

**IMPORTANCE ET TENDANCES DU TRANSPORT
DANS L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC**

SERVICE DE LA STATISTIQUE ET ET DE L'ÉCONOMIE EN TRANSPORT

DIRECTION DE LA COORDINATION DE LA RECHERCHE
ET DE L'INFORMATION EN TRANSPORT

Québec, le 5 juin 1995

Yvan Gaudet, économiste
Jean-François Ryan, économiste
Pierre Tremblay, stagiaire

388689

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

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
16 NOV 1995
TRANSPORTS QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LISTE DES TABLEAUX	ii
SOMMAIRE	iv
1. INTRODUCTION	1
2. PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE	1
2.1 En dollars courants	1
2.2 En dollars constants	2
3. INVESTISSEMENTS DANS L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE	5
4. EMPLOI DANS L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE	6
5. DÉPENSES DES MÉNAGES	7
6. ACHATS DE VÉHICULES AUTOMOBILES NEUFS	8
7. LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)	10
8. USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS	11
9. LES MODES DE TRANSPORT	12
9.1 Le transport en commun	12
9.2 Camionnage	13
9.3 Transport ferroviaire	14
9.4 Transport maritime	16
9.5 Transport aérien	20
10. COMMERCE EXTÉRIEUR DU QUÉBEC	22
10.1 Commerce interprovincial du Québec	22
10.2 Commerce international du Québec	23
11. CONCLUSION	27

QTRD-QTR-QMTRA

CANQ
TR
PT
CRIT
115

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Produit intérieur brut, au coût des facteurs, de l'industrie du transport et de l'entreposage, Québec, 1985 - 1991	2
Tableau 2	Produit intérieur brut, au coût des facteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage, selon le secteur, Québec et Canada, 1989-1994	3
Tableau 3	Investissements dans l'industrie du transport et de l'entreposage, Québec, 1991-1992	5
Tableau 4	Investissements en immobilisation de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec (excluant les dépenses en réparations), 1991 à 1994 ..	5
Tableau 5	Personnes salariées dans l'industrie du transport et de l'entreposage, Québec, 1983, 1989 et 1994	6
Tableau 6	Dépenses moyennes annuelles de transport des ménages urbains, dans certaines régions métropolitaines, le Québec et le Canada, 1992	7
Tableau 7	Ventes de véhicules automobiles neufs, 1992-1994	9
Tableau 8	Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec, par programmes, 1993-1994 à 1995-1996	10
Tableau 9	Nombre de véhicules en circulation, selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Québec, 1988-1993	11
Tableau 10	Répartition des titulaires de permis de conduire, selon l'âge et le sexe, Québec, 1981 à 1993	11
Tableau 11	Statistiques principales des organismes de transport en commun, Québec, 1993	12
Tableau 12	Statistiques principales des organismes de transport urbain, Québec, 1993	13
Tableau 13	Camionnage pour compte d'autrui se rapportant aux mouvements de marchandises, Québec, 1991-1992	14
Tableau 14	Volume des marchandises transportées par chemin de fer, par catégories, Québec, 1992.	15

Tableau 15 Réseau de chemin de fer par entreprise ferroviaire, Québec, mai 1995	16
Tableau 16 Trafic maritime des marchandises, par ports, au Québec	17
Tableau 17 Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports au Québec et au Canada, 1993 et 1994	18
Tableau 18 Tonnage de conteneurs manutentionnés au port de Montréal, Halifax et Vancouver, 1989-1994	19
Tableau 19 Trafic des traverses maritimes subventionnées Québec, 1994	20
Tableau 20 Passagers embarqués et débarqués, vols réguliers et nolisés, selon le type de vols. Principaux aéroports du Québec, de Vancouver et de Toronto, 1993	21
Tableau 21 Commerce interprovincial et international du Québec pour les biens (millions de dollars), 1989	23
Tableau 22 Valeur des exportations internationales selon les principaux pays de destination, Québec 1992 et 1993	24
Tableau 23 Valeur des importations internationales selon les principaux pays de destination, Québec 1992 et 1993	25
Tableau 24 Part relative des exportations internationales du Québec selon les principaux groupes de produits, 1981 et 1994	26
Tableau 25 Exportations internationales du Québec selon les principaux groupes d'industries, 1994	27

SOMMAIRE

Ce document a pour but de présenter une analyse statistique de l'industrie québécoise du transport et de l'entreposage, d'en indiquer l'importance dans l'économie du Québec et de dégager les principales tendances qui l'animent. La présence d'infrastructures et de systèmes de transport fiables, efficaces et concurrentiels constituent une condition essentielle à la valorisation des ressources économiques d'un pays.

Le transport défini au sens strict du terme, soit l'industrie du transport et de l'entreposage comptait, en 1991, pour 3,77 % de la valeur totale du produit intérieur brut (pib) québécois estimé au coût des facteurs, le camionnage pour compte d'autrui en étant la principale composante. En ce qui concerne l'emploi, exprimé en nombre de salariés, l'industrie du transport et de l'entreposage comptait, en 1994, pour 4,37 % du total québécois. Bien que ces nombres puissent sembler modestes à première vue, il faut considérer que la définition de l'industrie du transport et de l'entreposage exclut le transport pour compte propre, dont le transport privé des ménages, la vente de véhicules, de pièces, de carburant, etc.

Depuis quelques décennies, l'industrie du transport et de l'entreposage a vu son importance relative dans l'ensemble de l'activité économique diminuer graduellement en raison, entre autres, des gains de productivité réalisés et des rationalisations effectuées et de l'importance croissante du secteur des services.

La déréglementation économique du transport, intervenue il y a huit ans, n'a fait qu'accélérer les choses, en mettant l'accent sur la concurrence. Ainsi, le transport ferroviaire a poursuivi son recul, en termes relatifs, devant la forte concurrence du camionnage, forçant la mise à pied massive d'employés chez les grands transporteurs ferroviaires. La libéralisation des échanges, particulièrement l'ALÉNA, a accentué ce mouvement et a incité les deux grandes sociétés ferroviaires canadiennes à accroître leur présence aux États-Unis.

Le transport aérien a été durement éprouvé par la récession à partir de 1990. Ce n'est que depuis 1994 que les grands transporteurs aériens ont pu recommencer leur marche vers le profit grâce à des mesures importantes de rationalisation, particulièrement, au niveau de la main-d'oeuvre.

Le transport maritime renoue également avec la croissance après avoir subi les impacts de la récession. Le trafic de conteneurs était ainsi fortement en hausse, en 1994, au port de Montréal, qui maintient son premier rang à ce chapitre au Canada. Cependant, le déplacement géographique des marchés d'exportation des céréales et l'éclatement de l'ex-Union soviétique ont fait en sorte de réduire considérablement ces exportations transitant par les ports québécois.

Pour ce qui est des phénomènes susceptibles d'influencer le transport dans les prochaines années, on peut mentionner le retrait graduel du gouvernement fédéral dans plusieurs activités, la mondialisation des échanges, l'accord de Ciel ouvert avec les États-Unis ainsi que le rapide développement économique des nouveaux pays industrialisés d'Asie.

IMPORTANCE ET TENDANCES DU TRANSPORT DANS L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC

1. INTRODUCTION

De toute son histoire, le transport a constitué un élément-clé du développement du territoire québécois et de la mise en valeur de ses ressources. Maintenant que l'économie québécoise est très intégrée aux grands flux commerciaux internationaux, il importe plus que jamais qu'elle puisse compter sur des infrastructures et des systèmes de transport efficaces et à coût abordable.

Pour mieux comprendre l'importance du transport dans l'économie, ce texte présente d'abord un survol de son industrie et de ses composantes. On examine ensuite les dépenses des ménages en transport ainsi que les dépenses du Ministère des Transports du Québec. Par la suite, les différents modes de transport des personnes et des marchandises font l'objet d'une attention particulière. Enfin, on y dresse un portrait général du commerce extérieur du Québec, tant interprovincial qu'international.

Les données présentées dans ce document proviennent de Statistique Canada et du Bureau de la statistique du Québec. Ce sont les données les plus à jour et les plus fiables au moment de la rédaction du rapport.

2. PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE

2.1 En dollars courants

Le produit intérieur brut (pib) au coût des facteurs¹ de l'industrie québécoise du transport et de l'entreposage, exprimé en **dollars courants**, s'est établi, en 1991, à cinq milliards de dollars (tableau 1). Cela correspond à 3,77 % du total du pib du Québec au coût des facteurs. Durant la période allant de 1985 à 1991, on note une diminution graduelle de la valeur du pib du transport et de l'entreposage, en raison des gains de productivité et des mesures de rationalisation des effectifs. Tout porte à croire que la part relative du transport continuera à diminuer, ne serait-ce qu'en raison de l'importance croissante que revêt la production de services par rapport à la production des biens.

Bien que la part du transport et de l'entreposage puisse apparaître plutôt modeste, il faut garder à l'esprit que la classification des activités économiques est fondée sur le concept de l'activité principale de l'établissement. Par exemple, pour une entreprise de commerce de gros qui possède sa propre flotte de camions, on verra le coût des facteurs reliés à l'exploitation de cette flotte attribué le plus souvent à l'industrie du commerce de gros et non à celle du transport. Également, les activités de fabrication de matériel de transport, d'entretien de véhicules, de ventes de véhicules, de pièces ou de carburant ne font pas partie en soi de l'industrie du transport et de l'entreposage bien qu'elles aient un impact économique non négligeable sur l'économie. Finalement, le transport pour compte propre (transport privé) effectué par les ménages est exclu du calcul du produit intérieur brut de l'industrie du transport et de l'entreposage.

¹ Il s'agit de la valeur de la rémunération des facteurs de production employés dans une industrie, soit les salaires, les profits, etc.

Tableau 1

Produit intérieur brut¹, au coût des facteurs, de l'industrie du transport et de l'entreposage, Québec, 1985 - 1991

	Unité	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Transport et entreposage	'000 000 \$	4 072,9	4 219,4	4 496,5	4 706,6	4 803,0	4 864,2	5 092,0
Ensemble des industries	'000 000 \$	94 656,8	101 306,0	112 103,3	122 822,2	129 864,8	134 394,2	135 182,2
Part du transport et de l'entreposage	%	4,30	4,08	4,01	3,83	3,70	3,62	3,77

1. En dollars courants

Sources: Direction des comptes économiques.
Bureau de la statistique du Québec, Rapport interne.

2.2 En dollars constants

Le tableau 2 présente le pib en **dollars constants** des différentes composantes de l'industrie québécoise et canadienne du transport et de l'entreposage. On constate que :

- le pib de l'industrie du transport et de l'entreposage s'est maintenu relativement stable de 1989 à 1994, hormis des fluctuations passagères ;
- le Québec compte, en 1994, pour 19,1 % du pib canadien du transport et de l'entreposage ; la part québécoise dans le total canadien se situe à 26,7 % pour le camionnage, à 14,6 % pour le ferroviaire et les services relatifs, à 20,2 % pour l'aérien et les services relatifs et à 27,8 % pour le transport par eau et les services relatifs ;
- le camionnage compte, en 1994, pour 43,0 % du total du pib québécois du transport et de l'entreposage ; le ferroviaire et les services relatifs totalisent 14,5 %, le transport aérien et les services relatifs 9,3 % et le transport par eau et les services relatifs 7,5 %.

Tableau 2

Produit intérieur brut¹, au coût des facteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage, selon le secteur, Québec et Canada, 1989-1994

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	'000 000 \$					
Québec						
Industrie du transport et de l'entreposage	4 216,6	4 043,8	3 925,3	4 064,0	4 115,7	4 401,4
Industrie du Transport	4 059,6	3 888,5	3 757,7	3 891,7	3 932,9	4 211,2
Transport aérien et services relatifs	685,4	622,4	442,7	447,6	399,4	410,2
Transport ferroviaire et services relatifs	590,9	583,9	586,5	565,5	589,2	640,3
Transport par eau et services relatifs	251,0	276,8	291,5	277,3	300,3	330,6
Camionnage	1,422,2	1 335,5	1 462,3	1 698,0	1 728,4	1 891,6
Transport en commun urbain	423,0	366,7	340,9	293,2	280,3	267,1
Transport en commun interurbain/rural	17,0	14,4	9,4	11,3	9,9	10,0
Transport par pipeline	105,3	101,7	113,2	124,6	136,3	144,4
Entreposage et emmagasinage	51,6	53,6	54,4	47,7	46,6	45,7

(page suivante)

Tableau 2 (suite)

Produit intérieur brut¹, au coût des facteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage,
selon le secteur, Québec et Canada, 1989-1994

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	'000 000 \$					
Canada						
Industrie du transport et de l'entreposage	22 403,3	21 922,8	20 904,5	21 082,8	21 703,2	23 082,2
Industrie du Transport	18 955,4	18 417,2	17 220,3	16 984,0	17 266,2	18 298,0
Transport aérien et services relatifs	2 888,1	2 581,3	2 006,3	2 041,6	1 970,7	2 035,2
Transport ferroviaire et services relatifs	4 014,3	3 958,1	4 031,2	3 894,1	3 993,0	4 392,4
Transport par eau et services relatifs	1 328,2	1 292,7	1 215,6	1 122,6	1 122,4	1 190,9
Camionnage	6 422,2	6 308,9	6 120,9	6 324,1	6 614,9	7 092,5
Transport en commun urbain	1 316,1	1 235,0	1 172,4	1 066,8	1 000,8	952,0
Transport en commun interurbain/rural	201,0	166,5	133,7	120,9	105,6	107,4
Transport par pipeline	2 870,9	2 913,5	3 044,6	3 466,6	3 772,2	4 005,1
Entreposage et emmagasinage	577,0	592,1	639,6	632,2	664,8	725,1

1. En dollars constants de 1986.

Source : Statistique Canada, Produit intérieur brut par industrie (15-001).
Bureau de la statistique du Québec, Rapport interne.

3. INVESTISSEMENTS DANS L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE

Outre par le biais du pib, les entreprises de transport manifestent leur influence sur l'économie par les ajouts qu'elles font à leur stock de capital, soit les investissements. Alors que le tableau 3 présente les investissements totaux incluant les réparations, le tableau 4 exclut les réparations et se limite donc aux immobilisations.

Tableau 3

Investissements dans l'industrie du transport et de l'entreposage¹, Québec, 1991-1992

	1991	1992
	'000 \$	
Transport et entreposage	1 850 100	1 416 200
Transport aérien et services relatifs	505 830	352 750
Transport ferroviaire et services relatifs	508 860	417 700
Transport par eau et services relatifs	237 390	150 140
Camionnage	105 410	113 350
Transports en commun urbain et interurbain	402 210	313 430
Transport par pipeline	77 090	53 940

1. Dépenses réelles révisées selon la classification des activités économiques de 1980.
Sources : Bureau de la statistique du Québec, Investissements privés et publics.
Ministère des Transports, Service statistique et économie en transport.

Tableau 4

Investissements en immobilisation de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec (excluant les dépenses en réparations), 1991 à 1994

	1991	1992	1993 ¹	1994 ²
	'000 \$			
Transport et de l'entreposage	686 700	493 600	638 200	683 600
Transport aérien et services relatifs	296 020	194 210	268 530	118 380
Transport ferroviaire et services relatifs	82 120	97 860	85 130	154 050
Transport maritime et services relatifs	100 890	49 430	29 840	40 160
Camionnage	27 610	42 710	23 360	33 380
Transport en commun urbain et interurbain	140 140	87 050	185 400	251 930
Transport par pipeline	34 320	13 140	39 660	81 110
Entreposage et emmagasinage	5 600	9 200	6 300	4 600

1. Données réelles provisoires
2. Prévisions révisées (mi-année)
Sources : Investissements privés et publics au Québec, intentions révisées 1994.
Bureau de la statistique du Québec.

Le tableau 3 indique que les investissements totaux de l'industrie du transport ont atteint au Québec 1,4 milliards de dollars pour l'année 1992. Le transport ferroviaire se classe premier, avec 29,5 % du total, suivi par le transport aérien avec 24,9 % et le transports urbain et interurbain des personnes avec 22,1 %. Malgré l'importance majeure du camionnage dans le pib, il ne compte que pour 8,0 % des investissements en transport. Ceci s'explique en bonne part par le fait que ces investissements excluent ceux réalisés sur le réseau routier utilisé par cette industrie.

