



# Industrie de la **logistique**

*MICROPROFIL INDUSTRIEL*





# +++ Secteurs de l'industrie

L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DE LA LOGISTIQUE COMPTE

PRÈS DE 100 000 TRAVAILLEURS ET REGROUPE LES

SERVICES AUX ENTREPRISES SUIVANTS :

## +++ SERVICES DE TRANSPORT<sup>1</sup>

Les entreprises de ce secteur se spécialisent dans le transport de marchandises. Les modes de transport visés sont les suivants : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport par eau et le transport aérien.

## +++ SERVICES DE SOUTIEN AU TRANSPORT<sup>2</sup>

Les entreprises de cette catégorie fournissent des services à d'autres établissements de transport. Cette catégorie englobe les services de maintenance et d'entretien, la manutention, les services de navigation et de circulation pour le transport routier, aérien et ferroviaire, ainsi que les intermédiaires en transport de marchandises (transitaires et courtiers en douane).

## +++ SERVICES D'ENTREPOSAGE ET TIERS FOURNISSEURS DE SERVICES LOGISTIQUES (3PL)<sup>3</sup>

Les entreprises de ce secteur exploitent des installations d'entreposage de marchandises diverses, d'installations frigorifiques et d'autres types d'installations d'entreposage. Elles assument la responsabilité de l'entreposage des biens et assurent la sécurité des biens entreposés.

Parmi les entreprises de ce secteur, certaines offrent une gamme de services additionnels tel que l'étiquetage, la rupture de charge, le contrôle et la gestion des stocks, les travaux de montage, l'entrée et l'exécution des commandes, le conditionnement, la collecte et l'emballage, le marquage

et l'organisation du transport. On parlera alors de tiers fournisseurs de services logistiques. En anglais, on utilise l'expression *third party logistics provider* (3PL) pour désigner les tiers fournisseurs de services logistiques.

## +++ SERVICES DE MESSAGERIE ET DE MESSAGERS<sup>4</sup>

Les entreprises de ce secteur offrent des services de messagerie par transport aérien, terrestre ou mixte. Sont compris dans cette classe les établissements qui effectuent la livraison de documents et de petits colis à l'intérieur d'une zone urbaine donnée<sup>5</sup>.

## +++ SERVICES DE CONSULTATION EN LOGISTIQUE ET PRESTATAIRES EXTERNES NE DISPOSANT PAS D'ÉLÉMENTS D'ACTIFS (4PL)<sup>6</sup>

Ce secteur industriel comprend deux types de firmes qui ne disposent pas d'éléments d'actif. On y trouve les entreprises qui proposent des services de consultation en gestion logistique (conseillers des douanes, services de consultation de la gestion du contrôle et de planification de l'inventaire, consultation pour la distribution physique, vérificateur de tarif de transport, etc.) ainsi que les prestataires extérieurs, communément appelés 4PL pour désigner le terme anglais *fourth party logistics providers*, qui coordonnent l'ensemble des activités logistiques confiées à des sous-traitants.

Le regroupement des établissements au sein d'un secteur industriel s'effectue en fonction de la nature de leur activité principale. Il n'est donc pas exclu que certains établissements soient actifs dans plusieurs secteurs industriels.

<sup>1</sup> Le secteur des services de transport correspond à la somme des codes 481, 482, 483 et 484 de la version 2002 du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

<sup>2</sup> Le secteur des services de soutien au transport correspond au code 488 de la version 2002 du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

<sup>3</sup> Le secteur des services d'entreposage et tiers fournisseurs de services logistiques correspond au code 493 de la version 2002 du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

<sup>4</sup> Le secteur des services de messageries et de messagers correspond au code 492 du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

<sup>5</sup> Les bureaux de poste (services postaux) ont été exclus de notre étude.

<sup>6</sup> L'incapacité à dissocier statistiquement la consultation en logistique des autres spécialités en consultation fait en sorte que les statistiques concernant ce secteur se retrouveront à l'intérieur du micro-profil intitulé « Industrie des services-conseil ». De plus, les emplois et les établissements attribuables à ce secteur ne sont pas pris en compte dans le calcul du nombre total d'emplois et d'établissements de l'industrie de la logistique.

# +++ Faits saillants

L'industrie de la logistique employait environ 98 000 personnes au Québec en 2006, en baisse de 2 % par rapport à 2001. Le poids relatif de l'industrie québécoise de la logistique a connu une légère baisse au cours de cette période, passant

de 22 % à 21 % de l'emploi total au Canada, soit un niveau légèrement inférieur à celui de l'ensemble du secteur québécois des services aux entreprises, qui s'élève à 22 % (voir l'indice PRSSE).

