

# L'ORGANISATION DU CAMIONNAGE EN VRAC

au Québec

1991



CANQ  
TRQ  
TPMM  
TRMM  
1040  
1990

Québec 

253435

**L'ORGANISATION  
DU  
CAMIONNAGE EN VRAC  
AU QUÉBEC  
1990**

DM - Per - Mar

CANQ  
TR  
TPM  
TRM  
104  
1990

**Avril 1991**

La réalisation de ce document s'est avérée possible avec la participation de nombreuses personnes et organismes dont Guy Claveau, Alain Paradis et Rafael Sanchez de la Direction du Transport routier des marchandises du ministère des Transports du Québec et la firme SOM Inc. qui a mené le sondage originel.

Cette publication est éditée par la  
Direction des communications du  
ministère des Transports du Québec.  
Pour se la procurer, téléphoner au  
**(418) 643-6860** ou écrire à :

Direction des communications  
Ministère des Transports du Québec  
700, boul. Saint-Cyrille Est,  
18<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5H1

Dépôt légal 2<sup>e</sup> trimestre 1991  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-21844-2

## **Avant-propos**

Le ministère des Transports du Québec est heureux de vous présenter les résultats d'une enquête téléphonique auprès de presque 2 000 détenteurs de permis de transport de vrac travaillant dans les diverses régions du Québec.

Nous souhaitons que le présent rapport soit un outil de travail important pour tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de l'industrie de camionnage en vrac au Québec.

Finalement, le Ministère désire remercier tous les répondants au sondage téléphonique pour leur franche collaboration.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>AVANT-PROPOS</b> .....	i
<b>1. L'ENQUÊTE</b> .....	1
<b>2. LE PORTRAIT GÉNÉRAL</b> .....	5
2.1 Les transporteurs de vrac .....	5
2.1.1 Le portrait général du transporteur de vrac .....	5
2.1.2 Le portrait du transporteur selon le nombre de jours de travail .....	10
2.1.3 Le portrait du transporteur selon la marchandise transportée .....	13
2.2 Le marché .....	17
2.2.1 Les revenus .....	17
2.2.2 La quantité de travail disponible .....	20
2.2.3 Les sous-marchés des diverses matières de vrac .....	22
2.3 L'équipement utilisé .....	26
2.3.1 Le parc de véhicules .....	26
2.3.2 Le travail selon le parc d'équipement .....	29
2.3.3 Les matières transportées selon le type de véhicules .....	30
<b>3. LES PROFILS SECTORIELS</b> .....	31
3.1 Les organismes de courtage .....	31
3.1.1 Le profil dynamique de la répartition du travail dans les organismes de courtage ..	36
3.2 Le transport du bois .....	38
3.3 Le transport par benne basculante .....	43
3.4 Résumé des plus importantes des caractéristiques de l'industrie .....	47
<b>4. L'OPTION DES TRANSPORTEURS FACE À LA RÉGLEMENTATION</b> .....	49
4.1 La fixation des taux et des tarifs .....	49
4.2 Le gel du nombre de permis .....	50
4.3 La limitation régionale des permis .....	50
4.4 La limitation du nombre de matières transportées .....	51
4.5 L'exclusivité aux organismes de courtage .....	51
<b>ANNEXES</b> .....	53

---

# LISTE DES GRAPHIQUES

## CHAPITRE 2 – LE PORTRAIT GÉNÉRAL

### 2.1.1 *Le portrait général du transporteur*

A – Expérience du métier .....	5
B – Principale occupation .....	5
C – Caractère saisonnier du métier .....	6
D – Adhésion à un organisme de courtage .....	6
E – Membres de l'ANCAI ou autres associations .....	6
F – Possession d'un permis de camionnage général .....	6

### 2.1.2 *Le portrait du transporteur selon le nombre de jours travaillés*

A – Répartition des camionneurs selon le nombre de jours de travail dans l'ensemble de l'industrie .....	10
B – Répartition des camionneurs membres des organismes de courtage selon le nombre total de jours travaillés .....	10
C – Répartition des camionneurs selon le nombre de jours de travail obtenus des organismes de courtage .....	10
D – Répartition des camionneurs non-membres des organismes de courtage selon le nombre de jours travaillés .....	10
E – Jours travaillés annuellement selon l'occupation .....	10
F – Proportion de camionneurs selon que le camionnage soit ou non l'occupation principale .....	11
G – Kilométrage annuel parcouru .....	11
H – Kilométrage parcouru par jour de travail .....	11

### 2.1.3 *Le portrait du transporteur selon la marchandise transportée*

A – Répartition des transporteurs selon la principale matière transportée .....	13
B – Camionnage comme principale occupation selon la matière principale .....	13
C – L'expérience selon la matière transportée .....	13
D – Répartition des travailleurs saisonniers selon la matière transportée .....	13
E – Jours travaillés annuellement selon l'occupation .....	13
F – Répartition selon la matière transportée des membres ou non-membres des organismes de courtage .....	14
G – Répartition selon la matière transportée des membres ou non-membres de l'ANCAI .....	14
H – Kilométrage annuel parcouru selon la matière principale .....	14

### **2.2.1 Les revenus**

A – Revenu moyen de camionnage par détenteur de permis VR .....	17
B – Revenu selon la source de travail .....	17
C – Revenu par détenteur de permis .....	17
D – Revenu de camionnage par rapport au revenu total selon l'adhésion ou non à un organisme de courtage .....	17
E – Répartition des transporteurs selon la part de camionnage dans leur revenu .....	18
F – Revenu par kilométrage parcouru .....	18

### **2.2.2 La quantité de travail disponible**

A – Répartition des camionneurs selon leur principale source de travail .....	20
B – Revenu moyen annuel selon le nombre de jours de travail .....	20
C – Les sources de travail selon le nombre de jours de travail .....	20
D – Nombre moyen de jours de travail selon la source de travail .....	21

### **2.2.3 Les sous-marchés des diverses matière de vrac**

A – Revenu moyen annuel selon la matière principale transportée .....	22
B – Nombre moyen de jours de travail selon la matière principale transportée .....	22
C – Revenu par transporteur selon la matière principale ('000 \$) .....	22
D – Revenu quotidien moyen selon la matière principale transportée .....	22
E – Importance relative des sources de travail des camionneurs selon la matière principale .....	23
F – Part du camionnage dans le revenu total selon la matière principale transportée ....	23
G – Distribution des transporteurs selon l'importance de leurs revenus de camionnage selon la matière principale transportée .....	23

### **2.3.1 Le parc de véhicules**

A – Distribution des camionneurs selon l'importance de leur parc de véhicules .....	26
B – Distribution des camionneurs selon le nombre de véhicules inscrits à des organismes de courtage .....	26
C – Distribution des véhicules selon le type .....	26
D – Répartition du parc selon l'année de fabrication .....	26
E – Répartition des «6 roues» selon l'année de fabrication .....	27
F – Répartition des «tracteurs» selon l'année de fabrication .....	27
G – Nombre de permis «VR» et possession d'un permis général .....	27
H – Présence d'autres types d'équipements (bélief mécanique, excavatrice, etc.) .....	27

### **2.3.2 Le travail selon le parc d'équipement**

A – Distribution des jours de travail selon le type de camions .....	29
B – Distribution des jours de travail selon l'année de fabrication des camions .....	29
C – Répartition des détenteurs de permis «VR» selon l'importance de leur parc et le nombre de jours de travail .....	29

### **2.3.3 Les matières transportées selon le type de véhicule**

A – Répartition des détenteurs de permis selon la matière principale transportée par type de véhicule .....	30
B – Répartition du parc de véhicules selon l'année de fabrication par matière principale transportée .....	30
C – Répartition des membres d'organisme de courtage selon le nombre de véhicules inscrits par matières principales transportée .....	30

## **CHAPITRE 3 – LES PROFILS SECTORIELS**

### **3.1 Les organismes de courtage**

– Membres des organismes de courtage .....	31
– Répartition des revenus à l'intérieur et à l'extérieur des organismes de courtage .....	31
– Répartition des revenus à l'intérieur et à l'extérieur des organismes de courtage excluant le bois .....	32
A – L'expérience du métier .....	32
B – Camionnage comme principale occupation .....	32
C – Membre de l'ANCAI selon l'inscription aux organismes de courtage .....	32
D – Jours de travail/année selon l'adhésion aux organismes de courtage .....	33
E – Revenu moyen brut de camionnage selon l'adhésion aux organismes de courtage .....	33
F – % du revenu total tiré du camionnage selon l'adhésion aux organismes de courtage .....	33

### **3.2 Le transport du bois**

A – Part du marché du transport forestier .....	38
B – Part du nombre de détenteurs de permis .....	38
C – Proportion des camions en service dans le transport forestier .....	38
D – L'expérience du métier .....	38
E – Camionnage comme principale occupation .....	39
F – Caractère saisonnier de l'emploi .....	39
G – Adhésion à un organisme de courtage .....	39
H – Adhésion à l'ANCAI .....	39
I – Jours de travail par année .....	40
J – Revenu brut moyen de camionnage .....	40

K – Parts des revenus totaux tirés du camionnage .....	40
L – Nombre moyen de camions par transporteur .....	40

### **3.3 Le transport par benne basculante**

A – Part du marché du transport par benne basculante .....	43
B – Part du nombre de détenteurs de permis .....	43
C – Proportion de camions à benne basculante .....	43
D – Proportion des transporteurs membres des organismes de courtage .....	43
E – Proportion de transporteurs membres de l'ANCAI .....	43
F – Jours de travail par année .....	44
G – Revenu moyen brut .....	44
H – Importance relative des sources de travail .....	44

## **CHAPITRE 4 – LA PERCEPTION DE LA RÉGLEMENTATION PAR LES TRANSPORTEURS**

<b>4.1 La fixation des taux et des tarifs .....</b>	<b>49</b>
<b>4.2 Le gel du nombre de permis .....</b>	<b>50</b>
<b>4.3 La limitation régionale des permis .....</b>	<b>50</b>
<b>4.4 La limitation du nombre de matière transportées .....</b>	<b>51</b>
<b>4.5 L'exclusivité aux organismes de courtage .....</b>	<b>51</b>

# LISTE DES CARTES

## CHAPITRE 2 – LE PORTRAIT GÉNÉRAL

### 2.1.1 *Le portrait général du transporteur*

Carte 1 – Le nombre de détenteurs de permis par région .....	8
Carte 2 – Expérience de camionnage de plus de dix ans .....	8
Carte 3 – Le camionnage comme principale occupation .....	8
Carte 4 – L'adhésion aux organismes de courtage .....	8
Carte 5 – L'adhésion à l'ANCAI .....	9

### 2.1.2 *Le portrait du transporteur selon le nombre de jours de travail*

Carte 6 – Les jours de travail selon la région .....	12
Carte 7 – Les jours de travail accordés par les organismes de courtage .....	12
Carte 8 – La distance annuelle parcourue par véhicule .....	12

### 2.1.3 *Le portrait du transporteur selon la marchandise transportée*

Carte 9 – La répartition des camionneurs dont la principale matière transportée est le sable et gravier .....	15
Carte 10 – La répartition de camionneurs dont la principale matière transportée est le bois .....	15
Carte 11 – La répartition des transporteurs des régions selon les principales matières transportées .....	15
Carte 12 – La répartition des membres des organismes de courtage selon les principales matières transportées dans les régions .....	16
Carte 13 – La répartition des non-membres d'organismes de courtage selon les principales matières transportées dans les régions .....	16

### 2.2.1 *Les revenus*

Carte 14 – Le revenu total moyen selon la région .....	19
Carte 15 – Le revenu moyen du camionnage selon la région .....	19
Carte 16 – Le revenu du camionnage des membres d'un organisme de courtage .....	19
Carte 17 – Le revenu de camionnage du non-membre d'un organisme de courtage .....	19

### 2.2.3 *Les sous-marchés de diverses matières de vrac*

Carte 18 – La valeur du marché selon la région .....	24
Carte 19 – Le marché du transport en vrac selon la matière transportée .....	24
Carte 20 – Le marché selon la source de travail .....	20

### **2.3.1 Le parc de véhicules**

Carte 21 – L'inscription des véhicules dans les organismes de courtage .....	28
------------------------------------------------------------------------------	----

## **CHAPITRE 3 – LES PROFILS SECTORIELS**

### **3.1 Les organismes de courtage**

Carte 22 – La part de marché détenu dans chaque région par les organismes de courtage .....	35
Carte 23 – La répartition du travail dans les organismes de courtage selon les régions .....	37

### **3.2 Les transporteurs de bois**

Carte 24 – Le marché du transport du bois .....	41
Carte 25 – La proportion de transporteurs affectés au transport du bois .....	41
Carte 26 – Revenu moyen des transporteurs de bois .....	41
Carte 27 – Adhésion des transporteurs de bois aux organismes de courtage .....	42
Carte 28 – Adhésion des transporteurs de bois à l'ANCAI .....	42

### **3.3 Le transport par benne basculante**

Carte 29 – Le marché du transport par benne basculante .....	45
Carte 30 – Proportion des transporteurs utilisant des camions à benne basculante .....	45
Carte 31 – Revenu moyen des transporteurs utilisant des camions à benne basculante .....	45
Carte 32 – Adhésion aux organismes de courtage des transporteurs utilisant des camions à benne basculante .....	45
Carte 33 – Adhésion à l'ANCAI des transporteurs utilisant des camions à benne basculante ...	46

## **CHAPITRE 4 – LA PERCEPTION DE LA RÉGLEMENTATION PAR LE TRANSPORTEUR**

### **4.1 La fixation des taux et tarifs**

Carte 34 – L'opinion des transporteurs face à la fixation des taux et des tarifs .....	49
----------------------------------------------------------------------------------------	----

### **4.2 Le gel du nombre de permis**

Carte 35 – L'opinion des transporteurs face au gel du nombre de permis .....	50
------------------------------------------------------------------------------	----

### **4.3 La limitation régionale des permis**

Carte 36 – L'opinion des transporteurs face à la limitation régionale des permis .....	50
----------------------------------------------------------------------------------------	----

### **4.4 La limitation du nombre de matière transportée**

Carte 37 – L'opinion des transporteurs face à la limitation du nombre de matières transportées .....	51
------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### **4.5 L'exclusivité aux organismes de courtage**

Carte 38 – L'opinion des transporteurs face à l'exclusivité aux organismes de courtage .....	51
----------------------------------------------------------------------------------------------	----

# 1

## L'ENQUÊTE

Le transport des matières en vrac est une industrie dont le sort est intimement lié au territoire et aux ressources premières d'un pays. Si les régions qu'on doit desservir sont aussi immenses que l'Abitibi ou la Gaspésie, on est forcé de considérer que le camionnage des matières premières doit surmonter bon an mal an toutes sortes de défis inconnus du camionnage général.

Au Québec, cette industrie dispose depuis bon nombre d'années de quelque 10 000 camions et elle réussit à s'adapter aux rythmes saisonniers du marché et aux fluctuations de deux sphères d'activité prépondérantes, celle des forêts et celle de la construction.

Cette facilité d'adaptation était déjà bien connue. Ce qui par contre, était loin d'être le cas de l'état de santé réel de l'industrie. En 1987, le ministère des Transports avait décidé de sonder la situation et on avait demandé leur avis sur leurs conditions de travail à plusieurs centaines des 7 600 détenteurs de permis de transport.

Les résultats de cette recherche ont été publiés et la fiabilité des résultats de cette analyse a, depuis, beaucoup aidé les camionneurs artisans, les entrepreneurs, les organismes de courtage tout autant que leurs clients à mieux orienter leur offre de travail et prévoir le marché.

C'est pourquoi, trois ans plus tard, le ministère des Transports a mené au cours du mois de septembre 1990 le même type de consultation.

Cette fois, 1976 entrevues ont été complétées et le taux de réponse obtenu a été de quelque 78 %, variant de 71,2 % dans la région de Québec à 90,6 % dans le Saguenay – Lac Saint-Jean. La

marge d'erreur, compte tenu d'une pondération nécessaire, est très faible et accorde au lecteur la même sécurité qu'avec l'outil de référence de 1987.

Région	Nombre de répondants	Marge d'erreur maximale sur une proportion %
01	143	7,2
02	130	7,6
03	346	4,6
04	161	6,7
05	162	6,8
06	420	4,2
07	159	6,8
08	170	6,5
09	50	12,3
10	235	5,6
ENSEMBLE	1 976	2,0*

Nous tenons à souligner la participation et la disponibilité de tous les travailleurs de l'industrie à bâtir le document que le ministère des Transports du Québec présente aujourd'hui.

\* La marge d'erreur a été estimée pour une proportion de 50 % en tenant compte de l'effet de la pondération et des tailles finies des populations par strate région-nombre de permis.

**PRINCIPAUX RÉSULTATS ADMINISTRATIFS  
DE LA CUEILLETTE DES DONNÉES**

	Bas du fleuve 01	Sag-Lac Saint-Jean 02	Québec 03	Trois-Rivières 04	Sherbrooke 05	Banlieue Montréal 06	Gatineau Hull 07	Abitibi Témiscamingue 08	Côte-Nord 09	Îles de Montréal 10	TOTAL
<b>RÉSULTATS DES APPELS</b>											
A) Échantillon initial (n)	190	153	508	205	209	668	232	260	71	358	2 854
B) Non rejoints après 5 appels	23	3	76	11	16	34	10	18	6	36	233
C) N° inexistant ou annulés	5	5	9	8	6	112	41	26	2	47	261
D) N° non résidentiels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E) Lignes défectueuses	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
F) Non éligibles	0	4	8	6	9	0	0	0	3	1	31
G) N° hors strate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H) Langue étrangère et incapacité	0	0	0	0	0	13	4	4	1	0	22
I) Absents	17	10	58	16	15	54	11	37	9	25	252
J) Entrevues incomplètes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K) Refus du ménage	0	0	0	0	0	11	2	0	0	5	18
L) Refus de la personne sélectionnée	2	1	11	3	1	23	5	5	0	9	60
M) Entrevues complétées	143	130	346	161	162	420	159	170	50	235	1 976
<b>CALCUL DU TAUX DE RÉPONSE ESTIMATIF (TRE)</b>											
N) N° non rejoints : B + E	23	3	76	11	16	35	10	18	6	36	234
O) N° rejoints : (A-(N + G))	167	150	432	194	193	633	222	242	65	322	2 620
P) N° rejoints inutilisables : C + D	5	5	9	8	6	112	41	26	2	47	261
Q) N° rejoints utilisables : O - P	162	145	423	186	187	521	181	216	63	275	2 359
R) Estimation du nombre total de non rejoints utilisables : (N Q/O)	22	3	74	11	16	29	8	16	6	31	211
S) Estimation du nombre total de n° utilisables : Q + R	184	148	497	197	203	550	189	232	69	306	2 570
Non réponse estimée % : ((R + I + H)/S)	21,3	8,7	26,6	13,5	15,1	17,4	12,2	24,6	23,0	18,2	18,9
Refus % : ((J + K + L)/S)	1,1	0,7	2,2	1,5	0,5	6,2	3,7	2,2	0,0	4,6	3,0
TRE % : ((M + F)/S)	77,6	90,6	71,2	85,0	84,4	76,4	84,1	73,3	77,0	77,2	78,1

Nous laissons au lecteur le soin de mener les comparaisons qui lui sont pertinentes. À cet égard, nous avons conçu ce travail de façon à ce que le lecteur puisse conserver les mêmes identifications régionales et les mêmes caractéristiques que dans l'édition de 1987. Un encadré, à tous les chapitres, résume les changements qui ont eu le plus d'influence sur ce type de camionnage.

Nous avons allégé le questionnaire et nous avons trouvé intéressant d'y ajouter quelques renseignements jugés nécessaires dans les autres secteurs de camionnage comme l'ampleur du kilométrage ou la possession d'équipements autres que le véhicule de transport.

Il suffit de savoir avant d'entreprendre la consultation des résultats de ce sondage version 1990 que les transporteurs\* de vrac sont aujourd'hui

moins nombreux (7 480 détenaient un permis en septembre 1990) et que le marché s'est haussé de 7 % depuis 1987 pour atteindre 464 millions de dollars, sans que des changements majeurs à l'encadrement réglementaire de caractère économique ou technique ne soient intervenus au cours de cette période.

