



# Portrait sectoriel

## Transport et entreposage

SCIAN 48-49

Québec

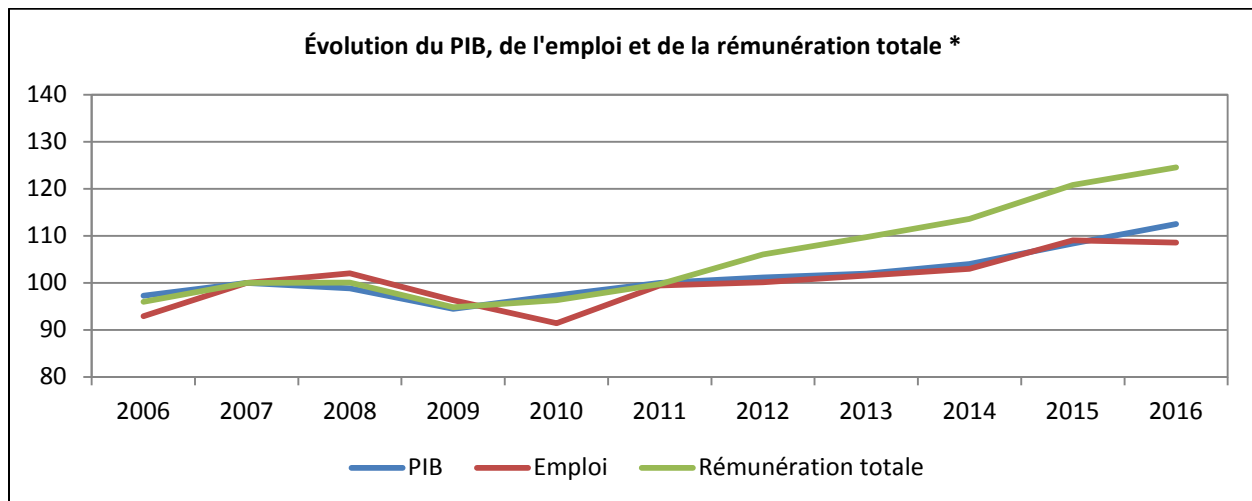
Horizon 2018-2020\*



- Dans le transport, le niveau d'activité dépend de la santé des affaires, tant sur le marché domestique que sur les marchés extérieurs
- Le niveau d'activité de l'industrie est déterminé par la dynamique suivi par trois industries : le commerce de gros (incluant les exportations et importations), le commerce de détail, et la fabrication de biens
- Un ralentissement dans la consommation, au Québec ou ailleurs dans le monde, aura un impact négatif sur l'activité et l'emploi dans le transport

L'industrie du transport et de l'entreposage est divisée en onze segments d'activités. Certains sont déterminés en fonction du mode de transport – aérien, ferroviaire, par eau, par camion, par pipeline –, d'autres sont définis par ce qui est transporté (les personnes, la poste) ou par la fonction (transport en commun, de tourisme, d'agrément). Enfin, il y a le segment de l'entreposage qui regroupe les établissements qui offrent leurs services aux détaillants et aux grossistes de même qu'aux particuliers.

Trois secteurs regroupent les deux tiers de l'emploi de l'industrie au Québec : le transport par camion (28 %), le transport en commun et transport terrestre de voyageurs (23 %), et les activités de soutien au transport (17 %).



\* Les données sont exprimées sous forme d'indices où l'année 2007 = 100

Sources : Statistique Canada, PIB – CANSIM 379-0030, Emploi – EPA, Rémunération – CANSIM 383-0031

\* Ce document découle d'analyses réalisées à partir de l'information disponible au 5 avril 2018.

L'emploi global a progressé de 11 % depuis la fin de la récession 2008-2009 grâce à des gains significatifs dans les activités de soutien, le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport en commun et le transport terrestre des voyageurs, et dans l'entreposage. La progression aurait été plus élevée mais la période post-récession a été marquée par une reprise lente, la consolidation des opérations et les changements structurels dans le transport ferroviaire et les services postaux au cours de la même période.

