

Mise à jour – Profil du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal

Sommaire exécutif

Présenté à CargoM
Novembre 2022



Avis de non-responsabilité

Le présent document, qui a été préparé par KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. (« KPMG »), est destiné à l'usage de CargoM (le « Client »), conformément aux conditions du contrat de mission (le « Contrat de mission ») daté du 13 juin 2022 que nous avons conclu avec le Client. KPMG ne garantit pas et ne déclare pas que les informations contenues dans le présent document sont exactes, complètes, suffisantes ou adéquates pour leur usage par toute personne ou entité autre que le client, ou pour toute autre fin que celle énoncée dans le contrat de mission.

Toute personne ou entité autre que le client ne devra pas s'y appuyer, et KPMG décline expressément dans la présente toute responsabilité ou obligation à l'égard de toute personne ou entité autre que le client pouvant découler de l'usage du présent document.

Certaines des études qui avaient été utilisées dans la rédaction du rapport original n'ont pas été renouvelées. Par conséquent, certains des tableaux et graphiques contenus dans l'étude originale n'ont pu être mis à jour. Pour la même raison, d'autres figures ont été mises à jour à partir de sources différentes et ne sont donc plus parfaitement comparables avec celles de l'étude originale. Les évaluations d'impacts économiques contenues dans le présent rapport comportent un certain nombre de limites. En particulier, la méthodologie repose sur une modélisation économique standard à partir d'un modèle d'entrées-sorties de l'Institut de la Statistique du Québec – une approche largement acceptée et courante pour ce type d'analyse. Les résultats de l'analyse d'impact économique découlent du nombre d'emplois par secteur, lequel a été estimé en fonction d'un certain nombre d'hypothèses susceptibles de ne pas refléter parfaitement la structure de l'économie actuelle. Aucune reproduction ou citation des résultats de l'étude ne peuvent être effectuées sans l'autorisation de CargoM et de KPMG.

01

Quelques chiffres à retenir

Industrie canadienne et québécoise



Lorsqu'on inclut le transport de passagers, en 2021, le Québec représentait **21%** de l'emploi canadien dans le transport et l'entreposage. Au Québec, le transport par camion était alors le secteur employant le plus grand nombre de personnes avec plus de **48 000** employés en 2021 (**45,5%** des emplois en transport).



En 2021, l'Alberta était la province ayant importé et exporté la plus grande quantité de marchandises par transport ferroviaire (**28%** du tonnage).



En 2021, le nombre d'entreprises québécoises en transport s'établissait à **12 560**, alors que le transport routier représentait le secteur le plus important, avec plus de **73%** des entreprises québécoises de l'industrie.



Le fret aérien total au Canada a augmenté de **10%** entre 2011 et 2020, période au cours de laquelle l'aéroport Pierre Elliott Trudeau et l'aéroport international de Montréal-Mirabel ont enregistré une croissance de **6%** et **17%** respectivement.



En 2020, le transport routier représentait **47%** de la valeur des exportations et importations canadiennes du commerce international, contre **21%**, **14%** et **11%** respectivement pour les transports maritime, aérien et ferroviaire.



En 2021, on note un déficit commercial d'environ **12,4 G\$** pour le commerce international aérien canadien, alors que les principaux produits échangés comprenaient la machinerie et les équipements, ainsi que les produits chimiques et plusieurs catégories de ressources agricoles et naturelles.



En 2021, lorsque mesurées selon le tonnage, les principales commodités échangées par transport ferroviaires étaient les combustibles fossiles et les produits issus de l'agriculture et de l'industrie forestière. Toutefois, les produits automobiles et les produits chimiques étaient les plus importants en termes de valeur des importations et des exportations.



Comme pour le transport par avion, en 2020, les principaux produits échangés par camion comprenaient la machinerie et les équipements, les produits chimiques, ainsi que les produits agricoles et autres ressources naturelles.

Profil de l'industrie dans la Grande région de Montréal (GRM)



Entre 2012 et 2021, le nombre d'emplois total en transport et en entreposage a augmenté de près de **24%**, passant de **43 700** à **54 100**. Si l'on considère les fonctions logistiques au sein des fabricants, grossistes et détaillants, cette industrie peut compter près de **75 000** emplois supplémentaires.



