



# RECHERCHES TRANSPORT

BULLETIN D'INFORMATION SCIENTIFIQUE

*Volume thématique no 1 : avril 1988*

## L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU CAMIONNAGE ET LES MARCHÉS EXTRAPROVINCIAUX:

### ÉTUDE DE LA VITALITÉ ET DE LA CONCURRENCE

SYNTHÈSE D'UNE RECHERCHE COMMANDÉE PAR  
LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**DONALD FALLU ET RAFAEL SANCHEZ**  
SERVICE DE LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE  
DIRECTION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PRÉSENTÉ AU 23E CONGRES ANNUEL DE L'A.Q.T.R.  
LE 24 MARS 1988, MONTRÉAL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

#### INTRODUCTION

Le Québec exporte une grande part de son produit intérieur brut et il est aussi un importateur important de produits finis. La majeure partie de ces échanges avec les autres provinces canadiennes ou avec les États-Unis se fait par camion.

Notre connaissance de la dimension transport associée à ce commerce, particulièrement par camion, est très fragmentaire. Aussi, le ministère des Transports décidait-il à la fin de l'année 1986 d'accorder un contrat dont le premier objectif était de mesurer l'ampleur de ce marché extraprovincial du camionnage au Québec, d'en définir les principales caractéristiques et les transporteurs majeurs qui oeuvrent à ces échanges. Le second objectif consistait à faire une évaluation de la compétitivité des entreprises concurrentes et à identifier les facteurs de handicap qui peuvent constituer des barrières en dehors des frontières du Québec.

CANQ  
TR  
248  
V. 1

Québec 

Ce document comporte deux volets principaux. Dans un premier temps, nous dressons un portrait du transport routier extraprovincial, lequel est divisé en deux sections distinctes, soit le marché du transport interprovincial d'une part et le marché du transport international d'autre part. Dans un deuxième temps, nous présentons une brève comparaison des coûts d'exploitation de transporteurs opérant sur trois marchés extraprovinciaux, suivie d'une synthèse d'un certain nombre de facteurs pouvant constituer des handicaps pour les transporteurs québécois oeuvrant sur les marchés extérieurs.

La firme sélectionnée pour faire ce travail nous soumettait récemment un rapport final sur le sujet (1). Recherches Transport présente ici une synthèse des principaux résultats de cette recherche. A partir du matériel fourni par le consultant, nous avons choisi les éléments qui nous apparaissent les plus pertinents et avons conçu une présentation graphique visant à en faciliter la compréhension.

Afin d'alléger la présentation, les sources de données et notes méthodologiques relatives aux données présentées dans les tableaux et graphiques ont été regroupées à la fin de ce numéro thématique.

## **PORTRAIT DU TRANSPORT ROUTIER EXTRAPROVINCIAL AU QUÉBEC**

### **Une vue globale du transport terrestre des marchandises au Québec**

Comme point de départ, situons le camionnage extraprovincial à l'intérieur de l'ensemble du transport terrestre des marchandises au Québec. De façon globale, on peut estimer sommairement le volume de transport par camion (compte d'autrui et compte propre) avec origine ou destination au Québec à 60,5 millions de tonnes en 1984 (tableau 1). Ce volume transporté par route est nettement supérieur au tonnage ferroviaire. En effet, les trois quarts de l'ensemble du transport terrestre (route et rail) avec origine et destination au Québec sont effectués par route (graphique 1). Si l'on considère maintenant le transport terrestre extraprovincial au Québec, le transport par camion domine encore le rail avec 58 % du tonnage total (graphique 2). Enfin, on observe que, dans l'ensemble du transport par camion au Québec, le camionnage extraprovincial occupe une place non négligeable avec 38 % du volume total de camionnage (graphique 3).

### **Le marché du transport interprovincial**

#### La demande

Le tableau 1 nous indique que le volume total de camionnage interprovincial (compte d'autrui et compte propre) était, en 1984, de 14,7 millions de tonnes. Ce transport a été effectué principalement par les transporteurs pour compte d'autrui, avec un volume de 9,8 millions de tonnes. Dans les lignes qui suivent, nous nous en tiendrons strictement au camionnage pour compte d'autrui.

Examinons brièvement (graphiques 4 et 5) les principales caractéristiques de la demande de camionnage pour compte d'autrui sur les marchés interprovinciaux, divisés en trois régions (Ontario, Maritimes, Ouest). On réalise immédiatement l'importance qu'occupe l'Ontario sur ces marchés: 81 % des 9,8 millions de tonnes et 65 % des 675 millions de recettes du camionnage interprovincial en provenance ou à destination du Québec sont réalisés avec l'Ontario. Par ailleurs, on constate une balance de flux de marchandises positive (tant au niveau du tonnage que des recettes) du Québec vers les marchés des Maritimes et de l'Ouest canadien alors qu'elle est légèrement négative pour le marché ontarien.

Des différences significatives existent au niveau des types de charges transportées sur les différents marchés (graphiques 6 et 7). Le marché de l'Ouest est relativement plus orienté vers le transport des lots brisés que ceux des Maritimes ou de l'Ontario. Les marchés de l'Ontario et des Maritimes sont des marchés de charge complète par rapport aux tonnages transportés, bien que les pourcentages de recettes de lots brisés soient supérieurs à 50 % sur ces marchés, à l'exception de l'axe Maritimes

(1) Soléco Consultants inc., Le transport routier extraprovincial des marchandises dont l'origine ou la destination est le Québec, préparé pour le ministère des Transports du Québec, février 1988, 154 p.

vers le Québec où le pourcentage est de 28 %.

En ce qui concerne les produits transportés sur les marchés interprovinciaux du Québec (graphique 8), les recettes les plus importantes sont liées au transport de produits finis et demis-produits non comestibles, où les flux de marchandises en provenance du Québec sont relativement plus importants que les flux entrant au Québec. La troisième section en importance est celle des aliments, provendes, boissons et tabacs où, par contre, les flux entrant au Québec sont supérieurs aux flux sortants.

### L'offre

Voyons maintenant quelles sont les caractéristiques des transporteurs oeuvrant sur les marchés interprovinciaux et particulièrement la place qu'occupent les transporteurs québécois sur ces marchés. Dans les lignes qui suivent, un transporteur interprovincial est défini comme un transporteur qui circule dans plus d'une province.

Une comparaison rapide des transporteurs interprovinciaux domiciliés au Québec avec ceux des autres régions canadiennes (tableau 3) nous amène à constater que les transporteurs québécois sont relativement moins nombreux sur les marchés interprovinciaux que ceux des autres provinces. En effet, alors que moins de 19 % des transporteurs québécois opèrent dans une autre province que la leur, ce pourcentage est de 22 % en Ontario, 41 % dans les Maritimes et 25 % dans l'Ouest. Ce phénomène est encore plus apparent au niveau des transporteurs de 2 millions de dollars et plus de recettes (classe 1), où 40 % des transporteurs québécois sont interprovinciaux alors que ce pourcentage est de 50 % en Ontario, 86 % dans les Maritimes et 66 % dans l'Ouest. Un coup d'oeil sur les recettes de ces transporteurs (tableau 4) nous révèle que, tout en étant relativement moins nombreux, les transporteurs interprovinciaux québécois tirent de leurs activités interprovinciales un pourcentage moindre de leurs recettes que ceux des autres provinces. Les recettes interprovinciales de nos transporteurs québécois ne représentent, en 1984, que 12 % des recettes interprovinciales gagnées par l'ensemble des transporteurs canadiens (graphique 9), alors que les recettes totales d'exploitation des transporteurs québécois représentent 18 % des recettes de l'industrie canadienne du camionnage. Enfin, dernière caractéristique à signaler, le transport interprovincial est essentiellement le lot des grandes entreprises. En effet, plus de 80 % des recettes interprovinciales sont gagnées par des entreprises de 2 millions et plus de recettes totales, quelle que soit la région de domicile des transporteurs.

Les marchés interprovinciaux de l'Ontario et des Maritimes ont fait l'objet d'un examen plus approfondi de la part du consultant quant aux caractéristiques des transporteurs et aux parts du marché en 1985. Cet examen s'est limité aux transporteurs de classe 1. Sur le marché Québec-Ontario (tableau 5), les entreprises ontariennes étaient deux fois plus présentes en nombre que les entreprises québécoises actives sur ce marché (89 contre 43). La taille du transporteur ontarien type était également en moyenne deux fois plus élevée que celle du québécois. Les transporteurs ontariens dominaient le marché Québec-Ontario en ne laissant que 30 % des recettes totales aux transporteurs québécois. Les transporteurs québécois étaient plus présents sur le marché de la charge complète avec 45 % des recettes, mais à peu près absents du marché des lots brisés avec un maigre 20 %. Sur le marché Québec-Maritimes, bien qu'un nombre plus important de transporteurs québécois (37) que de transporteurs des Maritimes (23) aient déclaré à Statistique Canada être actifs sur ce marché, la part de marché de nos transporteurs n'était que de 35 %. Les entreprises des Maritimes dominaient tant l'axe Québec-Maritimes, le plus important en termes de recettes, que l'axe Maritimes-Québec. Enfin, ce marché était fortement concentré, du côté des entreprises des Maritimes, aux mains de quelques transporteurs de grande taille, ce qui ne se reflète pas dans les données présentées au tableau 5.