Nous souhaitons que ce portrait soit un outil d'analyse précieux pour tous ceux qui ont besoin d'un profil de l'offre et de la demande de transport en vrac sur les routes des dix régions de Québec.

Le lecteur retrouvera les mêmes paramètres qu'en 1987 et il pourra évaluer les transporteurs autant que les matières transportées, leurs véhicules autant que le niveau de travail qui est imparti aux uns comme aux autres en 1990.

---

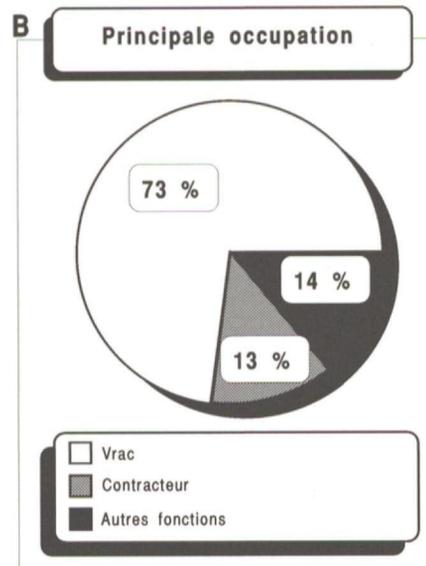
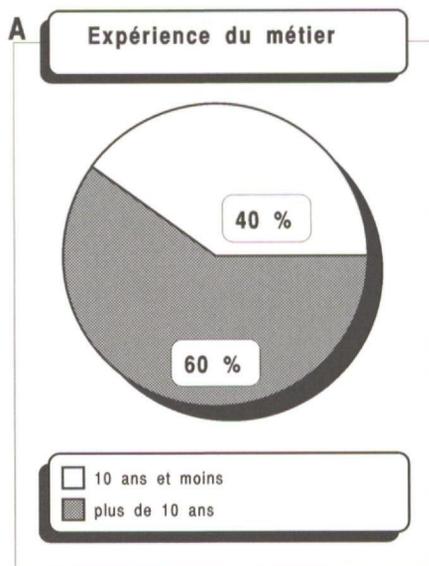
\* Pour des raisons de simplification, les appellations camionneur, transporteur et détenteur de permis de transport en vrac recouvriront la même réalité au cours des textes qui suivront.

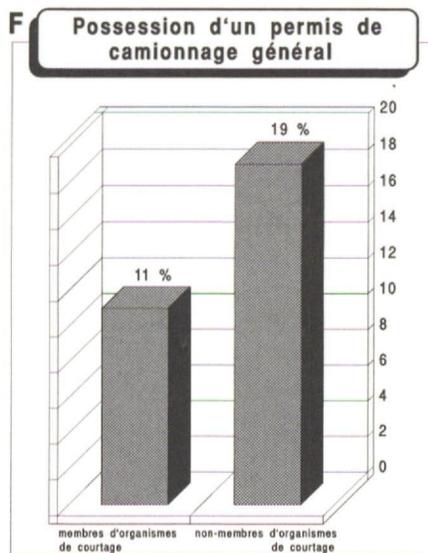
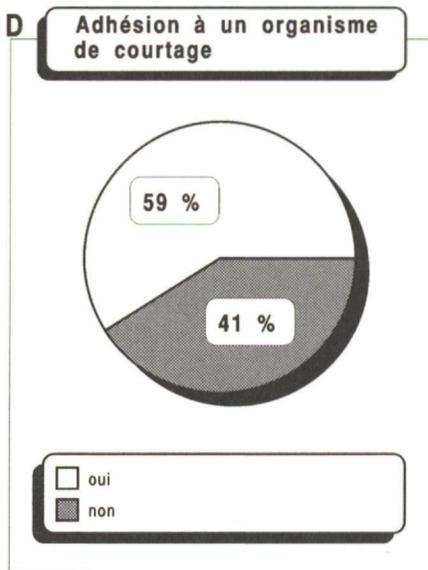
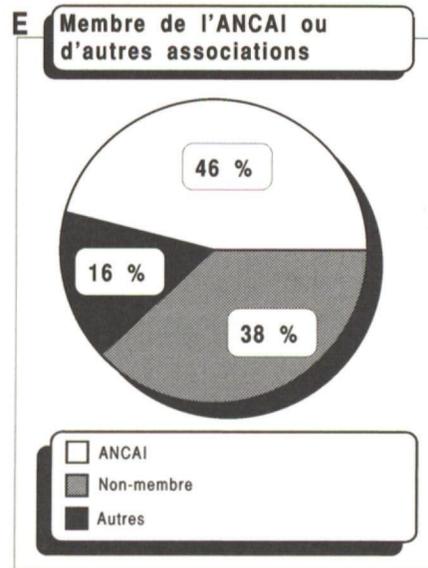
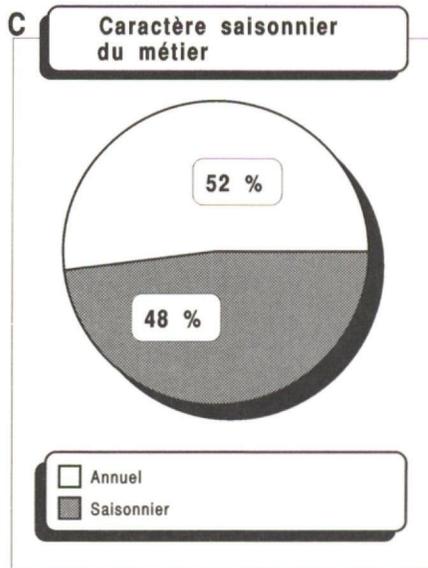
# LE PORTRAIT GÉNÉRAL

## 2.1 Les transporteurs de vrac

### 2.1.1 Le portrait général du transporteur

- Les camionneurs de vrac ont en moyenne une expérience du métier plus récente aujourd'hui qu'en 1987. Comme le nombre de permis en vigueur au Québec n'a pu légalement augmenter, ce fait ne peut s'expliquer que par un assez fort roulement des artisans propriétaires de ces permis.
- Des 7 480 détenteurs de permis, plus de 5 400 disent faire du camionnage leur principale occupation. D'ailleurs, 3 600 en tirent plus de 90 % de leurs revenus annuels totaux.





- 3 600 détenteurs de permis utilisent leur camion de façon saisonnière en 1990 ; en 1987, ils étaient 3 200.
- 4 400 détenteurs inscrivent 4 800 camions (47 % du parc total) auprès des organismes de courtage. Il s'agit d'une majoration de quelque 300 véhicules depuis 1987.

- En 1990, presque la moitié des transporteurs de vrac ont adhéré à l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI).
- Un camionneur en vrac sur sept est également détenteur d'un permis de camionnage général (14 %).

---

## TENDANCES 1987 - 1990

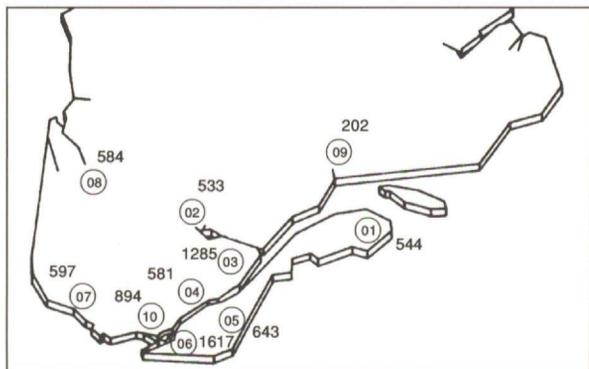
---

- HAUSSE :
- le caractère saisonnier du métier
  - l'adhésion à l'ANCAI
- STABILITÉ :
- l'expérience du métier
  - le camionnage comme principale occupation
  - l'adhésion aux organismes de courtage
- BAISSE :
-

## Répartition régionale

**Carte 1 – Le nombre de détenteurs de permis par région**

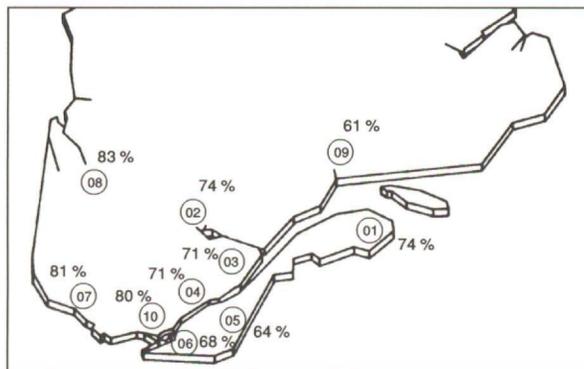
Dans les régions de Québec (03) et de Montréal (06 et 10) se retrouvent 50 % de tous les détenteurs de permis VR.



**Carte 3 – Le camionnage comme principale occupation**

Moyenne québécoise : 73 %

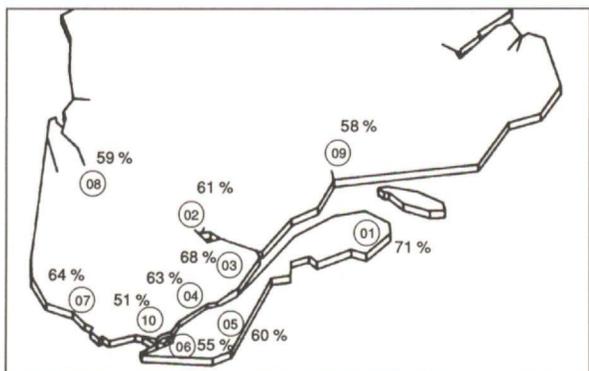
La fréquence du camionnage comme principale occupation semble plus élevée dans les régions où le transport du bois est plus important.



**Carte 2 – Expérience de camionnage de plus de dix ans**

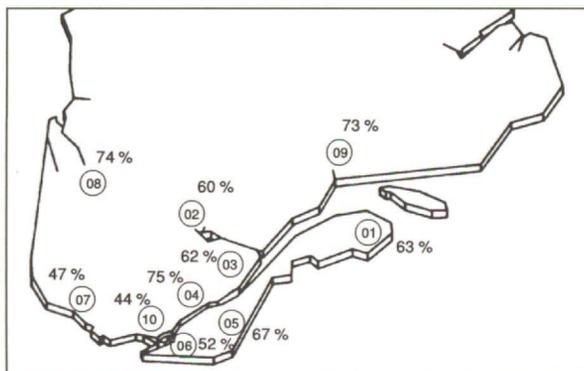
Moyenne québécoise : 60 %

En moyenne, les camionneurs de vrac ont 16 ans d'expérience.



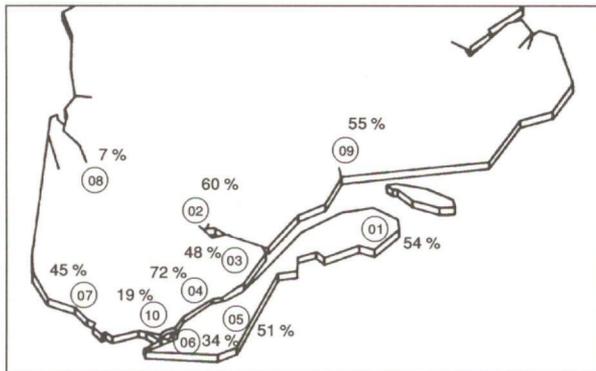
**Carte 4 – L'adhésion aux organismes de courtage**

Moyenne québécoise : 59 %



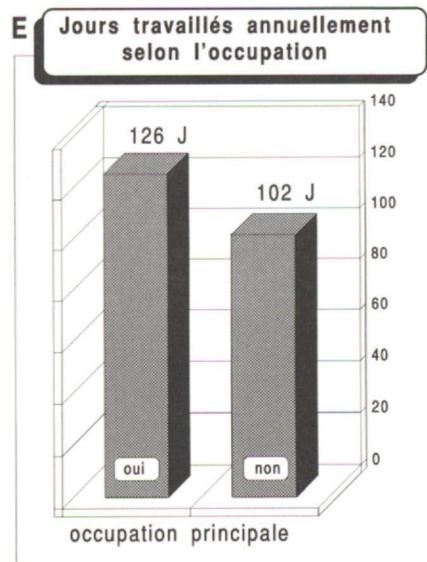
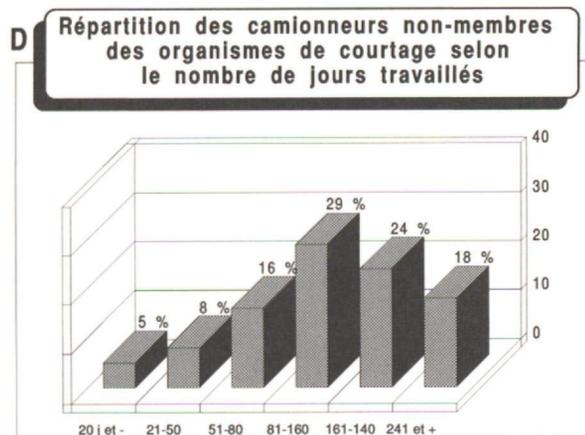
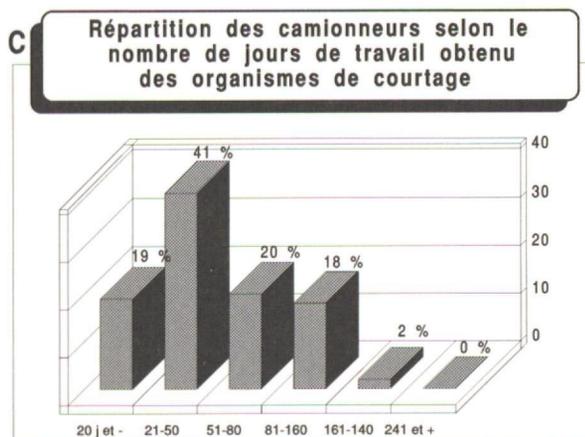
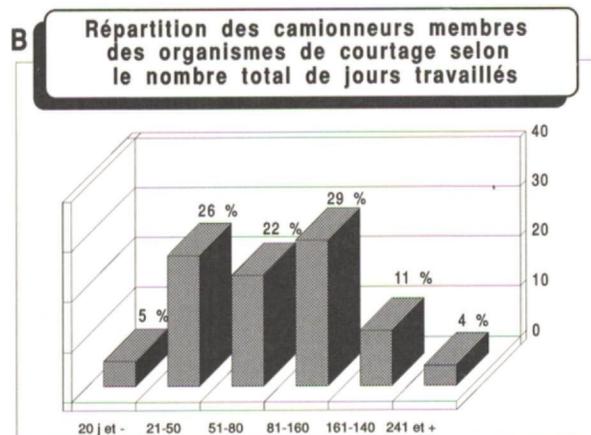
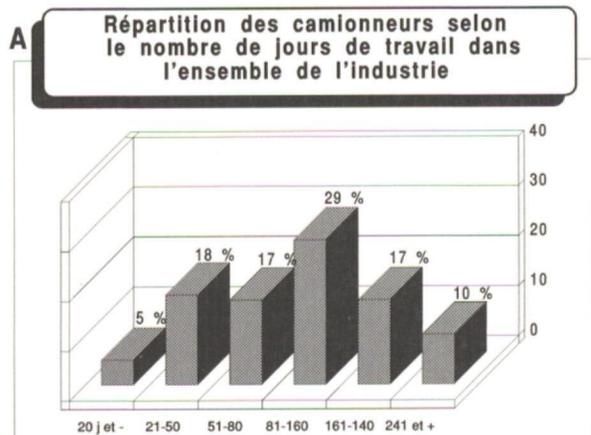
### Carte 5 – L'adhésion à l'ANCAI

Moyenne québécoise : 46 %



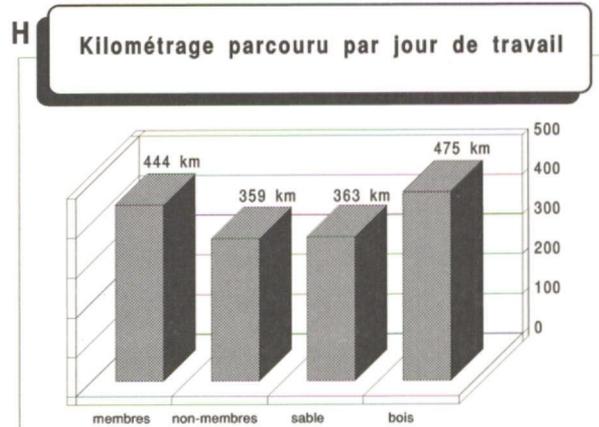
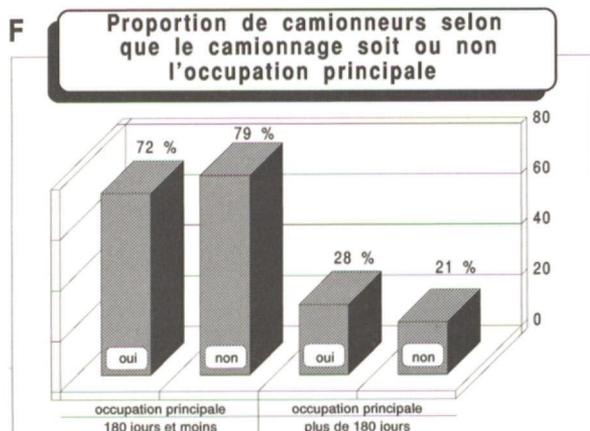
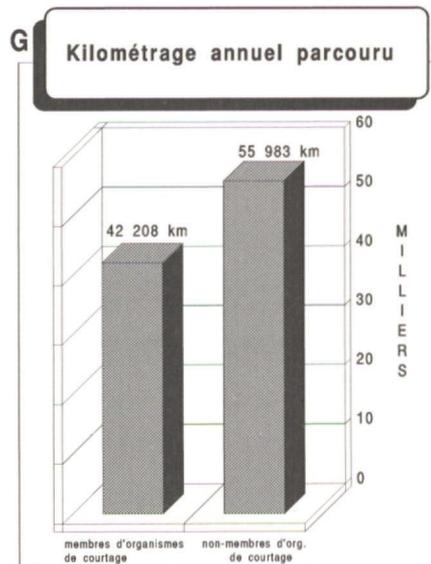
## 2.1.2 Le portrait du transporteur selon le nombre de jours de travail

- Un peu plus de la moitié (56 %) des transporteurs disent travailler plus de 80 jours par année. En 1987, ils étaient 66 %. La somme annuelle moyenne de travail s'est donc amoindrie : 129 jours contre 120 jours.
- Parmi les membres des organismes de courtage, moins de 45 % travaillent plus de 80 jours par année. La moyenne de jours travaillés par les membres est de 95 ; elle est de 156 pour les non-membres. Depuis 1987, on constate une diminution sensible des jours de travail des membres (13 % de moins) tandis que l'offre de travail n'a pas varié sur le marché libre.
- Le travail fourni par les organismes de courtage a diminué de 9 % depuis 1987 (51 jours contre 56). Les membres de ces organismes ont aussi beaucoup moins travaillé à l'extérieur de leur structure de répartition : 44 jours contre 53 jours (- 17 %).



- 71 % de ceux qui travaillent à l'extérieur des structures de courtage le font plus de 80 jours par année. D'ailleurs, en 1987, les non-membres travaillaient 43 % plus de jours que les camionneurs abonnés aux organismes de courtage. Cet écart s'est élargi jusqu'à 64 % aujourd'hui.
- Selon qu'on soit transporteur à temps plein ou qu'on en fasse une occupation secondaire, le travail effectué demeure relativement semblable.
- Donnée nouvelle : le kilométrage moyen annuel de l'industrie du vrac est de 48 000 km. La distance totale parcourue par les non-membres d'organismes de courtage est du tiers plus élevée. Par jour de travail, les transporteurs de bois conduisent sur 30 % plus de kilomètres que les propriétaires de bennes.

En général, au sein des organismes de courtage, on enregistre un kilométrage quotidien bien supérieur à la moyenne de l'industrie.