**TABLEAU 1**

## INDUSTRIE DE LA LOGISTIQUE – EMPLOIS (SALARIÉS)

Secteurs de l'industrie		Nombre d'employés au Québec			Emplois Québec / Canada (%)		Emplois Ontario / Canada (%)	
		2006	2001	Δ 2006-2001	2006	2001	2006	2001
Services de transport	Aérien	12 300	15 300	- 20%	20%	22%	31%	31%
	Ferroviaire	7 200	8 500	- 15%	20%	20%	27%	26%
	Maritime	1 900	2 600	- 28%	15%	18%	10%	10%
	Par camion*	43 200	41 300	5%	24%	25%	31%	32%
	Total transport	64 600	67 700	- 5%	23%	23%	30%	30%
Services de soutien au transport*		18 000	17 900	0%	21%	21%	37%	36%
Services d'entreposage et 3PL		4 400	4 250	4%	13%	14%	47%	45%
Messagerie et de messagers		10 600	9 800	8%	20%	19%	44%	45%
<b>Total:</b>		<b>97 600</b>	<b>99 700</b>	<b>- 2%</b>	<b>21%</b>	<b>22%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>
<b>PRSSE**</b>		-	-	-	<b>22%</b>	-	<b>42%</b>	-

\* Données tirées du document suivant : STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, édition de décembre 2006, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, février 2007.

\*\* PRSSE : Cet indice élaboré par la Direction de l'environnement et des services aux entreprises (DESE) correspond au poids relatif du secteur des services aux entreprises de la province en matière d'emploi. Le secteur des services aux entreprises, tel qu'il est défini par la DESE, regroupe 37 sous-secteurs de l'industrie des services selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Cependant, en raison de l'absence de statistiques d'emploi pour certains sous-secteurs, l'indice a été construit en fonction de 31 sous-secteurs selon le SCIAN.

Source : STATISTIQUE CANADA, Recensement de la population de 2006, Produit no 97-559-XCB2006009 au catalogue de Statistique Canada.

Le nombre total d'établissements de l'industrie québécoise de la logistique est demeuré stable pendant la période 2001 et 2006. Il représentait environ le quart des établissements au Canada en 2006. Le Québec comptait autant d'établissements

que l'Ontario, mais avec une proportion moindre de grands établissements. Au Québec, 3 % des établissements comp- taient plus de 50 employés en 2006, soit deux fois moins qu'en Ontario.

**TABLEAU 2**  
**INDUSTRIE DE LA LOGISTIQUE – ÉTABLISSEMENTS**

		Nombre d'établissements selon la taille d'effectifs												Nombre d'établissements total au Canada
		Québec								Ontario				
		2001				2006				2006				2006
		1-49	50-199	200 et +	Total	1-49	50-199	200 et +	Total	1-49	50-199	200 et +	Total	
Services de transport	Aérien	139	15	8	132	118	14	7	139	210	20	9	239	933
	Ferroviaire	19	4	6	29	19	4	6	29	6	7	6	19	105
	Maritime	85	14	1	100	54	12	1	67	36	5	7	48	334
	Par camion	7 787	124	11	7 922	7 800	119	16	7 935	6 840	315	38	7 193	29 797
	Total transport	8 030	157	26	8 213	7 991	149	30	8 170	7 092	347	60	7 499	31 169
Services de soutien au transport		1 499	67	11	1 577	1 557	66	9	1 632	1 958	136	28	2 122	6 761
Services d'entreposage et 3PL		269	9	1	279	269	10	3	282	620	50	8	678	1 877
Services de messagerie et de messagers		15	13	26	631	602	17	25	644	695	47	40	782	2 493
<b>Total</b>		<b>10 390</b>	<b>246</b>	<b>64</b>	<b>10 700</b>	<b>10 419</b>	<b>242</b>	<b>67</b>	<b>10 728</b>	<b>10 365</b>	<b>580</b>	<b>136</b>	<b>11 081</b>	<b>42 300</b>

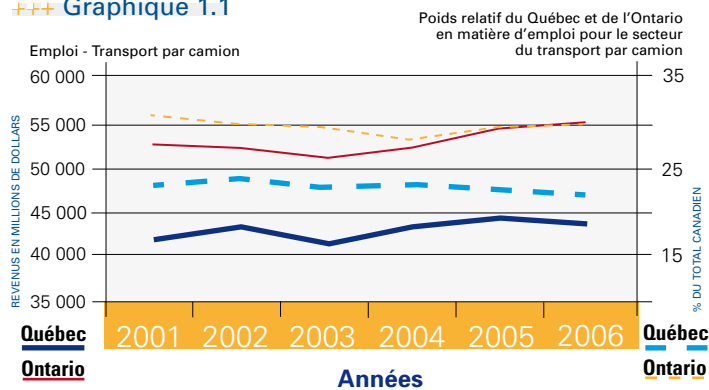
Source : STATISTIQUE CANADA, Structure des industries canadiennes, Édition décembre 2007, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, mars 2008.