### **Le marché du transport international**

Le transport international par camion avec origine ou destination au Québec est fort mal connu. Qu'il s'agisse des caractéristiques de la demande, des transporteurs oeuvrant sur ce marché, des recettes générées par ces activités, des parts de marché de nos transporteurs, on sait bien peu de chose sur ce marché qui est appelé à prendre une importance accrue dans le contexte du libre-échange avec les États-Unis. L'absence de systèmes d'information adéquats sur le transport international explique pour l'essentiel cette méconnaissance.

DOR-CEB-100

CAJQ  
TR

248

v. 1

## La demande

Pour présenter un portrait sommaire de la demande en camionnage international, les données de Statistique Canada sur le commerce extérieur seront utilisées. Ces données répondent très imparfaitement à nos besoins: leur principale lacune vient du fait qu'elles sont basées sur la valeur des produits exportés ou importés. Elles permettent néanmoins de dégager certaines indications utiles.

Par rapport à la valeur totale des exportations chargées au Québec vers les États-Unis, le mode routier a été utilisé en 1984 pour acheminer 53 % de nos exportations alors que le second mode en importance, le rail, comptait pour 32 %. En ce qui concerne les importations dédouanées au Québec, la répartition modale donnait 58 % au mode routier et 15 % au mode ferroviaire.

La valeur totale du commerce extérieur acheminé par route entre le Québec et les États-Unis se chiffrait à 11,8 milliards de dollars en 1984. Les exportations représentaient près de 60 % de ce total, soit 6,9 milliards de dollars.

Un examen de la répartition géographique aux États-Unis de ces exportations et importations par route nous indique que les états du Nord-Est des États-Unis comptaient pour 75 % de nos exportations et 67 % de nos importations en 1984. A elle seule, la division de recensement qui comprend les états de New York, Pennsylvanie et New Jersey accapare 36 % de la valeur de nos exportations et 41 % de nos importations. En ce qui concerne les produits transportés, la composition des exportations et importations par route est très différente. Nos importations sont constituées surtout d'une large variété de produits finis alors que nos exportations sont davantage concentrées dans un nombre plus limité de produits finis et semi-finis parmi lesquels les 5 principaux (véhicules routiers, papier et carton, équipements de communication, demi-produits en bois, avions) comptent pour plus de 50 % de la valeur de nos exportations.

La valeur de notre commerce international avec les États-Unis a augmenté considérablement au cours de la dernière décennie (graphique 11). De 1976 à 1986, la valeur de nos exportations s'est accrue à un taux annuel moyen de 14,6 %, ce qui correspond à un taux de croissance réel (sans inflation) de 6,7 %. Pour la même période, les importations se sont accrues de 9,3 % en moyenne par année, ce qui correspond à une croissance réelle de 1,8 %. A l'intérieur de cette période, le mode routier a accaparé une part de plus en plus importante du commerce extérieur du Québec. De 1979 à 1984, la part du mode routier par rapport aux autres modes est passée de 45 à 53 %, alors que pour les importations cette part évoluait de 52 à 58 %. Le marché du camionnage international avec origine ou destination au Québec s'est donc accru de façon significative par l'effet combiné de la croissance de notre commerce avec les États-Unis et d'une augmentation de la part de marché du camionnage.

## L'offre

Il est nettement plus difficile d'établir un portrait satisfaisant de la situation de l'offre du camionnage international que ce n'était le cas avec le transport routier interprovincial. Cela est particulièrement vrai pour les transporteurs américains qui ne font l'objet d'aucune enquête régulière, à partir de laquelle il serait possible d'établir leurs caractéristiques et le marché qu'ils occupent.

Pour les transporteurs internationaux québécois, les données recueillies par Statistique Canada nous permettent d'établir certaines de leurs caractéristiques. Dans les lignes qui suivent, un transporteur international est défini comme un transporteur circulant au Canada et aux États-Unis.

Le Québec compte en 1984 (tableau 6) un nombre relatif de transporteurs internationaux, moins important que ses deux voisins immédiats au Canada. En effet, alors que 16 % des transporteurs québécois sont internationaux, 20 % des transporteurs des Maritimes le sont et 24 % des entreprises ontariennes. Dans la catégorie des transporteurs avec des recettes excédant 2 millions de dollars, 35 % des transporteurs québécois sont internationaux alors que 54 % des transporteurs des Maritimes le sont et 49 % des entreprises ontariennes. Les transporteurs internationaux québécois (tableau 7) tirent un pourcentage moindre de leurs recettes des activités internationales (23 %) que les internationaux ontariens (34 %), mais ils sont davantage impliqués que les entreprises des Maritimes (13 %). Les recettes internationales des transporteurs québécois représentent, en 1984, 12 % des recettes internationales gagnées par l'ensemble des transporteurs canadiens

(graphique 12). C'est cinq fois moins que l'Ontario qui accapare 60 % des recettes internationales des transporteurs canadiens. En 1984, le transporteur international moyen du Québec gagne 510 000 \$ en recettes internationales, alors que son homologue ontarien gagne en moyenne 1 900 000 \$. Enfin, lorsqu'on examine l'implication de nos transporteurs sur le marché international en fonction de leur taille, on constate que 66 % des recettes internationales des transporteurs québécois sont gagnées par les entreprises ayant des recettes de plus de 2 millions de dollars, alors qu'en Ontario le marché international est davantage occupé par les entreprises de classe 1, qui touchent 91 % des recettes internationales de l'ensemble des transporteurs ontariens.

En termes de types de charges, les données de Statistique Canada nous indiquent que 68 % des transporteurs internationaux québécois ont déclaré que plus de 80 % de leurs voyages internationaux se font en charge complète. A peine 14 % ont déclaré que la charge partielle constituait la majorité de leurs voyages. Le camionnage international effectué par les québécois en est donc essentiellement un de charge complète.

Sur la période 1981 à 1985, les recettes internationales des transporteurs québécois n'ont pas crû au même rythme que celles de l'ensemble des transporteurs canadiens (graphique 13). Alors que les recettes canadiennes augmentaient de 94 % sur la période, les recettes internationales des transporteurs québécois progressaient de 44 %. Il convient de noter que la faillite de la firme Maislin Transport Ltée en 1983 a affecté sensiblement le niveau de recettes internationales des transporteurs québécois. De 1983 à 1985, la croissance des recettes retrouve un rythme qui s'apparente à celui de l'ensemble des transporteurs canadiens.

Concernant les transporteurs américains qui ont des activités au Québec, en l'absence de données satisfaisantes sur ces entreprises, le consultant a procédé à une enquête postale auprès de 94 transporteurs américains. Malheureusement, les résultats obtenus à partir des 21 répondants ne nous apparaissent pas représentatifs des activités des transporteurs américains au Québec. En effet, seulement deux transporteurs américains de marchandises générales sur les 21 que comptait la liste d'envoi, ont accepté de répondre à l'enquête. Or, parmi les grands transporteurs américains de marchandises générales qui n'ont pas répondu à l'enquête, certains auraient selon nos sources un niveau d'activité important au Québec.

Les recherches effectuées par le consultant pour établir son univers d'enquête nous fournissent toutefois des indications intéressantes sur ces transporteurs. La Commission des transports du Québec (C.T.Q.) comptait en 1987 environ 600 détenteurs américains de permis de camionnage. De ce nombre, 185 étaient des détenteurs de permis de camionnage général, le reste étant des détenteurs de permis de produits nommés. Les permis de produits nommés, selon la réglementation en vigueur jusqu'au 31 décembre 1987, étaient accordés pour un véhicule et autorisaient principalement le transport de fruits et légumes frais. Un recoupement entre les listes de détenteurs de permis de la C.T.Q. et celles des répertoires canadiens et américains de transporteurs a permis d'établir un total de près de 100 transporteurs américains d'une certaine importance opérant au Québec. Dans une première catégorie, on trouve une vingtaine de transporteurs de marchandises générales avec un chiffre d'affaires global excédant un million de dollars. Dans ce groupe, il y a les grands transporteurs nationaux américains de lots brisés et plusieurs transporteurs régionaux du Nord-Est des États-Unis. Une seconde catégorie est composée d'environ trente-cinq transporteurs spécialisés avec un chiffre d'affaires global de plus de un million de dollars. Il s'agit d'entreprises spécialisées dans le vrac liquide, les véhicules automobiles, les matériaux de construction et les produits alimentaires. Enfin, dans une troisième catégorie, on dénombre près de 40 transporteurs américains détenteurs de 10 permis ou plus de produits nommés.