Au cours de la même période, les investissements en immobilisation, en matériel et en outillage ont plus que doublé – les intentions pour 2017 poursuivent sur cette lancée, et les dépenses de maintenance ont augmenté de près de 70 %. Une partie des gains est liée à l'apport des différents niveaux de gouvernements dans le développement du transport en commun, aux investissements dans l'agrandissement et l'amélioration des équipements aéroportuaires à Montréal et à Québec, et à la poursuite de la *Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020* du gouvernement du Québec. Si les investissements n'ont pas généré de fortes retombées du point de vue de l'emploi dans le transport et l'entreposage, plusieurs autres secteurs d'activités en ont tiré profit. Par exemple, l'amélioration des infrastructures et des terminaux de passagers le long du Saint-Laurent a permis d'attirer plus des croisiéristes. Cela a contribué à faire croître ou à maintenir en place plus longtemps le personnel des régions lié aux activités touristiques, au transport terrestre et à la restauration. Enfin, comme pour toute nouvelle installation touchant les voyageurs, les gains se réalisent souvent par étape et en aval des investissements.

### **Transport par camion**

Le transport par camion se situe au point de transbordement des marchandises fabriquées, exportées et importées, ce qui en fait un acteur important du système de distribution des marchandises en Amérique du Nord, notamment en raison du transport intermodal, largement utilisé. Segment le plus important de l'industrie du transport et de l'entreposage avec près de 30 % des effectifs, plusieurs éléments sont en place pour une croissance importante de l'emploi au cours des prochaines années. On pense, entre autres, à la hausse de la consommation autant sur le marché domestique que sur les marchés d'exportation, à la croissance des besoins dans le secteur de la fabrication et des mines.

Par contre, l'imposition de tarifs à la frontière américaine pourrait tempérer cette croissance. En effet, plusieurs industries et groupes de produits sont actuellement visés ou sous la loupe du département américain du commerce. Si la liste s'allonge, il y aura un impact à la baisse sur la capacité de croissance potentielle.

Un autre facteur qui pourrait refroidir une partie de la croissance est l'obligation, depuis décembre 2017, que tout véhicule commercial circulant aux États-Unis soit équipé d'un registre électronique de suivi. Il semble que cette règle déplaise aux camionneurs transfrontaliers puisque cela leur enlève la capacité d'organiser leur cédule. Des médias ont rapporté que des chauffeurs demandaient désormais à leur employeur de les dégager des routes internationales. Comme le milieu est déjà sous pression en raison d'un manque de chauffeurs – des entreprises rapportent que de 20 % à 30 % de leur flotte de camions est immobilisée et, en conséquence, l'exigence du registre électronique pourrait ajouter encore plus au problème de recrutement.

### **Transport en commun et transport terrestre de voyageurs**

Les perspectives sont bonnes dans ce segment qui compte pour près du quart des effectifs de l'industrie du transport et de l'entreposage. Depuis plusieurs années, le transport public bénéficie d'investissements importants de la part des gouvernements. En plus de poursuivre des objectifs de développement durable, il s'agit aussi de faire face à la hausse des besoins, notamment à la croissance démographique qu'on retrouve dans les régions métropolitaines de Montréal, de Québec et d'Ottawa-Gatineau.

Récemment, le gouvernement du Québec a annoncé des sommes importantes pour le développement d'infrastructures en transport en commun, en plus du renouvellement et de l'expansion du matériel roulant de sociétés de transport. Enfin, on a annoncé l'ouverture de bureaux de projets au cours de 2018 pour se pencher sur la faisabilité d'un certain nombre de projets. Ces derniers n'entraîneront pas de création d'emploi à moyen terme, mais ils illustrent bien l'importance accordée au transport en commun dans le cadre de la stratégie québécoise sur la mobilité durable.

