Communauté métropolitaine de Québec

RÉSUMÉ DU PORTRAIT-DIAGNOSTIC SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA CMQUÉBEC



Mai 2026



PORTRAIT-DIAGNOSTIC EN BREF

Le transport de marchandises est essentiel pour approvisionner les citoyens, les entreprises et les commerces du territoire métropolitain de Québec. Ses retombées positives sur l'économie soutiennent aussi la compétitivité et l'attractivité de la région. Pourtant, malgré son omniprésence sur les routes, les rails et le fleuve, il demeure largement sous-documenté dans les données publiques et encore trop peu intégré aux réflexions de planification et d'aménagement du territoire.

Le transport de marchandises est le déplacement de produits (matières premières ou biens de consommation) d'un point A à un point B, par camion, bateau, train ou avion.

Les **flux de transport** ou **flux logistiques** désignent l'ensemble des déplacements de marchandises ou de personnes entre différents lieux pendant une période donnée.

Face à ce constat, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) a pris l'initiative de mieux comprendre ce secteur stratégique. Ce premier portrait-diagnostic fait le point sur le transport des marchandises à l'échelle métropolitaine : comment les produits circulent, quelles infrastructures sont utilisées, qui sont les acteurs impliqués et quels sont les principaux enjeux à l'heure actuelle.

Il comprend deux parties :

- une vue d'ensemble du territoire métropolitain et de ses infrastructures, basée sur les données et informations disponibles;
- une présentation des résultats de l'enquête sur le transport de marchandises, réalisée par la CMQuébec entre le 15 septembre 2025 et le 6 février 2026, auprès de plus de 116 entreprises et organisations. Cette enquête visait à comprendre leurs flux logistiques. Des échanges ont ensuite été menés avec les principaux acteurs du secteur afin de cerner plus précisément leurs enjeux.

Ce premier portrait-diagnostic ne répond pas à toutes les questions. Au contraire, il ouvre la réflexion sur le transport de marchandises dans la région et souligne plusieurs défis à relever.

Enfin, il permet d'identifier quatre grandes priorités d'action pour mieux planifier le transport de marchandises, que ce soit pour la CMQuébec, les villes, municipalités et MRC ou les acteurs économiques.

4 priorités d'actions

Renforcer la gouvernance et la collaboration

en facilitant les échanges entre les acteurs publics et privés et en simplifiant le partage des données.

Soutenir la planification, l'entretien et le développement des infrastructures logistiques

pour rendre les chaînes d'approvisionnement plus résilientes.

Améliorer la fluidité des déplacements

en intégrant les enjeux logistiques (zones de livraison, horaires adaptés, gestion de la congestion) dans la planification du territoire.

L'infrastructure logistique est tout le réseau physique et technologique qui permet de stocker, manipuler et transporter des marchandises, comme les ports, entrepôts, terminaux, routes, rails, voies aériennes et maritimes.

Accélérer la transition verte

en encourageant l'usage de différents modes de transport, l'électrification des camions et les initiatives en lien avec l'économie circulaire comme le partage des ressources et la réduction du gaspillage.





6 CONSTATS À RETENIR

Après avoir analysé les documents disponibles, les résultats de l'enquête en ligne et les entretiens avec les acteurs du secteur, une chose est claire : le transport de marchandises est essentiel, mais on le comprend trop peu et il n'est pas assez intégré dans la planification et l'aménagement du territoire métropolitain.

De ce diagnostic ressortent **six constats** qui montrent à la fois les forces du territoire et les vulnérabilités de l'infrastructure logistique. Ces constats mettent en évidence des enjeux importants qui nécessitent une action coordonnée.

1. Une région en plein essor, mais avec une gouvernance à renforcer

La région métropolitaine est située dans un emplacement stratégique au cœur des grands corridors commerciaux. Elle connaît une forte croissance économique. Cependant, la présence de nombreux acteurs complique la coordination et le partage d'informations. Une meilleure coordination entre acteurs et une planification à long terme sont nécessaires pour soutenir l'essor économique régional et réduire les coûts de transport pour les entreprises.

La **mutualisation** du transport consiste à partager les ressources logistiques, comme les camions, entrepôts et trajets entre plusieurs entreprises pour réduire les trajets à vide, faire des économies et protéger l'environnement.

2. Une forte dépendance au camionnage, malgré un grand potentiel d'intermodalité

La plupart des marchandises circulent par camion. Malgré sa grande flexibilité, c'est le mode de transport avec le plus haut coût par kilomètre et le plus grand impact environnemental. L'utilisation massive du camionnage lourd met beaucoup de pression sur les routes, dont l'entretien est présentement insuffisant. L'usage d'autres modes de transport, comme le train ou le bateau, reste limité et rare, surtout pour certains types de marchandises ou trajets.