Pour conclure sur cette présentation du marché du camionnage international, il aurait certes été intéressant de fournir des estimations des parts de marché occupées par les transporteurs québécois par rapport aux américains. Il n'est malheureusement pas possible de le faire de façon satisfaisante à partir des données disponibles.

Les seules statistiques susceptibles de nous fournir un éclairage grossier à ce sujet sont les comptages publiés par Statistique Canada sur le nombre de véhicules commerciaux entrant au Canada selon la province d'entrée et le pays d'origine du véhicule. Ces données nous indiquent (graphique 14) que de 1975 à 1986, la proportion de véhicules canadiens par rapport aux véhicules

américains entrant au Québec est passée de 52 % à 65 %, soit une augmentation de 13 %. Cela nous suggère donc un accroissement de la part de marché des transporteurs canadiens.

Ce résultat ne nous renseigne pas vraiment toutefois sur la part de marché des transporteurs québécois, puisque plusieurs transporteurs d'autres provinces (ontariens particulièrement) avec des terminaux au Québec réalisent un chiffre d'affaires non négligeable en camionnage international à partir du territoire québécois.

## **LA COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTEURS QUÉBÉCOIS SUR LES MARCHÉS EXTÉRIEURS**

Après cette brève présentation des marchés interprovinciaux et internationaux du camionnage, voyons dans quelle mesure les transporteurs québécois savent se montrer compétitifs sur ces marchés et quelles sont les barrières qui peuvent présenter un handicap à leur performance.

### **Les coûts comparatifs d'exploitation**

La capacité des transporteurs québécois à maintenir ou accroître leur position sur les marchés extérieurs tient en bonne partie à la façon dont ces derniers arrivent à maintenir leurs coûts d'exploitation à un niveau égal ou inférieur à leurs concurrents des autres provinces ou américains. Aussi, le devis auquel devait se conformer le consultant prévoyait qu'une comparaison devait être établie sur le plan des coûts entre les transporteurs québécois et leurs concurrents sur les marchés de l'Ontario, des Maritimes et des États-Unis.

La méthodologie développée par le consultant a consisté, pour chacun des trois marchés Québec-Maritimes, Québec-Ontario et Québec-États-Unis, à définir des échantillons d'entreprises actives sur ces marchés et qui présentaient des caractéristiques assez similaires. A partir de deux banques de données de Statistique Canada, les coûts unitaires moyens d'exploitation pour l'année 1985 ont été calculés pour chacun des échantillons de transporteurs en concurrence sur ces marchés. Pour chacun des marchés, nous n'avons retenu des travaux du consultant que les résultats portant sur les grands transporteurs (tableau 7).

Lorsqu'on examine ces résultats, il faut garder à l'esprit que les coûts ainsi obtenus portent sur l'ensemble des opérations des firmes échantillonnées. Or, les coûts assumés par les transporteurs pour leurs expéditions sur ces marchés spécifiques peuvent être très différents de leurs coûts moyens d'exploitation. De plus, les services offerts par les différentes firmes actives sur ces marchés peuvent avoir des caractéristiques variables en termes de poids moyen, distance moyenne, types de produits transportés, si bien qu'il est très difficile de constituer des groupes vraiment homogènes. On voit tout de suite le caractère simplificateur de tout exercice du genre. Un tel exercice peut difficilement, par conséquent, nous fournir des réponses indiscutables à nos questions.

### Le marché Québec-Ontario

L'échantillon de firmes québécoises est constitué de 6 transporteurs québécois de grande taille pour lesquels le transport de lots brisés est important sur ce marché et dans l'ensemble de leurs opérations. Le groupe de firmes ontariennes est composé de 9 très grands transporteurs de marchandises générales dont le transport de lots brisés est leur principale activité sur ce marché.

La comparaison des coûts unitaires totaux d'exploitation donne un léger avantage aux firmes ontariennes. Les entreprises ontariennes auraient des coûts moins élevés au niveau des frais de transport, d'entretien et d'administration.

On remarque une différence significative entre les deux groupes dans la composition des frais de transport. Les firmes ontariennes font appel de façon plus intensive aux chauffeurs-contractants (ceux qu'on appelle les voituriers-remorqueurs au Québec), ce qui se répercute notamment sur les salaires et les coûts de carburant. Ce facteur contribue sans doute à expliquer des frais d'entretien et d'administration plus faibles qu'au Québec.

On constate des frais de terminus sensiblement plus élevés en Ontario qu'au Québec lesquels s'expliquent par une spécialisation plus poussée des ontariens dans les lots brisés.

Les salaires représentent une composante très importante des coûts d'exploitation, soit environ 40 %. Une comparaison des rémunérations moyennes a permis d'établir qu'ils sont plus élevés pour toutes les catégories d'emploi en Ontario, l'écart étant de 6 %. Cependant, à ces salaires plus élevés correspondrait une productivité plus grande calculée en termes de tonnes-kilomètres par dollar de rémunération.

#### Le marché Québec-Maritimes

Le groupe québécois est formé de 7 transporteurs de marchandises générales de moyenne et grande taille pour lesquels le transport de lots brisés est important sur ce marché et dans l'ensemble de leurs opérations. L'échantillon des Maritimes comprend 2 très grands transporteurs de marchandises générales bien connus, impliqués de façon très importante sur ce marché et pour lesquels le transport de lots brisés est important sur ce marché et dans l'ensemble de leurs opérations.

Pour respecter la confidentialité des données des entreprises des Maritimes, les résultats sont présentés en pourcentage, 100 % représentant le coût d'exploitation total de l'échantillon québécois.

Les transporteurs québécois actifs sur ce marché ont un coût unitaire largement supérieur à celui des grands transporteurs des Maritimes, soit 52 % plus élevé. On observe une différence fondamentale de mode d'opération entre les deux groupes. En effet, les transporteurs des Maritimes font appel de façon presque exclusive aux chauffeurs-contractants plutôt que d'utiliser leurs propres chauffeurs. Cette façon d'opérer combinée à des salaires dans l'ensemble plus bas de 13 %, semble permettre aux entreprises des Maritimes de maintenir leurs différentes catégories de frais d'exploitation à des niveaux significativement inférieurs aux entreprises québécoises.

Cet écart favorable aux entreprises des Maritimes s'applique même aux frais de terminus. Les entreprises des Maritimes sont pourtant impliquées à peu près au même niveau dans le transport de lots brisés, en proportion des recettes totales des entreprises québécoises. La productivité des employés de plate-forme et de terminus y est cependant plus élevée.

#### Le marché Québec-États-Unis

L'échantillon de firmes québécoises est ici composé de 10 transporteurs de marchandises générales dont les recettes totales dépassent 5 millions de dollars. Ils ont des recettes de camionnage international importantes et le transport de charges complètes représente plus de 50 % de leurs recettes. Le groupe des américains est constitué de 5 transporteurs nationaux de marchandises générales parmi les plus importants aux États-Unis qui transportent presque exclusivement des lots brisés. La comparaison présente là moins d'intérêt dans la mesure où ces deux groupes ne sont pas vraiment en concurrence l'un avec l'autre: ils opèrent sur deux sous-marchés différents, les québécois étant spécialisés dans la charge complète et les américains dans les lots brisés.

On observe que les transporteurs québécois opèrent à un coût nettement moins élevé, d'environ du tiers, que les transporteurs américains. Cette différence tient pour l'essentiel aux activités très différentes effectuées par les deux groupes et se reflète dans des frais de terminus, de vente et d'administration beaucoup plus élevés chez les américains.

Il convient de discuter brièvement des coûts de main-d'oeuvre. La comparaison des deux groupes à ce niveau montre une rémunération annuelle moyenne nettement plus élevée chez les américains. Si on tient compte du taux de change, le salaire des chauffeurs américains serait au moins de 30 à 40 % plus élevé que celui des chauffeurs québécois.

#### **Les facteurs de handicap à la compétitivité des transporteurs québécois sur les marchés extérieurs**

Le consultant, dans le cadre de son mandat, a effectué une série d'entrevues auprès de transporteurs des régions à l'étude pour recueillir leur perception sur l'état de la concurrence sur les différents marchés. Les éléments recueillis lors de ces entrevues combinés aux données factuelles présentées

plus tôt fournissent un éclairage sur les facteurs de handicap qui peuvent constituer une barrière à la compétitivité de nos entreprises. Les facteurs identifiés par le consultant peuvent, à notre avis, être divisés en deux grandes catégories. Il y a d'abord ceux qu'on pourrait qualifier d'externes à l'industrie. Ce sont des facteurs souvent institutionnels qui ont une incidence sur les coûts de l'entreprise ou sur l'accès au marché, mais sur lesquels l'industrie n'a que peu ou pas de contrôle. Dans une deuxième catégorie, on trouve les facteurs dits internes à l'industrie québécoise. Ils peuvent présenter soit un caractère structurel pour l'industrie dans son ensemble, ou encore relever de la gestion des entreprises.