Les investissements en immobilisations, i.e. excluant les réparations, représentaient environ 680 millions de dollars en 1994. En complément, le tableau 4, qui porte sur quatre années, permet de constater l'ampleur des fluctuations d'une année à l'autre des immobilisations dans chaque secteur d'activité économique. Le classement pour 1994 diffère quelque peu de celui mentionné au paragraphe précédent. Le transport en commun arrive premier avec 36,9 % du total, suivi du transport ferroviaire avec 22,5 % et du transport aérien avec 17,3 %. Le camionnage vient loin derrière avec 4,9 %.

4. EMPLOI DANS L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE

Le tableau 5 présente le nombre de **salariés** au Québec pour les différents secteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage. Si on compare les données disponibles les plus anciennes, soit celles de 1983 à celles de 1994, on constate une relative stabilité de l'emploi autour de 110 000. Cependant, en termes relatifs, on relève une diminution de la part du transport dans le total, passant de 5,09 %, en 1983, à 4,37 %, en 1994. Cette diminution correspond à celle observée pour le pib (voir 2.1) et s'explique par la rationalisation des effectifs et les gains de productivité. Il y a tout lieu de croire que l'industrie du transport et de l'entreposage poursuivra, dans les prochaines années, ses efforts de rationalisation, particulièrement avec la privatisation du Canadien National.

En proportion du total des emplois de l'industrie du transport et de l'entreposage, le camionnage arrive premier, en 1994, avec 29,8 %, suivi du transport en commun avec 19,6 %, du transport ferroviaire et des services relatifs avec 12,8 % et du transport aérien et des services relatifs avec 11,2 %. Il faut souligner par ailleurs la forte chute de 44,5 % du nombre de salariés dans le transport ferroviaire et les services relatifs, entre 1983 et 1994.

Tableau 5

**Personnes salariées dans l'industrie du transport et de l'entreposage,
Québec, 1983, 1989 et 1994**

	1983	1989	1994
	nombre		
Industrie du transport et entreposage	113 173	117 124	109 965
Transport aérien et services relatifs	13 287	16 262	12 363
Transport ferroviaire et services relatifs	25 415	18 585	14 115
Transport maritime et services relatifs	7 477	4 521	6 898
Camionnage	32 556	37 919	32 734
Transport en commun	18 571	21 883	21 547
Ensemble de l'économie	2 224 364	2 765 725	2 514 490

Source : Division du travail, Statistique Canada.

5. DÉPENSES DES MÉNAGES

Bien qu'une partie des dépenses des ménages, soit celles relatives au transport public, génère une activité dans l'industrie du transport et de l'entreposage, la grande majorité des dépenses, soit celles au titre du transport privé, ne s'y retrouve pas. Le tableau 6 présente, pour les principales régions métropolitaines québécoises et canadiennes, la valeur moyenne des dépenses par ménage pour différents postes budgétaires pour l'année 1992.

Tableau 6

Dépenses moyennes annuelles de transport des ménages urbains, dans certaines régions métropolitaines, le Québec et le Canada, 1992

	Unité	Québec	Montréal	Ottawa	Toronto	Vancouver	Le Québec	Canada
Dépenses totales en transport	\$	5 453	4 993	6 089	6 167	6 998	5 115	5 640
Transport privé	\$	5 158	4 565	5 354	5 283	6 289	4 822	5 198
Achat d'autos et de camions ¹	\$	2 363	1 912	2 208	1 808	2 780	2 068	2 118
Frais d'utilisation de véhicule	\$	2 639	2 512	2 915	3 210	3 237	2 648	2 921
Essence et carburant	\$	1 152	1 028	1 186	1 276	1 203	1 138	1 234
Transport public	\$	295	428	735	883	709	293	442
Dépenses totales de consommation courante	\$	30 363	29 825	37 068	37 675	37 251	29 152	32 416
Revenu disponible ²	\$	34 035	33 124	44 216	43 957	39 567	32 542	36 698
Transport public/ transport total	%	5,4	8,6	12,1	14,3	10,1	5,7	7,8
Transport total/ Dépenses totales de consommation courante	%	17,96	16,74	16,43	16,37	18,79	17,55	17,40

1. Le montant total de l'achat est inscrit au complet lors de l'année de l'achat, il n'inclut pas les frais de financement.

2. Obtenu en soustrayant les impôts personnels du revenu brut moyen.

Sources: Statistique Canada, Dépenses des familles au Canada, 1992 (62-555).

Les dépenses en transport des ménages représentent au Québec de 17 à 18 % des dépenses totales de consommation courante, ce qui se situe près de la moyenne canadienne. À titre d'indication, on estime à environ treize milliards de dollars la valeur totale des dépenses des ménages québécois en biens et services de transport pour l'année 1992, soit 12,5 milliards pour le transport privé et 760 millions pour le transport public. Les dépenses en transport public sont plus importantes à Montréal qu'à Québec, tant en valeur moyenne par ménage qu'en proportion, et sont encore plus élevées à Toronto, Ottawa et Vancouver. Divers facteurs peuvent expliquer cette situation. Pour ce qui est du transport public urbain, une plus forte densité de la population et un système de transport plus développé constituent des facteurs propices à une utilisation plus fréquente du transport en commun. Quant au transport public interurbain, l'écart entre les régions métropolitaines s'explique principalement par l'importance différente qu'y occupe l'avion. On observe une dépense par ménage supérieure à Ottawa (332 \$), Toronto (408 \$) et Vancouver (380 \$) qu'à Québec (67 \$) et Montréal (148 \$).

Pour ce qui est du transport privé, on peut distinguer deux composantes principales soit l'achat d'un véhicule et les frais d'utilisation. Puisque l'enquête ne porte que sur une année, il faut prendre garde de trop généraliser les observations sur les coûts d'achat des véhicules car la décision d'achat est fortement dictée par la conjoncture économique. En tenant compte de cette réserve, on peut mentionner que les résidents de Québec ont dépensé plus par ménage, en 1992, que ceux de Montréal et de l'ensemble du Canada au chapitre du transport privé, ce qui va dans le sens contraire de ce qui a été observé pour le transport public. Quant aux dépenses pour l'essence et le carburant, il est intéressant de noter que les sommes dépensées sont semblables à travers les régions métropolitaines présentées.

6. ACHATS DE VÉHICULES AUTOMOBILES NEUFS

En 1994, les achats de véhicules automobiles neufs au Québec représentaient une somme de près de 6,6 milliards de dollars (tableau 7). De ce montant, 3,9 milliards de dollars étaient consacrés aux achats de voitures particulières tandis que près de 2,7 milliards de dollars étaient destinés à l'achat de véhicules utilitaires.

Depuis 1993 le nombre de voitures particulières neuves vendues annuellement au Québec est stable aux environs de 220 000 véhicules alors que le nombre des véhicules utilitaires vendus a crû de 88 355 en 1993 à 97 672 en 1994.

Sans doute en raison de la dévaluation des monnaies nord-américaines, les achats de voitures neuves fabriquées outre-mer ont chuté considérablement entre 1992 et 1994. En effet, de près de 120 000 voitures importées en 1992, ces achats ne représentaient que 70 000 voitures en 1994. Le phénomène est similaire pour les véhicules utilitaires fabriqués outre-mer puisqu'en 1992 près de 15 000 de ceux-ci étaient achetés contre 8 300 en 1994.

Le prix moyen des voitures particulières neuves vendues au Québec a considérablement augmenté depuis 1992. De 16 200 \$ en 1992, il est en effet passé à 17 600 \$, en 1994, cette hausse reflétant une augmentation de prix et de qualité des véhicules vendus.

