postes vacants dans le secteur du transport par camion augmente continuellement

Deuxième trimestre de chaque année



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

Selon le diagnostic sectoriel le plus récent du [Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec](#) (Camo-route), les entreprises ont surtout besoin de chauffeurs, mais il faut également combler des besoins pour les fonctions de manutentionnaire, de répartiteur et de mécanicien. On s'attend à ce que la demande soit élevée pour encore des années. Pourquoi? L'évaluation qu'en a faite Camo-route, dans l'enquête qui a mené au diagnostic, est qu'« en moyenne, la moitié des embauches se font dans le cadre du roulement de la main-d'œuvre. Le reste des embauches est motivé par la croissance de l'entreprise (36 %) et le remplacement des employés qui partent à la retraite (14 %) ». On s'attend à ce que la part attribuable à cette dernière catégorie augmente dans le temps compte tenu du vieillissement de la main-d'œuvre.

Qu'est-ce qui rend le recrutement si difficile? Dans le cas des chauffeurs, il faut un permis qui réponde à des conditions particulières. La conduite d'un véhicule lourd ne s'improvise pas. Au-delà de cette exigence, certains emplois sont saisonniers et, dans un contexte général de rareté de main-d'œuvre, les offres de travail à temps plein abondent.

Dans le cas des déplacements sur de longues distances, il faut une certaine flexibilité dans les horaires, une connaissance de l'anglais, un bon état de santé, l'absence d'antécédents judiciaires, une aptitude à interagir avec les clients, une bonne capacité à lire des cartes et certaines habiletés à travailler avec un équipement qui devient de plus en plus sophistiqué. Là comme ailleurs, les employeurs ont dû hausser la rémunération

et assouplir les conditions de travail pour attirer des candidats, pour conserver leurs employés et pour retenir en emploi leurs travailleurs plus âgés.

Malgré cela, les entreprises encaissent les contrecoups de cette pénurie. Camo-route rapportait que 50 % des entreprises ayant vécu des problèmes d'embauche ont observé des répercussions sur leurs activités. On note, entre autres, que 53 % des entreprises ont subi une baisse de profits, 46 % ont dû refuser des contrats et 23 % ont enregistré un retard dans les livraisons.

Composer avec la conjoncture économique

Les facteurs qui ont propulsé l'industrie ces dernières années pourraient être moins présents au cours des prochains trimestres. À la lumière des projections économiques pour la fin de l'année 2019 et le début de la décennie 2020, il faut s'attendre à une réduction de cadence des économies mondiale, continentale et québécoise qui aura des répercussions sur l'industrie du transport par camion.

Pourquoi? Bien des raisons peuvent être évoquées. Bien qu'il ne soit pas question de récession sur le continent nord-américain au moment d'écrire ces lignes, on ne peut nier que les risques d'un glissement de l'économie sont présents, surtout pour les pays les plus touchés par la stagnation du commerce international. On pense notamment à l'Allemagne, dont les difficultés ne sont pas sans affecter l'économie eurolandaise. La hausse du PIB réel mondial pour l'année 2020 a été revue à la baisse. La période de croissance modeste de l'économie de la planète pourrait s'étirer jusqu'en 2021 et se répercuter, par ricochet, sur les économies américaine, canadienne et québécoise. On ne peut nier, cependant, que les risques de récession seront présents aux États-Unis, dans la mesure où les tensions commerciales avec la Chine ne se dissiperont pas. La force des économies canadienne et surtout québécoise fait moins craindre pour un atterrissage brutal, mais une réduction de cadence est cependant inévitable.

On peut supposer également que le rythme des échanges commerciaux diminuera en fonction du ralentissement de la croissance économique. Par ailleurs, le protectionnisme montant a des conséquences qui sont déjà observables. Le rythme de progression du volume du commerce mondial a diminué et devrait continuer de ralentir dans les trimestres à venir. Cela ne sera pas sans affecter le volume de marchandises échangées et transportées tant aux États-Unis, au Canada qu'au Québec.

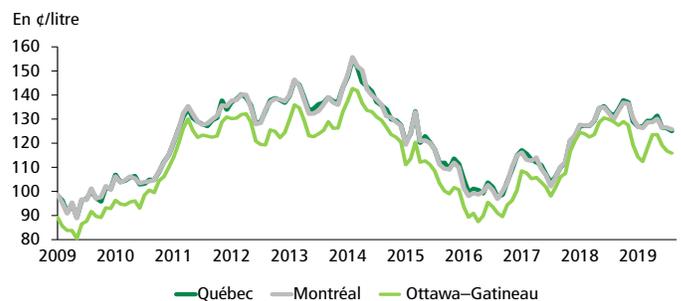
Par ailleurs, qui dit baisse du rythme de croissance de l'économie dit généralement réduction de tempo du secteur de la fabrication. Cela est particulièrement le cas actuellement alors que ce dernier semble plus affecté par les tensions commerciales. Du côté des matières premières, il faut s'attendre à ce que la demande s'estompe. Par conséquent, les services de transport par camion seront sans doute moins sollicités.

Est-ce que tous les facteurs se conjuguent pour mettre des bâtons dans les roues de l'industrie? Non, de leur côté, les prix de l'énergie ne devraient pas augmenter de façon notable. Des efforts ont été entrepris ces dernières années pour diminuer la consommation de carburant, que ce soit en améliorant l'aérodynamisme des remorques, en réduisant les déplacements à vide, en équipant davantage les chauffeurs pour éviter les erreurs de parcours, en changeant certaines habitudes de conduite ou en utilisant le gaz naturel pour véhicule, pour ne nommer que ces exemples.