#### Les facteurs externes à l'industrie québécoise du camionnage

A cause des règles du jeu différentes à plusieurs égards qui prévalent d'un côté et de l'autre de la frontière canadienne, il existe sur le marché international davantage de facteurs "externes" susceptibles d'handicaper nos transporteurs que ce n'est le cas sur le marché interprovincial. On peut retenir les facteurs suivants qui ne constituent pas à notre avis une liste exhaustive:

facteurs d'ordre fiscal:

- les règles d'amortissement du matériel productif sont plus généreuses aux États-Unis;
- les taxes à l'utilisation du réseau routier, soit la "Heavy Vehicle Use Tax" et diverses taxes d'État sont discutables sur le plan de l'équité.

facteurs liés aux lois de l'immigration et du travail:

- les différences sur le plan législatif et de la rigueur d'application des lois rendent le transport intra-Canada plus facile aux américains que ne l'est le transport intra-E.U. aux québécois.

facteurs liés aux poids et dimensions:

- le manque d'uniformité de la réglementation relative aux poids et dimensions dans les différents états américains affecte nos transporteurs.

facteurs d'ordre géographique ou climatique:

- la proximité des principales destinations québécoises de la frontière avantage les américains particulièrement pour les voyages de retour;
- notre climat plus rigoureux impose des exigences particulières en termes de qualité d'équipement.

autres facteurs:

- les contributions aux régimes de santé et sécurité au travail semblent plus faibles aux États-Unis;
- les coûts de certains intrants sont également plus faibles: carburant, fournitures telles que pneus, chambres à air, huile.

En ce qui concerne les facteurs de handicap "externes" de nos transporteurs sur le marché interprovincial, celui qui est le plus souvent mentionné est la contribution à la C.S.S.T.. Les contributions sont nettement plus élevées au Québec que dans les autres provinces. Il faut noter toutefois que, pour les mouvements interprovinciaux, ces contributions sont payées au prorata du kilométrage réalisé dans les différentes provinces. Il en est de même pour la taxe sur le carburant ainsi que pour l'immatriculation des véhicules, si bien qu'on ne peut réellement dans ces cas parler d'avantages ou de désavantages. En considérant l'ensemble des opérations des transporteurs québécois par rapport à leurs concurrents des autres provinces, ces facteurs vont cependant peser plus lourd sur les coûts d'opération des firmes québécoises.

## Les facteurs internes à l'industrie québécoise du camionnage

### Caractéristiques structurelles de l'industrie:

Les caractéristiques de l'économie québécoise ont influencé la structure de l'industrie du camionnage dans le sens d'une relative spécialisation dans le transport de charges complètes. Ce contexte était donc moins favorable à l'émergence de firmes de camionnage de grande taille fortement spécialisées dans les lots brisés. Compte tenu de ces caractéristiques particulières de notre industrie, elle se trouve donc dans une position de faiblesse sur les marchés extérieurs, particulièrement dans le secteur de lots brisés. On a vu qu'il existe une relation directe entre la taille des entreprises et leur niveau d'implication sur les marchés extérieurs. Ceci est particulièrement le cas dans le segment des lots brisés où les québécois sont à peu près absents.

Si l'on examine le marché Québec-Maritimes en fonction de ces facteurs structurels, il y a une particularité qu'il convient de mentionner et c'est le haut degré d'intégration des deux plus grosses entreprises de transport des Maritimes à l'économie de la région. Le fait que ces deux firmes soient contrôlées par des géants industriels des Maritimes leur confère des avantages évidents face aux transporteurs québécois actifs sur ce marché.

### Caractéristiques opérationnelles des entreprises:

Les éléments qui vont suivre relèvent de la gestion de la firme. L'entreprise peut donc contrôler jusqu'à un certain point ces facteurs de handicap qui ont un effet direct sur la structure des coûts.

Un premier facteur est l'utilisation des chauffeurs-contractants. La comparaison des coûts d'exploitation a permis d'établir que les Ontariens et les firmes des Maritimes font un usage plus intensif des chauffeurs-contractants que les compagnies québécoises. Cette caractéristique semble donner aux entreprises de l'Ontario et des Maritimes un avantage comparatif sur le plan des coûts face aux compagnies québécoises. Par exception, on observe que les transporteurs québécois font appel aux chauffeurs-contractants de façon plus intense sur le marché international que les compagnies de transport américaines.

Le second facteur est la productivité des travailleurs. D'après les calculs effectués par le consultant au niveau de la productivité des travailleurs (pour les firmes qui ont fait l'objet d'une comparaison des coûts), il semblerait y avoir un désavantage sur ce plan pour nos entreprises par rapport aux concurrents des autres provinces.

## **CONCLUSION**

Nous avons fait, dans les lignes précédentes, un survol des principales caractéristiques du camionnage extraprovincial avec origine ou destination au Québec telles qu'elles ressortent d'une recherche effectuée à contrat pour le compte du ministère des Transports. Ces résultats jettent un éclairage inédit sur plusieurs aspects de ce vaste sujet.

Plusieurs questions pourraient, à notre avis, faire l'objet de recherches plus approfondies. L'étude de certains aspects du camionnage international devrait être poursuivie, notamment en ce qui concerne les activités des transporteurs américains au Québec ce qui nous permettrait d'établir avec plus de précision qui occupe ce marché. A ce niveau, se posent des problèmes ardues de collecte de données auxquels des réponses satisfaisantes devront être trouvées. La présentation des données sur les recettes de camionnage entre les régions canadiennes et le Québec a permis de faire ressortir l'importance non négligeable de l'Ouest canadien. Une étude plus approfondie du camionnage interprovincial avec cette région (ce qui ne faisait pas partie du présent devis de recherche) pourrait être d'intérêt. Enfin, l'utilisation d'approches différentes, par exemple l'examen des filières de production/distribution/transport pour des produits faisant l'objet d'échanges importants, pourrait nous aider à mieux saisir certains aspects du camionnage extraprovincial.

Pour terminer, il nous apparaît clair que la récente réforme législative du camionnage extraprovincial au Canada, en venant changer les règles de jeu de façon importante, va engendrer un besoin d'information accru pour en assurer le suivi.

## Le transport terrestre des marchandises avec origine et/ou destination au Québec

### Tableau 1

*Tonnage transporté par mode et zone d'opération, en millions, 1984*

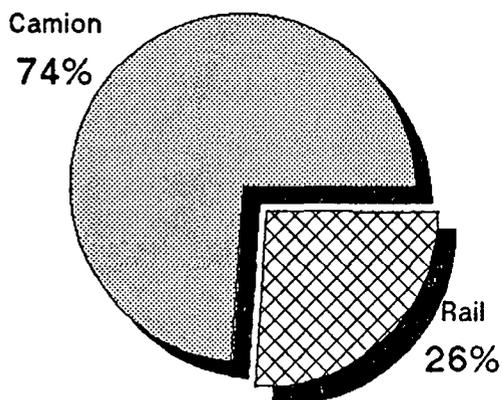
Zone d'opération	Route	Rail	Total
Intraprovincial	37,8	4,8	42,6
Extraprovincial	22,7	16,6	39,3
Interprovincial	14,7	10,9	25,6
International	8,0(1)	5,7	13,7
<b>Total</b>	<b>60,5</b>	<b>21,4</b>	<b>81,9</b>