### Services postaux

Après le tollé de protestation qui a suivi la substitution du service à domicile pour les boîtes postales communautaires dans certaines municipalités par la *Société canadienne des postes* (Postes Canada), le gouvernement canadien a établi, en 2016, un groupe de travail pour se pencher sur l'avenir du service postal au pays. On a abordé les thèmes de la gouvernance de la Société, sa valeur pour les Canadiens, le modèle de service, les défis et les opportunités. Le rapport a été déposé en décembre 2016 et, en janvier 2018, le gouvernement canadien a fait connaître les éléments qu'il retenait et mettrait en application. S'il a mis fin à l'installation des boîtes postales communautaires, il n'a pas pour autant rétabli la livraison à domicile dans les quartiers où le changement avait été effectué. Entre temps, Postes Canada a renoué avec les profits grâce à la croissance dans le segment des colis et la popularité des achats électroniques.

### Transport aérien

La croissance d'emploi se poursuivra au cours des prochaines années, et quelques centaines de postes devraient s'ajouter au cours de la période 2018-2020. Cela peut sembler faible compte tenu de la taille de ce segment au Québec, mais en réalité, il s'agit d'un taux de croissance appréciable.

Notons que des éléments contribuent à faire baisser potentiel de croissance de l'emploi dans le transport aérien. Ainsi, malgré l'engouement pour les voyages et la croissance du nombre de vols et de passagers, l'industrie cherche à diminuer ses coûts en réduisant la taille des équipages, entre autres.

Ensuite, même s'il y a plus de vols et de nouveaux joueurs au Canada, notamment dans le segment des vols « à rabais », les postes ne sont pas nécessairement créés au Québec, surtout que les transporteurs à rabais signalent que les coûts de fonctionnement à partir des aéroports secondaires de la province sont trop élevés pour leur modèle d'affaires.

Enfin, le recul de la valeur du dollar canadien, un coût de la vie qui augmente, et un certain ressentiment face aux relations commerciales canado-américaines pourraient inciter les ménages à réduire les voyages, ou à dépenser au pays (et autrement). Voilà qui pèse négativement sur la croissance attendue.

### Entreposage

Les effectifs ont beaucoup augmenté il y a quelques années suite à l'augmentation du nombre d'entrepôts publics et à l'élargissement de l'offre de services aux commerces et entreprises. Il y aura encore création d'emplois au cours des prochaines années, mais nous croyons que la dynamique sera moins beaucoup moins élevée que par le passé compte tenu que la phase de développement dans ce segment est pratiquement complétée.

## Transport ferroviaire

Avec un dollar canadien qui favorise les exportations et une consommation en hausse au pays et aux États-Unis, on s'attendait à ce que la croissance soit stimulée. Par contre, l'imposition de tarifs à la frontière américaine pourrait tempérer, voire inverser cette croissance. En effet, plusieurs industries et groupes de produits sont actuellement visés ou sous la loupe du département américain du commerce. Si la liste s'allonge, il y aura un impact à la baisse sur le potentiel de croissance. Le Québec pourrait être épargné d'une partie des impacts négatifs grâce aux Port de Montréal et de Québec où le nombre de transbordements est à la hausse, et à la reprise minière sur la Côte-Nord où on peut désormais faire cheminer les matériaux par rail jusqu'au quai multiusager du port de Sept-Îles.

## Transport maritime

Le niveau d'activité demeure élevé et les perspectives de croissance sont bonnes grâce aux Port de Montréal et de Québec où le nombre de transbordements et de croisiéristes est à la hausse, et à la reprise minière sur la Côte-Nord qui peut désormais profiter de la mise en marche du quai multiusager au port de Sept-Îles.

### Dynamique sectorielle pour les régions

Horizon 2018-2020 au Québec	Dans les régions économiques	TCAM
Croissance annuelle moyenne : 1,3 %  Gain d'environ : 8 300 postes  Dynamique annuelle : 2018 : ↗ 2019 : ↗ 2020 : ↗	Côte-Nord / Nord-du-Québec	2,0 %
	<b>QUÉBEC</b>	1,3 %
	Laurentides	1,3 %
	Lanaudière	1,2 %
	Estrie	1,2 %
	Montréal RMR	1,2 %
	Capitale-Nationale	1,2 %
	Montérégie	1,2 %
	Centre-du-Québec	1,1 %
	Gaspésie-Les-Îles	1,0 %
	Abitibi-Témiscamingue	1,0 %
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	0,8 %
	Mauricie	0,8 %
	Outaouais	0,8 %
	Chaudière-Appalaches	0,6 %
Bas-Saint-Laurent	0,2 %	

n/a : ne s'applique pas

Source : Exercice annuel des *Perspectives sectorielles 2018-2020*,

Direction de l'Analyse du marché du travail, Service Canada – région du Québec, 5 avril 2018.