### +++ SERVICES DE TRANSPORT

Les services de transport, avec plus de 64 000 emplois en 2006, représentaient les deux tiers de l'emploi de l'industrie de la logistique. Les emplois dans le secteur des services de transport se retrouvaient à 66 % dans le camionnage. Ce mode de transport est le seul à avoir connu une croissance de l'emploi entre 2001 et 2006 (5 %). Avec 24 % de l'emploi canadien en 2006, une légère diminution par rapport à 2001, le transport par camion affichait une meilleure performance que celle des autres modes de transport, celle de l'industrie de la logistique et celle de l'ensemble du secteur québécois des services aux entreprises. À l'instar du Québec, la part de l'Ontario dans les emplois au Canada a légèrement décliné, passant de 32 % à 31 %.

#### +++ Graphique 1.1

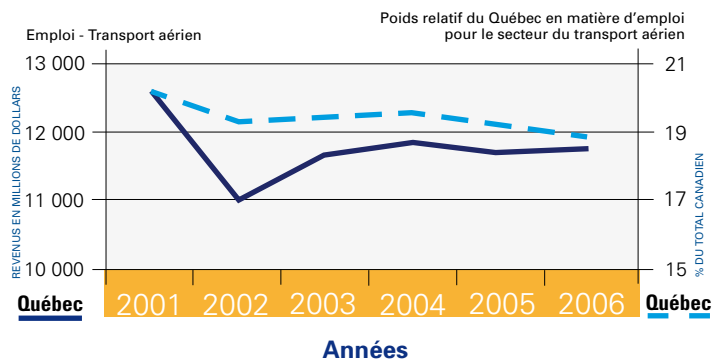


STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Édition décembre 2006, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, février 2007.

Le transport par camion représentait 97 % du nombre d'établissements du secteur québécois des services de transport en 2006. Avec 7 935 établissements, la part du Québec dans le nombre total canadien était de près de 27 %. Pour la même année, le nombre d'établissements ontariens de transport par camion se chiffrait à 7 193. En ce qui concerne la taille, seulement 75 établissements, soit 2 % des établissements québécois de transport par camion, comptaient plus de 50 employés.

Le Québec a connu à la fois des pertes d'emplois et une diminution de son poids relatif dans le transport aérien et le transport maritime au Canada. Uniquement dans le transport aérien, les emplois du Québec ont baissé de 20 % entre 2001 et 2006, ce qui se traduit par une diminution d'environ 2 % de sa part des emplois au Canada. Comme le montre le graphique 1.2, la majorité des pertes d'emplois associées au transport aérien ont été observées en 2001 et 2002. Ces pertes pourraient donc de façon plausible être associées aux événements du 11 septembre.

#### +++ Graphique 1.2



STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Édition décembre 2006, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, février 2007.



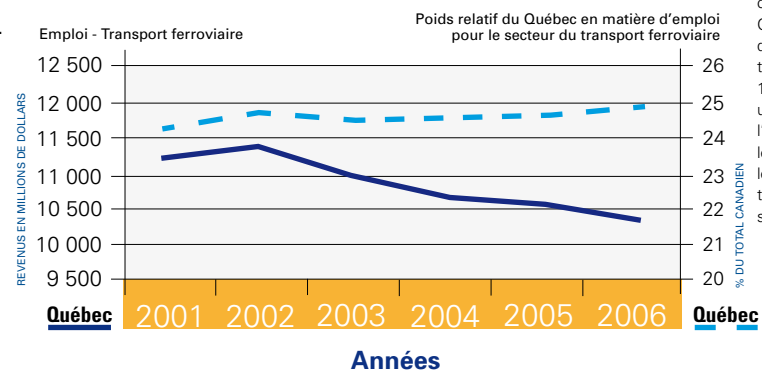
Le transport aérien représentait 2 % du nombre d'établissement du secteur québécois des services de transport en 2006. Avec 139 établissements en 2006, une diminution de 14 % par rapport à 2001, la part du Québec dans le nombre total canadien était de près de 15 %. Par ailleurs, 15 % des établissements québécois de transport aérien comptaient plus de 50 employés comparativement à 12 % pour l'Ontario.