On note qu'en dépit du fait que les prix du diesel ont augmenté depuis les creux observés en 2016, ils sont tout de même loin des sommets atteints en 2014 (graphique 7). À l'époque, ces hauts niveaux n'avaient pas freiné l'industrie (on peut se référer à la section précédente sur le PIB, l'embauche de salariés et les indices boursiers), tant les besoins pour le transport de marchandises étaient pressants. De façon générale, les prix du pétrole ne devraient pas s'apprécier d'ici la fin de 2020 (graphique 8). L'offre est abondante et la demande devrait être contenue en raison de la progression modeste de l'économie mondiale, ce qui limitera la surchauffe.

GRAPHIQUE 7

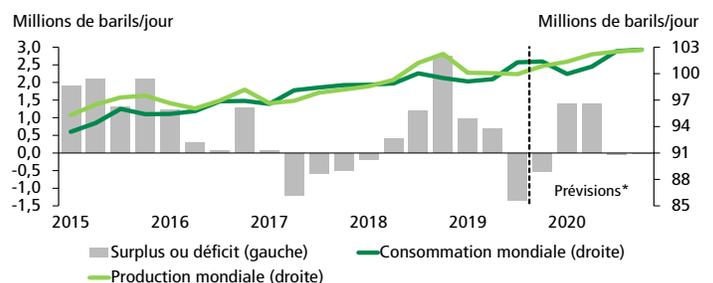
Bien que le prix du diesel ait remonté par rapport à l'année 2016, il n'a pas rejoint le sommet du début de 2014



Sources : Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

GRAPHIQUE 8

Pétrole : un surplus d'offre pourrait apparaître sur le marché en 2020 et contenir les prix



* Perspectives de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) en supposant une production stable de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP).
Sources : AIE et Desjardins, Études économiques

D'autres paramètres qui auront une influence sur l'industrie du transport par camion

Il n'y a pas que le volume de marchandises transportées qui pourrait affecter la vitalité de l'industrie du transport par camion au Québec et au Canada. Les problèmes de pénurie de chauffeurs, notamment, pourraient être exacerbés par la croissance du commerce en ligne. Le cybermagasinage va de pair avec la livraison, qui est généralement assurée par les services de messagerie. Ces derniers embauchent, eux aussi, des chauffeurs et des manutentionnaires.

La régionalisation de la production manufacturière, soit le retour d'entreprises qu'on avait délocalisées à l'étranger, pour rapatrier une partie de la production plus près du marché nord-américain, pourrait profiter à l'industrie du transport par camion. Toutefois, il ne s'agit pas d'un phénomène encore très répandu.

Les considérations environnementales pourraient aussi avoir une influence. Selon les relevés rapportés dans l'[Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990](#), on estime que les émissions du transport routier ont augmenté de 52 % au Québec. Celles des véhicules lourds ont crû de 40 %, alors que celles des camions légers (fourgonnettes, camionnettes et véhicules utilitaires sport) ont connu une hausse de 234 %.

À l'heure où la population réclame des changements dans le but de préserver l'environnement et où la congestion routière est une grande source de frustration, de perte de temps et de gaspillage d'énergie, on cherche des solutions de rechange. Le transport ferroviaire pourrait gagner un peu de terrain en raison de son taux d'émission plus faible que le transport par camion. Toutefois, les infrastructures pour le rail demeurent limitées. Par ailleurs, peu de moyens de transport offrent autant de flexibilité que le transport par camion. Le choix des horaires, la rapidité, les coûts qui demeurent compétitifs et la possibilité d'acheminer les marchandises de porte-à-porte sont autant d'atouts qui le favorisent.

Réduire la vitesse pour mieux prendre le virage

L'industrie du transport par camion a connu une forte croissance depuis dix ans. Plusieurs indicateurs confirment cet état de fait. On n'a qu'à penser à la croissance plus rapide du PIB réel du secteur que ceux de l'ensemble de l'économie québécoise et du secteur de la fabrication. S'ajoute à cela l'avancée de l'emploi salarié qui est plus du double de celle du Québec. On note également que la hausse de l'indice boursier canadien du transport par camion a nettement surpassé la progression de l'indice du secteur ferroviaire et celle du S&P/TSX. Cependant, une telle cadence ne pourra être maintenue encore longtemps. Les problèmes de recrutement de la main-d'œuvre demeurent importants et, pour le moment, la conduite d'un véhicule lourd en mode complètement autonome n'est pas encore au point. On peut difficilement attendre un répit de ce côté à brève échéance, d'autant plus que la concurrence pour les chauffeurs et les

manutentionnaires est appelée à se corser avec la popularité du cybermagasinage.

Il y a plus que des problèmes d'embauche qui se dessinent à l'horizon. Le ralentissement attendu de l'économie mondiale ne sera pas sans effet sur l'industrie dans les trimestres à venir. La réduction probable du volume des biens échangés localement avec les provinces et les autres pays amènera vraisemblablement une réduction de cadence du transport par camion. Au chapitre des défis, il faut également prendre en compte les questions environnementales, qui rejoignent celles d'économie d'énergie, de congestion et de santé publique. Et si la baisse de tempo qui se profile était l'occasion de réfléchir sur des modes d'organisation différents?

Joëlle Noreau, économiste principale