L'**intermodalité** est la capacité d'un système de transport à utiliser au moins deux modes de transport différents (par ex. : camion + train) de façon coordonnée et efficace pour déplacer des marchandises ou des personnes d'un point A au point B.

3. Des opportunités de mutualisation à explorer

De nombreux flux de marchandises suivent les mêmes trajets. Cette réalité montre qu'il serait possible de partager certains déplacements et infrastructures pour gagner en efficacité et réduire les coûts.



4. Un accès au réseau de transport limité

Les entretiens avec les acteurs du secteur révèlent plusieurs points de friction qui ralentissent les livraisons et augmentent les coûts : congestion, capacité des entrepôts, horaires de travail, etc. Ces contraintes touchent non seulement les routes, mais aussi la planification, les délais et la productivité.

5. Des infrastructures logistiques vieillissantes

Les infrastructures de la région sont vieillissantes et nécessitent des investissements importants pour assurer leur entretien et leur modernisation. D'autant plus que les entreprises et les organisations ont de nouveaux besoins qui émergent, comme des entrepôts modernes, des plateformes multimodales et des installations adaptées aux transports plus durables.

6. Une pression croissante pour adopter une logistique plus durable

Les entreprises s'intéressent de plus en plus aux pratiques écologiques, qui protègent l'environnement tout en réduisant les coûts. Des solutions simples et innovantes existent, comme l'utilisation de vélos-cargos ou de véhicules électriques pour les livraisons du dernier kilomètre, la création de petits centres de distribution locaux (micro-hubs) ou encore le réemploi des emballages et la récupération des produits usagés.

Le **dernier kilomètre** est la dernière étape d'une chaîne de livraison, qui est la plus personnalisée et la moins automatisable, et dont l'organisation est par conséquent compliquée et coûteuse.

Cette étape se déroule le plus souvent en milieu urbanisé, comme la ville, où elle est rendue plus complexe par la circulation, les réglementations en vigueur et la cohabitation avec les autres usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.).

TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Le territoire de la CMQuébec regroupe l'Agglomération de Québec (villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures et L'Ancienne-Lorette), la Ville de Lévis ainsi que les MRC de La Jacques-Cartier, de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré. Le territoire est très diversifié et comprend des milieux urbains, périurbains et rurbains.

La région est le principal centre économique du Québec à l'est de Montréal et un pôle d'emploi et de services majeur. Elle abrite notamment le Parlement du Québec, un port maritime en eau profonde et un aéroport international.

28
municipalités

3 340 km²
de territoire municipalisé

50
zones industrielles ou parcs d'affaires

10 %
de la population du Québec

Deuxième région métropolitaine la plus importante de la province de Québec

Population

La croissance démographique entraîne une plus grande demande de biens et plus de flux de marchandises, ce qui accentue la pression sur les routes et les infrastructures. Cette tendance crée des défis de circulation, de cohabitation des usages et d'efficacité du transport. Cette situation est renforcée par la popularité du commerce en ligne et des livraisons de proximité, qui changent profondément la façon dont les marchandises sont transportées.

885 882
habitants[1]

85 %
résident dans les villes de Québec et de Lévis

1 million
d'habitants en 2047[2]
12,7 % d'augmentation d'ici 2051 pour la région métropolitaine de Québec, comparativement à **0,82 %** sur la même période pour la province de Québec

1. Statistique Canada. Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, 14 janvier 2026). Adapté par l'Institut de la statistique du Québec. Traitement : CMQuébec 2026. Le total de la CMQuébec correspond à la somme des 28 municipalités constituantes de la CMQuébec. 2025 : provisoire.
2. Institut de la statistique du Québec. Perspectives démographiques du Québec et de ses régions. Mise à jour : 30 juillet 2025. Scénario de référence (A2025). Les données présentées sont des projections.

Économie

L'économie métropolitaine repose principalement sur les services, ce qui entraîne plus de livraisons en ville et des approvisionnements fréquents pour les commerces et institutions.

Le secteur de la fabrication reste central pour les échanges de biens et les commerces de gros et de détail génèrent aussi d'importants flux de marchandises.

La région métropolitaine de Québec bénéficie d'un emplacement stratégique à l'intersection de deux grands corridors commerciaux canadiens : le corridor Central et le corridor Atlantique.