Le nombre total d'entreprises de transport et de logistique dans la GRM a reculé entre 2011 et 2021, passant de **6 297** à **6 089**. Comme en 2011, la majorité des entreprises de l'industrie en 2021 opéraient dans le secteur du transport routier (**75%** en 2021 contre **72%** en 2011). Cette proportion tombe toutefois à **50%** lorsqu'on exclut les entreprises de moins de 5 employés.



Au cours de la période 2011-2021, le trafic maritime de marchandises total dans la GRM a augmenté de **19%** (**34M** de tonnes en 2021). En 2021, les produits pétroliers représentaient la première catégorie en importance avec **33%** du tonnage. Cette même année, **42%** du trafic maritime était conteneurisé.



En 2021, les plus importantes régions d'échange maritime avec la GRM étaient l'Europe du Nord, l'Asie et le bassin méditerranéen, avec respectivement **34%**, **26%** et **20%** du trafic conteneurisé.



Le trafic mensuel de marchandises conteneurisées au Port de Montréal a crû de **15%**, de janvier 2021 à septembre 2022, lorsque mesuré en équivalents vingt pieds. En 2021, les principales catégories de produits échangées avec la GRM par transport maritime comprenaient les produits alimentaires (**19%**), forestiers (**12%**) et métallurgiques (**10%**).

L'impact économique de l'industrie



En 2021, les emplois totaux soutenus par les secteurs du transport et de l'entreposage dans la GRM se sont chiffrés à **75 541**. Le camionnage est le secteur qui contribuait le plus à ces emplois, avec **60%**, suivi du transport maritime (**12%**) et des activités de soutien au transport (**11%**).



La valeur ajoutée générée par l'industrie dans la GRM s'est établie à **8,7 G\$**. Comme pour les emplois, la plus grande part de celle-ci provenait du transport routier (**47%**), suivi cette fois-ci par les transports ferroviaire (**18%**) et maritime (**16%**).



Les industries des raffineries, de l'intermédiation financière et des activités de soutien au transport sont des fournisseurs importants pour plusieurs des secteurs de transport.



En 2021, l'industrie du transport et de la logistique a généré des revenus gouvernementaux provinciaux de **777 M\$** et fédéraux de **374 M\$**.

02

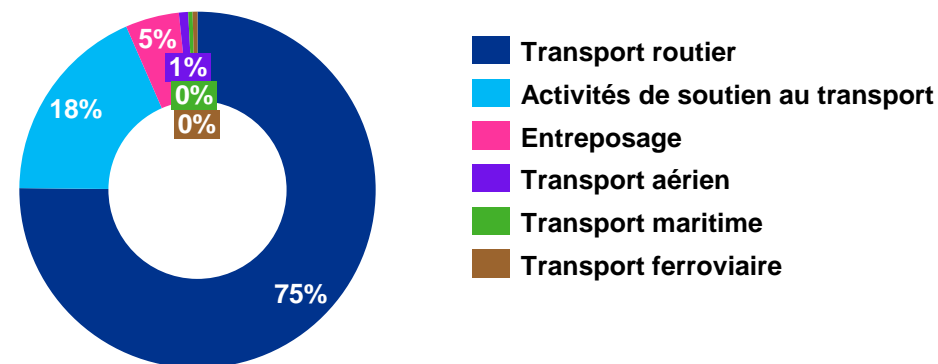
Figures importantes

Les entreprises de transport et de logistique dans la GRM

Nombre d'établissements par secteur d'activités dans la GRM, décembre 2021

Secteur d'activité	2011	2021	Variation
Transport routier	4 516	4 576	1%
Activités de soutien au transport	1 228	1 114	-9%
Entreposage	366	297	-19%
Transport aérien	119	51	-57%
Transport maritime	52	24	-54%
Transport ferroviaire	16	27	69%
TOTAL	6 297	6 089	-3%

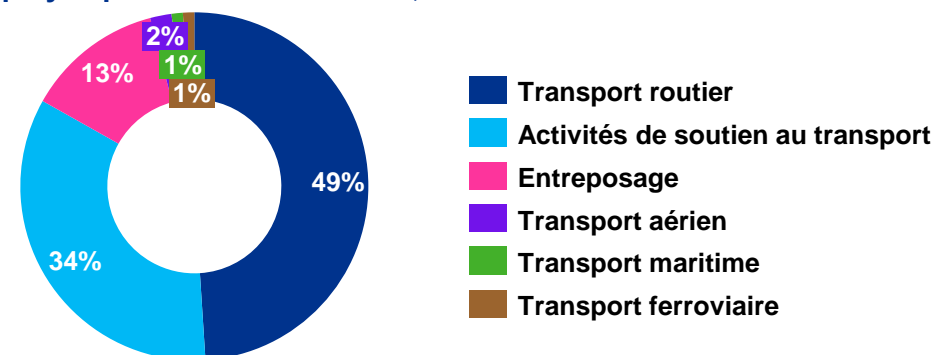
Répartition des entreprises de la GRM par secteur d'activités, 2021