Tableau 7

Ventes de véhicules automobiles neufs, 1992-1994

<u>Ventes de véhicules automobiles neufs, 1992-1994</u>						
	<u>Nombre de véhicules</u>			<u>Valeur des ventes (\$'000)</u>		
	Québec	Ontario	Reste du Canada	Québec	Ontario	Reste du Canada
1992	333 320	465 669	428 430	5 932 340	9 156 456	8 395 659
1993	309 698	457 394	425 842	5 918 804	9 623 595	9 087 960
1994	319 424	492 420	448 212	6 577 767	10 982 204	10 333 824
<u>Ventes totales de voitures particulières</u>						
	<u>Nombre de véhicules</u>			<u>Valeur des ventes (\$'000)</u>		
	Québec	Ontario	Reste du Canada	Québec	Ontario	Reste du Canada
1992	249 602	309 199	239 222	4 031 034	5 548 911	4 111 802
1993	221 343	293 398	224 308	3 726 276	5 520 779	4 031 124
1994	221 752	304 432	222 482	3 904 975	6 029 799	4 248 121
<u>Ventes totales de véhicules utilitaires</u>						
	<u>Nombre de véhicules</u>			<u>Valeur des ventes (\$'000)</u>		
	Québec	Ontario	Reste du Canada	Québec	Ontario	Reste du Canada
1992	83 718	156 470	189 208	1 901 305	3 607 545	4 283 858
1993	88 355	163 996	201 534	2 192 528	4 102 816	5 056 836
1994	97 672	187 988	225 730	2 672 792	4 952 405	6 085 703
<u>Ventes de voitures particulières fabriquées hors de l'Amérique du Nord</u>						
	<u>Nombre de véhicules</u>			<u>Valeur des ventes (\$'000)</u>		
	Québec	Ontario	Reste du Canada	Québec	Ontario	Reste du Canada
1992	118 960	95 996	79 607	1 922 382	1 862 473	1 456 377
1993	97 663	78 939	68 688	1 640 069	1 672 843	1 344 619
1994	69 693	58 247	47 365	1 235 544	1 344 956	1 007 394
<u>Ventes de véhicules utilitaires fabriqués hors de l'Amérique du Nord</u>						
	<u>Nombre de véhicules</u>			<u>Valeur des ventes (\$'000)</u>		
	Québec	Ontario	Reste du Canada	Québec	Ontario	Reste du Canada
1992	14 729	18 274	25 971	286 449	374 380	517 895
1993	11 996	16 111	23 666	254 249	356 600	514 251
1994	8 333	10 942	16 671	187 187	267 770	409 494

Source : Ventes de véhicules automobiles neufs, Statistique Canada, cat. 63-007, décembre 1994.
 Compilation : Service statistique et économie en transport

7. LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)

Acteur de premier plan dans le domaine du transport, le MTQ dépense annuellement deux milliards de dollars (tableau 8). Ce montant correspond, en 1995-1996, à 4,54 % du total du Gouvernement du Québec, proportion qui diminue annuellement.

En 1995-1996, le MTQ allouera 50,8 % de ses dépenses à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport, 22,1 % au transport scolaire et 18,6 % aux systèmes de transports terrestres ; les autres postes ne compteront que pour 8,5 % de l'ensemble.

Les postes budgétaires ont évolué différemment d'une année à l'autre. Les sommes consacrées aux systèmes de transports terrestres ont crû de 13,3 % entre 1993-1994 et 1995-1996 alors que la gestion interne et le soutien augmentaient de 4,8 %, le transport maritime et aérien de 20,0 %, et que le transport scolaire progressait de 2,6 %. À l'inverse, on remarque une diminution de 9,0 % pour la construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures.

Aucune donnée n'est présentée dans ce document sur les dépenses fédérales au Québec, au titre du transport, puisque les données disponibles auprès de Transports Canada ne permettent pas, pour le moment, de distinguer la partie québécoise et la partie ontarienne de la Région de la capitale nationale. De plus, une présentation basée uniquement sur le lieu où la dépense est effectuée aurait été inappropriée car il n'aurait pas été possible d'en identifier les bénéficiaires réels. De ce fait, une telle répartition serait de caractère plus comptable qu'économique. Une chose est certaine, les mesures annoncées dans le dernier budget fédéral laissent présager un retrait substantiel du gouvernement canadien sur la scène du transport, particulièrement dans le champ des opérations.

Tableau 8

Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec, par programmes, 1993-1994 à 1995-1996

	1993-94	1994-95	1995-96
	'000 \$		
Systèmes de transports terrestres	315 708	366 325	357 765
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	1 075 382	1 035 360	978 723
Gestion interne et soutien	96 366	96 261	100 965
Commission des transports du Québec	10 782	9 883	10 031
Transports maritime et aérien	44 578	49 121	53 508
Transport scolaire	415 335	417 516	426 161
Total du MTQ	1 958 151	1 974 466	1 927 155
Total du Gouvernement du Québec (part du MTQ)	40 950 000 (4,78 %)	42 131 000 (4,69 %)	42 415 000 (4,54 %)

Note: L'année financière débute le premier avril et se termine le 31 mars.

Sources : Ministère des Finances, Comptes publics 1993-1994 ;
Budget 1995-1996.

8. USAGERS DU RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS

Malgré la situation économique difficile des dernières années, le nombre de véhicules immatriculés au Québec s'est accru de 10,6 % de 1988 à 1993, pour atteindre près de 4,2 millions de véhicules (tableau 9). Les véhicules de promenade ont ainsi vu leur nombre croître de 10,0 %, malgré un recul du côté des motocyclettes et des cyclomoteurs. À l'inverse les véhicules pour utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale ont vu leur nombre régresser de 7,5 %, probablement en raison du contexte économique. Quant aux véhicules hors réseau, leur nombre a progressé de 58,7 % durant la même période.

Pour ce qui est des titulaires de permis de conduire, on a recensé une hausse de 8,4 % de 1988 à 1993 (tableau 10). Chez les hommes, la hausse fut de 4,9 % alors que chez les femmes, elle a atteint 13,1 %, témoignant d'un important rattrapage.

Tableau 9

Nombre de véhicules en circulation, selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Québec, 1988-1993

Type d'utilisation et type de véhicule	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	n					
Promenade	2 857 617	2 925 183	2 993 434	3 052 242	3 104 327	3 143 139
Automobile, camion léger	2 762 391	2 834 156	2 909 048	2 970 232	3 023 128	3 062 086
Utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale	608 526	602 578	587 331	580 752	567 675	562 763
Hors réseau	289 927	356 319	383 974	408 623	434 322	459 988
Total ¹	3 765 173	3 884 080	3 964 739	4 041 617	4 106 324	4 165 890

1. Ne comprend pas les remorques, les véhicules utilisés exclusivement dans les gares, ports et aéroports. Ces données représentent le nombre de véhicules autorisés à circuler au 31 décembre de chaque année. Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, Bilan 1993.

Tableau 10

Répartition des titulaires de permis de conduire, selon l'âge et le sexe, Québec, 1981 à 1993

	1981	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	n						
Femmes	1 344 665	1 678 805	1 728 381	1 781 364	1 822 800	1 856 242	1 898 199
Hommes	2 041 656	2 191 195	2 218 573	2 251 607	2 269 568	2 273 590	2 298 002
Ensemble des titulaires ¹	3 386 321	3 870 000	3 946 954	4 032 971	4 092 368	4 129 832	4 196 201

1. Le nombre de titulaires de permis de conduire comprend les titulaires de permis pour cyclomoteur (qui doivent être âgés de 14 ans et plus). Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, Bilan 1993.

9. LES MODES DE TRANSPORT

9.1 Le transport en commun

Le Québec compte 40 organismes de transport en commun urbain qui permettent à leurs usagers d'effectuer plus de 450 millions de déplacements annuellement (tableau 11). De plus, 93 organismes de transport adapté permettent 3 millions de déplacements supplémentaires. Pour sa part, le service de transport scolaire dessert près de 700 000 étudiants lors de la période scolaire.

Tableau 11

Statistiques principales des organismes de transport en commun, Québec, 1993

	Unités	Transport en commun		
		Urbain	Scolaire ¹	Adapté
Nombre d'organismes	n	40	169	93
Achalandage	n	451 546 956 ²	698 632 ³	3 109 692 ²
Recettes d'exploitation	'000 \$	413 460	0	3 413
Subventions	'000 \$	234 968	401 906	32 099
Quote-part des municipalités	'000 \$	458 014	0	8 827
Fonds des contribuables automobilistes	'000 \$	56 173	0	0

1. Comprend seulement les organismes subventionnés.

2. Nombre de déplacements effectués par les usagers.

3. Nombre d'élèves transportés.

Source: Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes,
Service des politiques et réglementation en transport terrestre des personnes.

C'est la STCUM qui représente l'organisme de transport urbain le plus important au Québec avec plus de 75 % des déplacements effectués (tableau 12). Loin derrière viennent la STCUQ suivie de la STRSM, deux organismes dont l'achalandage est près de dix fois moindre que celui de la STCUM.