Les professions suivantes de l'industrie du transport et de l'entreposage sont les plus susceptibles d'être touchées par la dynamique attendue (selon la matrice des professions par industrie) :

- 7511 Conducteurs de camions de transport
- 7512 Conducteurs d'autobus et opérateurs de métro et autres transports en commun
- 1512 Facteurs

- 7513 Chauffeurs de taxi, chauffeurs de limousine et chauffeurs
- 7514 Chauffeurs-livreurs - services de livraison et de messagerie
- 7452 Manutentionnaires
- 1511 Commis au courrier et aux services postaux, personnel assimilé
- 0731 Directeurs des transports
- 7321 Mécaniciens et réparateurs de véhicules automobiles, de camions et d'autobus
- 1525 Répartiteurs
- 6522 Commissaires et agents de bord
- 7315 Mécaniciens et contrôleurs d'aéronefs
- 1214 Superviseurs de services postaux et de messageries
- 1521 Expéditeurs et réceptionnaires
- 6523 Agents à la billetterie et aux services aériens
- 2271 Pilotes, navigateurs et instructeurs de pilotage du transport aérien.

## IMPORTANCE, RÉPARTITION ET ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE L'INDUSTRIE AU QUÉBEC

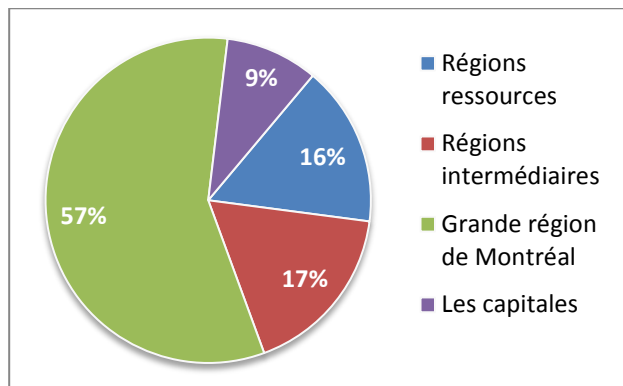
	Emploi dans l'industrie moyenne 2015-2017			Évolution de l'emploi sur 10 ans	
	Emploi en milliers	Répartition de l'industrie au Québec	% de l'emploi dans la région	en milliers	en %
<b>Ensemble du Québec</b>	<b>199,6</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4,8 %</b>	<b>28,9</b>	<b>16,9 %</b>
<b>Régions ressources</b>					
Abitibi-Témiscamingue	3,6	1,8 %	4,9 %	0,4	12,5 %
Bas-Saint-Laurent	4,0	2,0 %	4,7 %	-1,4	-26,2 %
Côte-Nord / Nord-du-Québec	2,5	1,3 %	4,7 %	-0,3	-9,6 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1,5	0,8 %	4,3 %	-0,3	-14,8 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	4,7	2,4 %	3,7 %	-0,5	-10,1 %
<b>Régions intermédiaires</b>					
Centre-du-Québec	6,3	3,1 %	5,2 %	0,7	11,9 %
Chaudière-Appalaches	8,0	4,0 %	3,7 %	-0,4	-4,4 %
Estrie	5,7	2,9 %	3,7 %	0,4	8,2 %
Mauricie	4,7	2,4 %	3,9 %	0,0	0,7 %
<b>Grande région de Montréal</b>					
Lanaudière	13,6	6,8 %	5,3 %	2,9	26,7 %
Laurentides	15,7	7,9 %	5,1 %	2,9	22,3 %
Laval	16,0	8,0 %	7,5 %	6,9	76,2 %
Montérégie	47,3	23,7 %	6,0 %	11,4	31,9 %
Montréal	46,7	23,4 %	4,7 %	6,6	16,6 %
<b>Les capitales</b>					
Capitale-Nationale	12,7	6,4 %	3,1 %	-0,9	-6,6 %
Outaouais	6,5	3,3 %	3,3 %	0,2	3,2 %

x : donnée confidentielle, niveau inférieur à 1 500 personnes occupées dans cette région