## TENDANCES 1987-1990

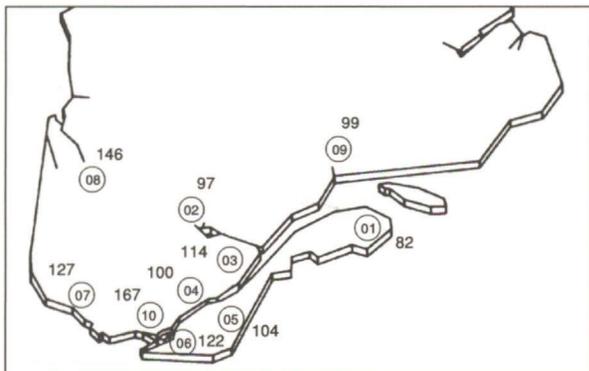
- HAUSSE :**
- l'écart en faveur des non-membres quant aux jours de travail par année
- STABILITÉ :**
- le nombre de jours de travail des non-membres des organismes de courtage
- BAISSE :**
- le nombre de jours de travail par année
  - le nombre de jours de travail faits par les membres des organismes de courtage

## Répartition régionale

**Carte 6 – Les jours de travail selon la région**

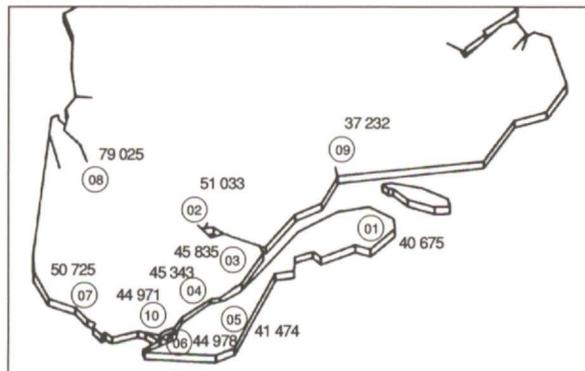
Moyenne québécoise : 120 jours /an

Le nombre de jours de travail est inférieur dans le nord-est du Québec (01, 02 et 09).



**Carte 8 – La distance annuelle parcourue par véhicule**

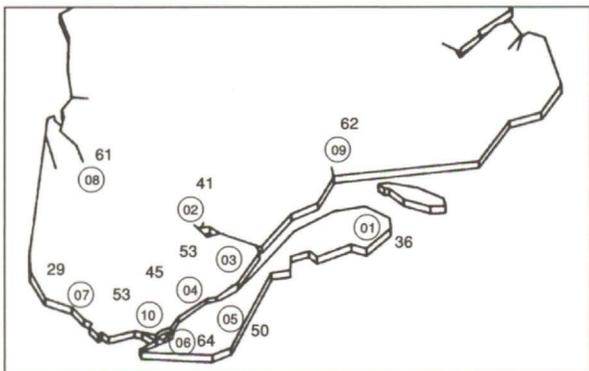
Moyenne québécoise : 47 977 kilomètres



**Carte 7 – Les jours de travail accordés par les organismes de courtage**

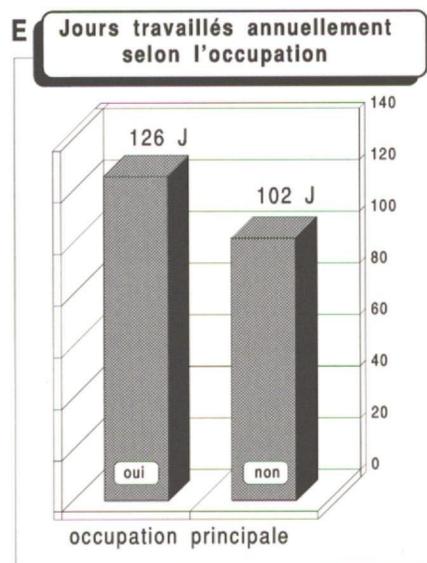
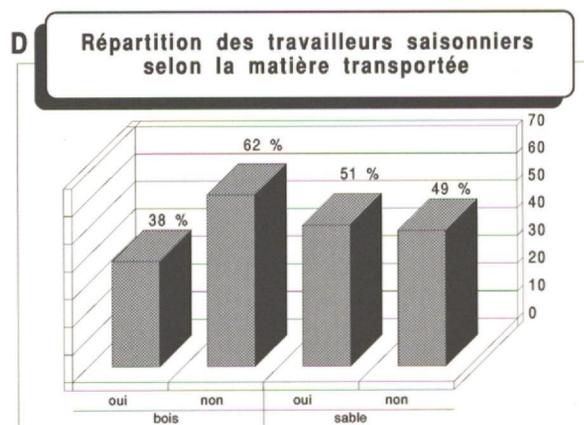
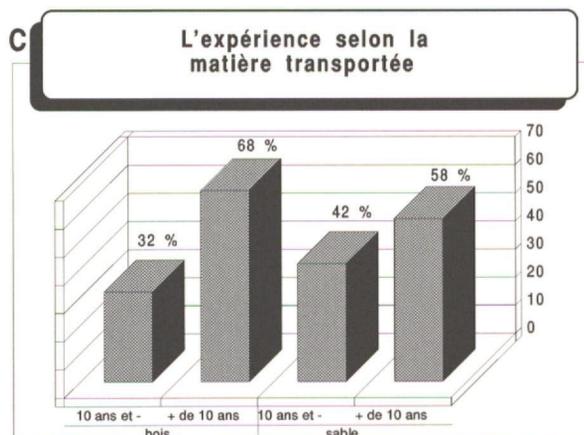
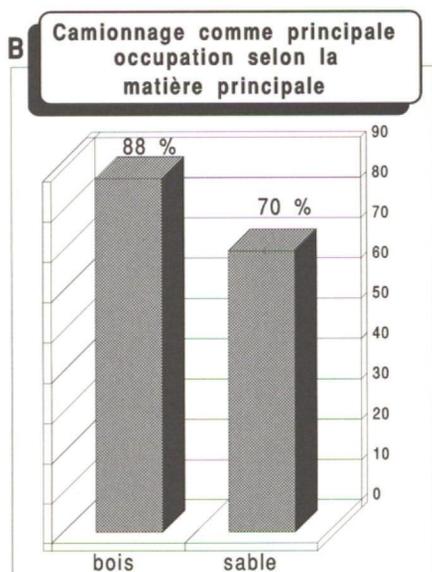
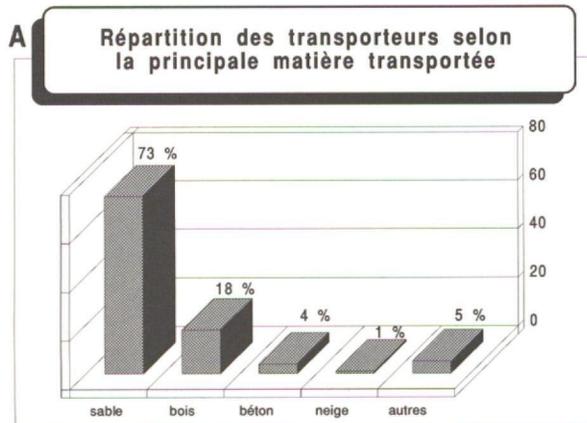
Moyenne québécoise : 51 jours /an

Le nombre de jours de travail accordés par les organismes de courtage des régions 03, 06, 08, 09 et 10 sont, en nombres absolus, plus élevés que la moyenne québécoise. Depuis 1987, la baisse la plus significative se situe dans les régions 05, 06, 07 et 10.

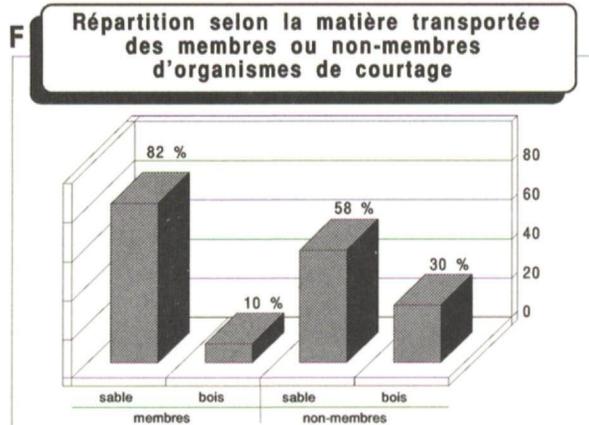


### 2.1.3 Le portrait du transporteur selon la marchandise transportée\*

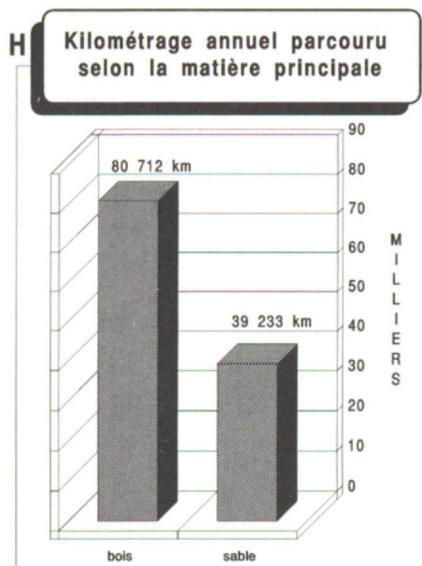
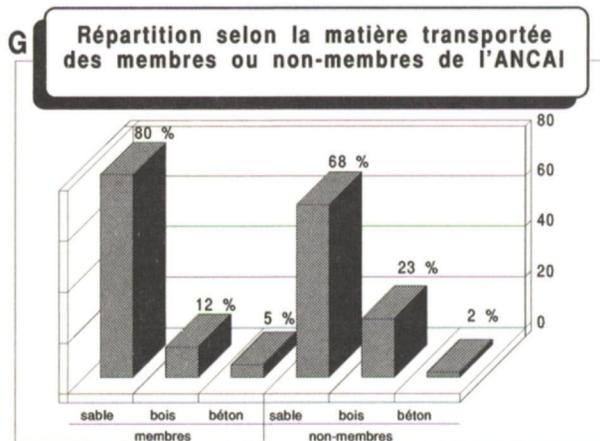
- Les trois quarts des ressources de l'industrie sont principalement dédiées au transport du sable : situation semblable à celle de 1987. Les rangs des transporteurs de bois ont diminué sensiblement depuis trois ans : - 17 %.
- Dans le domaine du bois, les camionneurs semblent le plus souvent travailler à temps plein (88 % contre 73 % pour l'ensemble de l'industrie).
- Une analyse comparative chez les transporteurs de sable et de bois, entre 1987 et 1990, nous révèle que, dans le domaine du sable, les transporteurs exercent leur métier depuis plus longtemps.



\* La principale «marchandise transportée» a été identifiée par le transporteur lui-même. Elle ne peut être considérée comme exclusive.



- Le camionnage de sable est plus saisonnier que celui du bois. Toutefois, le travail saisonnier fait visiblement des gains dans tous les secteurs depuis 1987.
- Le fait de transporter du sable implique, le plus souvent, qu'on soit membre d'organismes de courtage; cette proportion est inversée chez les transporteurs de bois.
- Chez les membres de l'ANCAI et des organismes de courtage, on relève une grande similitude quant aux matières transportées.
- Les transporteurs de bois font usage beaucoup plus intensif (81 000 km) de leurs véhicules que les transporteurs de sable (40 000 km).



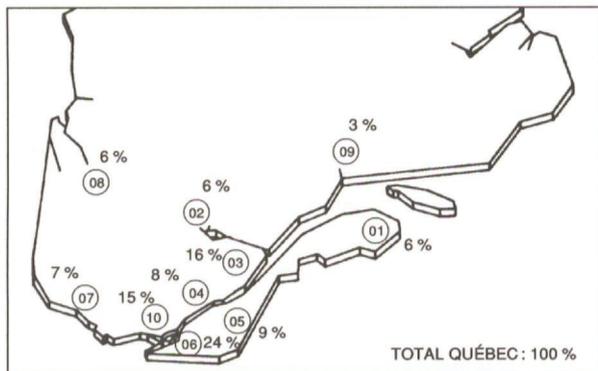
## TENDANCES 1987-1990

- HAUSSE :**
- l'expérience de travail chez les transporteurs de sable
  - le travail saisonnier dans tous les secteurs
- STABILITÉ :**
- le nombre de transporteurs de sable
- BAISSE :**
- le nombre de transporteurs de bois

## Répartition régionale

**Carte 9 – La répartition des camionneurs dont la principale matière transportée est le sable et gravier**

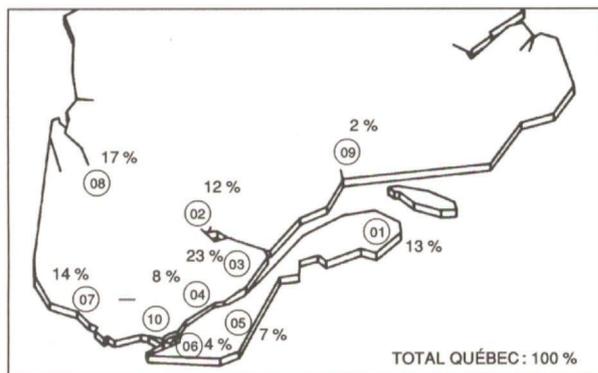
(5 444 transporteurs)



**Carte 10 – La répartition de camionneurs dont la principale matière transportée est le bois**

(1 322 transporteurs)

Presque 80 % des transporteurs de bois travaillent dans les régions 01, 02, 03, 07 et 08.

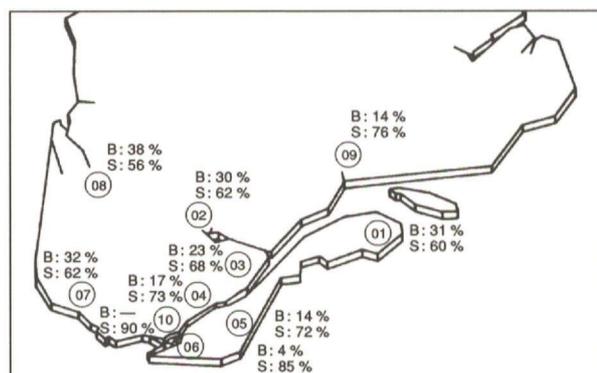


**Carte 11 – La répartition des transporteurs des régions selon les principales matières transportées**

S: Sable et gravier      B: Bois

Dans toutes les régions, les transporteurs de sable et de gravier sont plus nombreux. Le transport du bois est en déclin dans toutes les régions.

Note: Dans cette carte, les totaux régionaux n'égalent pas 100 %, car les transporteurs d'autres produits que le sable, le gravier et le bois ne sont pas représentés.

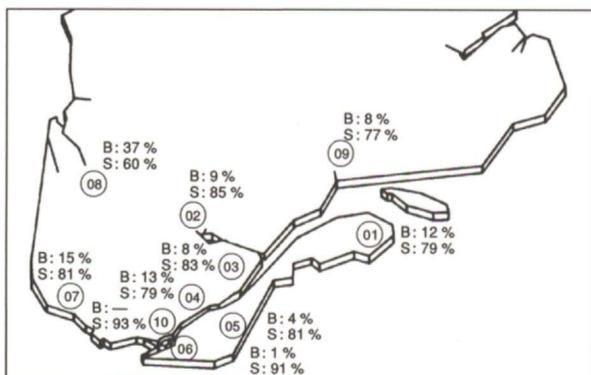


**Carte 12 – La répartition des membres  
des organismes de courtage  
selon les principales matières  
transportées dans les régions**

S: Sable et gravier      B: Bois

Les membres des organismes de courtage sont en majorité des transporteurs de sable et de gravier.

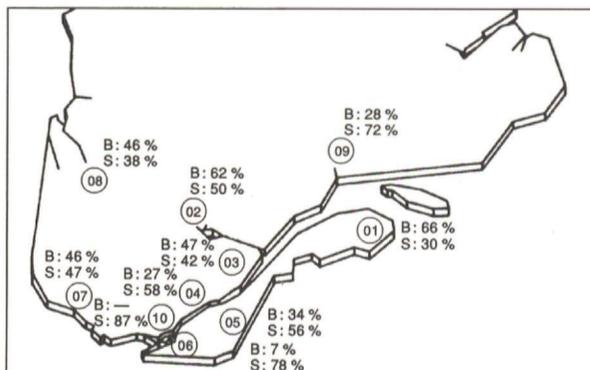
Note: Dans cette carte, les totaux régionaux n'égalent pas 100 %, car les transporteurs d'autres produits que le sable, le gravier et le bois ne sont pas représentés.



**Carte 13 - La répartition des non-membres  
d'organismes de courtage  
selon les principales matières  
transportées dans les régions**

S: Sable et gravier      B: Bois

Note: Dans cette carte, les totaux régionaux n'égalent pas 100 %, car les transporteurs d'autres produits que le sable, le gravier et le bois ne sont pas représentés.



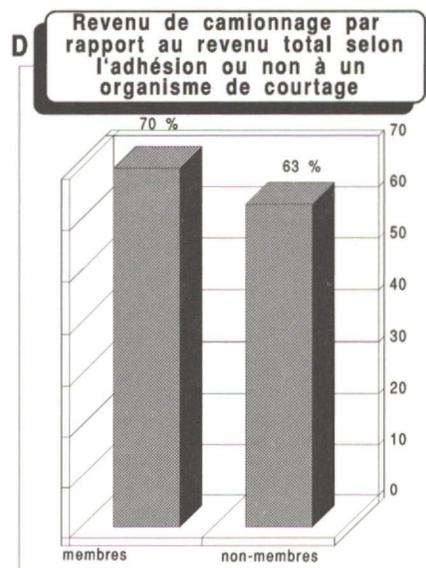
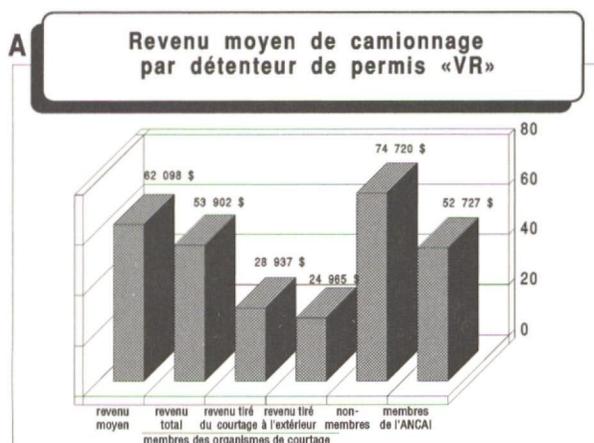
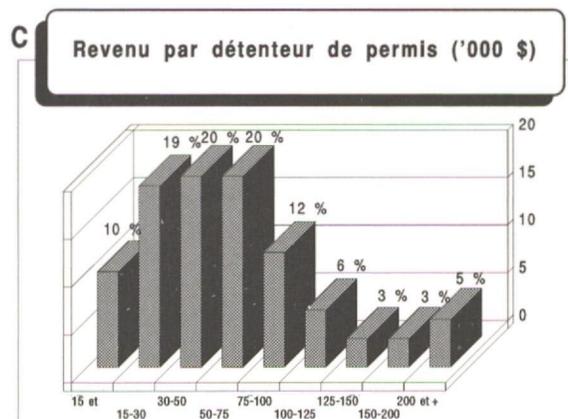
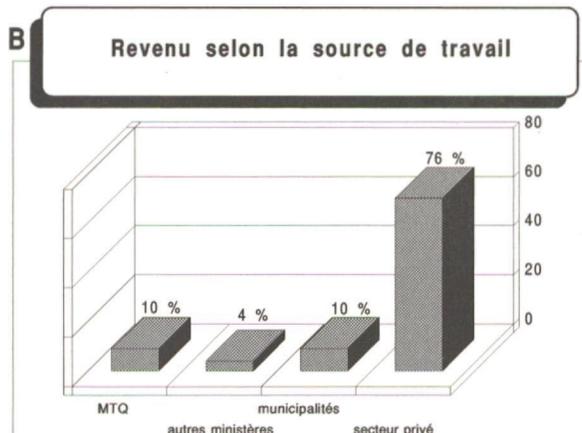
## 2.2 Le marché

### 2.2.1 Les revenus

Marché total – 464 millions de dollars.

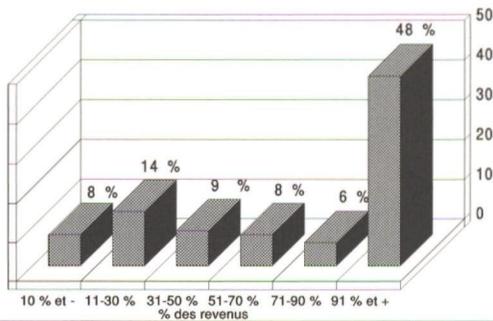
Revenu tiré des organismes de courtage: 130 millions de dollars.