Avec 700 emplois en moins, le transport maritime a connu la baisse la plus marquée (28 %) du secteur du transport au cours de la période 2001-2006. Cette baisse a fait fléchir la part du Québec dans les emplois au Canada de 18 % à 15 %. Cette performance est donc inférieure à celle de l'industrie québécoise de la logistique et celle de l'ensemble du secteur québécois des services aux entreprises.

Le transport maritime comptait un peu moins de 1 % des établissements du secteur québécois des services de transport en 2006. Avec 67 établissements, une diminution de 33 % par rapport à 2001, la part du Québec dans le nombre total canadien était de 20 %. En ce qui concerne la taille, 19 % des établissements québécois de transport maritime comptaient plus de 50 employés.

Quant au transport ferroviaire, malgré des pertes d'emplois de l'ordre de 15 % entre 2001 et 2006, la part des emplois du Québec dans le total canadien est demeurée sensiblement la même avec un poids relatifs avoisinant les 25 %<sup>7</sup>. Ainsi, les pertes d'emplois relèvent davantage d'un changement structurel que d'une mauvaise performance régionale. La performance du secteur ferroviaire québécois dans le total canadien est supérieure à celle de l'industrie québécoise de la logistique et celle de l'ensemble du secteur québécois des services aux entreprises.

+++ **Graphique 1.3**



STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Édition décembre 2006, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, février 2007.

<sup>7</sup> Si la statistique (25 %) concernant le poids relatif du Québec en matière d'emploi diffère ici de celle que l'on retrouve à l'intérieur du tableau 1, c'est parce que la source utilisée est l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail alors que les chiffres présentés dans le tableau proviennent du Recensement de la population.

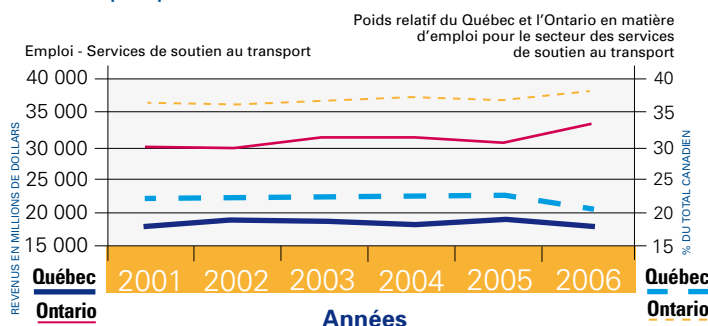
Le transport ferroviaire est le mode de transport qui comptait le moins d'établissements au Québec en 2006, soit 29. La part québécoise des établissements canadiens se situait par contre à 28 %. Cette performance était la plus élevée parmi tous les modes de transport au Québec. C'est aussi le mode de transport au Québec où l'on trouve la proportion la plus élevée d'établissements de grande taille (plus de 35 % des établissements comptaient 50 employés et plus).



### +++ SERVICES DE SOUTIEN AU TRANSPORT

Le nombre d'emplois du secteur québécois des services de soutien au transport est demeuré stable entre 2001 et 2006. De plus, malgré un taux de croissance de l'emploi inférieur à celui de l'Ontario, la part du Québec dans l'ensemble canadien s'est maintenue à 21 %. Cette performance se compare donc à celle de l'industrie québécoise de la logistique.

#### +++ Graphique 1.4



STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Édition décembre 2006, version Windows, (Cédérom), Ottawa, Statistique Canada, février 2007.

Les services de soutien au transport représentaient environ 15 % du nombre d'établissements du secteur québécois de la logistique en 2006. Avec 1 632 établissements, une croissance de 3 % par rapport à 2001, la part du Québec dans le nombre total canadien était de 24 %. En ce qui concerne la taille des entreprises, 5 % seulement des établissements québécois de soutien au transport comptaient plus de 50 employés.

### +++ SERVICES D'ENTREPOSAGE ET 3PL

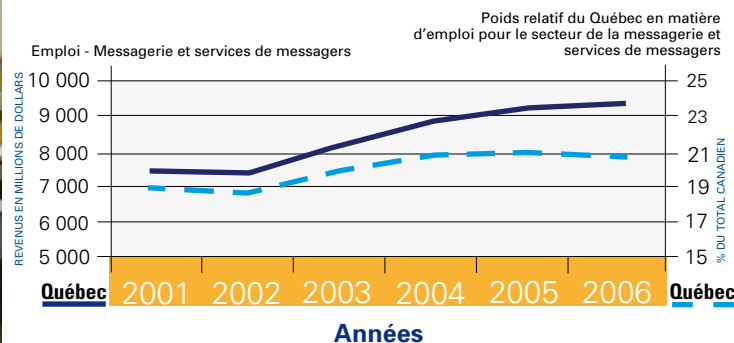
Malgré une croissance de l'emploi d'environ 4 % au cours de la période 2001-2006, le secteur québécois des services d'entreposage et 3PL a connu une légère baisse de sa part des emplois au Canada, passant de 14 % à 13 %. Cette performance est nettement inférieure à celle de l'industrie québécoise de la logistique. Ce résultat est plutôt préoccupant, car il s'agit d'un secteur stratégique des services aux entreprises en raison du fort lien qui existe entre les tiers fournisseurs de services logistiques et les autres secteurs industriels québécois, particulièrement le secteur manufacturier.