(1) Estimation du consultant

### Le partage modal (route/rail) du tonnage, 1984

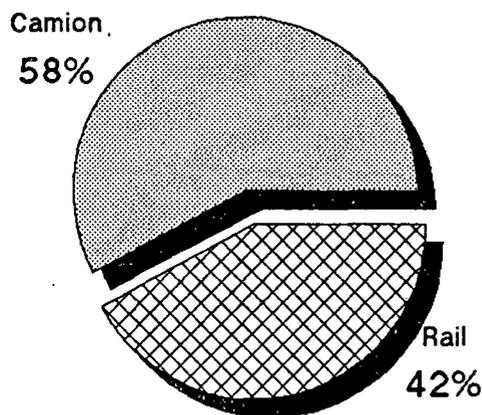
#### Graphique 1

*Total du transport terrestre au Québec*



#### Graphique 2

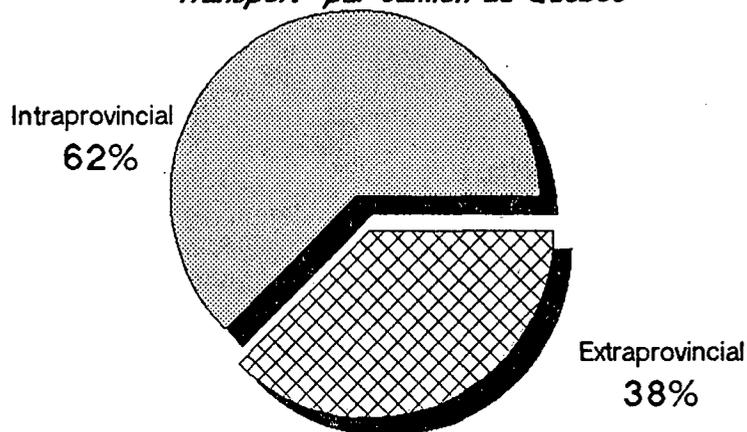
*Transport terrestre extraprovincial au Québec*



### Le partage extra/intraprovincial du tonnage, 1984

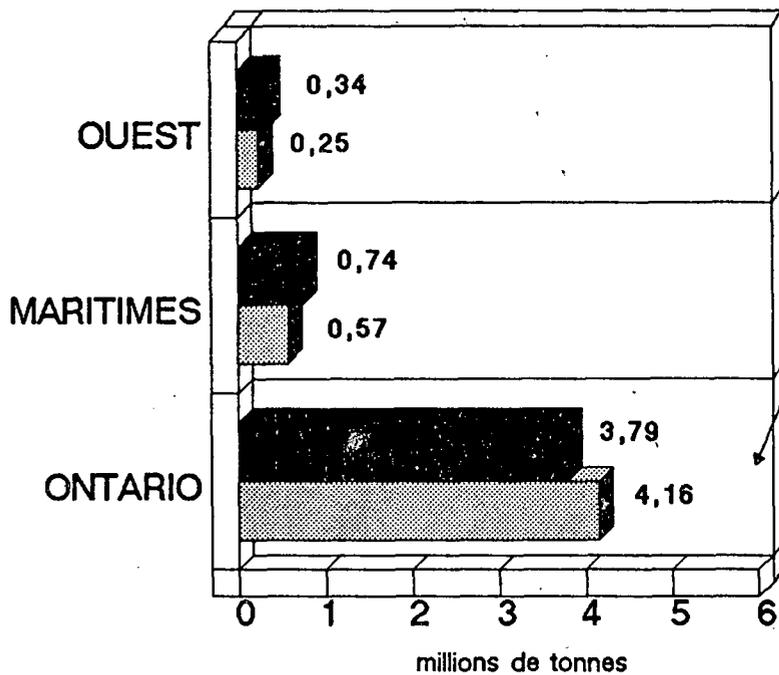
#### Graphique 3

*Transport par camion au Québec*



**Camionnage pour compte d'autrui sur les marchés interprovinciaux, 1984**

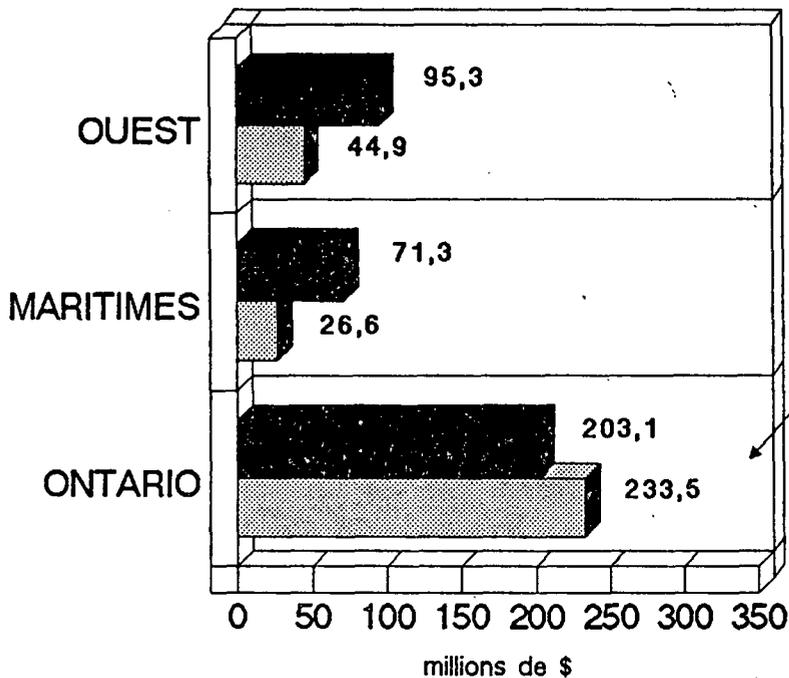
**Graphique 4**  
*Le tonnage*



81% du tonnage interprovincial se fait avec l'Ontario

En provenance du Québec  
 A destination du Québec

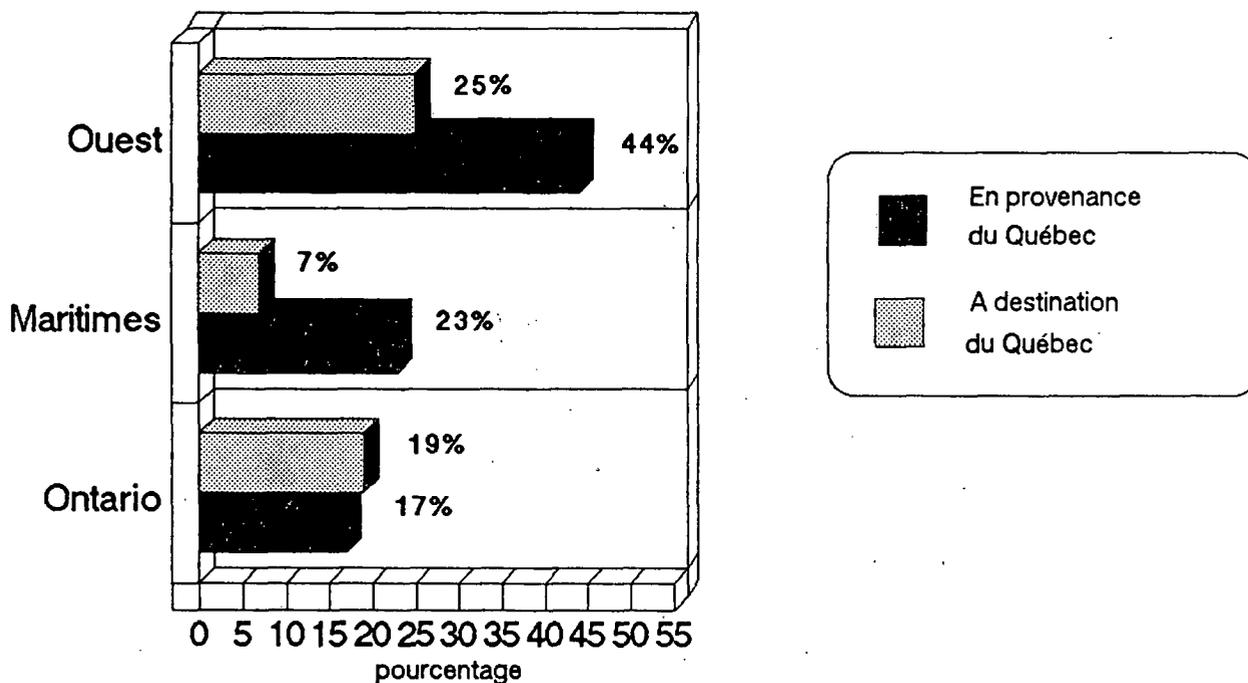
**Graphique 5**  
*Les recettes*



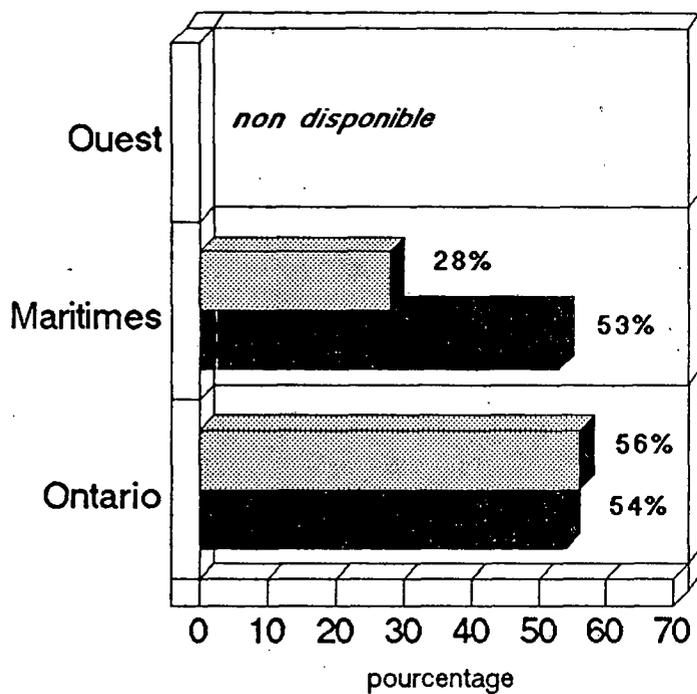
65% des recettes interprovinciales se font avec l'Ontario