- Le revenu moyen des camionneurs est de quelque 62 000 \$. Le revenu des camionneurs non-membres des organismes de courtage est de presque 40 % supérieur à celui des membres. Entre 1987 et aujourd'hui, en dépit d'une diminution importante des jours de travail (7 % pour l'ensemble des camionneurs), les camionneurs ont augmenté leur revenu en moyenne de 9 %. Cette augmentation est vécue autant chez les membres que chez les non-membres des organismes de courtage.
- Les organismes de courtage assurent la moitié des revenus de camionnage à leurs membres.
- Ce revenu provient à plus de 75 % de sources privées. En fait, une seule source a diminué ses paiements depuis 1987 et il s'agit du MTQ, frappé par le ralentissement des investissements gouvernementaux sur le réseau routier.



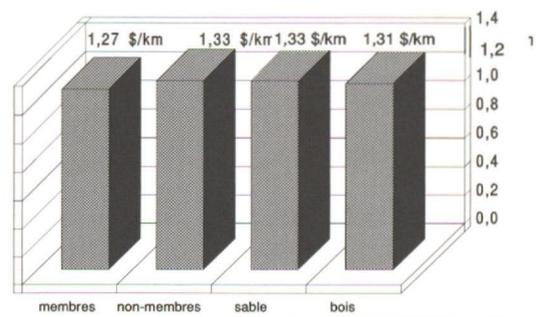
E

### Répartition des transporteurs selon la part du camionnage dans leur revenu



F

### Revenu par kilomètre parcouru



- Les membres des organismes de courtage semblent avoir diversifié leurs sources de revenus en faisant appel à des marchés extérieurs au camionnage. Les revenus sont en hausse de 25 % depuis 1987 passant de 18 000 \$ à 23 000 \$. Curieusement, cette tendance s'est stabilisée chez leurs collègues non membres.
- Au total, par rapport à l'ensemble de l'industrie, les camionneurs qui vivent à plus de 90 % du strict camionnage sont moins nombreux (54 % à 48 % depuis 1987).
- Le revenu par kilomètre parcouru est similaire chez les membres et les non-membres, les transporteurs de bois autant que de sable, et tourne autour de 1,30 \$ par km parcouru.

---

## TENDANCES 1987-1990

---

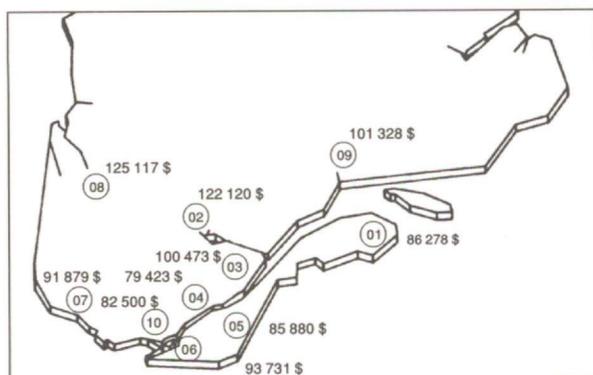
- HAUSSE :**
- le marché total (en dollars constants)
  - le revenu issu des organismes de courtage (en dollars constants)
  - le revenu moyen du camionneur de vrac
- STABILITÉ :**
- le recours à d'autres sources de revenus que le camionnage
- BAISSE :**
- le revenu issu des chantiers du MTQ
-

## Répartition régionale

**Carte 14 – Le revenu total \* moyen selon la région**

Moyenne québécoise : 92 961 \$

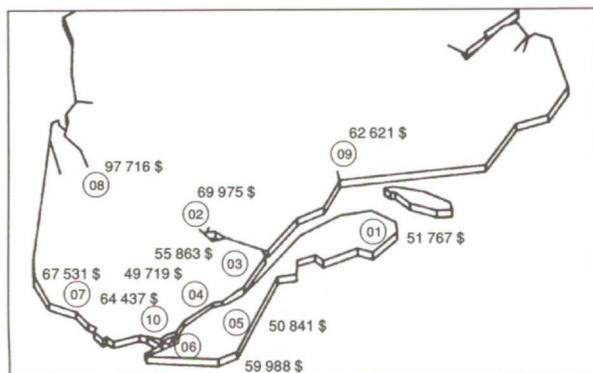
L'Abitibi-Témiscamingue affiche une performance qui dépasse de 32 000 \$ la moyenne québécoise (32 % d'augmentation depuis 1987).



**Carte 15 – Le revenu moyen du camionnage selon la région**

Moyenne québécoise : 62 098 \$

Dans les régions 03 et 06, le revenu total est inférieur à la moyenne québécoise alors que les revenus provenant du camionnage sont moins élevés. Les transporteurs semblent plus diversifier leurs activités dans les zones urbanisées.



\* Le revenu total comprend le revenu tiré du camionnage ainsi que les revenus tirés d'autres activités.

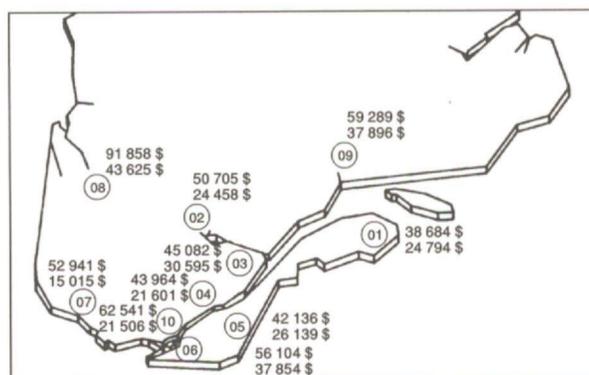
**Carte 16 – Le revenu du camionnage des membres d'un organisme de courtage**

Revenu moyen : 53 902 \$  
(10 % de plus qu'en 1987)

Partie du revenu provenant d'un organisme de courtage :

29 015 \$ (16 % de plus qu'en 1987)

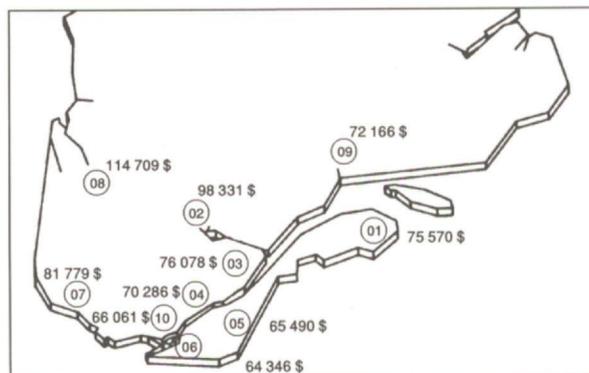
Les régions où les organismes de courtage fournissent plus de 65 % du revenu de leurs membres sont Québec (03) 68 % et Montréal (06) 67 %.



**Carte 17 – Le revenu de camionnage du non-membre d'un organisme de courtage**

Moyenne québécoise : 74 720 \$  
(9,6 % de plus qu'en 1987)

Dans les régions où l'exploitation forestière est importante, le revenu moyen du camionnage est plus élevé. Depuis 1987, seules les régions du Nord-ouest ont connu des augmentations, dont la plus importante de Gatineau-Hull avec 40 %.

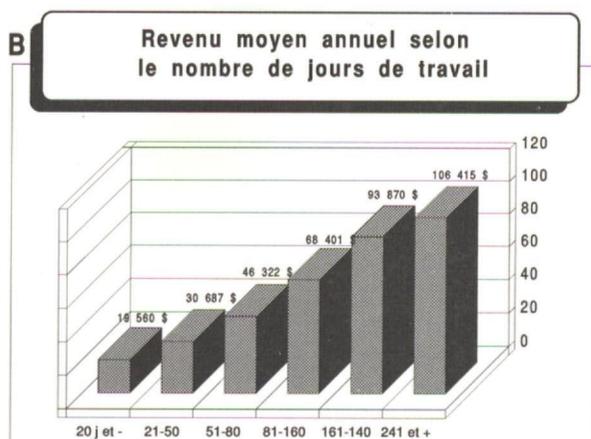
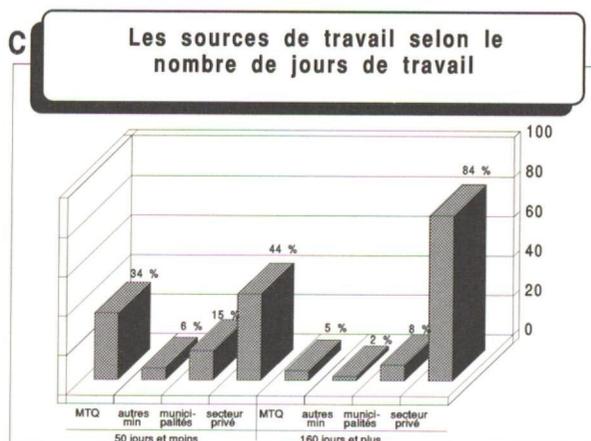
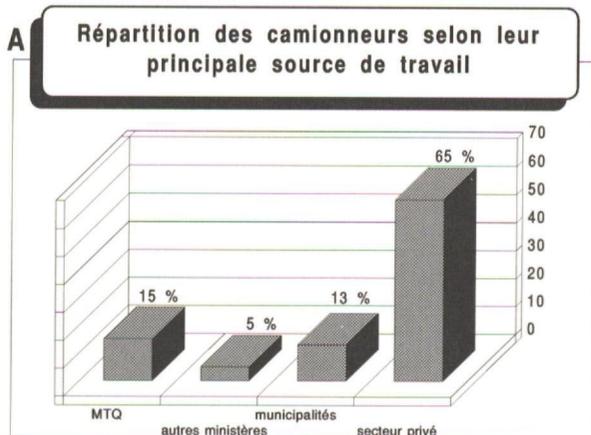


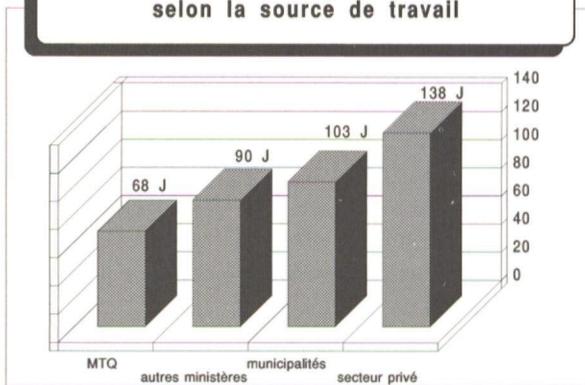
## 2.2.2 La quantité de travail disponible

- Presque un tiers des camionneurs qui déclaraient en 1987 travailler majoritairement pour le MTQ aujourd'hui le font surtout pour le compte du secteur privé.
- Même si c'est moins évident qu'en 1987, il est encore vrai que les camionneurs qui travaillent

le moins annuellement ont comme source de travail importante (34 %) le MTQ.

- De façon générale, quelle qu'en soit la source, le travail offert a diminué. Les contrats d'origine gouvernementale ont subi une baisse plus significative que ceux octroyés par l'entreprise privée.



**D****Nombre moyen de jours de travail  
selon la source de travail**

---

**TENDANCES 1987 - 1990**

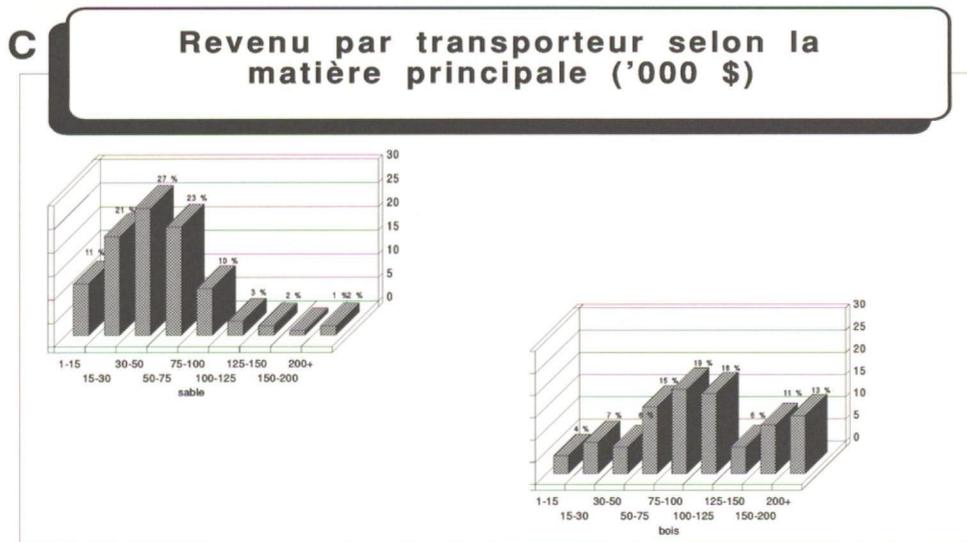
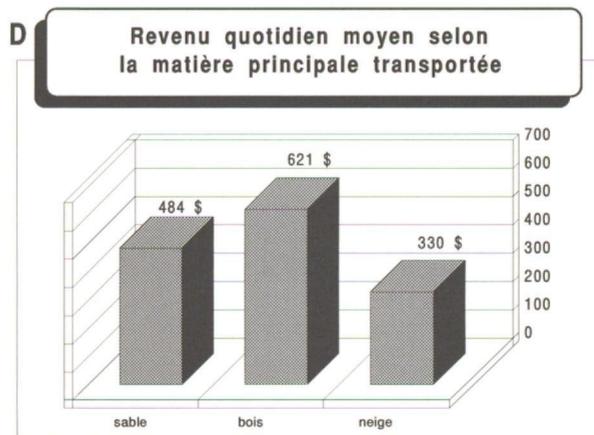
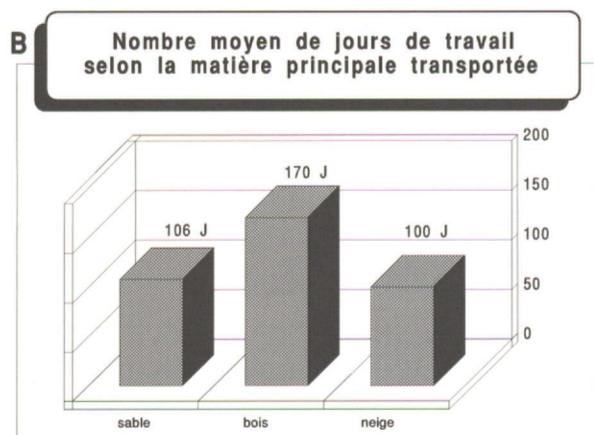
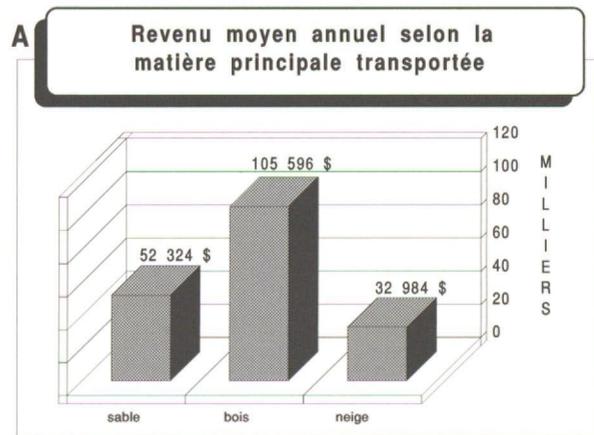
---

- HAUSSE :**
- le nombre de camionneurs tirant leur revenu principal de travaux municipaux
- STABILITÉ :**
- le nombre de camionneurs œuvrant pour le secteur privé
- BAISSE :**
- le nombre de jours de travail par année dans tous les marchés
  - le travail lié aux chantiers du réseau routier
-

### 2.2.3 Les sous-marchés des diverses matières de vrac

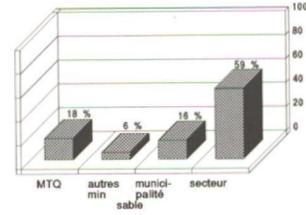
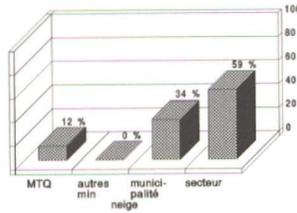
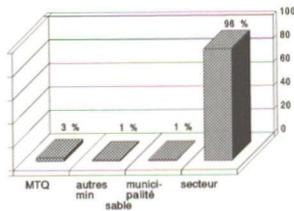
- Les transporteurs de bois font un revenu qui double celui des transporteurs de sable. Pourtant la croissance des recettes est beaucoup moindre depuis 1987 chez les transporteurs de bois (7 % contre 14 % affichés par les propriétaires de bennes).
- Le nombre moyen de jours de travail est demeuré stable dans les secteurs forestiers, a légèrement chuté dans le marché du sable (- 7 %) et a augmenté de plus de 20 % dans le transport de la neige depuis 1987.

- Selon qu'un camionneur s'identifie surtout à un marché ou l'autre, son revenu est tributaire d'une répartition très inégale: seulement 51 % des transporteurs de bois révèlent un revenu inférieur à 100 000 \$, ce qui est le cas de plus de 90 % de leurs collègues travaillant dans le marché du sable.



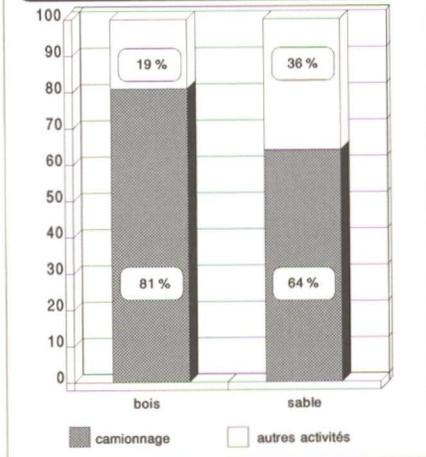
E

## Importance relative des sources de travail des camionneurs selon la matière principale



F

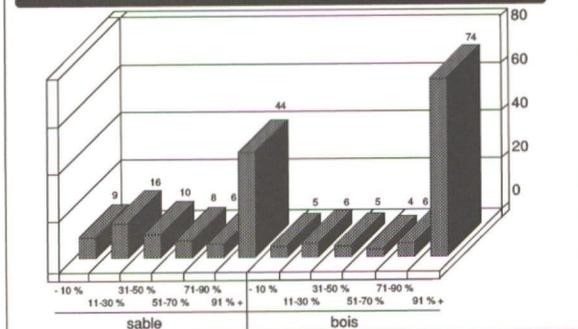
## Part du camionnage dans le revenu total selon la matière principale transportée



- Les transporteurs de bois travaillent beaucoup plus longtemps annuellement que les transporteurs de sable. Par jour de travail, leur revenu est de 30 % supérieur.
- Une caractéristique liée au marché forestier : plus des 4/5 du revenu des transporteurs de bois sont issus du strict camionnage. Cette proportion de quasi-exclusivité s'est maintenue alors que, dans les autres marchés comme celui du sable, les transporteurs ont beaucoup plus diversifié leurs services au cours des trois dernières années.

G

## Distribution des transporteurs selon l'importance de leurs revenus de camionnage selon la matière principale transportée



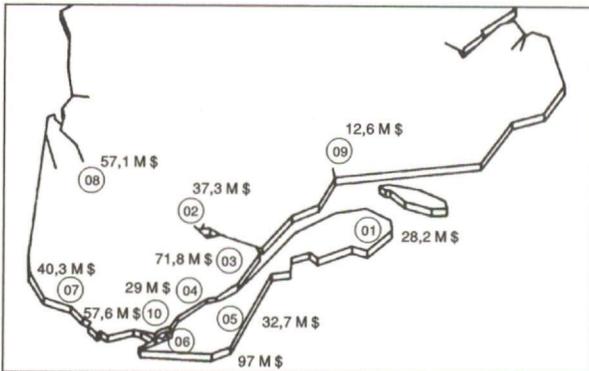
## TENDANCES 1987-1990

- HAUSSE :**
- la croissance relative des revenus des transporteurs de sable
  - la quantité de travail dans le transport de la neige
- STABILITÉ :**
- la quantité de travail dans le transport forestier
- BAISSE :**
- la quantité de travail dans le secteur du sable
  - la part du MTQ comme client dans le marché du sable

# Répartition régionale

**Carte 18 – La valeur du marché selon la région**

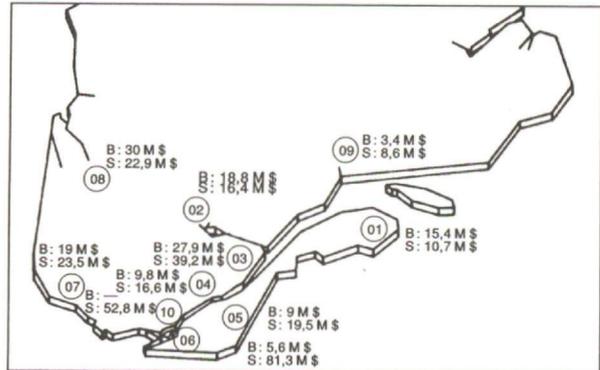
Les régions dont le marché est en croissance sont majoritairement à l'ouest (23 % en Gatineau ou 18 % en banlieue de Montréal). À l'est, le ralentissement économique frappe plus intensément (- 11 % en Gaspésie).