Nombre d'établissements avec 5+ employés par secteur d'activités dans la GRM, décembre 2021

Secteur d'activité	2011	2021	Variation
Transport routier	502	791	58%
Activités de soutien au transport	424	552	30%
Entreposage	203	206	1%
Transport aérien	33	32	-3%
Transport maritime	17	17	0%
Transport ferroviaire	7	17	143%
TOTAL	1 186	1 615	36%

Répartition des entreprises de la GRM avec 5+ employés par secteur d'activités, 2021



Ces figures font référence à celles de la page 19, section 2.4.1 de l'étude originale. La même approche méthodologique a été utilisée.

Sources : [Statistique Canada](#) ; [Today's Trucking](#) ; Analyse KPMG.

Les emplois en transport dans la GRM

Nombre d'emplois (en milliers) par secteur dans la Grande Région de Montréal, 2021

Code SCIAN	Emplois ajustés 2012	Proportion 2012	Emplois ajustés 2021	Proportion 2021
Transport par camion	24,4	56%	32,1	59%
Transport par camion (484)	20,9	48%	30,3	56%
Activités de soutien au transport par camion (4884)	3,5	8%	1,8	3%
Transport par eau	5,8	13%	5,4	10%
Transport par eau (483)	n.d.	n.d.	0,7	1%
Activités de soutien au transport par eau (4883)	n.d.	n.d.	4,7	9%
Entreposage (493)	5,9	14%	3,2	6%
Transport ferroviaire	3,6	8%	7,1	13%
Transport ferroviaire (482)	3,6	8%	7,1	13%
Activités de soutien au transport ferroviaire (4882)	0,0	0%	n.d.	n.d.
Activités de soutien en transport	3,3	8%	5,9	11%
Intermédiaires en transport de marchandises	3,3	8%	5,9	11%
Transport aérien	0,7	2%	0,5	1%
Transport aérien (481)	0,6	1%	0,3	1%
Activités de soutien au transport aérien (4881)	0,2	0%	0,2	0%
TOTAL	43,7	100%	54,1	100%

Ce tableau fait référence à celui en page 20, section 2.4.2 de l'étude originale. Prenez toutefois connaissance des divergences de méthodologie détaillées en Annexe du rapport de 2022 afin de prévenir toute erreur de comparaison.

Sources : Statistique Canada ; Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime ; Conference Board du Canada ; Ville de Montréal ; Analyse KPMG.