Les services d'entreposage et 3PL représentaient un peu moins de 3 % du nombre d'établissements de l'industrie québécoise de la logistique en 2006. Avec 282 établissements, la part du Québec dans le nombre total canadien était de seulement 15 %. En ce qui concerne la taille, 5 % des établissements québécois du secteur de l'entreposage et 3PL comptaient plus de 50 employés, comparativement à 9 % pour l'Ontario.

### +++ MESSAGERIE ET SERVICES DE MESSAGERS

L'emploi dans le secteur québécois de la messagerie et des services de messagers a connu une croissance d'environ 8 % pendant la période 2001-2006. Cette croissance a haussé la part des emplois du Québec au Canada à 21 % en 2006. Cette performance se situe donc au même niveau que celle de l'industrie québécoise de la logistique.

#### +++ Graphique 1.5



STATISTIQUE CANADA, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Édition décembre 2006, version Windows, [Cédérom], Ottawa, Statistique Canada, février 2007.

Le secteur de la messagerie et des services de messagers comptait 644 établissements en 2006, soit environ 6 % du nombre d'établissements de l'industrie québécoise de la logistique. La part du Québec dans le nombre d'établissements canadiens était de près de 26 %. Sur le plan de la taille des entreprises, 7 % des établissements québécois du secteur de la messagerie et des services de messagers comptaient plus de 50 employés, comparativement à 12 % pour l'Ontario.

### PRINCIPAUX ORGANISMES ET ASSOCIATIONS DE L'INDUSTRIE

Association canadienne de gestion des achats	<a href="http://www.pmac.ca">www.pmac.ca</a>
Association canadienne de transport industriel	<a href="http://www.cita-acti.ca">www.cita-acti.ca</a>
Association des transitaires internationaux du Canada	<a href="http://www.ciffa.com">www.ciffa.com</a>
Association québécoise du transport et des routes (AQTR)	<a href="http://www.aqtr.qc.ca">www.aqtr.qc.ca</a>
Canadian institute of traffic and transportation	<a href="http://www.citt.ca">www.citt.ca</a>
Canadian society of customs brokers	<a href="http://www.cscb.ca">www.cscb.ca</a>
Centre Interuniversitaire de Recherche sur les Réseaux d'Entreprise, la Logistique et le Transport (CIRRELT)	<a href="http://www.cirrelt.ca">www.cirrelt.ca</a>
Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada (CAL)	<a href="http://www.sclcanada.org">www.sclcanada.org</a>
Comité interrégional pour le transport des marchandises du grand Montréal (CITM)	<a href="http://www.citm-transport.org">www.citm-transport.org</a>
Comité sectoriel de la main-d'oeuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-route)	<a href="http://www.camo-route.com">www.camo-route.com</a>
Conseil canadien sectoriel de la chaîne d'approvisionnement (CCSCA)	<a href="http://www.supplychaincanada.org">www.supplychaincanada.org</a>
Fédération maritime du Canada	<a href="http://www.shipfed.ca">www.shipfed.ca</a>
HEC, Groupe de recherche CHAINE	<a href="http://www.hec.ca/chaine">www.hec.ca/chaine</a>
Institut international de la logistique de Montréal (IILM)	<a href="http://www.iilm.ca">www.iilm.ca</a>
North America's SuperCorridor Coalition (NASCO)	<a href="http://www.nascocorridor.com">www.nascocorridor.com</a>