Source : Estimations historiques basées sur l'Enquête sur la population active de Statistique Canada

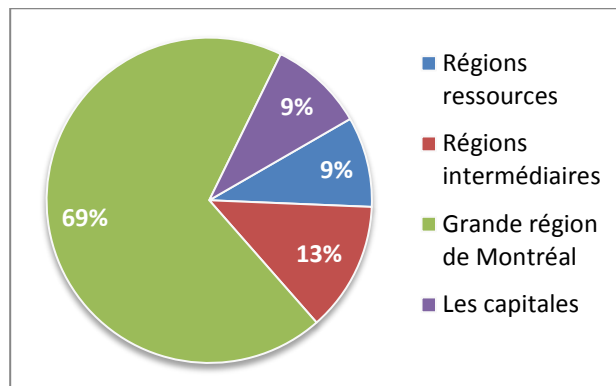
## QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE L'INDUSTRIE AU QUÉBEC

Répartition des établissements



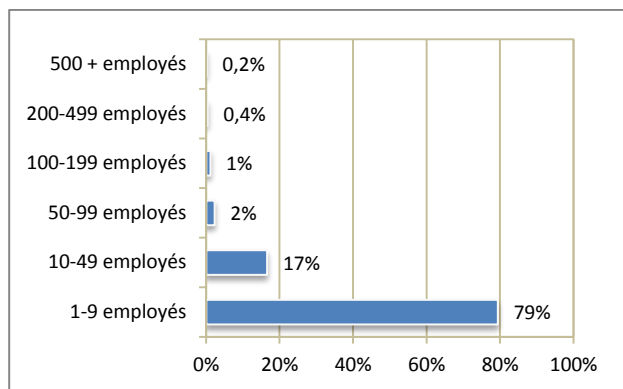
Source : Statistique Canada, Nombre d'établissements par région économique, industries et tranches d'effectif, décembre 2015

Répartition de l'emploi



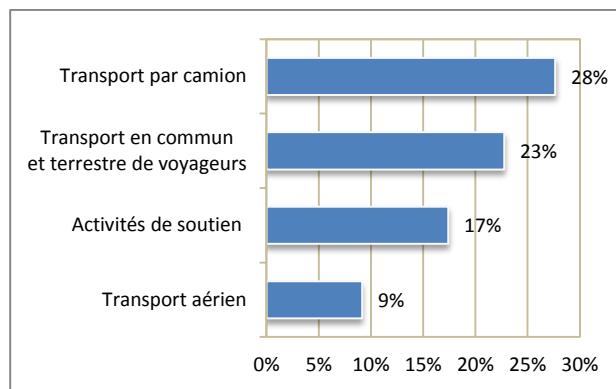
Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

Taille des établissements



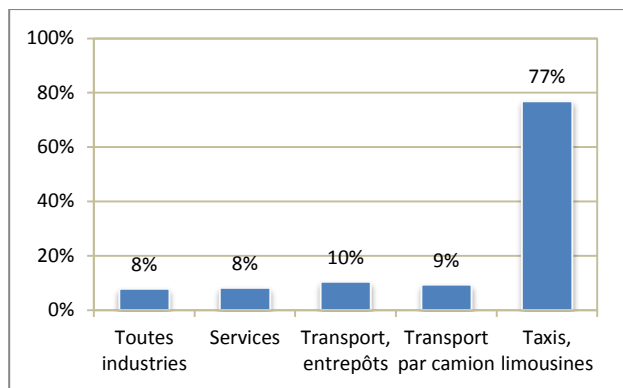
Source : Statistique Canada, Nombre d'établissements par région économique, industries et tranches d'effectif, décembre 2015