**Carte 19 – Le marché du transport en vrac selon la matière transportée**

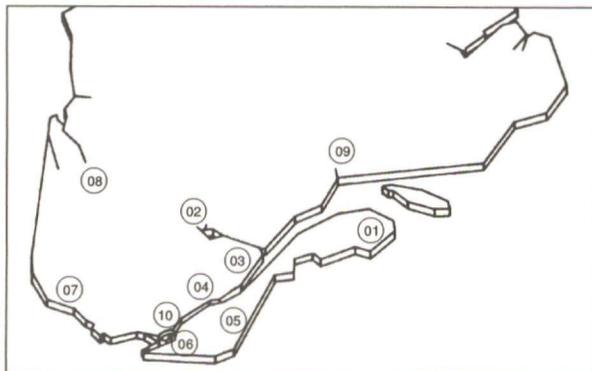
Bois (B) : 140 millions de dollars  
 Sable + gravier (S) : 294 millions de dollars  
 Autres : 30 millions de dollars  
 Total : 464 millions de dollars

Le marché du transport de bois n'est prépondérant que dans trois régions : 01, 02 et 08. Le déclin depuis 1987 est surtout important en Gaspésie.



## Carte 20 – Le marché selon la source de travail

Dans toutes les régions, le marché du secteur privé est de loin la plus importante source de travail du camionnage.



Région	Ministère des Transports du Québec (M \$)	Autres ministères (M \$)	Municipalités (M \$)	Secteur privé (M \$)	Ensemble du Québec (M \$)
01	5,8	1,6	0,7	19,6	28,2
02	3,0	2,8	4,2	28,0	37,3
03	6,3	2,8	9,2	53,6	71,8
04	2,3	1,5	1,3	24,0	29,0
05	5,5	—	3,0	23,7	32,7
06	5,3	4,8	14,8	70,3	97,0
07	4,2	—	1,4	34,6	40,3
08	6,5	3,8	1,9	44,7	57,1
09	2,0	0,8	1,0	9,0	12,6
10	4,0	1,1	7,2	44,2	57,6
<b>Ensemble du Québec</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>46</b>	<b>353</b>	<b>464</b>

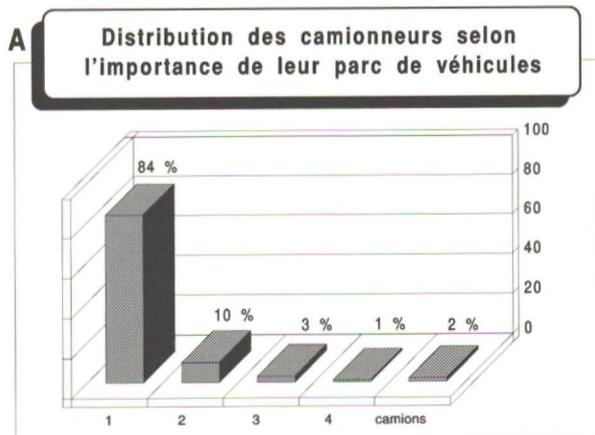
## 2.3 L'équipement utilisé

### 2.3.1 Le parc de véhicules

Parc de véhicules :

10 141 camions VR  
 285 - 6 «roues»  
 6 656 - 10 «roues»  
 918 - 12 «roues»  
 2 281 - tracteurs

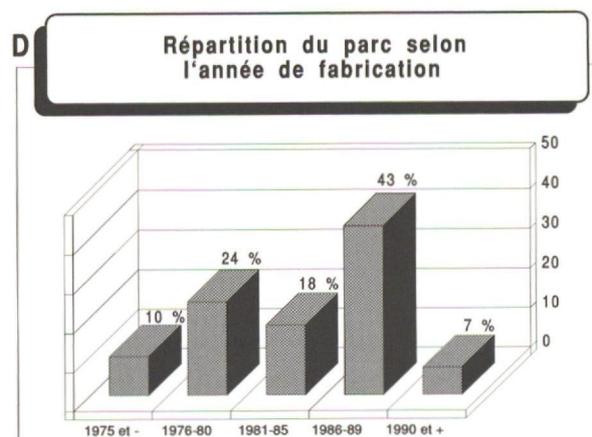
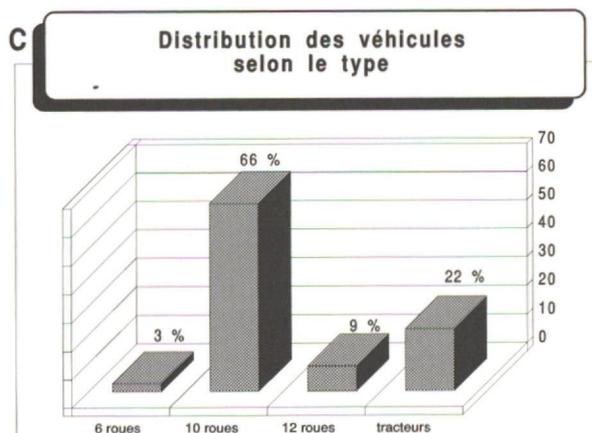
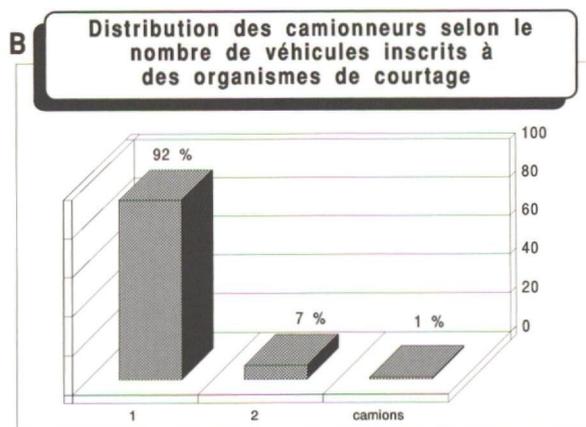
- La grande majorité des camionneurs ne possède qu'un véhicule. Autre attitude persistante depuis 1987 : on n'inscrit généralement qu'un camion auprès des organismes de courtage.
- Le type de camion utilisé semble évoluer : les modèles à 6 et 10 roues sont en régression et l'envahissement des 12 roues et des tracteurs est constant. Même si le parc total de l'industrie est constitué aux deux tiers de camions à 10 roues, le nombre de «12 roues» a doublé en trois ans.
- Cet effort de renouvellement est aussi visible lors de l'évaluation de l'âge moyen du parc. Quelque 48 % des camions datent de moins de cinq ans alors qu'en 1987, seulement 35 % du parc avait moins de six ans. Une certaine disparité demeure toutefois : les six roues ont rarement été acquis au cours des cinq dernières années (13 %) alors que c'est le cas de plus de la moitié des tracteurs (66 %).



\* Année moyenne de fabrication des camions

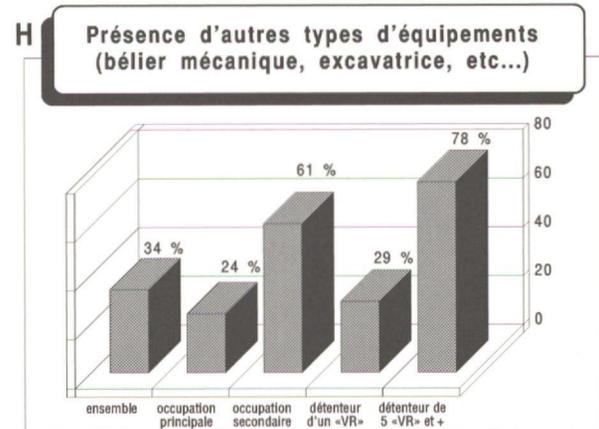
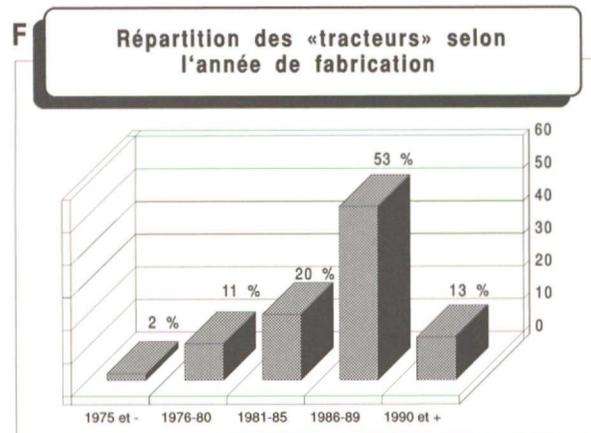
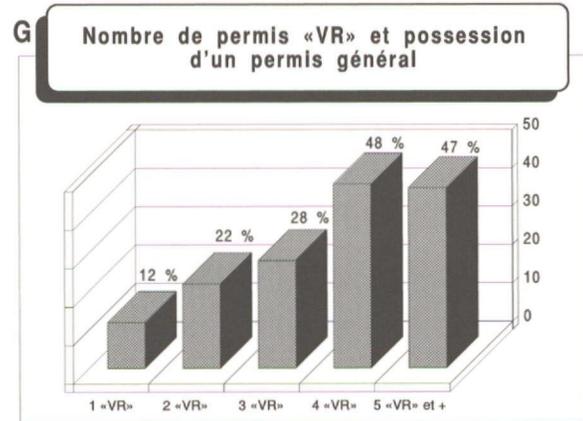
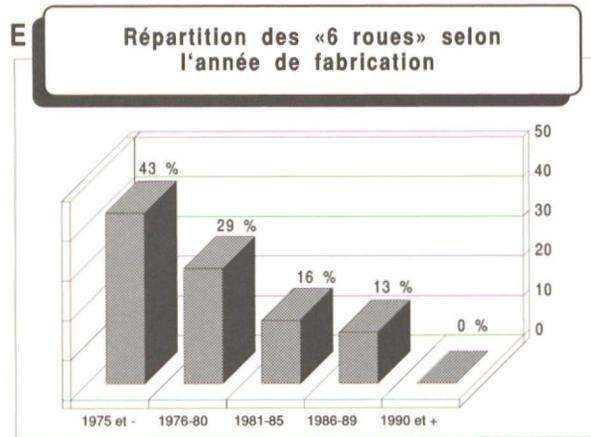
VR = 1983

«6 roues» = 1977  
 «10 roues» = 1982  
 «12 roues» = 1986  
 «tracteur» = 1986



- Plus on possède de camions, plus on juge nécessaire de compléter son parc d'équipements de travail, tel un bélier mécanique ou une excavatrice. Il demeure que 34 % des détenteurs de permis VR sont aussi propriétaires de ces outils.

- D'ailleurs, si on a plus de quatre camions immatriculés VR, on a la moitié des chances d'être aussi détenteur d'un permis de camionnage général.



## TENDANCES 1987 - 1990

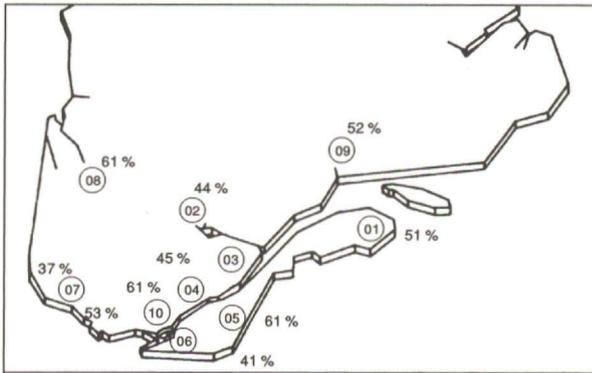
- HAUSSE :**
- l'utilisation des véhicules 12 «roues» et tracteurs
  - le rajeunissement du parc de véhicules VR
  - le rajeunissement du parc de tracteurs
- STABILITÉ :**
- l'âge moyen du parc des 6 «roues»
- BAISSE :**
- l'utilisation de véhicules 6 «roues» et 10 «roues»

## Répartition régionale

### Carte 21 – L'inscription des véhicules dans les organismes de courtage

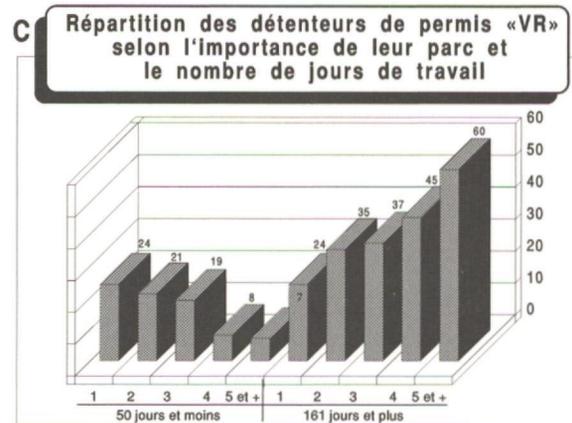
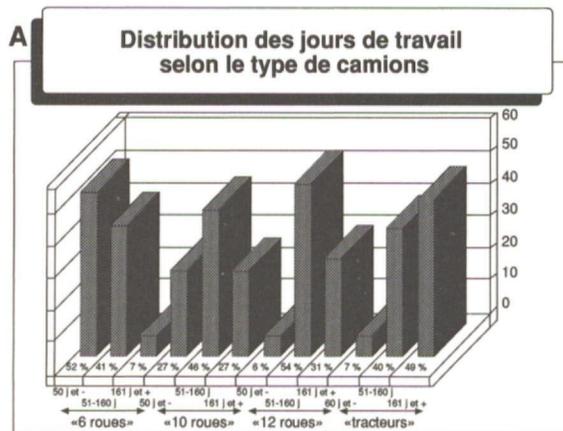
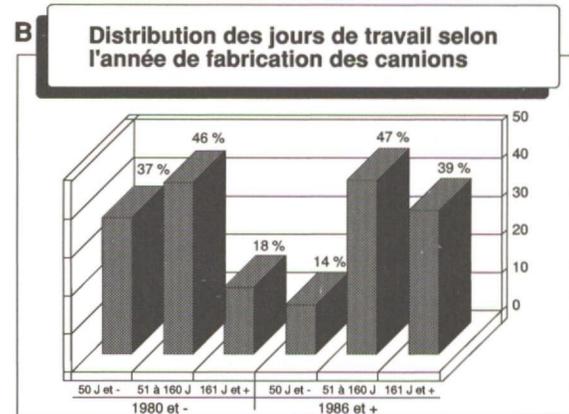
Moyenne québécoise : 48 %

Depuis 1987, le nombre de véhicules s'est accru plus fortement que le nombre de détenteurs inscrits auprès des organismes de courtage. Dans certaines régions, l'augmentation est considérable, notamment à l'Île de Montréal (06).



### 2.3.2 Le travail selon le parc d'équipement

- Les tracteurs et les «12 roues» sont beaucoup plus sollicités : 49 % et 31 % d'entre eux respectivement sont au travail plus de 160 jours/an.
- Évolution importante : la diminution des jours de travail demandé aux camions «six roues» semble constante.
- Autre fait marquant : la moitié des camions «douze roues» étaient au travail plus de 161 jours par année en 1987. En 1990, ils ne sont plus que 31 % dans ce groupe.
- Plus grand est le nombre de camions acquis par un seul propriétaire, plus importante est la quantité d'heures de travail effectuée par chacun des véhicules de ce camionneur.



### TENDANCES 1987 - 1990

HAUSSE :

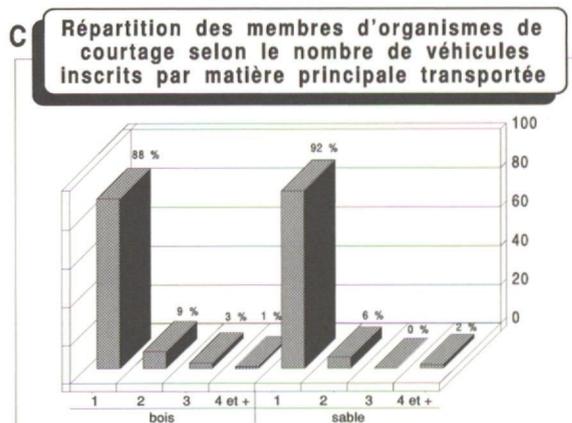
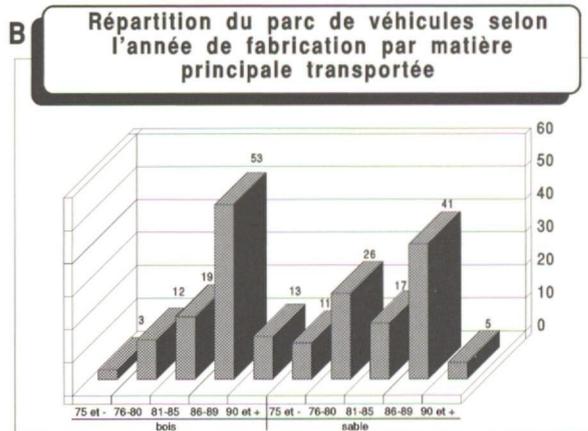
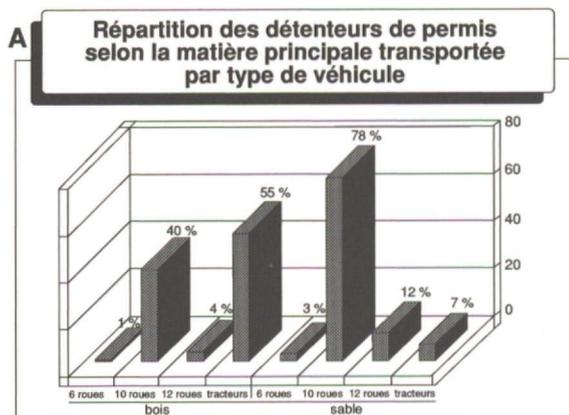
STABILITÉ :

BAISSE :

- les jours de travail effectués par les «6 roues»
- les véhicules «12 roues» effectuant plus de 160 jours

### 2.3.3 Les matières transportées selon le type de véhicule

- Comme on pouvait s'y attendre, la composition du parc des véhicules diffère selon la marchandise transportée: le tracteur étant préféré par les transporteurs de bois et le camion «10 roues» par les transporteurs de sable. Les tracteurs sont devenus les véhicules les plus utilisés, à 55 %, par les forestiers.
- On note l'importance des véhicules de moins de cinq ans : 66 % du parc des transporteurs de bois et 46 % de celui des camionneurs de sable. Il s'agit d'un rajeunissement sensible des camions (57 % et 24 % respectivement en 1987).
- Groupe en nette croissance depuis 1987, 13 % des transporteurs de bois qui paient leur cotisation aux organismes de courtage y inscrivent plus d'un véhicule. Ce n'est le cas que de 8 % des transporteurs de sable.