Tableau 12

Statistiques principales des organismes de transport urbain, Québec, 1993

Unités	Recettes d'exploitation	Subventions	Fonds des contribuables automobilistes	Quote-part des municipalités	Total	Achalandage
	millions de \$	millions de \$	millions de \$	millions de \$	millions de \$	Déplacements effectués
STCUM	272,2	184,0	29,0	325,1	810,3	335 912 000
STRSM	40,3	12,6	5,1	42,4	100,4	25 072 000
STCUQ	32,6	11,6	8,3	35,8	88,4	37 242 000
STL	23,2	4,0	3,7	26,8	57,8	16 213 000
STO	15,2	4,0	3,4	9,8	32,4	10 456 000
Autres	15,4	5,0	6,6	9,5	36,5	15 015 000
Total OPT	398,9	221,2	56,2	449,4	1 125,8	439 910 000
Total OMIT*	14,6	13,8	0,0	8,6	37,0	11 636 956
Total	413,5	235,0	56,2	458,0	1 162,8	451 546 956

OPT : Organisme public de transport

OMIT : Organisme municipal et intermunicipal de transport

* Pour les OMIT, les données sur le transport adapté sont incluses dans les données, le cas échéant.

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes
Service des politiques et réglementation en transport terrestre des personnes.

Les revenus des organismes de transport urbain, qui totalisent 1,2 milliards de dollars, sont composés de recettes d'exploitation (415 millions de dollars), de subventions (235 millions de dollars), du Fonds des contribuables automobilistes (56 millions de dollars) et des quote-parts des municipalités (458 millions de dollars).

9.2 Camionnage

Le tableau 13 présente des données de Statistique Canada portant sur les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui, pour les mouvements à l'intérieur du pays seulement. Seules sont incluses dans l'enquête, les entreprises dont les recettes de transport interurbain ont atteint au moins un million de dollars. Bien qu'il eût été préférable de présenter une plus longue série chronologique de données, il fut résolu de s'en abstenir, compte tenu des importantes modifications apportées, à travers le temps, à l'enquête par Statistique Canada.

Selon les données présentées au tableau 13, les entreprises ont enregistré, en 1992, des recettes totales de 1,4 milliard de dollars pour des mouvements de marchandises en provenance ou à

destination du Québec. De ce montant, 36,3 % provenait du transport intraprovincial et 63,7 % du transport interprovincial. Quant au tonnage transporté, il s'est élevé à 29,6 millions de tonnes dont 58,8 % pour le transport intraprovincial et 41,2 % pour le transport interprovincial. Dans les prochaines années, avec la libéralisation des échanges internationaux et la croissance de la production des biens à haute valeur ajoutée, il y a tout lieu de croire que l'industrie du camionnage connaîtra une importante croissance, en particulier dans les échanges avec les États-Unis.

Tableau 13

Camionnage pour compte d'autrui¹ se rapportant aux mouvements de marchandises, Québec, 1991-1992

	Recettes		Tonnage	
	1991	1992	1991	1992
	'000 000 \$		'000	
Transport intraprovincial	504	500	17 227	17 442
Transport interprovincial	851	877	12 098	12 202
Total	1 355	1 377	29 325	29 644

1. Comprend les entreprises de camionnage établies au Canada pour compte d'autrui qui retirent, chaque année, 1 million de dollars ou plus du transport interurbain. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont comme activité principale le transport de marchandises contre rémunération. Le secteur pour compte d'autrui comprend les chauffeurs contractants.

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada (53-222).

9.3 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire au Québec concerne principalement les matières pondéreuses (tableau 14). Ainsi, en 1992, il s'est chargé et déchargé 90,4 millions de tonnes de marchandises. De ce total, 59,7 millions de tonnes, ou 66,0 % du total, constituaient des matières brutes non comestibles, principalement du minerai de fer et des concentrés provenant de la Côte-Nord ou du Labrador. Au deuxième rang, venaient les demi-produits avec 20,0 millions de tonnes, ou 22,1 % du total, principalement du bois et des produits dérivés, des métaux, des produits chimiques et des produits pétroliers. Les produits finis dont ceux transportés par conteneurs occupaient une part relativement modeste. C'est donc dire que l'avenir du transport ferroviaire au Québec passe par la vigueur du marché des ressources naturelles et des produits semi-transformés. À ce titre, la concurrence des pays en voie de développement et des composantes de l'ex-Union soviétique constitueront un défi majeur pour l'économie québécoise et son industrie du transport ferroviaire.

Ces dernières années ont été propices à de nombreux changements sur la scène du transport ferroviaire québécois. En plus des abandons successifs, de nouveaux intervenants (CFIL : chemins de fer à intérêt local) sont apparus sur le marché prenant la relève des deux grandes sociétés canadiennes en Estrie, dans Charlevoix, Lanaudière et l'Outaouais. Tout dépendant du

succès de ces CFIL, l'industrie québécoise du transport ferroviaire en région pourrait ainsi reprendre de la vigueur et renverser la tendance à l'abandon de tronçons. Une inconnue demeure, soit ce qui adviendra du Canadien National une fois qu'il sera privatisé.

Tableau 14

Volume des marchandises transportées par chemin de fer, par catégories, Québec, 1992.

Catégorie	Marchandises	Marchandises	Total des marchandises manutentionnées
	chargées sur wagon	déchargées du wagon	
tonne			
Québec (charge complète et chargements de détails)	37 878 723	52 520 564	90 399 287
Animaux vivants (charge complète)	-	-	-
Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	170 471	2 495 750	2 666 221
Matières brutes, non comestibles (charge complète)	20 173 429	39 528 997	59 702 426
Demi-produits, non comestibles (charge complète)	13 307 313	6 702 179	20 009 492
Produits finals, non comestibles (charge complète)	306 053	556 436	862 489
Transports spéciaux (charge complète) ¹	3 909 807	3 229 363	7 139 170
Trafic des chargements de détail	11 657	7 838	19 495

1. Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par types de marchandise suivant le contenu de la remorque ou du conteneur.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada (52-216).

Le tableau 15 présente une ventilation de la longueur des lignes principales et secondaires pour les différentes sociétés oeuvrant au Québec.

Tableau 15

Réseau de chemin de fer par entreprise ferroviaire, Québec, mai 1995

Compagnie de chemin de fer	Compagnie-mère ou équivalent	Longueur du réseau en km exploitée
Entreprises nationales		4 860
CN	Chemins de fer nationaux du Canada	3 815
CP Rail	Canadien Pacifique Itée	1 045
Entreprises régionales		1 299
Arnaud	Mines Wabush	38
Canadian and American Railroad	Bangor & Aroostook et Iron Road Rys	135
Cartier	Cie minière Québec Cartier	416
Charlevoix (de)	Société des chemins de fer du Québec	147
Lanaudière (de)	Bell Gaz	16
Littoral Nord du Québec et du Labrador	Cie minière IOC	235
Matane et du Golfe (de)	Chemins de fer nationaux du Canada	56
Ontario Northland Railway	Ont. North. Transportation Commission	40
Outaouais (de l')	Conseil dév. tour. Hull-Chelsea-LaPêche	32
Rivière Romaine (de la)	QIT - Fer et Titane	42
Roberval-Saguenay	Société d'électrolyse et de chimie Alcan	61
St. Lawrence and Adirondack Railway	Conrail	81
TOTAL		6 159

* Longueur des lignes principales et secondaires, sans compter les voies parallèles, les voies d'évitement et les voies de triage.

Source : Direction du transport multimodal, ministère des Transports du Québec.

9.4 Transport maritime

De par sa situation géographique, le Québec occupe une position privilégiée dans le transport maritime de marchandises dans le nord-est du continent. Comme le montre le tableau 16, le Québec compte, du point de vue du tonnage, quatre grands ports, soit Sept-Îles, Port-Cartier, Montréal et Québec. De façon générale, les ports québécois se spécialisent dans le transport international, particulièrement dans l'exportation de matières premières ou peu transformées. Deux exceptions notables sont à relever, soit Sorel et Havre-Saint-Pierre, ports entre lesquels existent un important trafic de minerai en provenance de la Côte-Nord. Comme on le constate,

l'année 1994 semble se dessiner comme étant une de reprise après une période plus difficile en raison de la conjoncture économique et de la perte de marchés dans le trafic des céréales.