# +++ Quelques entreprises de l'industrie au Québec

+++ Services

Nom de l'entreprise	Nombre d'employés au Québec*	Chiffre d'affaires**	Service de transport	Service de soutien au transport	Services d'entreposage et 3PL	Messagerie et services de messagers	Services de consultation en logistiques et 4PL
Transforce	7261	2,3 G\$	+		+	+	+
Air Canada	5 028	11,1 G\$	+				
Canadien national	3 477	7,9 G\$	+	+	+		
Purolator	2 268	ND		+	+	+	+
Groupe Robert	2 094	222 M\$	+		+		+
UPS Canada	1 300	ND		+	+	+	+
Canadien Pacifique	1 296	4,9 G\$	+	+	+		
Dicom Express	1 200	ND				+	
Mckesson canada	700	1 G\$ et +	+		+		+
NAV Canada	596	1,2 G\$ (2006)		+			
Groupe Guilbault	714	106 M\$	+		+		
Transport Morneau	601	ND	+		+		+
Exeltech Aérospatial	568	54 M\$		+			
Transport Bourret	440	ND	+		+		
Groupe Ocean	400	50 - 100 M\$		+			
SGT 2000	393	ND	+		+		+
Affiliated agent en douane	337	ND		+	+		+
Administration portuaire de Montréal	335	ND		+	+		
Logistec	331	230 M\$	+	+	+		
Groupe Transwest	330	ND	+		+		+
Fastfrate	300	50 - 100 M\$	+	+	+		+
Traffic tech	275	250 M - 1 G\$		+	+		+
Groupe Milgram	244	ND	+	+	+		+
Skyservices	229	ND	+	+			

\* Fait référence au nombre total d'employés de l'entreprise au Québec et non au nombre d'employés qui relèvent spécifiquement des secteurs que l'on retrouve à l'intérieur de ce tableau.

\*\* Fait référence au chiffre d'affaire total de l'entreprise et non au chiffre d'affaire qui relèvent spécifiquement des secteurs que l'on retrouve à l'intérieur de ce tableau.

Source : ICRIQ et Journal des Affaires en date du 28 avril 2009

# +++ Tendances et moteurs de croissance pour l'industrie

CETTE SECTION PRÉSENTE DES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA PROBLÉMATIQUE DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE. CES ÉLÉMENTS ONT UNE INCIDENCE DIRECTE NON SEULEMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DES SERVICES EN LOGISTIQUE, MAIS ÉGALEMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ENSEMBLE DES INDUSTRIES UTILISATRICES DES SERVICES EN LOGISTIQUE, LESQUELS DOIVENT ÊTRE À LA FOIS PERFORMANTS ET ADAPTÉS AUX BESOINS DES ENTREPRISES.

## TRAFIC DES CONTENEURS EN MILLIONS D'UNITÉS (EVP)<sup>1</sup> EN AMÉRIQUE DU NORD



Source: American Association of Port Authorities.  
<sup>1</sup> EVP: équivalent vingt pieds

Service de l'économie et du plan directeur en transport  
Ministère des Transports du Québec  
Juillet 2007

<sup>8</sup> American Association of Port Authorities.

La mondialisation des chaînes d'approvisionnement entraîne une forte croissance de la demande en logistique.

La mondialisation des chaînes de valeur ou d'approvisionnement consiste en une division du travail et en une collaboration entre les différentes unités productives situées dans des régions géographiques variées.

Ce phénomène favorise une croissance rapide des besoins en transport et en infrastructures. L'augmentation des besoins est confirmée par les autorités portuaires américaines, qui prévoient une énorme croissance du nombre de conteneurs à destination de l'Amérique du Nord.

Ainsi, le nombre des conteneurs en provenance de l'Atlantique devrait passer de 19,4 millions en 2006 à 29,9 millions en 2015, tandis que le nombre en provenance du Pacifique devrait passer de 27 millions en 2006 à 56,5 millions en 2015. Notons que dans le seul port de Montréal le nombre de conteneurs devrait passer de 1,3 million en 2006 à 1,8 million en 2015, une augmentation de près de 40 %<sup>8</sup>.



### +++ LES COÛTS LOGISTIQUES SONT DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉS

Si la délocalisation des activités de fabrication permet de réduire les coûts de production et d'achat, l'éloignement des sites d'approvisionnement entraîne de son côté une augmentation des coûts de transport, d'entreposage et de gestion des stocks.

Par exemple, l'augmentation du prix du pétrole enregistrée en 2008 s'est fait sentir sur le coût de transport par conteneur. Pour un seul conteneur de 40 pieds partant de la Chine à destination de la côte Est américaine, les coûts de transport étaient de 8 000 \$ en mai 2008, alors qu'en l'an 2000, lorsque le prix du baril se situait autour de 20 \$, les coûts étaient de 3 000 \$. Si, comme le soutiennent certains analystes, le prix du baril atteint les 200 \$ dans les prochaines années<sup>9</sup>, les coûts de transport de ce même conteneur pourraient atteindre 15 000 \$<sup>10</sup>.

Ainsi, pour diminuer l'effet des hausses des coûts logistiques, des entreprises pourraient être tentées de s'approvisionner auprès de pays moins éloignés géographiquement, comme le Mexique, et ce, même si les coûts de production y sont relativement plus élevés. Dans le même ordre d'idées, le phénomène des achats de proximité écoresponsables est aussi susceptible d'influencer la sélection des sources d'approvisionnement.