### PROFIL 1987 - 1990

#### HAUSSE :

- le renouvellement du parc de véhicules des transporteurs de bois et de sable
- le nombre de transporteurs de bois inscrivant plus d'un véhicule aux organismes de courtage

#### STABILITÉ :

- le nombre de transporteurs de sable inscrivant plus d'un véhicule aux organismes de courtage

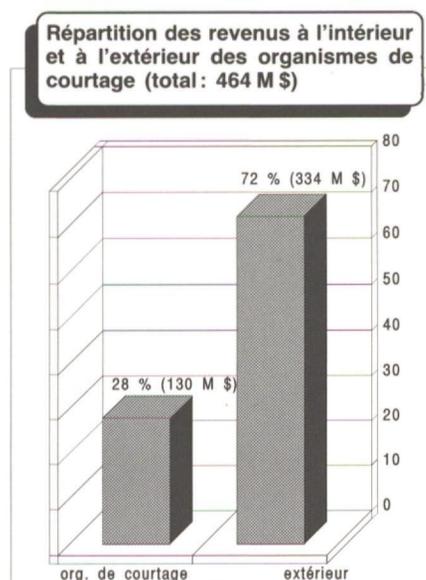
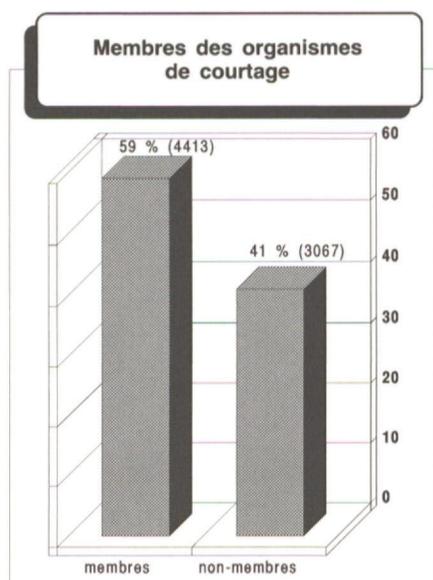
#### BAISSE :

# LES PROFILS SECTORIELS

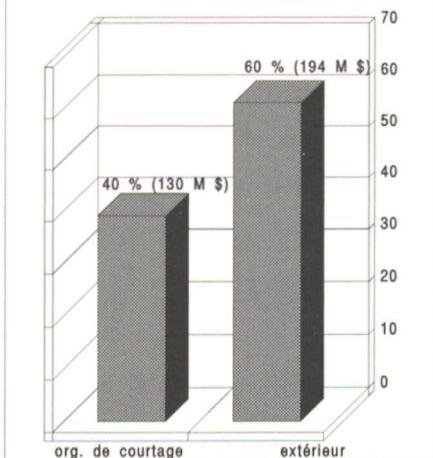
## 3.1 Les organismes de courtage

- Environ 4 400 détenteurs de permis «VR» sont membres d'organismes de courtage, une proportion de six sur dix qui ne semble pas avoir varié. C'est plutôt le nombre de camions inscrits qui s'est accru de quelque 200 depuis 1987.
- Le revenu qui transite par les organismes de courtage représente 28 % de l'ensemble du marché du vrac au Québec. Ce revenu s'est accru considérablement depuis 1987 passant

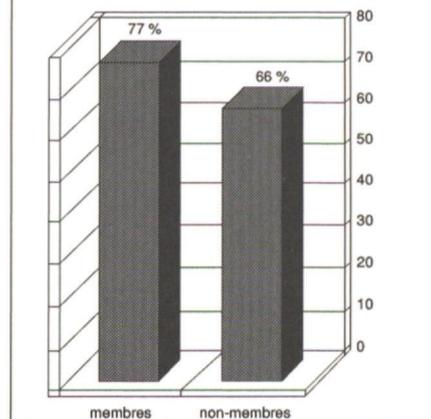
de 110 millions à 130 millions (18 % d'augmentation). La croissance est plus modeste à l'extérieur de ces structures : 322 à 334 millions de dollars. Ce phénomène s'explique, en partie, par la diminution du marché forestier qui se transige majoritairement à l'extérieur de ces organismes. La preuve en serait qu'en soustrayant les revenus issus de la forêt tant au marché détenu par les organismes qu'au marché libre, les pourcentages conservent les proportions de 1987.



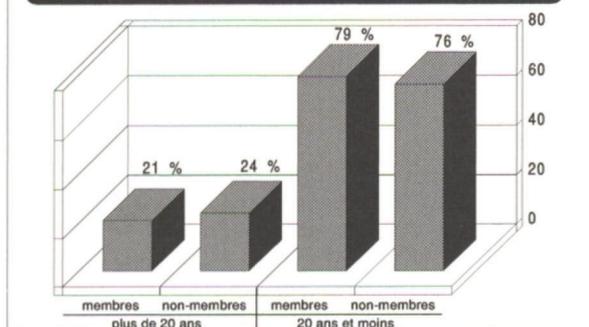
**Répartition des revenus à l'intérieur et à l'extérieur des organismes de courtage excluant le marché du bois (total:324 M \$)**



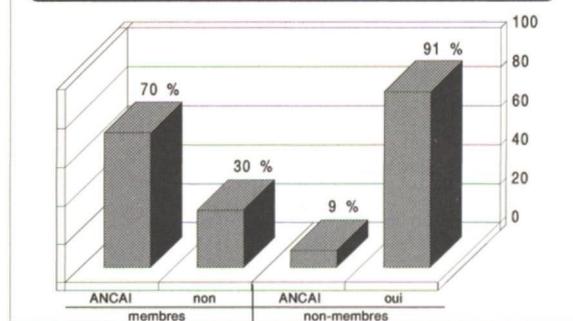
**B Camionnage comme principale occupation**



**A L'expérience du métier**

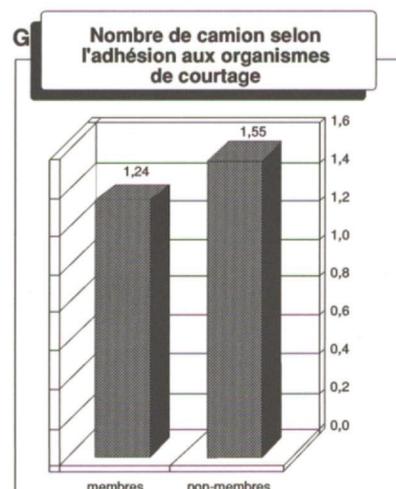
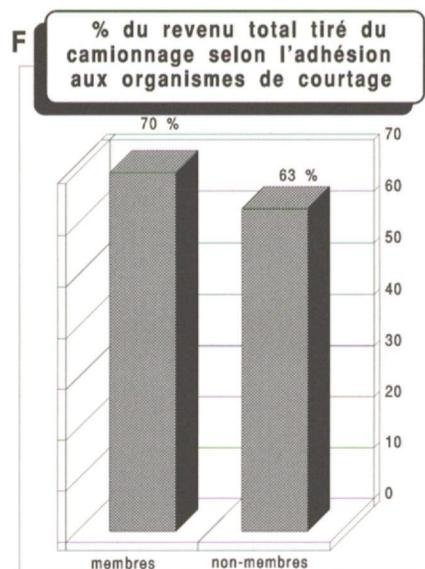
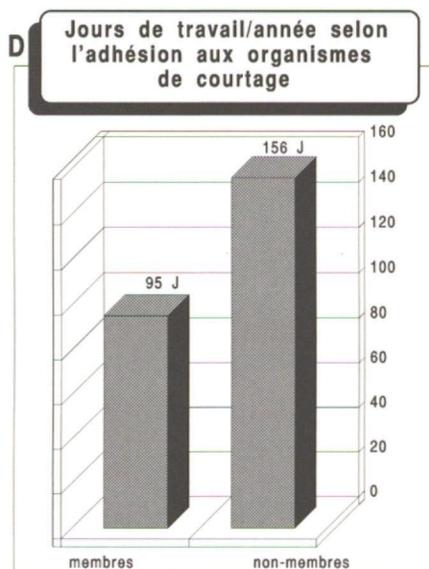
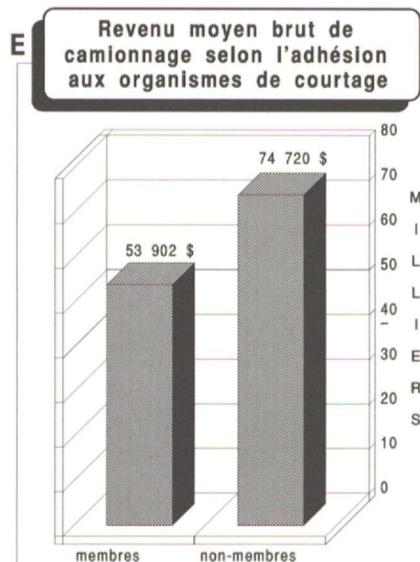


**C Membre de l'ANCAI selon l'inscription aux organismes de courtage**



- La tendance à déclarer le camionnage comme occupation secondaire fait des progrès partout même si les membres qui s'inscrivent aux organismes de courtage y sont moins enclins que la moyenne de l'industrie.
- En 1987, l'ANCAI recrutait moins de 50 % des camionneurs membres d'organismes de courtage. Aujourd'hui, 7 sur 10 de ces cotisants ont choisi d'en faire partie.
- Les camionneurs inscrits aux organismes de courtage travaillent moins souvent que leurs collègues non-membres de ces organismes : 64 % moins de jours de travail mais seulement 39 % moins de revenus.
- Leur revenu moyen quotidien est donc supérieur (revenu brut de 567 \$/jour contre 480 \$ pour les non-membres) même si l'augmentation des recettes est identique parmi les deux groupes de camionneurs depuis 1987 (10 %).

- Le pourcentage de revenu annuel qui provient d'autres activités que le camionnage est de plus en plus semblable chez les camionneurs œuvrant au sein des organismes de courtage et leurs confrères de l'extérieur.
- Les camionneurs non membres des organismes de courtage possèdent en moyenne 25 % plus de camions que les membres. Ce pourcentage est le même qu'en 1987.



---

## TENDANCES 1987 - 1990

---

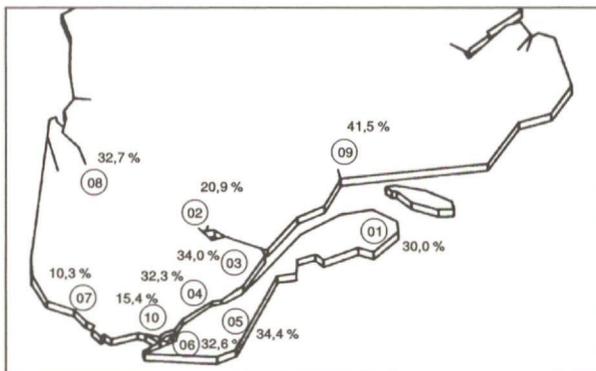
- HAUSSE :**
- une hausse modérée du revenu de l'ensemble de l'industrie
  - le nombre de véhicules inscrits aux organismes de courtage
  - le revenu qui transite par les organismes de courtage
  - les membres de l'ANCAI
  - le nombre de transporteurs de bois inscrivant plus d'un véhicule aux organismes de courtage
- STABILITÉ :**
- le nombre de membres des organismes de courtage
  - le nombre de jours de travail des non-membres
- BAISSE :**
- les membres déclarant le camionnage comme occupation principale
  - le nombre de jours de travail déclaré par les membres
-

## Répartition régionale

Carte 22 – La part de marché détenue dans chaque région par les organismes de courtage

Moyenne québécoise : 27,9 %

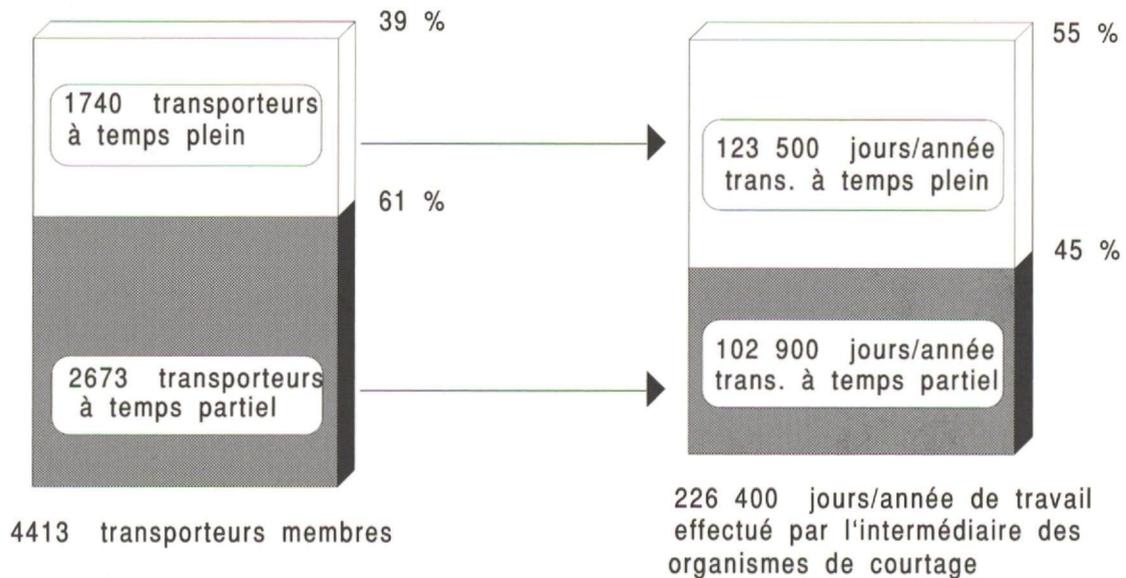
Les organismes de courtage regroupent 59 % des détenteurs de permis VR et 48 % des véhicules ; cependant, ils ne détiennent qu'environ le quart du transport en vrac au Québec. Depuis 1987, les organismes de courtage ont augmenté leur part de marché du camionnage en vrac surtout dans les régions urbaines, Québec (03) et banlieue de Montréal (06).



### 3.1.1 Le profil dynamique de la répartition du travail dans les organismes de courtage

Moins de 4 transporteurs sur une dizaine abonnés aux organismes de courtage y travaillent de façon exclusive: ils y remplissent 55 % de la demande de travail (123 000 jours).

Deux constats : les organismes de courtage distribuent moins de travail qu'en 1987 et les camionneurs qui y sont inscrits y travaillent de moins en moins à temps plein.



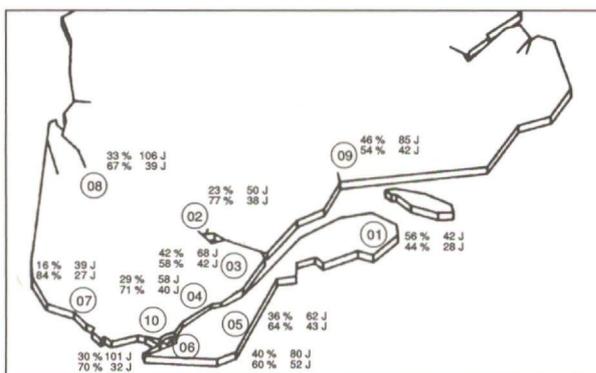
## Répartition régionale

**Carte 23 – La répartition du travail dans les organismes de courtage selon les régions**

Ensemble du Québec :

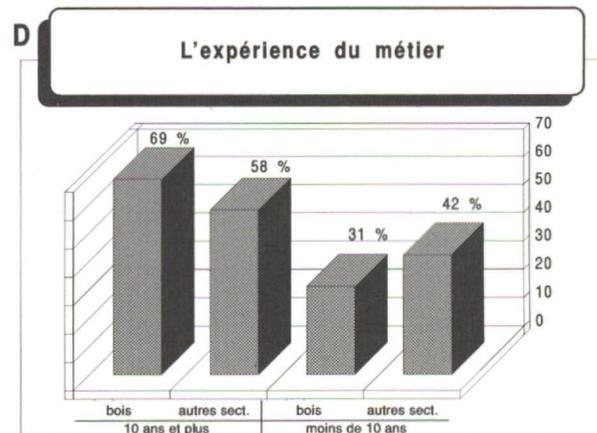
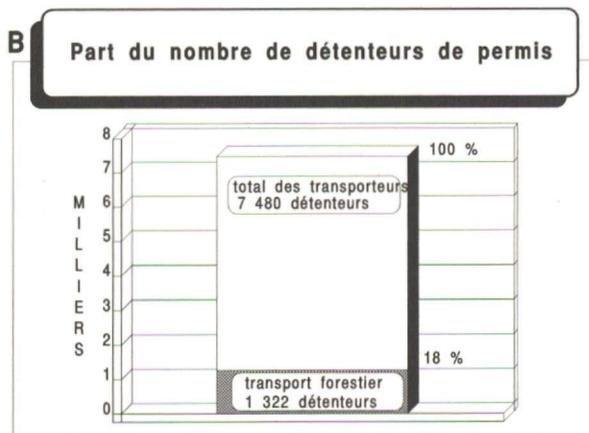
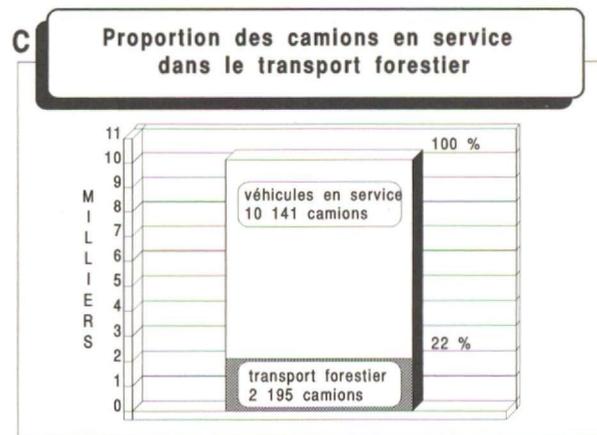
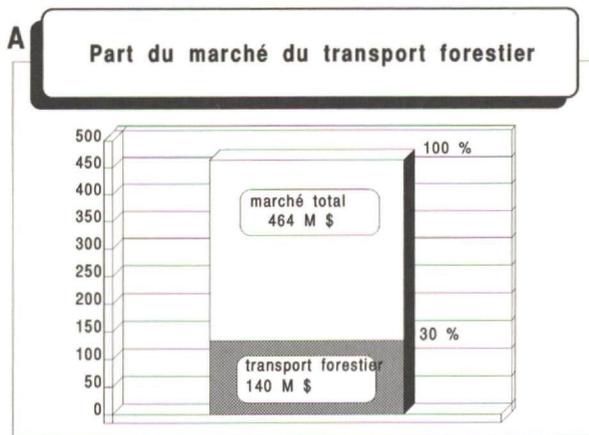
	Transporteurs	Jours de travail
Membres à temps plein :	39 %	71
Membres à temps partiel :	61 %	42

Le plus fort pourcentage de membres à temps plein dans les organismes de courtage se retrouve dans les régions 01 et 09. Le plus faible pourcentage se retrouve dans les régions 02, 04 et 07. À l'ensemble du Québec, les camionneurs travaillent moins souvent à temps plein auprès des organismes de courtage qu'en 1987.