Emploi selon le sous-secteur d'activités



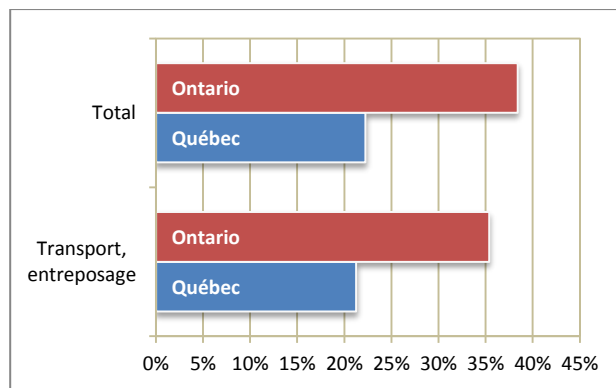
Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

Part de travailleurs autonomes sur l'emploi total de l'industrie

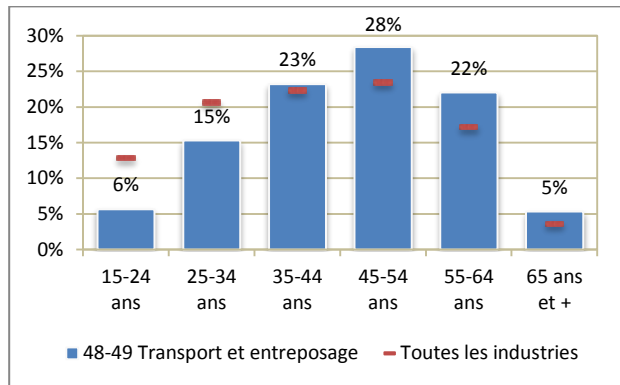


Source : Statistique Canada, CANSIM 383-0031 Statistiques du travail, selon la moyenne 2014-2016

Part de l'emploi total et de l'industrie par rapport au Canada



Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail; selon la moyenne de l'emploi 2014-2016

**Population active occupée âgée de 15 ans et plus**

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, extraction spéciale pour EDSC

**Répartition de l'emploi selon le genre de compétence**

## Classification nationale des professions

0. Gestion	7 %
1. Affaires, finance et administration	22 %
2. Sciences naturelles et appliquées	5 %
3. Secteur de la santé	0 %
4. Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	1 %
5. Arts, culture, sports et loisirs	0 %
6. Vente et services	8 %
7. Métiers, transport, machinerie	56 %
8. Ressources naturelles, agriculture	0 %
9. Fabrication et services d'utilité publique	1 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, extraction spéciale pour EDSC

**POUR PLUS D'INFORMATION**

- Guichet-Emplois (Canada) – [Tendances du marché du travail](#) : information sur l'emploi, les compétences et les tendances sur le marché du travail local est importante lorsqu'il vient le temps de prendre des décisions portant sur la carrière. De plus, l'information sur les salaires, l'offre de main-d'œuvre, la demande de travail et d'autres facteurs aide les employeurs à recruter, à former et à maintenir en poste les travailleurs et à prendre des décisions d'affaires et relatives aux investissements.
- Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada 2012 : Transport et entreposage [SCIAN 48-49](#)

**Remarque :** Les auteurs ont pris un soin particulier à rédiger ce document en fondant leurs recherches sur des informations sur le marché du travail qui étaient exactes et pertinentes au moment de la publication. Le marché du travail étant en évolution constante, les données fournies peuvent avoir changé depuis la publication de ce document. Nous encourageons les lecteurs à consulter d'autres sources pour obtenir des renseignements supplémentaires sur l'économie et le marché du travail locaux. Les renseignements présentés dans ce document ne reflètent pas nécessairement les politiques officielles d'Emploi et Développement social Canada.

**Préparé par :** Direction de l'analyse du marché du travail, Service Canada, Québec

**Pour de plus amples informations,** veuillez communiquer avec l'équipe de l'IMT à :

[http://www.esdc.gc.ca/cgi-bin/contact/edsc-esdc/fra/contactez\\_nous.aspx?section=imt](http://www.esdc.gc.ca/cgi-bin/contact/edsc-esdc/fra/contactez_nous.aspx?section=imt)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par Emploi et Développement social Canada, 2018, tous droits réservés