**Types de charges sur les marchés interprovinciaux, 1984**

**Graphique 6**  
*Pourcentage du tonnage de lots brisés (LTL) versus le tonnage total*



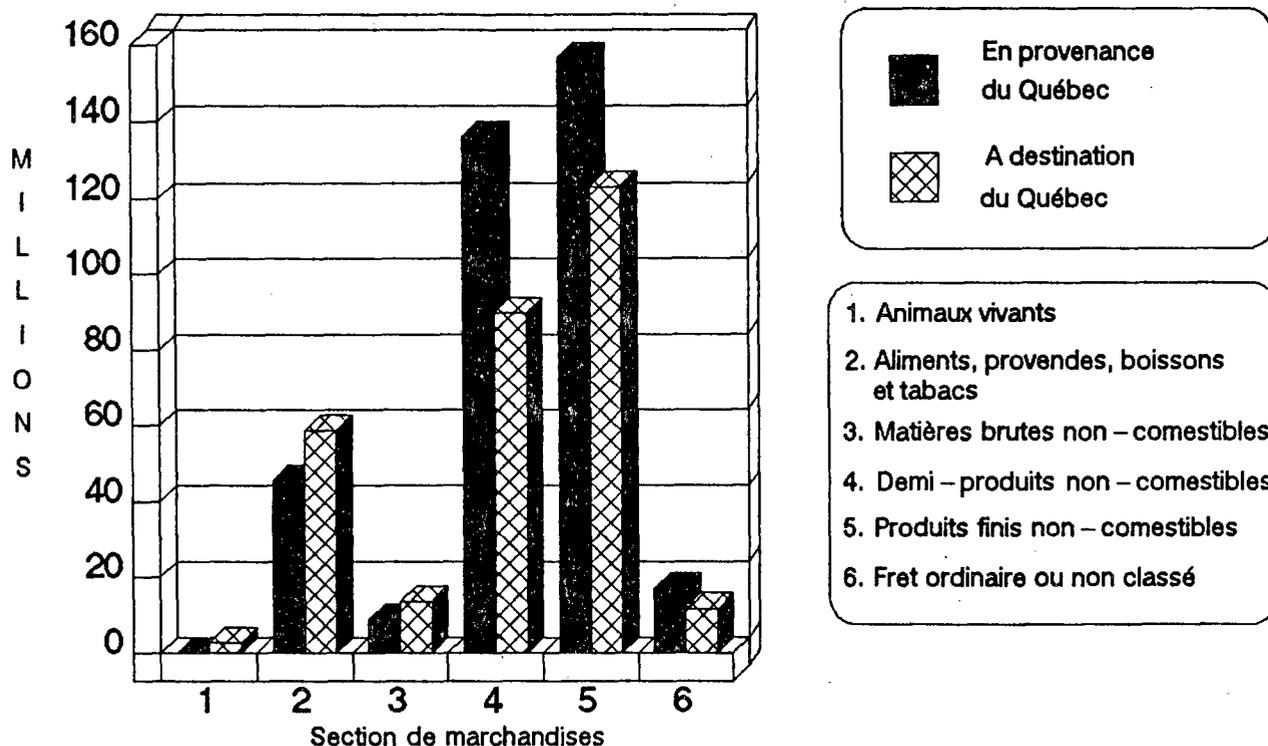
**Graphique 7**  
*Pourcentage des recettes de lots brisés (LTL) versus les recettes totales*



## Les produits transportés sur le marché interprovincial

### Graphique 8

#### *Recettes selon les sections de marchandises, 1984*



### Tableau 2

#### *Recettes selon les principaux produits\*, marchés de l'Ontario et des Maritimes, 1984*

ONTARIO	000 \$	MARITIMES	000 \$
<i>Québec vers Ontario</i>		<i>Québec vers Maritimes</i>	
35. Papiers et cartons	15 945	14. Autres aliments	7 093
14. Autres aliments	11 856	42. Produits chimiques	4 802
58. Véhicules automobiles	11 803	47. Prod. minéraux non métal.	3 988
42. Produits chimiques	9 493	01. Viandes et préparations	3 549
99. Fret ordinaire ou non classé	9 429	46. Demi-produits en metal	3 474
44. Fer, acier et alliages	8 598	35. Papiers et cartons	2 773
<i>Ontario vers Québec</i>		<i>Maritimes vers Québec</i>	
58. Véhicules automobiles	23 204	14. Autres aliments	4 285
14. Autres aliments	15 968	09. Légumes et préparations	2 528
42. Produits chimiques	13 581	35. Papiers et cartons	2 512
47. Prod. minéraux non métal.	13 365	33. Demi-produits en bois	2 333
44. Fer, acier et alliages	11 369	86. Autres art. ménagers et pers.	1 441
99. Fret ordinaire ou non classé	10 613	95. Récipients, contenants, conteneurs.	909

\* classification à deux chiffres de Statistique Canada

**Tableau 3**

***Nombre de transporteurs interprovinciaux\*, par rapport au nombre total de transporteurs, 1984***

	Québec	Ontario	Maritimes	Ouest
<b><u>Ensemble des classes (1,2 et 3)</u></b>				
- Total des transporteurs	1290	1164	363	1989
- Transporteurs interprov.	242	256	147	504
- Pourcentage	18,8%	22,0%	40,5%	25,3%
<b><u>Transporteurs de classe 1</u></b>				
- Total des transporteurs	98	160	28	150
- Transporteurs interprov.	39	80	24	99
- Pourcentage	39,8%	50,0%	85,7%	66,0%

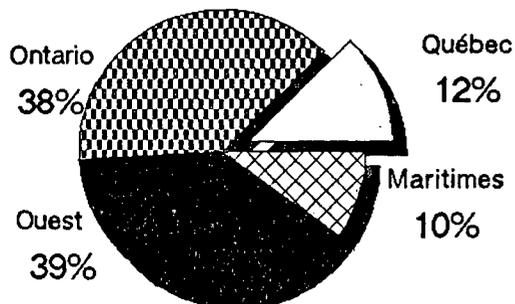
**Tableau 4**

***Recettes des transporteurs interprovinciaux\*, 1984***

	Québec	Ontario	Maritimes	Ouest
- Recettes totales (M\$)	589,7	1 716,8	345,5	1 570,6
- Recettes interprovinciales (M\$)	227,9	704,3	180,4	718,8
- Pourcentage des recettes interprovinciales	38,6	41,0	52,2	45,8
- Pourcentage des recettes interprov. des transporteurs de classe I par rapport a l'ensemble ( I, II et III)	84,1	94,8	85,3	88,9

**Graphique 9**

***Répartition des recettes interprovinciales des transporteurs canadiens selon le domicile du transporteur, 1984***



\* Transporteurs qui circulent dans plus d'une province (déménageurs exclus)