Cette localisation lui permet d'accueillir et de développer de nouveaux hubs logistiques, c'est-à-dire des centres où les marchandises sont regroupées, triées et redistribuées vers leur destination finale. Elle renforce son rôle de plateforme de distribution et de pilier essentiel de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle régionale, interprovinciale et internationale.

58,4 milliards
de dollars en PIB[3]
Représentant **11 %** du PIB de la province de Québec

82,8 % du PIB
provient du secteur des services, tandis que **17,2 %** proviennent du secteur des biens[4]

14,6 milliards
de dollars, soit **6,5 %** des échanges internationaux du Québec, sont attribuables à la région métropolitaine de recensement de Québec. Ces échanges comprennent les importations et les exportations.

Infrastructures de transport des marchandises

Dans la région métropolitaine, le camionnage est le mode de transport prédominant, représentant plus de 90 % du transport de marchandises.[5]

Le train, malgré ses nombreux avantages, est peu utilisé à cause du manque de connexions efficaces avec les autres modes de transport. Cela limite son utilisation et son intégration aux chaînes logistiques régionales.[6]

Le port de Québec offre un fort potentiel stratégique. Il est le plus ancien du Canada et le plus en amont en eau profonde du Saint-Laurent, permet un accès direct aux Grands Lacs, à l'Ontario et au nord-est des États-Unis, ce qui en fait une plateforme logistique clé pour le commerce international.

Le transport de marchandises aérien passant par l'aéroport international Jean-Lesage de Québec reste faible. Pourtant, la région de Québec a une production manufacturière constituée principalement de biens à haute valeur ajoutée, souvent légers et destinés à l'exportation, pour lesquels l'avion pourrait être un mode de transport avantageux[7].

Plusieurs intervenants de la région travaillent aussi à rendre les livraisons plus écologiques, notamment sur le dernier kilomètre, comme en électrifiant les véhicules de transport et en encourageant l'utilisation de modes de livraison actifs (par ex. : le vélo ou la marche).

Dans ce contexte, la région métropolitaine possède des atouts importants pour développer le transport maritime, aérien et ferroviaire et soutenir l'intermodalité.

Les **échanges de biens** (ou commerce de marchandises) désignent la valeur totale en dollars des produits physiques achetés (importations) et vendus (exportations) entre le Canada et le reste du monde.

Une **plateforme logistique** est un lieu où les marchandises sont reçues, stockées, triées et redistribuées.

3. Compilation de l'Institut de la statistique du Québec. 2023. Traitement : CMQuébec 2025.
4. Statistiquement, l'économie est divisée entre les secteurs producteurs de biens (tangibles : agriculture, industrie, construction) et de services (intangibles : commerce, transport, santé, finance).
5. Statistique Canada. (2020). Cadre d'analyse du fret canadien : Flux de marchandises selon le mode de transport au Canada 2017.
6. Ville de Québec. (2011). Plan de mobilité durable.
7. Ville de Québec. (2011). Plan de mobilité durable.

10 ENJEUX SOULEVÉS PAR LE MILIEU ÉCONOMIQUE

Dans le cadre de l'élaboration du portrait-diagnostic, les équipes de la CMQuébec ont rencontré de nombreux acteurs économiques provenant d'entreprises, d'organisations publiques, d'associations de producteurs et de transporteurs. Ces entretiens approfondis ont permis de compléter les informations recueillies lors de l'enquête sur le transport de marchandises menée auprès de plus de 116 entreprises et organisations.

Voici les principaux enjeux soulevés au cours de ces échanges, et les observations qui en découlent.

Coordination et gouvernance insuffisantes	– De nombreux acteurs, allant des entreprises aux différents paliers de gouvernement, nécessitent une meilleure coordination. – Les mécanismes de coordination actuels sont limités. – Intégrer davantage les parties prenantes améliorerait la concertation et la qualité du processus décisionnel.
Fluidité limitée du réseau de transport de marchandises	– Des ralentissements à plusieurs étapes de la chaîne d'approvisionnement et de distribution réduisent l'efficacité. – La congestion, la capacité limitée des entrepôts et les contraintes liées aux horaires de livraison provoquent des problèmes d'accès et saturent les infrastructures.
Infrastructures vieillissantes	– Certaines installations sont vieillissantes et mal entretenues, ce qui fragilise la chaîne logistique. – Le renouvellement et l'entretien des infrastructures sont essentiels pour réduire les coûts et maintenir l'attractivité de la région.
Infrastructures et espaces logistiques insuffisants	– Le manque d'infrastructures locales, d'espaces d'entreposage et de services logistiques adaptés limite les capacités des entreprises. – La fluctuation de l'offre et de la demande met de la pression sur les infrastructures logistiques. – Développer des pôles logistiques, partager les ressources et créer des centres de distribution de proximité pourraient améliorer l'efficacité.