### +++ LES OPÉRATIONS LOGISTIQUES SONT DE PLUS EN PLUS DIVERSIFIÉES ET COMPLEXES

En raison de la pression exercée par l'augmentation du trafic et des engorgements qui en découlent, les entreprises doivent également faire appel à différents modes de transport.

De plus, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, les entreprises sont soumises à de nouvelles règles douanières plus restrictives, les Américains ayant mis sur pied un programme de sécurité des échanges commerciaux douaniers appelé Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT).

Ce programme a des effets importants sur la compétitivité de nos entreprises. Parmi ces effets, notons une complexité accrue du processus de gestion de la chaîne logistique et des investissements supplémentaires pour répondre aux exigences des procédures et des systèmes de sécurité ainsi que pour la traçabilité des marchandises.

Les exigences des clients en matière de rapidité d'approvisionnement et les nombreuses tâches attribuables à un approvisionnement à l'étranger (comme celles liées aux douanes, à la gestion des retours de stocks...) sont d'autres facteurs qui rendent la gestion de la chaîne logistique de plus en plus complexe.

### +++ LES GOUVERNEMENTS ET LES INVESTISSEURS EN IMMOBILIER LOGISTIQUE INVESTISSENT DANS LA CRÉATION DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES.

L'accroissement du volume de transport de conteneurs se répercute non seulement sur les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières existantes, mais également auprès des autres usagers de ces modes de transport. De plus, les exigences en matière de rapidité, de fiabilité et de sûreté se sont considérablement accrues.

<sup>9</sup> Jean-Michel BEZAT, « Pétrole : le prix du baril de brut pourrait atteindre 200 dollars », Le Monde, [En ligne], 2008, mise à jour 15 mai 2008, [http://www.lemonde.fr/economie/article/2008/05/09/petrole-le-prix-du-baril-de-brut-pourrait-atteindre-200-dollars\_1042931\_3234.html].

<sup>10</sup> Jeff RUBIN et Benjamin TAL, « Will Soaring Transport Costs Reverse Globalization? », StratégEcon, 27 mai 2008, p.4.



Afin d'améliorer la fluidité des marchandises, les États et les investisseurs en immobilier logistique investissent dans les infrastructures de transport et les interconnexions intermodales. Ainsi, plusieurs régions nord-américaines, se désignant comme des pôles logistiques, investissent massivement dans la création de parcs industriels multimodaux à vocation logistique appelés plates-formes logistiques. Ces plates-formes regroupent des centres de distribution à valeur ajoutée gérés par des détaillants, des manufacturiers ou des prestataires de services logistiques (3PL). Souvent, elles sont interreliées par un réseau de transport multimodal (routier, ferroviaire aéroportuaire et portuaire), formant ainsi une boucle qui permet une meilleure efficacité dans le conditionnement des marchandises.

Le regroupement d'entrepôts sur des zones qui leur sont réservées est un phénomène qui s'accélère. Ces plates-formes logistiques permettent de fournir des services plus nombreux et plus homogènes générés par la présence dominante des entrepôts. À ce jour, il existe plus d'une quarantaine de plates-formes logistiques dans une dizaine de pays européens. Le phénomène étant relativement récent en Amérique, on y trouve quelques plates-formes logistiques situées principalement dans les principaux corridors de commerce reconnus par la North America Supercorridor Coalition (NASCO).

### **+++ AFIN D'AMÉLIORER LA FONCTION LOGISTIQUE, LES ENTREPRISES DOIVENT INVESTIR DANS LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DES COMMUNICATIONS...**

L'efficacité de la chaîne d'approvisionnement exige une coordination et une synchronisation optimales de l'ensemble des acteurs de la chaîne. Afin de répondre à ces besoins, les entreprises doivent investir dans les logiciels et les systèmes

informatiques pour satisfaire aux exigences de la documentation électronique et pour participer à la gestion de chaînes logistiques en temps réel. Ainsi, de nouvelles technologies, comme l'identification par radiofréquence (RFID), ont fait leur apparition.

En ce qui concerne l'agilité des chaînes d'approvisionnement, un document d'Industrie Canada fait état de l'importance des indicateurs clés de performance (ICP) associés à la logistique et à la gestion de la chaîne d'approvisionnement<sup>11</sup>. En effet, 37 % des entreprises nord-américaines qui ont mis en place à l'échelle de leur organisation des applications d'analyse des ICP associés à la logistique et à la gestion de la chaîne d'approvisionnement (GCA) ont enregistré une diminution de 15 % ou plus de leurs délais d'expédition, comparativement à seulement 7 % des entreprises qui ne mesurent pas leurs ICP de façon régulière.