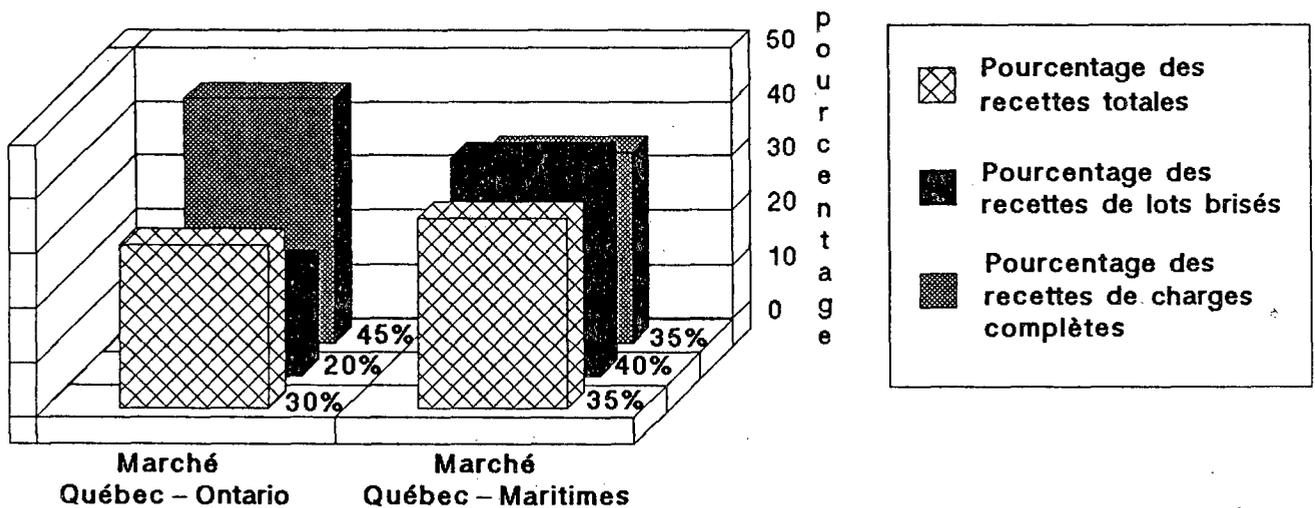
Tableau 5

*Profil du transporteur type de classe 1 sur les marchés interprovinciaux, 1985*

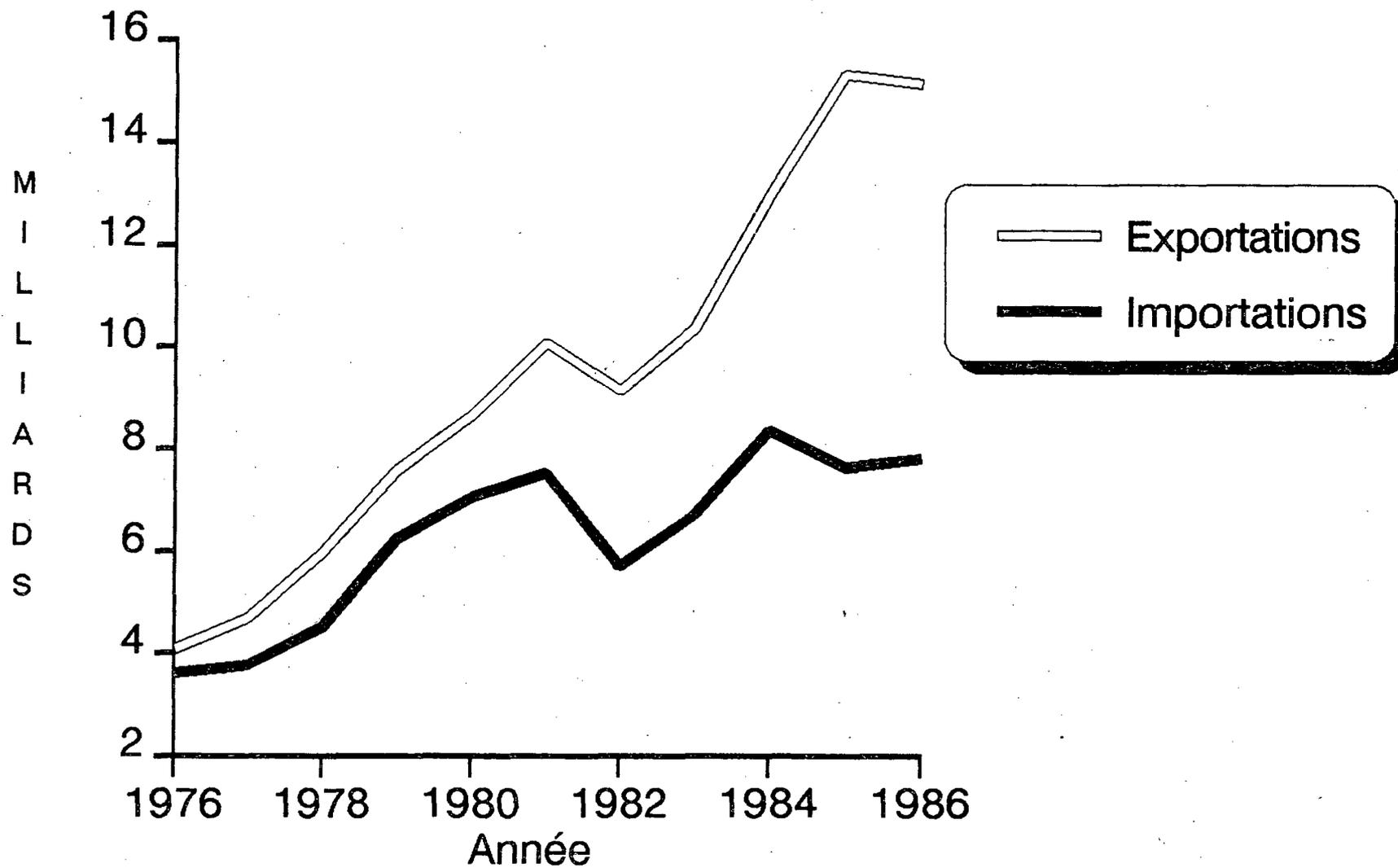
	Marché Québec – Ontario		Marché Québec – Maritimes	
	Ontariennes oeuvrant au Québec	Québécoises oeuvrant en Ontario	Maritimiennes sur le marché québécois	Québécoises sur le marché des Maritimes
– Nombre d'entreprises	89	43	23	37
– Recettes totales	20 M\$	10 M\$	11 M\$	10 M\$
– Recettes interprov.	8,2 M\$	4,3 M\$	7,0 M\$	4,0 M\$
– Recettes associées au transport Québec – Ontario ou Maritimes	4,2 M\$	3,7 M\$	4,0 M\$	1,0 M\$
– Recettes associées au transport de lots brisés sur le marché Québec – Ontario ou Maritimes	3,3 M\$	1,9 M\$	3,0 M\$	0,5 M\$

Graphique 10

*Parts de marché des transporteurs québécois, 1985*



Graphique 11  
*Exportations et importations totales du Québec avec les  
Etats - Unis, 1976 à 1986*



**Tableau 6**

**Nombre de transporteurs internationaux\* par rapport  
au nombre total de transporteurs, 1984**

	Québec	Ontario	Maritimes	Ouest
<u>Ensemble des classes (1,2 et 3)</u>				
- Total des transporteurs	1290	1164	363	1989
- Transporteurs internationaux	202	273	73	254
- Pourcentage	15,7%	22,5%	20,0%	12,8%
<u>Transporteurs de classe 1</u>				
- Total des transporteurs	98	160	28	150
- Transporteurs internationaux	34	79	15	64
- Pourcentage	34,7%	49,4%	53,6%	42,7%

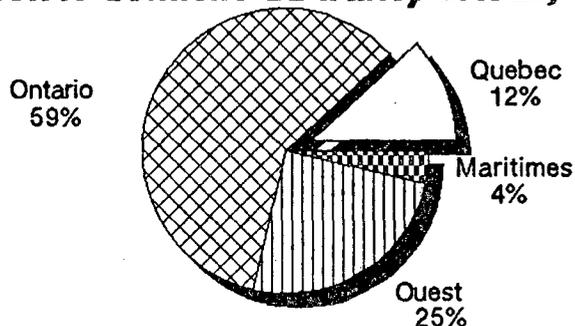
**Tableau 7**

**Recettes des transporteurs internationaux\*, 1984**

	Québec	Ontario	Maritimes	Ouest
- Recettes totales (M\$)	442,8	1 508,1	240,6	1 172,2
- Recettes internationales (M\$)	102,6	514,4	31,7	216,1
- Pourcentage des recettes internationales	23,2	34,1	13,2	18,4
- Pourcentage des recettes internat. des transporteurs de classe I par rapport a l'ensemble ( I, II et III)	65,6	90,7	40,7	84,4