Tableau 16

Trafic maritime des marchandises¹, par ports, au Québec

Port	Transport intérieur au Canada (1993)		Transport international (1993)		Total des marchandises manutentionnées		
	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	1994	1993	1992
	'000 tonnes		'000 tonnes		'000 tonnes		
Baie-Comeau	1 424	744	1 806	2 213	..	6 182	6 802
Bécancour	11	42	1 196	53	..	1 302	1 581
Havre Saint-Pierre	2	1 680	-	259	..	1 941	2 545
Matane	463	84	-	1	..	547	641
Montréal	4 429	1 295	5 914	4 863	20 083	16 500	17 471
Port Saguenay/ Baie-des-Ha!Ha!	253	-	3 782	290	4 363	4 323	4 236
Port-Cartier	1 152	3 143	1 257	13 800	..	19 352	21 423
Québec	1 844	2 310	6 536	3 036	16 029	13 731	15 927
Sept-Îles	602	3 948	1 216	15 547	22 812	21 312	19 094
Sorel	1 874	55	245	1 180	..	3 354	4 365
Trois-Rivières ²	453	11	819	436	1 756	1 719	1 412
Autres	570	26	138	589	..	1 323	1 719
Total	13 077	13 338	22 909	42 267	..	91 591	97 216

1. Comprend le trafic des quais de compétence fédérale, provinciale, privée, et de Ports Canada.

2. Comprend seulement le trafic qui relève de la compétence de Ports Canada.

Source : Statistique Canada, Division des transports.

Tableau 17

Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports*
au Québec et au Canada, 1993 et 1994

	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
en milliers de tonnes							
1993							
Trafic en vrac							
Vrac solide	5 570	4 868	20 705	2 927	45 421	19 332	98 823
Vrac liquide	4 317	8 443	406	8 342	5 484	17 742	44 734
Marchandises diverses							
Conteneurisées	5 948	—	—	2 519	3 458	558	12 483
Non conteneurisées	666	420	201	324	6 399	2 114	10 124
Total	16 500	13 731	21 312	14 112	60 762	39 746	166 164
Principales marchandises							
Céréales	2 040	2 737	—	356	12 329	5 735	23 197
Minerai de fer	1 154	1 324	18 988	—	—	—	21 469
Charbon	141	57	103	—	20 858	—	27 143
Pétrole brut	20	5 378	—	4 849	909	8 914	20 070
Essence	2 107	1 198	54	1 195	1 342	2 457	8 353
Mazout	1 736	1 798	333	2 197	1 329	5 727	13 120
1994							
Trafic en vrac							
Vrac solide	5 641	5 013	22 229	3 666	50 966	22 258	109 773
Vrac liquide	6 470	10 685	395	7 516	5 361	19 188	49 615
Marchandises diverses							
Conteneurisées	7 073	—	—	2 565	4 246	533	14 417
Non conteneurisées	898	330	188	344	7 060	2 035	10 855
Total	20 083	16 029	22 812	14 090	67 633	44 012	184 659
Variation du total 1993-1994 (%)	21,7	16,7	7,0	-0,2	11,3	10,7	11,1
Principales marchandises							
Céréales	1 931	2 881	—	289	14 006	6 850	25 957
Minerai de fer	1 142	1 408	20 739	—	—	—	23 290
Charbon	163	73	—	—	23 026	—	30 775
Pétrole brut	—	6 623	—	4 524	330	9 353	20 830
Essence	3 204	1 547	55	1 243	1 332	3 330	10 711
Mazout	2 537	2 447	323	1 686	1 324	5 396	13 713

* Selon la classification et sous la compétence de la Société canadienne des ports.
Source : Séries statistiques, Société canadienne des ports, 1994.

Le tableau 17 présente des données par types de marchandises pour les principaux ports québécois et canadiens sous la responsabilité de la Société canadienne des ports. Le port de Montréal se distingue par son trafic de conteneurs qui représente, en 1994, 35,2 % du tonnage total au port, soit 7,1 millions de tonnes sur un total de 20,1 millions ; cela le situe au premier rang canadien pour la manutention des conteneurs avec 49 % du total canadien. Les produits pétroliers (pétrole brut, essence et mazout) arrivent au deuxième rang avec 28,6 % du total manutentionné en 1994.

Le port de Québec se spécialise dans le trafic des produits pétroliers qui comptent, en 1994, pour 66,2 % du total de la masse, soit 10,6 millions de tonnes sur un total de 16,0 millions. Le trafic des céréales, autrefois très important avant la chute des expéditions vers l'ex-Union soviétique, ne représente plus que 18,0 % du total. En 1985, les céréales constituaient 34,7 % du total.

Le port de Sept-Îles, qui se classe généralement premier au Québec pour le tonnage, soit 22,8 millions de tonnes en 1994, est le site d'une très importante manutention de minerai et concentrés de fer puisqu'ils comptent, en 1994, pour 90,9 % du total.

Au port de Halifax, on retrouve deux importants trafics, soit les produits pétroliers, pour 52,9 % du total de 1994, et les marchandises conteneurisées pour 18,2 %. Quant à Vancouver, premier port canadien pour le tonnage manutentionné, soit 67,6 millions de tonnes, il se distingue dans deux produits, soit le charbon avec 34,0 % du total et les céréales avec 20,7 %.

Tableau 18

Tonnage de conteneurs manutentionnés au port de Montréal, Halifax et Vancouver, 1989-1994

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	'000 tonnes					
Montréal	5 365	5 764	5 790	5 781	5 948	7 073
Halifax	3 889	3 909	3 066	2 463	2 519	2 565
Vancouver	2 645	2 708	3 290	3 623	3 458	4 246

Source: Ports Canada, Séries statistiques, 1994.

Le tableau 18 montre l'évolution depuis 1989 du tonnage conteneurisé pour les trois principaux ports en la matière, soit Montréal, Vancouver et Halifax. Alors que le port de Montréal, bon premier au Canada, a connu une stabilité du tonnage, de 1989 à 1993, celui-ci a repris son ascension en 1994, avec un accroissement de 18,9 % sur 1993. Halifax qui était, en 1989, le deuxième port canadien pour le trafic conteneurisé a connu depuis lors un recul qui l'a relégué au troisième rang. Quant à Vancouver, le dynamisme du marché du Pacifique lui a permis de connaître, de 1989 à 1994, une croissance du tonnage conteneurisé de 60,5 %, le faisant passer au deuxième rang. Tout porte à croire qu'avec la rapide expansion que connaît l'économie asiatique, le port de Vancouver persistera sur sa lancée au cours des prochaines décennies.

Pour terminer sur la question du transport maritime, on retrouve au tableau 19 une présentation des principales statistiques sur les traverses maritimes subventionnées du Québec. Pour ce qui est du transport des passagers, trois traverses représentent à elles seules 79,5 % du trafic total, soit Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac, Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola. Quant au transport des véhicules, on relève une concentration légèrement moindre de l'activité puisque ces trois mêmes traverses comptent pour 75,7 % du trafic. La différence principale provient de la traverse Québec/Lévis qui est intégrée au transport en commun et qui, par le fait même, transporte une proportion supérieure de passagers mais inférieure de véhicules.

Tableau 19

Trafic des traverses maritimes subventionnées Québec, 1994

	Passagers	Véhicules ¹
	n	
Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac	1 744 947	673 040
Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	619 536	251 526
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules	4 604	1
Île Verte/L'isle-Verte ²	n.d.	n.d.
Matane/Baie-Comeau/Godbout	230 206	88 671
Montmagny/Île aux Grues	44 916	18 971
Québec/Lévis	1 520 351	267 541
Rivière-du-Loup/Saint-Siméon	179 620	77 756
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	894 583	422 105
Total	5 234 159	1 799 611

1. Comprend les véhicules à moteur et les bicyclettes.

2. En 1992, cette traverse comptait 11 186 passagers et 2 237 véhicules. La non disponibilité des données de 1994 empêche la prise en compte de cette traverse dans le total présenté au tableau.

Source : Société des traversiers du Québec.

Compilation : Service statistique et économie en transport.

9.5 Transport aérien

L'essentiel de l'activité de transport aérien des personnes au Québec se concentre aux aéroports de Dorval, de Mirabel et de Québec (tableau 20). Dorval se classe premier au Québec pour le nombre de passagers, soit 5,6 millions pour l'année 1993, Mirabel vient au deuxième rang avec 2,3 millions tandis qu'on dénombre un peu moins de 0,7 millions de passagers à Québec. Pour ce qui est de la répartition des passagers selon le type de vols, seuls ces trois aéroports comptent un nombre non négligeable de passagers sur des vols originant ou à destination hors du Canada.