Le même document indique que les coûts de logistique totaux sont proportionnellement plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Ainsi, considérant la taille de l'économie de chacun des deux pays, l'écart des coûts de logistique relatifs aux secteurs de la fabrication, du commerce de gros et du commerce de détail était de 11 %.

### **+++... ET FAIRE APPEL DAVANTAGE À DES SPÉCIALISTES**

Animées par la volonté d'améliorer l'efficacité de leur chaîne d'approvisionnement et en tenant compte d'une plus grande complexité des tâches liées à la logistique, les entreprises (détaillants, grossistes et manufacturiers, entre autres) envisagent de plus en plus la possibilité de confier certaines activités logistiques à des fournisseurs de services.

<sup>11</sup> INDUSTRIE CANADA, Analyse des ICP associés aux coûts de logistique et de GCA, [En ligne], 2006, mis à jour le 22 janvier 2008. [www.ic.gc.ca/epic/site/dsib-logi.nsf/fr/pj00183f.html].



Ainsi, le marché nord-américain des fournisseurs de services logistiques devrait progresser de 10 % à 15 % par an jusqu'en 2009<sup>12</sup>. Selon une étude réalisée en 2004, 54 % des entreprises externalisaient, en partie ou en totalité, les activités logistiques de l'entreprise, tandis que 23 % y pensaient sérieusement<sup>13</sup>.

Les activités logistiques que les entreprises canadiennes confient le plus à des fournisseurs logistiques sont celles qui sont liées à la douane et aux transports de marchandises. À l'opposé, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la gestion des stocks et le traitement des commandes sont des activités réalisées plus souvent à l'interne<sup>14</sup>.

Lorsqu'on compare les entreprises américaines et les entreprises canadiennes du secteur de la fabrication, on constate que les entreprises américaines font en moyenne 1,78 fois plus souvent appel à l'impartition de la fonction logistique que les entreprises canadiennes<sup>15</sup>.

Par ailleurs, si l'impartition peut s'avérer un bon choix pour améliorer l'efficacité de la chaîne logistique d'une PME, le dirigeant doit s'assurer qu'il possède à l'interne une ressource ayant une connaissance de base en matière de logistique et de chaîne d'approvisionnement afin d'être en mesure de conseiller l'entreprise en cette matière.

<sup>12</sup> COUNCIL OF LOGISTICS MANAGEMENT, State of Logistics Report, 2004.

<sup>13</sup> CANADIAN TRANSPORTATION AND LOGISTICS, Evolving the Outsourcing Relationship: The Canadian Third-Party Logistic Survey, 2004.

<sup>14</sup> RHDCC, Étude stratégique des ressources humaines portant sur le secteur de la chaîne d'approvisionnement, rapport final, 2005, p. 27.

<sup>15</sup> INDUSTRIE CANADA, Analyse des ICP associés aux coûts de logistique et de GCA, op. cit.

Activités logistiques	Pourcentage des entreprises canadiennes qui impartissent en totalité ou en partie
Courtage en douanes	78 %
Activités dédouanement	76 %
Activités de transport d'arrivée	73 %
Activités de transport de départ	68 %
Expédition de fret	65 %
Entreposage	45 %
Service logistique 4PL	20 %
Traitement des commandes	14 %
Gestion des stocks	7 %
Gestion de la chaîne d'approvisionnement	3 %

Source : Industrie Canada, Logistique et gestion de la chaîne d'approvisionnement, septembre 2005.



# Notes méthodologiques

✚ Dans la section « Faits saillants », bien que les données d'emploi de certains secteurs proviennent des documents faisant suite aux recensements de la population de 2001 et de 2006 de Statistique Canada, le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation privilégie, lorsqu'elles sont disponibles, les statistiques d'emploi contenues dans le document *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail* (EERH) pour des raisons liées à la fiabilité des données.

✚ Toujours dans la section « Faits saillants », les données concernant le nombre d'établissements sont tirées du document *Structure des industries canadiennes*. Les statistiques présentées dans ce microprofil excluent les établissements de la catégorie « indéterminée », ce qui se traduit par une sous-estimation du nombre réel d'établissements. Les établissements de la catégorie « indéterminée » sont définis par Statistique Canada comme étant des établissements qui n'ont pas d'employés inscrits sur une liste de paye, mais dont l'effectif peut comprendre des travailleuses et des travailleurs contractuels, des membres de la famille ou des propriétaires-exploitants.



*Développement  
économique, Innovation  
et Exportation*

Québec 