**Graphique 12**

**Répartition des recettes internationales des transporteurs canadiens selon le domicile du transporteur, 1984**

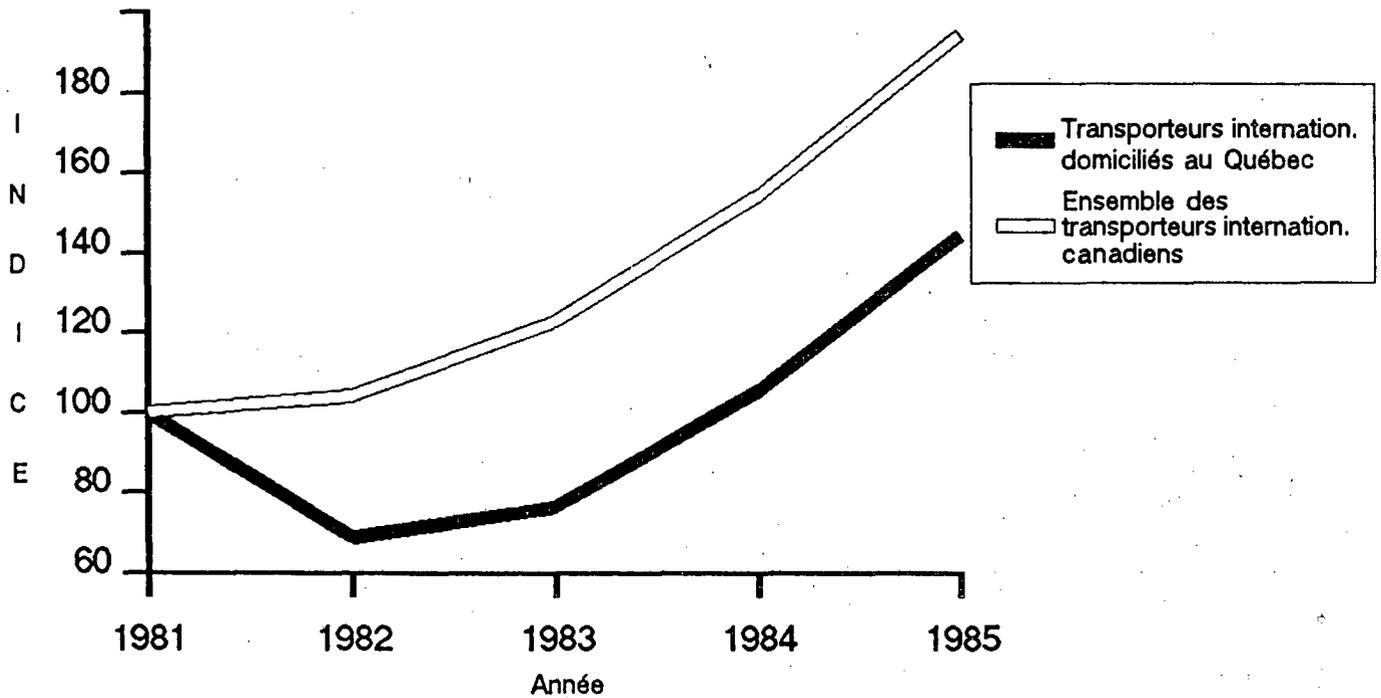


\* Transporteurs qui circulent au Canada et aux Etats - Unis

## Graphique 13

*Evolution des recettes de camionnage international*

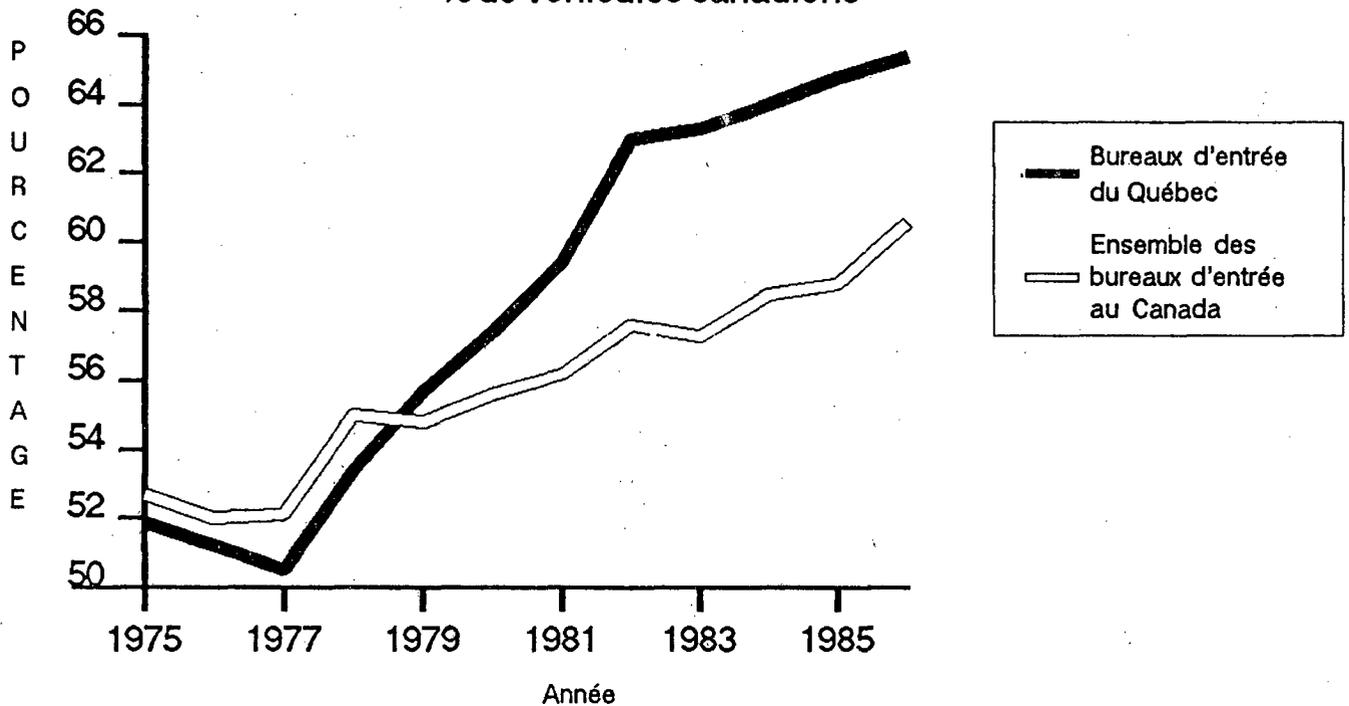
Comparaison Québec – Canada, indices avec base 1981 = 100



## Graphique 14

*Camions commerciaux entrant au Canada, 1975 – 1986*

% de véhicules canadiens



**Tableau 8**  
**Coût d'exploitation par tonne - km d'un échantillon de transporteurs**  
**actifs sur les différents marchés, en cents canadiens, 1985**

<u>Coût d'exploitation</u>	<i>Marché Québec - Ontario</i>		<i>Marché Québec - Maritimes*</i>		<i>Marché Québec - Etats - Unis</i>	
	<i>Transporteur Québécois</i>	<i>Transporteur Ontarien</i>	<i>Transporteur Québécois</i>	<i>Transporteur Maritimien</i>	<i>Transporteur Québécois</i>	<i>Transporteur Américain</i>
- Frais de transport	9,86	9,25	59,2	44,0	8,48	8,01
Dont:						
.Traitements	4,17	3,54	21,3	1,8	2,37	5,04
.Carburant	1,91	1,47	10,9	0,5	2,16	1,32
.Chauffeurs - contractants	1,03	1,97	6,8	28,3	0,76	0,11
.Autre transport acheté	1,13	1,03	11,7	5,9	1,75	0,46
- Entretien du matériel productif et frais de garage	1,64	1,36	9,0	3,4	1,45	1,11
- Frais de terminus	1,61	2,53	11,0	6,9	0,47	4,33
- Frais de vente et de trafic	0,52	0,60	2,6	1,1	0,25	0,80
- Frais d'administration (incluant assurances)	3,68	3,15	18,1	9,9	1,83	3,12
Dont:						
.Avantages sociaux	1,51	1,65	8,9	1,9	0,62	1,44
<b>- COUT D'EXPLOITATION TOTAL</b>	<b>17,31</b>	<b>16,90</b>	<b>100,0</b>	<b>65,7</b>	<b>12,48</b>	<b>17,37</b>

\* Données en pourcentage. 100% représente le coût d'exploitation total des entreprises québécoises.

**SOURCES DE DONNÉES**

- TABLEAU 1:** Statistique Canada. Division des transports.  
Commission canadienne des transports.  
Estimation du consultant pour le tonnage international par route.
- TABLEAU 2:** Statistique Canada. Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination).  
Compilations du M.T.Q.
- TABLEAUX 3 ET 4:** Statistique Canada. Division des transports.
- TABLEAU 5:** Statistique Canada. Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination).  
Compilations du M.T.Q. et Soléco.
- TABLEAUX 6 et 7:** Statistique Canada. Division des transports.
- TABLEAU 8:** Statistique Canada. Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination).  
Compilations du M.T.Q.
- GRAPHIQUES 1 A 3:** A partir du tableau 1.
- GRAPHIQUES 4 ET 5:** Statistique Canada. Le camionnage au Canada (cat. 53-222).
- GRAPHIQUES 6 ET 7:** Statistique Canada. Division des transports.
- GRAPHIQUE 8:** Statistique Canada. Division des transports.
- GRAPHIQUE 9:** A partir du tableau 4.
- GRAPHIQUE 10:** Compilations de Soléco à partir du tableau 5.
- GRAPHIQUE 11:** Statistique Canada. Catalogues 62-011, 65-003, 65-006.
- GRAPHIQUE 12:** A partir du tableau 7.
- GRAPHIQUE 13:** Statistique Canada. Division des transports.
- GRAPHIQUE 14:** Statistique Canada. Catalogue 66-001.

ON VA DE **L'AVANT**



Transports  
Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 056 782