Tableau 20

Passagers embarqués et débarqués, vols réguliers et nolisés¹, selon le type de vols.
Principaux aéroports du Québec, de Vancouver et de Toronto, 1993

	Passagers			Total
	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers ²	Autres vols internationaux ³	
Montréal/Dorval intl.	3 340 139	2 249 577	3 244	5 592 960
Montréal/Mirabel intl.	71 233	132 941	2 054 833	2 259 007
Québec	456 807	105 399	99 922	662 128
Rouyn	77 040	—	—	77 040
Sept-Îles	105 326	—	—	105 326
Val D'or	70 863	—	—	70 863
Vancouver international	5 492 390	2 447 701	1 737 478	9 677 569
Toronto (Lester B. Pearson intl.)	9 022 205	6 300 912	3 958 967	19 282 084

1. Comprend les principaux services réguliers et d'affrètements des transporteurs.

2. Trafic entre un aéroport aux États-Unis (incluant l'Alaska, Hawaï et Porto Rico) et un aéroport au Canada.

3. Trafic entre un aéroport étranger (excluant les États-Unis) et un aéroport au Canada.

Source: Statistique Canada, Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens (51-005).

À Dorval, les passagers des vols intérieurs comptent pour 59,7 % du total de l'activité tandis que les vols transfrontaliers occupent une part de 40,2 %. À Mirabel, les vols internationaux autres que transfrontaliers comptent pour 91,0 % des passagers, les vols transfrontaliers pour 5,9 % et les vols intérieurs pour 3,2 %. Finalement, à Québec, on retrouve 69,0 % des passagers sur les vols intérieurs, 15,9 % sur les vols transfrontaliers et 15,1 % pour les vols internationaux autres que transfrontaliers.

Au niveau canadien, les aéroports montréalais considérés comme une seule entité se classent au troisième rang derrière les aéroports internationaux de Toronto et de Vancouver. Pour ce qui est des vols intérieurs, Toronto et Vancouver dépassent nettement Montréal, ce qui s'explique par le rôle de points de correspondance que jouent ces deux aéroports. Pour les vols transfrontaliers, Toronto domine clairement la scène canadienne, alors que Vancouver dépasse légèrement Montréal. Pour ce qui est des vols internationaux autres que transfrontaliers, Toronto se classe également au premier rang, suivi de Montréal puis de l'aéroport international de Vancouver.

Avec l'accord de Ciel ouvert entré en vigueur plus tôt cette année, l'ensemble des aéroports canadiens devraient connaître un accroissement du trafic avec les États-Unis. Par ailleurs, le dynamisme de la zone du Pacifique devrait entraîner, dans le futur, une croissance du trafic plus rapide dans l'Ouest canadien que dans l'Est.

10. COMMERCE EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

10.1 Commerce interprovincial du Québec

Le commerce extérieur du Québec constitue un élément moteur de l'industrie du transport. Le tableau suivant présente le commerce interprovincial des biens qui touche le Québec. En guise de comparaison, on présente également une donnée sur le commerce international du Québec. Il faut toutefois prendre garde au fait que les données sur le commerce international du Québec qui apparaissent au tableau 21 ne sont pas compilées tout à fait sur la même base que celles apparaissant dans les tableaux de la section 10.2.

La décision de ne traiter que du commerce des biens s'explique par le fait que celui-ci génère une activité de transport nettement supérieure au commerce des services. Bien que quelques données aient été publiées récemment dans les médias pour des périodes postérieures à 1989, il a été décidé de se limiter à 1989 puisqu'il s'agit des données les plus fiables présentement disponibles concernant le commerce interprovincial.

À n'en pas douter, les autres provinces canadiennes constituent des partenaires économiques de premier plan pour le Québec puisque les exportations du Québec vers le reste du Canada atteignaient, en 1989, la somme de 24 milliards de dollars tandis que ses importations se chiffraient à 19,8 milliards de dollars, soit un peu plus que les exportations internationales du Québec mais nettement moins que ses importations internationales.

Le commerce du Québec avec le reste du Canada est très concentré géographiquement puisque l'Ontario compte pour 65 % des exportations québécoises vers le reste du Canada et pour 78 % de ses importations. Compte tenu de la proximité géographique de ces deux partenaires, le camion constitue le moyen privilégié pour effectuer les expéditions, surtout pour les produits manufacturés.

Avec la mondialisation des échanges et l'abaissement des barrières commerciales entre les nations de même qu'à cause de la chute de la valeur du dollar canadien, il y a lieu de croire que les mouvements internationaux ont pu croître en valeur relative durant les dernières années par rapport au commerce intracanadien. Il n'est toutefois pas possible d'avancer de données statistiques fiables pour en attester.

Tableau 21

**Commerce interprovincial et international du Québec pour les biens
(millions de dollars), 1989**

	Provinces de l'Atlantique	Ontario	Prairies	Colombie- Britannique, Yukon et TNO	Total interprovincial	International
Exportations du Québec	3 164,0	15 586,1	3 128,6	2 150,9	24 029,6	23 745,2
Importations du Québec	1 468,4	15 465,4	2 373,9	486,9	19 794,6	30 224,4

Source: Divisions des entrées-sorties, Statistique Canada

10.2 Commerce international du Québec

En 1993, la valeur des exportations internationales du Québec s'élevait à 33,9 milliards de dollars tandis que celle des importations atteignait 30,4 milliards de dollars.

L'Amérique du Nord (excluant le Mexique) constitue le principal marché d'exportation du Québec avec 27 milliards de dollars d'achats, soit près de 80 % de nos exportations totales. Avec des expéditions totalisant 4,0 milliards de dollars, l'Europe occidentale vient au second rang, occupant une part de près de 12 %. Enfin, au troisième rang des grands marchés vient l'Asie (à l'exclusion du Moyen-Orient) qui représente un marché de 1,4 milliard de dollars, soit 4 % des exportations.

On observe le même classement des trois principales régions d'où proviennent nos importations avec cependant une pondération plus équilibrée. Ainsi, avec des ventes totalisant 13,7 milliards de dollars, l'Amérique du Nord y obtient une part de 45 %.

En second lieu, l'Europe occidentale qui nous expédie des biens d'une valeur de 6,7 milliards de dollars, compte pour 22 % de la valeur des importations tandis que l'Asie dont nous importons des biens d'une valeur de 5,2 milliards de dollars occupe 17 % de notre marché d'importations.

Il se dégage nettement que nous sommes très tributaires du marché nord-américain en ce qui concerne nos exportations. En ce qui a trait aux importations, on remarque plus de diversité entre les régions.

Toujours par rapport au marché nord-américain, il faut souligner qu'en 1992, le transport routier acheminait 67 % de la valeur des marchandises transigées entre le Québec et les États-Unis, le ferroviaire, 18 %, le maritime, 3 % et l'aérien près de 10 %.

Les tableaux 22 et 23 présentent autant pour les exportations que pour les importations nos 25 principaux partenaires commerciaux en 1993 ainsi que l'évolution des transactions commerciales avec ces pays depuis 1992.

Tableau 22

Valeur des exportations internationales selon les principaux pays de destination
 Québec 1992 et 1993

Pays	1992	1993	Variation 1993/1992
	'000 \$		%
États-Unis	20 808 269	26 986 195	29,7
Allemagne	539 838	894 022	65,6
Royaume-Uni	768 505	823 461	7,2
Pays-Bas	729 152	672 321	-7,8
France	537 558	576 488	7,2
Japon	372 341	455 241	22,3
Italie	338 638	290 844	-14,1
Suisse	404 009	239 317	-40,8
Corée du Sud	116 526	177 022	51,9
Belgique	189 735	161 924	-14,7
République populaire de Chine	166 058	160 031	-3,6
Brésil	100 628	144 761	43,9
Taiwan	135 132	126 336	-6,5
Mexique	94 671	111 163	17,4
Thaïlande	87 880	111 113	26,4
Arabie Saoudite	55 388	106 917	93,0
Hong Kong	109 377	91 245	-16,6
Australie	79 906	89 676	12,2
Inde	105 985	89 304	-15,7
Colombie	49 392	81 234	64,5
Espagne	87 960	80 997	-7,9
Singapour	115 399	69 304	-39,9
République islamique d'Iran	22 732	64 121	182,1
Israël	54 575	57 693	5,7
Suède	57 088	52 944	-7,3
Total de tous les pays	27 352 954	33 858 419	23,8
25 principaux pays	26 126 740	32 713 675	25,2
10 principaux pays	24 804 571	31 276 835	26,1

Source : Commerce international du Québec, édition 1994, Bureau de la statistique du Québec.