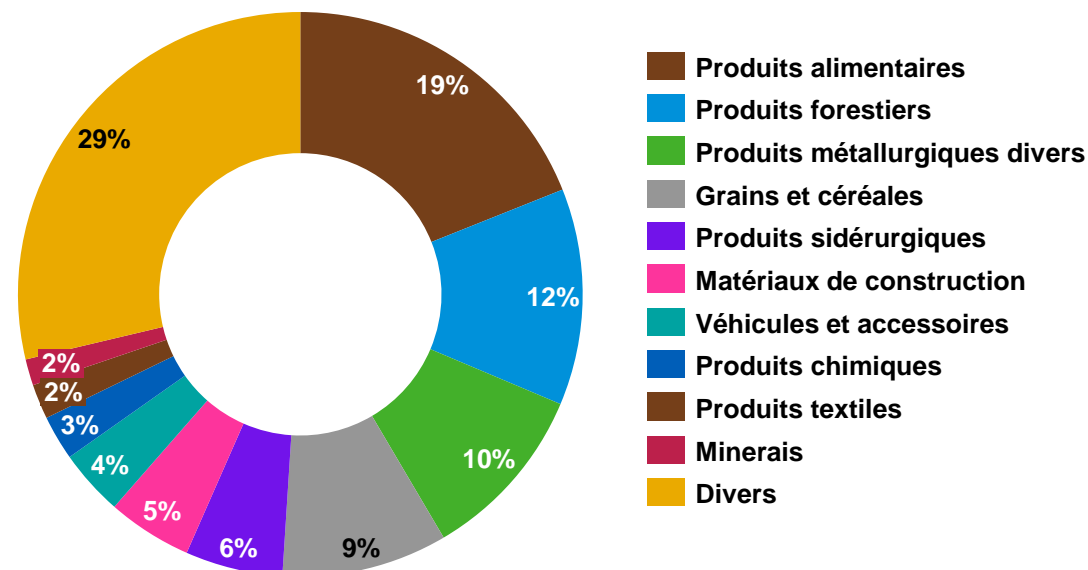


Trafic maritime conteneurisé

Trafic conteneurisé par origine-destination, tonnage, 2021				
Origine-Destination	Entrées	Sorties	Total	Part (%)
Atlantique Nord	5 138 052	2 584 083	7 722 135	54%
Europe du Nord	3 095 805	1 732 059	4 827 864	34%
Méditerranée	2 042 248	852 023	2 894 271	20%
Outre-mer	2 325 576	3 715 110	6 040 686	43%
Afrique	199 551	364 844	564 395	4%
Amérique Latine	414 913	328 448	743 361	5%
Asie	1 105 456	2 558 675	3 664 130	26%
Moyen-Orient	566 809	445 808	1 012 617	7%
Océanie	38 167	15 635	53 802	0%
Autres	681	1 700	2 381	0%
Amérique du Nord	85 469	346 529	431 998	3%
Canada	60 699	346 006	406 704	3%
États-Unis	24 771	523	25 294	0%
TOTAL	7 549 097	6 645 722	14 194 819	100%

Ce tableau fait référence à celui en page 24, section 2.4.5 de l'étude originale. La même approche méthodologique a été utilisée.

Répartition du trafic maritime dans la GRM par type de produits, 2021



Ce diagramme fait référence à celui en page 25, section 2.4.5 de l'étude originale. La même approche méthodologique a été utilisée.

Sources : Le Port de Montréal ; Analyse KPMG.

Valeur ajoutée et emplois soutenus par l'industrie dans la GRM

Retombées économiques de l'industrie du transport et de la logistique dans la Grande région de Montréal, 2021

Types de retombées	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Valeur ajoutée totale (en millions de \$)	6 700	1 976	8 676
Salaires et traitements avant impôts	3 566	908	4 474
Revenu net des entreprises individuelles	158	122	280
Autres revenus avant impôts	2 975	946	3 921
Emplois (en équivalents temps plein)	58 621	16 919	75 541
Salariés	54 200	15 478	69 678
Autres travailleurs	4 421	1 441	5 862

Revenus gouvernementaux provenant de l'industrie du transport et de la logistique dans la Grande région de Montréal, en millions \$, 2021

Catégories de revenus	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Revenus fiscaux du gouvernement du Québec	674	104	777
Impôts sur les salaires et traitement	363	86	449
Taxes de vente et spécifiques	311	17	328
Revenus fiscaux du gouvernement fédéral	309	65	374
Impôts sur les salaires et traitement	231	55	286
Taxes de vente et spécifiques	78	10	88
Parafiscalité québécoise (RRQ, CSST, RPAQ, Fonds de santé)	666	158	825
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)	90	23	113

Retombées économiques de l'industrie du transport et de la logistique par secteur dans la Grande région de Montréal, 2021

Types de retombées	Camionnage	Maritime	Ferroviaire	Aérien	Entreposage	Activités de soutien	Total
Valeur ajoutée totale (en millions de \$)	4 089	1 427	1 580	129	383	1 068	8 676
Direct	3 060	962	1 430	104	330	812	6 700
Indirect	1 029	465	150	25	53	255	1 976
Emplois (en équivalents temps plein)	45 274	8 994	8 258	735	3 777	8 503	75 541
Direct	36 065	5 537	7 100	501	3 310	6 108	58 621
Indirect	9 209	3 457	1 158	233	467	2 396	16 920

Ces tableaux font référence à ceux en pages 27, 28 et 30, sections 2.5.1 et 2.5.2 de l'étude originale. Prenez toutefois connaissance des différences méthodologiques détaillées en annexe (p.41-42) du rapport de 2022 afin d'éviter toute erreur de comparaison. Combinées aux changements dans la répartition de l'emploi par secteur et à une potentielle amélioration de la profitabilité des entreprises de l'industrie, ces divergences méthodologiques peuvent en partie expliquer que la valeur ajoutée ait crû à un rythme plus important que les emplois.

Sources : Simulation de l'ISQ; Analyse de KPMG.