### 3.2 Le transport du bois \*

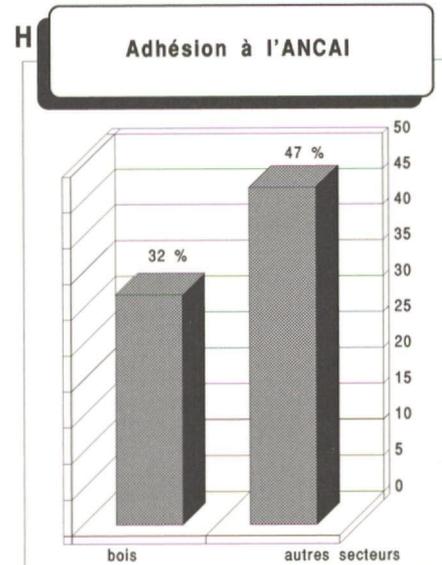
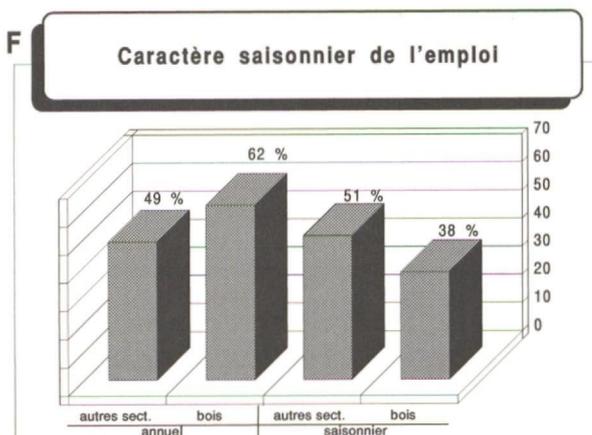
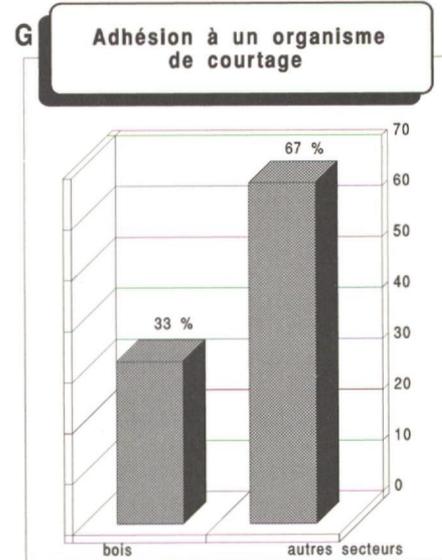
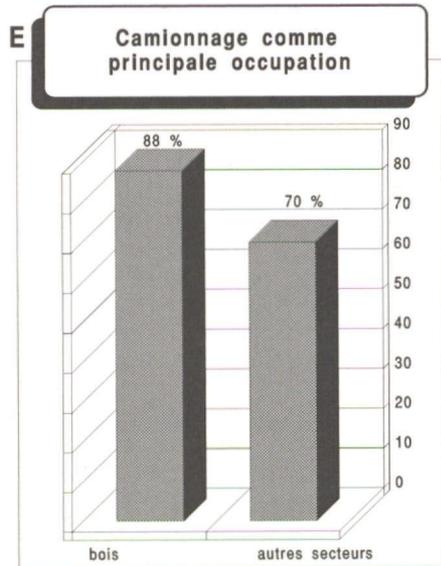
- Le chiffre d'affaires du transport forestier subit une chute majeure et il prend désormais des proportions similaires à l'ampleur de ce transport spécialisé. En 1990, grosso modo, le secteur du bois a créé 29 % des revenus totaux de l'industrie du transport de vrac, ce qui peut se comparer avec le fait qu'on y a engagé 18 % (1 300) des ressources humaines et 21 % (2 200 camions) des permis VR accordés dans l'ensemble du Québec. Il faut noter qu'en 1987, le milieu forestier avait commandé jusqu'à 36 % des recettes de transport en vrac.
- En moyenne, le transporteur de bois semble avoir augmenté le nombre de ses camions.
- La profession semble susciter plus de constance. Quelque 69 % des transporteurs de bois ont 10 ans et plus d'expérience, ce qui est beaucoup plus que la moyenne générale de l'industrie qui, elle, semble plutôt s'abaisser.
- Le revenu moyen (issu des activités de transport) estimé par les camionneurs forestiers demeure très élevé (deux fois les recettes des autres secteurs) et cet écart s'est accentué depuis 1987.
- Les camionneurs forestiers travaillent d'ailleurs plus que la moyenne industrielle : 170 jours par année, 50 % de plus, alors qu'en 1987 cette comparaison était de quelque 35 %.

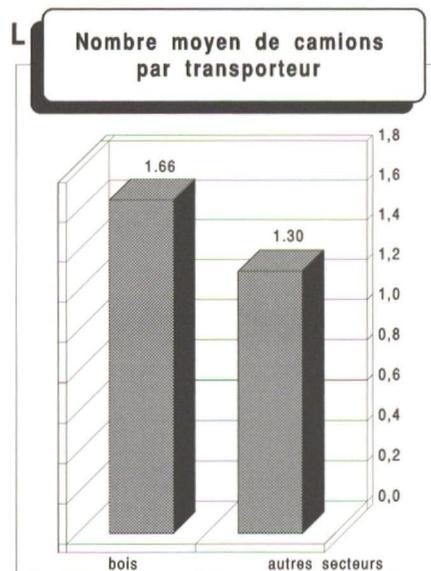
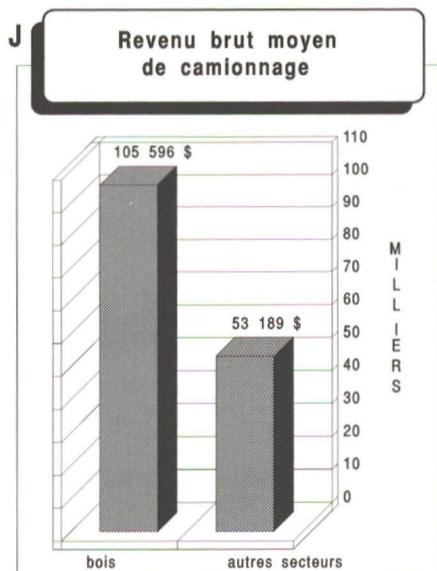
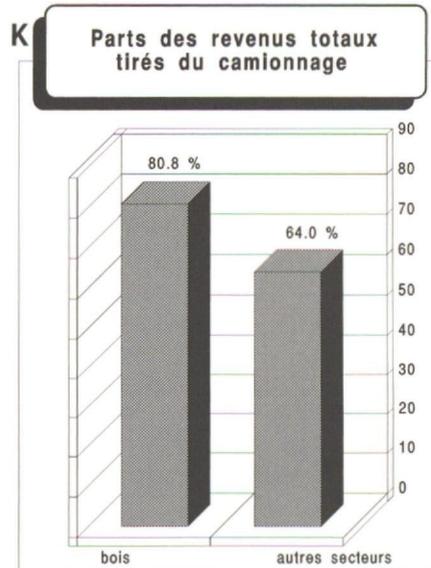
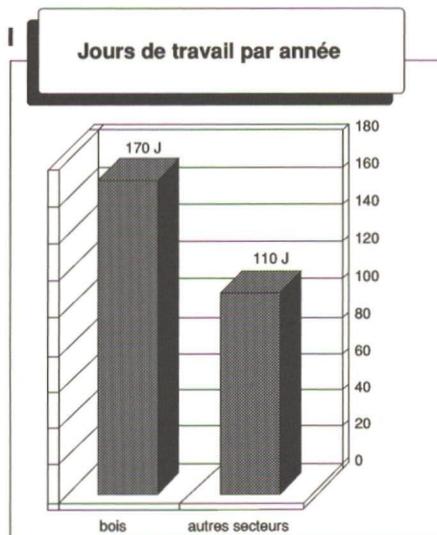


\* Le transport de bois comprend les copeaux, le bois brut scié transversalement, ainsi que le bois scié longitudinalement.

- Les transporteurs de bois retirent peu de revenus provenant d'autres sources que le camionnage, moins que les transporteurs qui travaillent dans les autres secteurs. À remarquer qu'en moyenne, l'ensemble des détenteurs de permis VR ont plus souvent fait appel à des activités connexes; au total de leur facturation, le camionnage n'est plus que de 64 %.

- Les transporteurs de bois se servent beaucoup moins des organismes de courtage que l'ensemble des transporteurs de vrac. À peine le tiers d'entre eux s'y abonnent en 1990.





### TENDANCES 1987 - 1990

- HAUSSE :**
- l'expérience du camionneur de bois
  - l'écart des jours travaillés et du revenu produit dans le secteur forestier comparé à la moyenne de l'industrie
  - l'adhésion aux organismes de courtage

- STABILITÉ :**
- la part du revenu provenant du camionnage

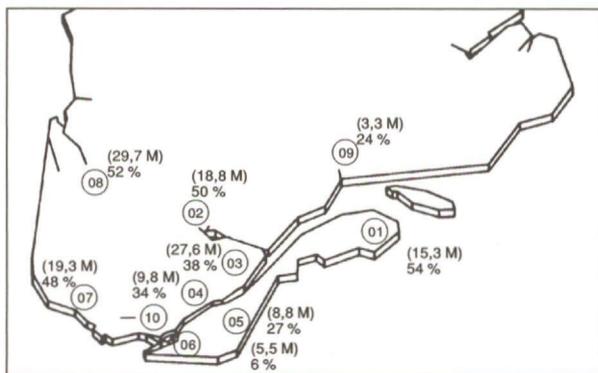
- BAISSE :**
- le nombre de transporteurs de bois
  - les années d'expérience des camionneurs autres que les transporteurs de bois

## Répartition régionale

### Carte 24 – Le marché du transport du bois

Valeur totale de ce marché : 140 millions de dollars — Importance par rapport au marché total du vrac : 30 %.

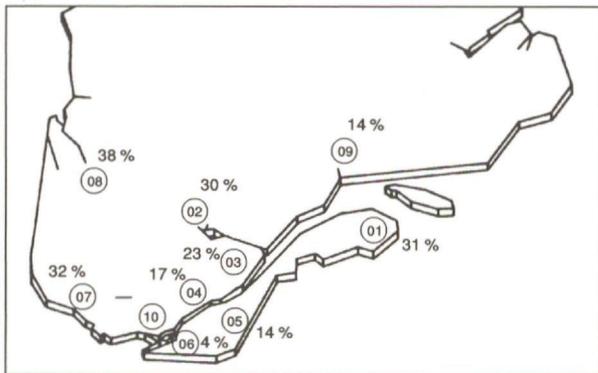
Les deux plus importants marchés de transport de bois se retrouvent en Abitibi-Témiscamingue, autour de Québec et dans le Bas-Saint-Laurent. L'ensemble du marché a fortement diminué depuis 1987. La Gaspésie est la région la plus touchée (- 36 %).



### Carte 25 – La proportion de transporteurs affectés au transport du bois \*

Moyenne québécoise : 18 %

Moins de camionneurs se consacrent au transport forestier qu'en 1987. Les diminutions relatives les plus importantes sont constatées en Gaspésie, sur la Côte-Nord et en Abitibi.

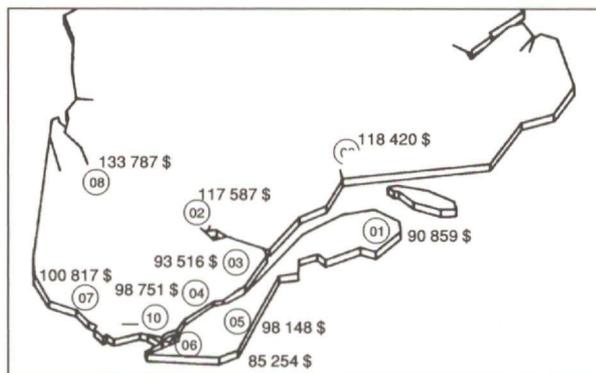


\* Comme matière principale

### Carte 26 – Revenu brut moyen des transporteurs de bois

Moyenne québécoise : 105 596 \$

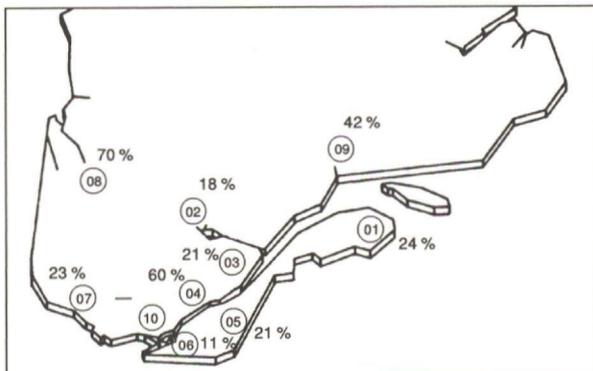
Le revenu brut moyen des transporteurs de bois est plus élevé que celui de l'ensemble des transporteurs de vrac qui s'élève à 62 098 \$. Certaines régions ont vu le revenu des transporteurs de bois augmenter sensiblement depuis 1987 : Sherbrooke (33 %) et Gatineau-Hull (23 %). Par contre, la Gaspésie, la Côte-Nord et Québec ont des régions où le revenu moyen a diminué depuis 3 ans.



**Carte 27 – Adhésion des transporteurs de bois aux organismes de courtage**

Moyenne québécoise : 32 % (417 transporteurs)

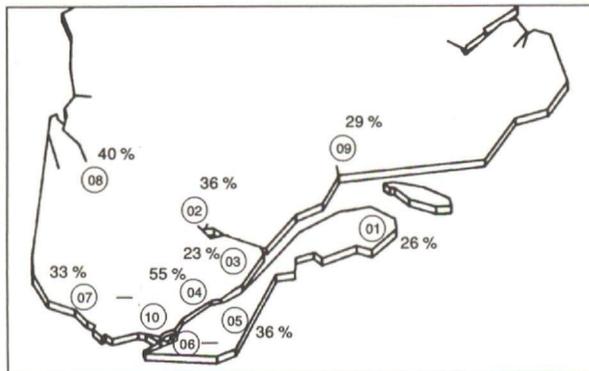
Les transporteurs de bois membres d'un organisme de courtage en retirent 41 jours de travail par année sur un total de 186 jours. Ainsi, les organismes de courtage ne représentent pour ce groupe de transporteurs qu'une source de travail d'appoint.



**Carte 28 – Adhésion des transporteurs de bois à l'ANCAI**

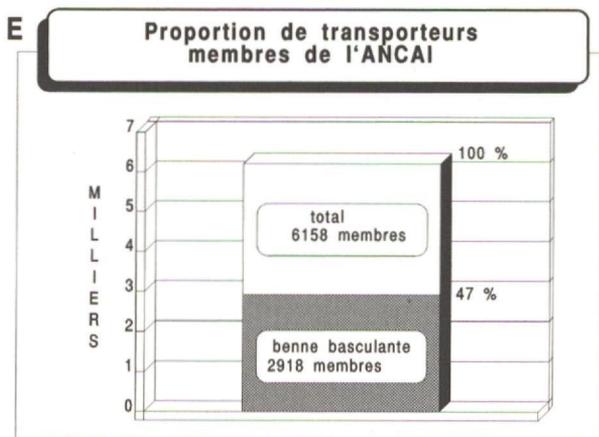
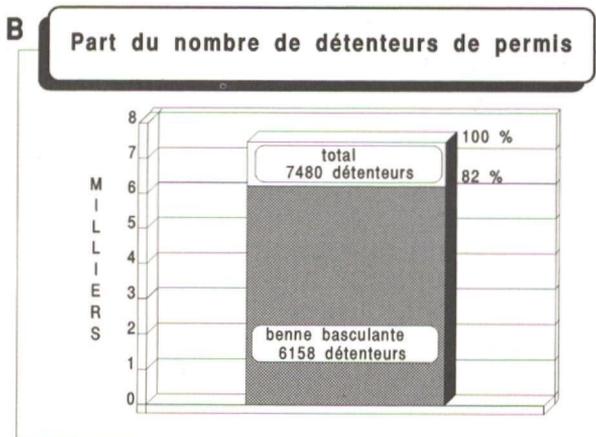
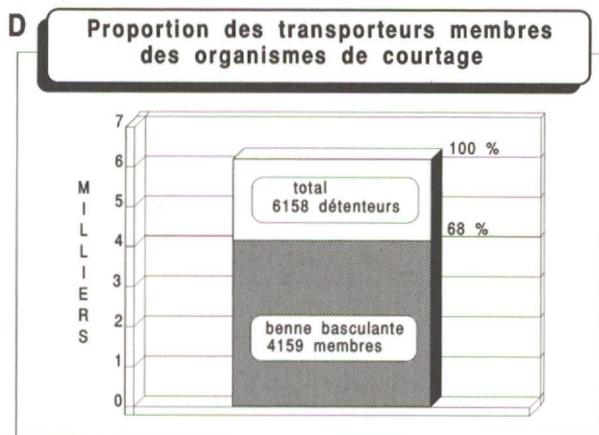
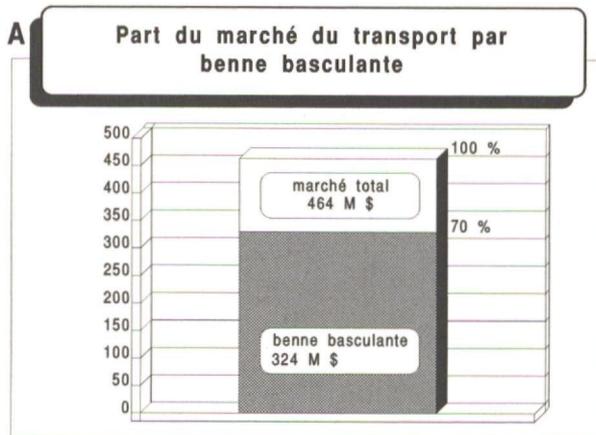
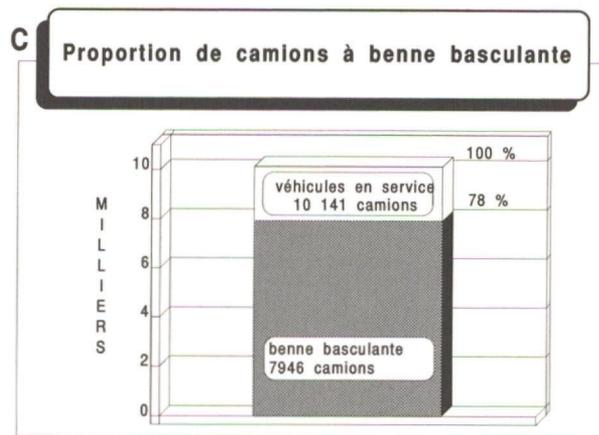
Moyenne québécoise : 31 % (394 transporteurs)

L'ANCAI regroupe 27 % plus de camionneurs se spécialisant dans le transport du bois qu'en 1987.

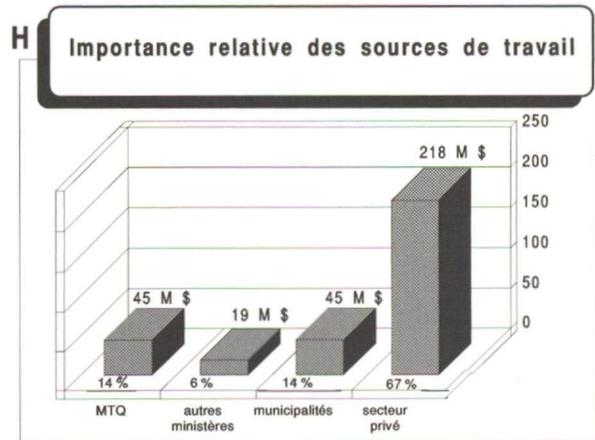
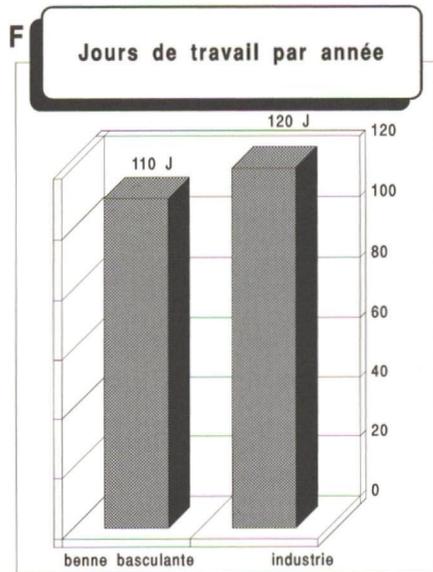


### 3.3 Le transport par benne basculante\*

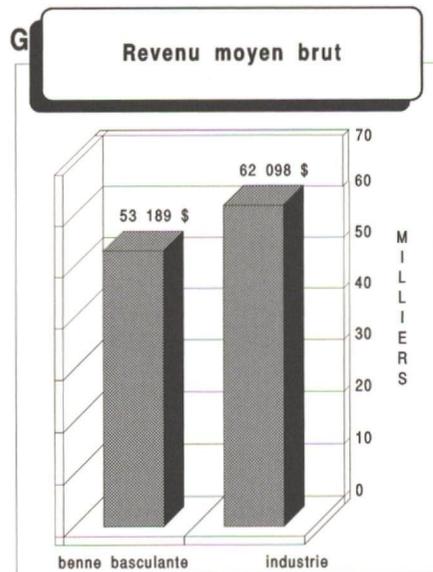
- En grande majorité dans l'industrie (82 % des détenteurs de permis), les transporteurs par benne basculante sont propriétaires de presque 8 000 camions et créent 70 % des recettes de l'industrie.
- La majorité des transporteurs par benne basculante (68 %) sont membres d'organismes de courtage.



\* Le transport par benne basculante comprend le transport de matières de vrac définies aux règlements à l'exception du bois.



- Depuis 1987, le secteur public a assuré annuellement quelque 10 millions de dollars de plus au total des recettes de ces transporteurs: le secteur privé a fait mieux par une demande accrue de quelque 40 millions de dollars.