Zones et parcs industriels mal optimisés	– Les zones industrielles jouent un rôle central dans la logistique métropolitaine en concentrant les activités économiques et les flux de marchandises. – Le coût élevé de l'immobilier pèse sur le prix des services logistiques, ce qui pourrait entraîner la relocalisation d'entreprises. – Optimiser et revitaliser les parcs industriels constitue une opportunité pour améliorer l'efficacité logistique.
Transition vers une logistique durable	– Les acteurs montrent un intérêt croissant pour la décarbonation du transport de marchandises. – L'économie circulaire, les camions à faibles émissions, l'intermodalité et la logistique verte sont des leviers prometteurs pour accélérer la transition.
Vulnérabilité aux changements climatiques	– Certaines infrastructures, notamment côtières, sont vulnérables face aux changements climatiques. – Les entreprises s'adaptent différemment aux changements climatiques selon leur taille et leurs ressources. – Renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement et adapter les infrastructures est essentiel pour réduire les pertes financières et opérationnelles.
Tensions liées au contexte géopolitique et commercial	– Les grandes entreprises ajustent leurs chaînes d'approvisionnement et mettent en place des mesures d'adaptation, mais les petites et moyennes entreprises restent plus vulnérables face à ces incertitudes. – Diversifier les corridors, développer les circuits locaux et renforcer la collaboration entre les industries amélioreraient la résilience des entreprises.
Adaptation aux nouvelles habitudes d'achat et au commerce en ligne	– L'essor du commerce en ligne augmente les livraisons du dernier kilomètre. – Les solutions comme de petits centres logistiques locaux (mini-hubs) situés près des zones urbaines et les véhicules électriques (camions ou vélos-cargos) améliorent l'efficacité. – La congestion et le manque d'infrastructures adaptées limitent encore les performances logistiques notamment pour les livraisons du dernier kilomètre.
Intermodalité sous-exploitée	– La région dispose d'un port, de lignes ferroviaires et d'un aéroport international, qui bénéficient ainsi d'une position géographique avantageuse. – Les défis liés à la coordination des différents modes de transport freinent le développement de l'intermodalité. – Le développement de la conteneurisation et un meilleur soutien du gouvernement pourraient améliorer la performance et la compétitivité de la région.

La **conteneurisation** est l'utilisation de conteneurs standardisés pour transporter des marchandises, ce qui permet de faciliter le chargement, le transport et le déchargement sur différents modes de transport.

PROCHAINES ÉTAPES

Le portrait-diagnostic du transport de marchandises dans la grande région de Québec met en lumière des défis importants, mais aussi de belles opportunités.

Les constats présentés invitent à poursuivre la réflexion et à mobiliser les acteurs autour de quatre grandes priorités qui émergent des échanges avec eux.

Pour un système plus performant, durable et résilient, il est essentiel de mieux coordonner les acteurs publics et privés, de partager plus efficacement les données, de planifier et entretenir les infrastructures importantes et de faciliter les déplacements des marchandises.

La transition vers une logistique plus durable, fondée sur l'intermodalité, l'électrification des transports et le partage des ressources, est aussi un élément clé. Ces actions permettront de rendre le transport de marchandises plus efficace, plus fiable et plus respectueux de l'environnement, au bénéfice de l'ensemble du territoire métropolitain.

Plus largement, la logistique urbaine devient un enjeu central pour les grandes régions métropolitaines, car elle touche à la fois à l'économie, l'environnement et la qualité de vie.

La **logistique urbaine** est la façon dont on organise et gère les livraisons de marchandises en ville pour qu'elles arrivent efficacement, tout en limitant la congestion, la pollution et les nuisances pour les habitants.



REMERCIEMENTS

La CMQuébec remercie le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, la Corporation des parcs industriels du Québec et la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis pour leur précieuse contribution à la réalisation de ce portrait.

Elle remercie également toutes les organisations partenaires ayant soutenu la diffusion de l'enquête, ainsi que les entreprises participantes.

Ce projet a été rendu possible grâce au soutien financier du Secrétariat à la Capitale-Nationale.

Québec CIRRELT

Pour en savoir plus

→ Consultez le portrait-diagnostic complet sur le transport de marchandises dans la CMQuébec.

Communauté métropolitaine de Québec

RÉSUMÉ DU PORTRAIT-DIAGNOSTIC SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA CMQUÉBEC