Tableau 23

Valeur des importations internationales selon les principaux pays de destination
 Québec 1992 et 1993

Pays	1992	1993	Variation 1993/1992
	'000 \$		%
États-Unis	12 632 876	13 668 216	8,2
Royaume-Uni	1 870 635	1 950 290	4,3
Japon	2 104 796	1 720 660	-18,3
France	1 003 858	1 000 193	-0,4
Allemagne	1 076 484	978 489	-9,1
République populaire de Chine	763 900	968 072	26,7
Taiwan	603 174	718 554	19,1
Italie	661 302	710 147	7,4
Mexique	488 425	635 467	30,1
Corée du Sud	540 132	559 362	3,6
Australie	307 085	474 913	54,7
Norvège	748 092	417 619	-44,2
Brésil	262 138	274 934	4,9
Hong Kong	269 829	274 916	1,9
Suède	216 637	246 732	13,9
Algérie	67 685	209 026	208,8
Suisse	215 029	206 295	-4,1
Pays-Bas	190 820	201 973	5,8
Espagne	154 336	193 624	25,5
Irlande	162 635	189 621	16,6
Belgique	136 461	187 556	37,4
Autriche	137 750	175 428	27,4
Thaïlande	134 560	174 707	29,8
Nigeria	82 392	173 901	111,1
Malaisie	107 238	156 393	45,8
Total de tous les pays	28 729 795	30 438 924	5,9
25 principaux pays	24 938 268	26 467 086	6,1
10 principaux pays	21 745 580	22 909 450	5,4

Source : Commerce international du Québec, édition 1994, Bureau de la statistique du Québec.

Selon les données disponibles les plus récentes, les exportations internationales du Québec auraient atteint la valeur de 40,9 milliards de dollars en 1994, soit une hausse de 20,9 % par rapport à 1993. Ce sont les exportations du Québec vers les États-Unis qui expliquent en grande partie ce phénomène. En effet, celles-ci ont augmenté de 25 % en 1994 par rapport à 1993. Cette hausse s'explique par la forte croissance de l'économie américaine, la dévaluation du dollar canadien ainsi que sa proximité du marché québécois.

Par ailleurs, une étude réalisée par le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie permet de situer l'évolution des exportations internationales du Québec selon le type de produit. Le tableau suivant est révélateur : les exportations internationales du Québec sont de moins en moins constituées de produits primaires mais de plus en plus de produits finis.

Tableau 24

Part relative des exportations internationales du Québec selon les principaux groupes de produits, 1981 et 1994¹

	1981	1994 ²	Taux de croissance annuel 1981-1994
	(%)	(%)	(%)
Produits primaires	16,0	7,0	0,7
Produits semi-finis	45,8	42,4	5,1
Produits finis	37,9	45,4	7,3

1. Les parts relatives sont établies à partir des valeurs des exportations exprimées en dollars de 1986.

2. Le total est inférieur à 100 %, car certains biens n'ont pas été classés par les Douanes.

Source : Actualités conjoncturelles, Bulletin d'information économique, vol. 5, n° 3, mai 1995, ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie.

Ces tendances devraient se poursuivre à long terme, puisqu'elles reflètent la spécialisation croissante des économies industrielles.

Afin de mieux cerner les industries qui contribuent le plus aux exportations, le tableau suivant présente, par ordre d'importance, les groupes industriels qui ont contribué le plus aux exportations du Québec.

Tableau 25

Exportations internationales du Québec selon les principaux groupes d'industries, 1994

	1994 000 000 \$ courants	1994/1993 Variation en %
Matériel de transport	8 775,8	28,4
Première transformation des métaux	6 363,8	8,7
Papier et produits connexes	5 487,3	4,6
Produits électriques et électroniques	4 769,6	14,1
Bois	2 358,3	17,0
Produits chimiques	1 519,4	12,2
Autres industries manufacturières	1 181,9	15,7
Aliments	1 068,8	2,4
Total du secteur manufacturier	37 013,6	20,9
Total de tous les produits	40 927,2	20,9

Source : Actualités conjoncturelles, Bulletin d'information économique, vol. 5, n° 3, mai 1995, ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie.

Comme on le constate, plusieurs de ces industries sont à forte valeur ajoutée et affichent une forte croissance (matériel de transport, produits électriques et électroniques, produits chimiques incluant les produits pharmaceutiques). En ce qui concerne les autres industries, celles-ci transforment le produit primaire, ce qui contribue à générer des emplois. En somme, les données du tableau 24 confirment les observations à l'effet que le Québec exporte de plus en plus de produits à haute valeur ajoutée.

11. CONCLUSION

De ce qui précède, on peut conclure que l'industrie du transport et de l'entreposage joue un rôle majeur dans le fonctionnement de l'économie québécoise en mettant en contact les agents économiques qu'ils se trouvent ici ou à l'étranger, permettant ainsi au Québec de s'intégrer pleinement dans l'économie mondiale. En résumé, on se rappellera principalement :

- que l'industrie québécoise du transport et de l'entreposage comptait, en 1991, pour 3,77 % du pib québécois, pour une valeur de cinq milliards de dollars ; cette part se situait à 4,30 % en 1985 ;
- que l'industrie du camionnage comptait à elle seule, en 1994, pour 43 % du pib de l'industrie du transport et de l'entreposage ;
- que l'industrie du transport et de l'entreposage avait généré, en 1992, 1,4 milliards de dollars en investissements ;

- que l'industrie du transport et de l'entreposage regroupait, en 1994, 110 000 salariés, soit 4,37 % de l'ensemble de l'économie ; cette part s'établissait à 5,09 % en 1983 ;
- que l'industrie du transport et de l'entreposage connaît une tendance à la baisse de son importance relative, tant au niveau du pib que de l'emploi, à cause d'une productivité accrue qui passe par une rationalisation des effectifs. L'exemple le plus marquant en est le transport ferroviaire ;
- que les dépenses des ménages québécois au chapitre du transport totalisent de 17 à 18 % de leurs dépenses totales de consommation, soit environ 13 milliards de dollars pour l'année 1992 ;
- que le MTQ dépensera en 1995-1996 plus de 1,9 milliard de dollars, soit 4,54 % des dépenses du gouvernement québécois ;
- qu'il y avait, en 1993, 4,2 millions de véhicules en circulation au Québec dont 3,1 millions de véhicules de promenade ; qu'il y avait 4,2 millions de titulaires de permis de conduire ;
- que 452 millions de déplacements en transport en commun urbain ont été enregistrés au Québec en 1993, la STCUM comptant pour 74 % du total ;
- que les entreprises canadiennes de camionnage ayant des recettes d'au moins 1 million de dollars ont transporté en 1992, au Québec, 17,4 millions de tonnes au titre du transport intraprovincial et 12,2 millions de tonnes au titre du transport interprovincial ;
- que 90,4 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 1992 par les entreprises ferroviaires au Québec, les deux tiers étant des matières brutes non comestibles ;
- qu'il s'est manutentionné, en 1993, 91,6 millions de tonnes de marchandises dans les ports québécois, les plus importants étant Sept-Îles, Port-Cartier, Montréal et Québec ;
- qu'en 1993, les aéroports de Dorval, Mirabel et Québec ont dénombré respectivement 5,6, 2,3 et 0,7 millions de passagers ;
- qu'en 1989, les exportations du Québec vers le reste du Canada ont atteint 24,0 milliards de dollars comparativement à des exportations internationales de 23,7 milliards de dollars ;
- que les exportations internationales du Québec se sont chiffrées, en 1994, à 40,9 milliards de dollars, les exportations vers les États-Unis étant en forte croissance depuis plusieurs années.

Enfin, on se rappellera que des facteurs externes au Québec sont susceptibles de transformer l'industrie québécoise du transport, au cours des prochaines années dont, principalement, la mondialisation des échanges, la forte croissance économique des pays de l'est de l'Asie, l'accord de Ciel ouvert avec les États-Unis et le retrait graduel du gouvernement canadien de plusieurs activités reliées au transport.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 075 675