## TENDANCES 1987 - 1990

- HAUSSE:**
- la part du marché du transport par benne basculante
  - les transporteurs par benne basculante membres de l'ANCAI
  - la part des secteurs privé et public (à l'exception du MTQ) dans le revenu des transporteurs par benne basculante

**STABILITÉ:**

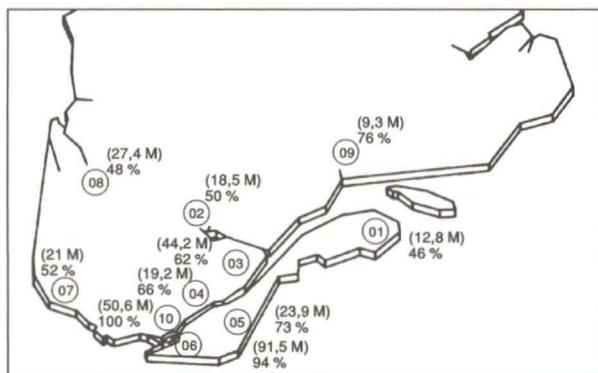
- BAISSE:**
- léger déclin des jours de travail

## Répartition régionale

### Carte 29 – Le marché du transport par benne basculante

Valeur totale de ce marché :  
324 millions de dollars  
70 % du marché du transport en vrac

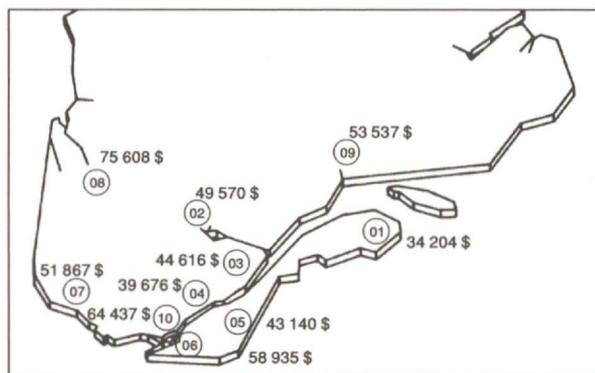
Les régions 06 et 10 représentent 46 % du marché québécois du transport par benne basculante.



### Carte 31 – Revenu moyen des transporteurs utilisant des camions à benne basculante

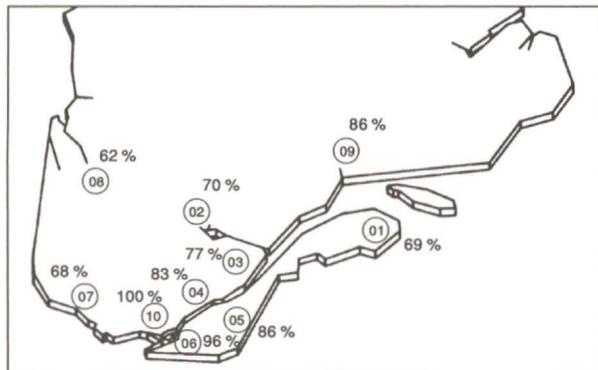
Moyenne québécoise : 52 760 \$

Le revenu moyen provenant de ce type de transport est relativement peu élevé.



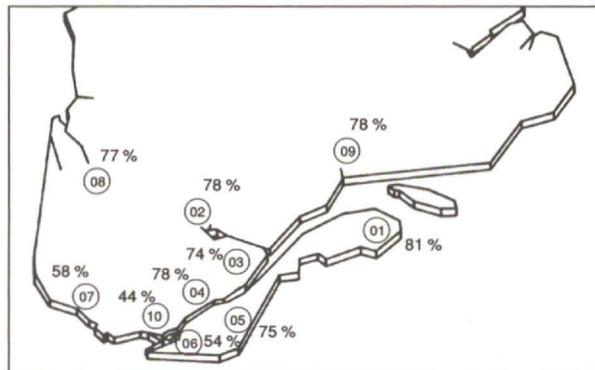
### Carte 30 – Proportion des transporteurs utilisant des camions à benne basculante

Moyenne québécoise : 82 %



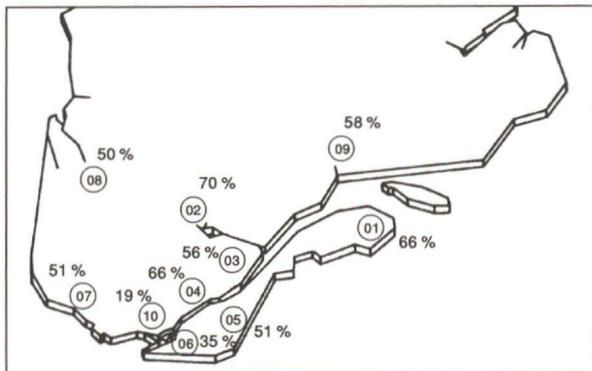
### Carte 32 – Adhésion aux organismes de courtage des transporteurs utilisant des camions à benne basculante

Moyenne québécoise : 68 %



**Carte 33 – Adhésion à l'ANCAI  
des transporteurs utilisant  
des camions à benne basculante**

Moyenne québécoise : 47 %



### 3.4 Résumé des plus importantes caractéristiques de l'industrie

	Transporteur de bois	Transporteur d'autres matières	Membre d'un organisme de courtage	Non Membre d'un organisme de courtage	Membre de l'ANCAI
Plus de dix ans d'expérience	69 %	58 %	58 %	65 %	60 %
Principale occupation : camionnage	88 %	70 %	77 %	66 %	77 %
Membre d'un organisme de courtage	33 %	67 %	100 %	0 %	70 %
Membre de l'ANCAI	32 %	47 %	92 %	8 %	100 %
160 jours de travail et plus par année	56 %	21 %	15 %	42 %	14 %
Principale matière transportée	Bois 100 %	Sable 87 %	Sable 82 %	Sable 58 %	Sable 80 %
Revenus moyens de camionnage	105 596 \$	53 189 \$	53 902 \$	74 720 \$	52 727 \$
Revenus provenant du secteur privé	96 %	58 %	51 %	85 %	52 %
Revenus provenant du ministère des Transports	3 %	18 %	24 %	3 %	25 %
Nombre moyen de camions par détenteur de permis	1,66	1,30	1,24	1,55	1,20
Propriétaire d'un 10 roues	40 %	80 %	82 %	62 %	81 %
Propriétaire d'un 12 roues	4 %	12 %	11 %	9 %	9 %
Propriétaire d'un tracteur	55 %	7 %	10 %	30 %	11 %
Proportion du parc de véhicules de 1986 à aujourd'hui	56 %	41 %	48 %	49 %	47 %
Mobilité régionale	10 %	11 %	13 %	6 %	12 %
Mobilité à l'extérieur du Québec	11 %	4 %	4 %	8 %	4 %
Favorable à la fixation des taux et tarifs	78 %	86 %	92 %	73 %	93 %
Favorable au gel du nombre des permis	83 %	88 %	93 %	77 %	93 %
Favorable à la limitation régionale des permis	66 %	72 %	78 %	58 %	78 %
Favorable au courtage exclusif aux organismes de courtage	45 %	66 %	83 %	30 %	82 %
Favorable à la limitation du nombre des matières transportées	69 %	72 %	79 %	62 %	79 %

# 4

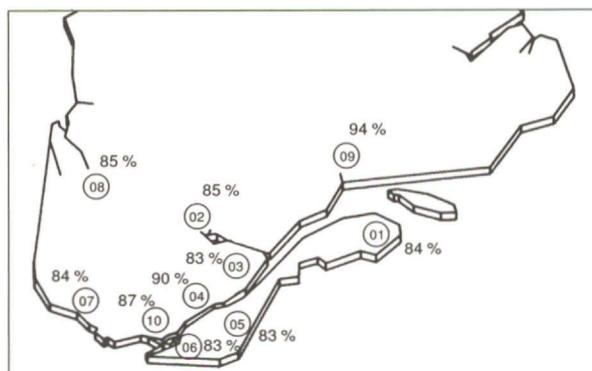
## LA PERCEPTION DE LA RÉGLEMENTATION PAR LES TRANSPORTEURS

### 4.1 La fixation des taux et des tarifs

MOYENNE QUÉBÉCOISE	
85 % Favorable	8 % Non favorable 7 % contre
Membre d'un organisme de courtage	92 %
Non-membre d'un organisme de courtage	73 %
Occupation principale	88 %
Occupation secondaire	78 %
+ 90 % revenu de camionnage	88 %
- 10 % revenu de camionnage	75 %
Sable (matière principale)	86 %
Bois (matière principale)	78 %

Carte 34 – L'opinion des transporteurs à l'égard de la fixation des taux et des tarifs

Moyenne québécoise : 85 % y sont favorables



## 4.2 Le gel du nombre de permis

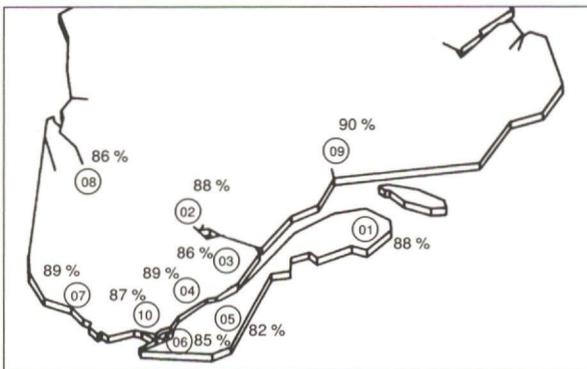
MOYENNE QUÉBÉCOISE	
86 % Favorable	8 % Non favorable 6 % contre
Membre d'un organisme de courtage	93 %
Non-membre d'un organisme de courtage	77 %
Occupation principale	89 %
Occupation secondaire	79 %
+ 90 % revenu de camionnage	90 %
- 10 % revenu de camionnage	74 %
Sable (matière principale)	88 %
Bois (matière principale)	83 %

## 4.3 La limitation régionale des permis

MOYENNE QUÉBÉCOISE	
70 % Favorable	23 % Non favorable 7 % contre
Membre d'un organisme de courtage	78 %
Non-membre d'un organisme de courtage	58 %
Occupation principale	74 %
Occupation secondaire	61 %
+ 90 % revenu de camionnage	76 %
- 10 % revenu de camionnage	60 %
Sable (matière principale)	72 %
Bois (matière principale)	66 %

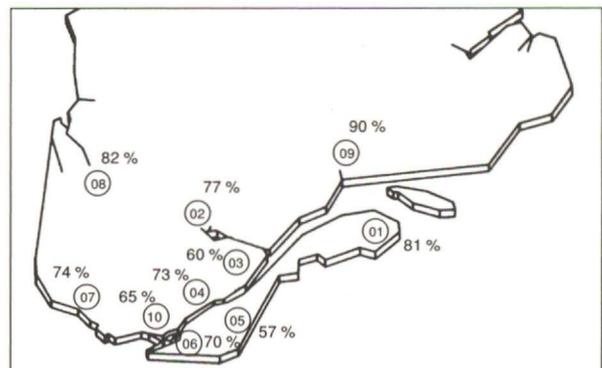
**Carte 35 – L'opinion des transporteurs à l'égard du gel du nombre de permis**

Moyenne québécoise : 86 % y sont favorables



**Carte 36 – L'opinion des transporteurs à l'égard de la limitation régionale des permis**

Moyenne québécoise : 70 % y sont favorables



#### 4.4 La limitation du nombre de matières transportées

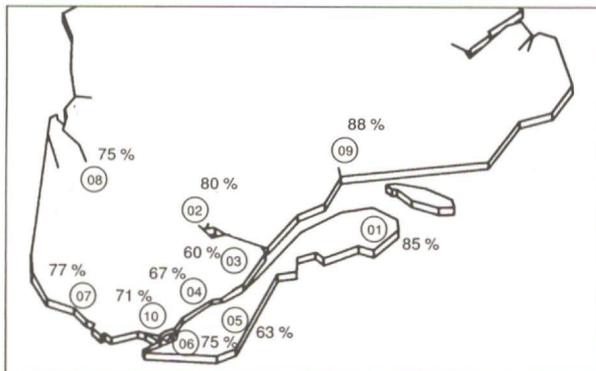
MOYENNE QUÉBÉCOISE	
72 % Favorable	21 % Non favorable 7 % contre
Membre d'un organisme de courtage	79 %
Non-membre d'un organisme de courtage	62 %
Occupation principale	74 %
Occupation secondaire	65 %
+ 90 % revenu de camionnage	77 %
- 10 % revenu de camionnage	59 %
Sable (matière principale)	72 %
Bois (matière principale)	69 %

#### 4.5 L'exclusivité aux organismes de courtage

MOYENNE QUÉBÉCOISE	
61 % Favorable	23 % Non favorable 16 % contre
Membre d'un organisme de courtage	83 %
Non-membre d'un organisme de courtage	30 %
Occupation principale	65 %
Occupation secondaire	51 %
+ 90 % revenu de camionnage	65 %
- 10 % revenu de camionnage	46 %
Sable (matière principale)	66 %
Bois (matière principale)	45 %

**Carte 37 – L'opinion des transporteurs à l'égard de la limitation du nombre de matières transportées**

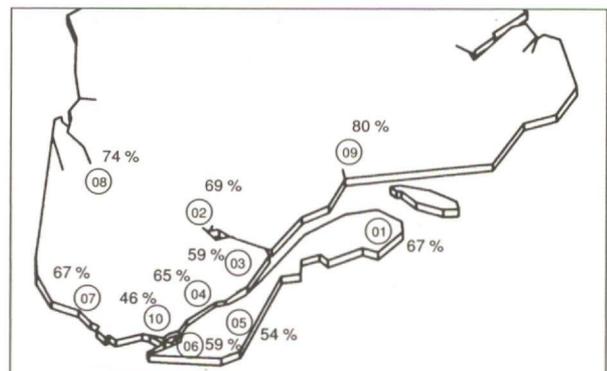
Moyenne québécoise : 72 % y sont favorables



**Carte 38 – L'opinion des transporteurs à l'égard de l'exclusivité aux organismes de courtage**

Moyenne québécoise : 61 % y sont favorables

L'île de Montréal est moins favorable que le reste du Québec à l'exclusivité aux organismes de courtage.



# 1

## Annexe

### LE QUESTIONNAIRE UTILISÉ (1990)

Q.1 Depuis combien d'années faites-vous du transport en vrac ?

Q.2 Est-ce votre principale occupation ?

Oui 1

Non 2 → Quelle est votre principale occupation ?

Q.3 Au cours de la dernière année, quelle fut la principale matière que vous avez transportée ? Quelle fut la deuxième matière principale ? Quelle fut la troisième ?

	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
Sable, terre, gravier, pierre	1	1	1
Neige, glace	2	2	2
Béton bitumineux	3	3	3
Tourbe à gazon	4	4	4
Copeaux de bois, sciures, planures	5	5	5
Bois en longueur	6	6	6
Bois scié et plané	7	7	7
Sel	8	8	8
Engrais et fertilisants	9	9	9
Autre _____			
_____	10	10	10
_____	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Q.4 Combien de permis VR avez-vous ?

**Q.5a** Pour ce (ou ces) permis VR, quel(s) type(s) de camion possédez-vous ?

**Q.5b** Si un seul : Quelle est son année de fabrication ? Si plus d'un : Combien en avez-vous dont l'année de fabrication se situe...

**Q.5a**

**Q.5b**

Type	Nombre	Année de fabrication				
		71-75	76-80	81-85	86-89	90 +
Camions à benne	<input type="text"/>					
6 roues ?	<input type="text"/>					
10 roues ?	<input type="text"/>					
12 roues ?	<input type="text"/>					
Tracteurs ?	<input type="text"/>					

**Q.6** Au cours de la dernière année, combien de jours avez-vous travaillé en moyenne par camion possédant un permis VR ?

- 20 jours ou moins 1
- entre 21 et 50 jours 2
- entre 51 et 80 jours 3
- entre 81 et 160 jours 4
- entre 161 et 240 jours 5
- plus de 240 jours 6
- NSP/NRP 9

**Q.7** Est-ce que ce travail était saisonnier ou réparti sur toute l'année ?

- Saisonnier 1
- Annuel 2
- NSP/NRP 9

**Q.8** Au cours de la dernière année, avez-vous demandé un permis additif, temporaire ou spécial pour travailler dans une autre région ?

Oui 1 → Pour quelle(s) région(s) \_\_\_\_\_

Non 2 \_\_\_\_\_

**Q.9** Détenez-vous un permis de transport général ? \_\_\_\_\_

**Q.10** Au cours de la dernière année, avez-vous travaillé à l'extérieur du Québec ?

- Oui 1 → A quels endroits ? Ontario 1
- Non 2 Nouveau-Brunswick 2
- NSP/NRP 9 États-Unis 3
- Autre 4

**Q.11** Êtes-vous membre d'une association de camionneurs ?

Oui            1 → Laquelle? \_\_\_\_\_

Non            2

NSP/NRP      9

**Q.12a** Etes-vous membre d'un organisme de courtage ?

Oui            1 → PAQ12b

Non            2 → PAQ16

NSP/NRP      9 → PAQ16

(Si plus d'un permis VR)

**Q.12b** Parmi l'ensemble de vos camions VR, combien sont inscrits auprès d'un organisme de courtage ?

**Q.13** Quels avantages y voyez-vous ? (ne pas lire)

Répartition équitable du travail      1

Clause 75.25                                      2

Autre \_\_\_\_\_                                      3     

**Q.14** Quels inconvénients y voyez-vous ?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Q.15a** Au cours de la dernière année, combien de jours avez-vous travaillé, en moyenne par camion possédant un permis VR, par l'entremise d'un organisme de courtage ?

jours

**Q.15b** Et au cours de cette même année, combien de jours avez-vous travaillé, en moyenne par camion possédant un permis VR, à l'extérieur d'un organisme de courtage ?

jours

**Q.16** Combien de kilomètres ont été parcourus par camion, en moyenne, au cours de la dernière année ?

km

**Q.17** Pourquoi ne faites-vous pas partie d'un organisme de courtage ?  
(ne pas lire)

Entrepreneur ou courtage	1	
Foresterie	2	
Trop cher	3	
Je me débrouille seul	4	
Les règlements ne sont pas appliqués	5	
Ne veut rien savoir	6	
Aucune raison en particulier	7	
Autre _____	8	<input type="text"/>

**Q.18** Quelle a été votre principale source d'ouvrage pour le camionnage en vrac au cours de la dernière année ?

Travaux de voirie pour le ministère des Transports	1	
Autres travaux gouvernementaux (assainissement des eaux, Hydro, Énergie et ressources)	2	
Travaux pour le compte de municipalités	3	
Travaux initiés par le secteur privé (inclure la foresterie)	4	
Autre _____	5	<input type="text"/>

**Q.19a** A part votre (vos) camion(s), possédez-vous d'autres équipements tel un bélier mécanique (bulldozer) ou une excavatrice (pépine) ?

\_\_\_\_\_ 1

**Q.19b** ...sablère ou gravière \_\_\_\_\_ 2

**Q.20** Êtes-vous favorable à la réglementation dans les secteurs suivants ?

	Oui	Non	NSP/NRP
Fixation des taux et tarifs	1	2	9
Gel des permis	1	2	9
Limitation des permis à une seule région	1	2	9
Courtage limité aux organismes de courtage	1	2	9
Nombre de matières transportées	1	2	9

**Q.21** Quelle est la principale amélioration que vous aimeriez suggérer au gouvernement ?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Q.22** Quels ont été approximativement vos revenus bruts provenant du camionnage en vrac au cours de la dernière année ?

Moins de 15 000 \$	01
De 15 000 \$ à 29 999 \$	02
De 30 000 \$ à 49 999 \$	03
De 50 000 \$ à 74 999 \$	04
De 75 000 \$ à 99 999 \$	05
De 100 000 \$ à 124 999 \$	06
De 125 000 \$ à 149 999 \$	07
De 150 000 \$ à 199 999 \$	08
200 000 \$ et plus	09
Refus	10

**Q.23** Vos revenus de camionnage représentent quel pourcentage de tous vos revenus annuels ?

Moins de 10 %	1
10 % à 29 %	2
30 % à 49 %	3
50 % à 69 %	4
70 % à 89 %	5
90 % et plus	6
Refus	9



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 057 047