

LES TRANSPORTS EN SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

Direction de la planification

Service de l'économie et du plan directeur en transport

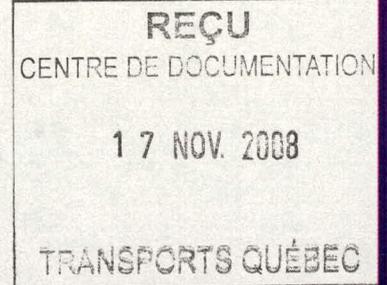
Juin 2003

984614

984614

Plan de présentation

- ❖ Grands constats en transport
- ❖ Contexte mondial affectant le transport
- ❖ Contexte québécois affectant le transport
- ❖ Industrie des services de transport
- ❖ Échanges commerciaux de biens du Québec
- ❖ Taux de croissance des échanges du Québec
- ❖ Répartition régionale et part modale des échanges avec les États-Unis et le Mexique
- ❖ Importance du tourisme au Québec
- ❖ Tourisme d'affaires au Québec
- ❖ Investissements stratégiques dans les grands corridors de déplacements nationaux



CANQ
TR
PST
PL
109

CANQ
TR
PST

Grands constats en transport

- ❖ En permettant la mobilité des personnes et des biens, le transport soutient la croissance économique et la compétitivité des entreprises québécoises
- ❖ Assure aussi l'accessibilité à l'ensemble du territoire québécois
- ❖ Répond avant tout à un besoin de déplacement de personnes ou de marchandises
 - + de 6 milliards de déplacements annuels de personnes (144 milliards de km)
 - + de 290 millions de tonnes de marchandises/année
- ❖ Disponibilité de l'offre en transport peut être un des facteurs de localisation

Contexte mondial affectant le transport

❖ Mondialisation de l'économie

- Disparition des barrières commerciales favorise la croissance du commerce extérieur, conditionne la localisation des entreprises et les patrons de déplacements (personnes et marchandises)
- Exportations du Québec = 57 % du PIB (2002)
- Augmentation du volume (de 1990 à 2000, les tonnes-km au routier ont doublé au Canada), du nombre d'expéditions et de la couverture géographique (distance moyenne/expédition est passée de 551 km en 1991 à 776 km en 1998)

❖ Problèmes environnementaux

- Transport était responsable en 2000 de 38 % des émissions de gaz à effet de serre (combustion fossile)
- Hausse au Québec de 14,5 % de ses émissions entre 1990-2000
- Kyoto: entente ratifiée par le Canada → transport particulièrement interpellé

❖ Autres préoccupations

- Incertitude quant à la disponibilité de l'énergie fossile à faible prix → absence d'alternative énergétique
- Importance de la sécurité (accidents) et de la sûreté dans les transports

Contexte québécois affectant le transport

❖ Nouvelle structure de l'économie québécoise

- Tertiarisation de l'économie : part relative de ce secteur est passée de 57 % en 1976 à 70 % en 2001
- Secteur manufacturier est responsable de + de 90 % des exportations québécoises
- Économie à plus grande valeur ajoutée : baisse de la masse et augmentation de la valeur des biens
- Mode de production « juste à temps » : augmentation du nombre d'expéditions et diminution de la taille de celles-ci (réapprovisionnements plus fréquents)
- Diversification des économies régionales et interdépendance des régions sur le plan des échanges économiques (régions ressources génèrent des volumes importants de matières premières)

❖ Milieu physique

- Territoire immense (1,7 million de km²) avec une topographie difficile (25 % du réseau routier en terrain montagneux ou fortement ondulé)
- Réseau hydrographique contraignant : fleuve divise le Québec en deux (doublement des infrastructures et barrière physique); voie de transport vers le cœur du continent
- Climat rigoureux : zones de dégel et importance des précipitations de neige

Contexte québécois affectant le transport (suite)

❖ Milieu socio-économique

- Situation périphérique du Québec par rapport au continent américain
- Exode rural et urbanisation
- Part importante des activités dans la grande région de Montréal
- Montréal constitue une plaque tournante pour le transport des personnes et des marchandises (convergence des réseaux)
- Étalement urbain et développement linéaire le long du réseau routier
- Desserte des secteurs éloignés ou isolés

Industrie des services de transport

- ❖ 110 000 emplois directs (4 % des salariés québécois)
- ❖ 286 000 emplois directs et indirects (9,3 % des salariés québécois)
- ❖ + de 22 MM\$ en achat de biens et services de transport en 1997
- ❖ 5 % de l'investissement total en capital fixe du Québec (construction, machinerie, équipement)
- ❖ 4,4 % de l'activité économique du Québec (PIB) en 2003 [secteur primaire = 2,3 %]
- ❖ Dépenses des ménages = + de 6 200\$ en 2001 (12,4 % des dépenses totales)
- ❖ Valeur à neuf totale des actifs des infrastructures : 65 MM\$
 - Routier : 50 MM\$ (185 000 km + 9 500 ponts)
 - Transport en commun : 7 MM\$
 - Maritime : 3 MM\$
 - Aérien : 2 MM\$
 - Ferroviaire : 3 MM\$
- ❖ 20 % des dépenses en Recherche & Développement des industries québécoises va au secteur des transports

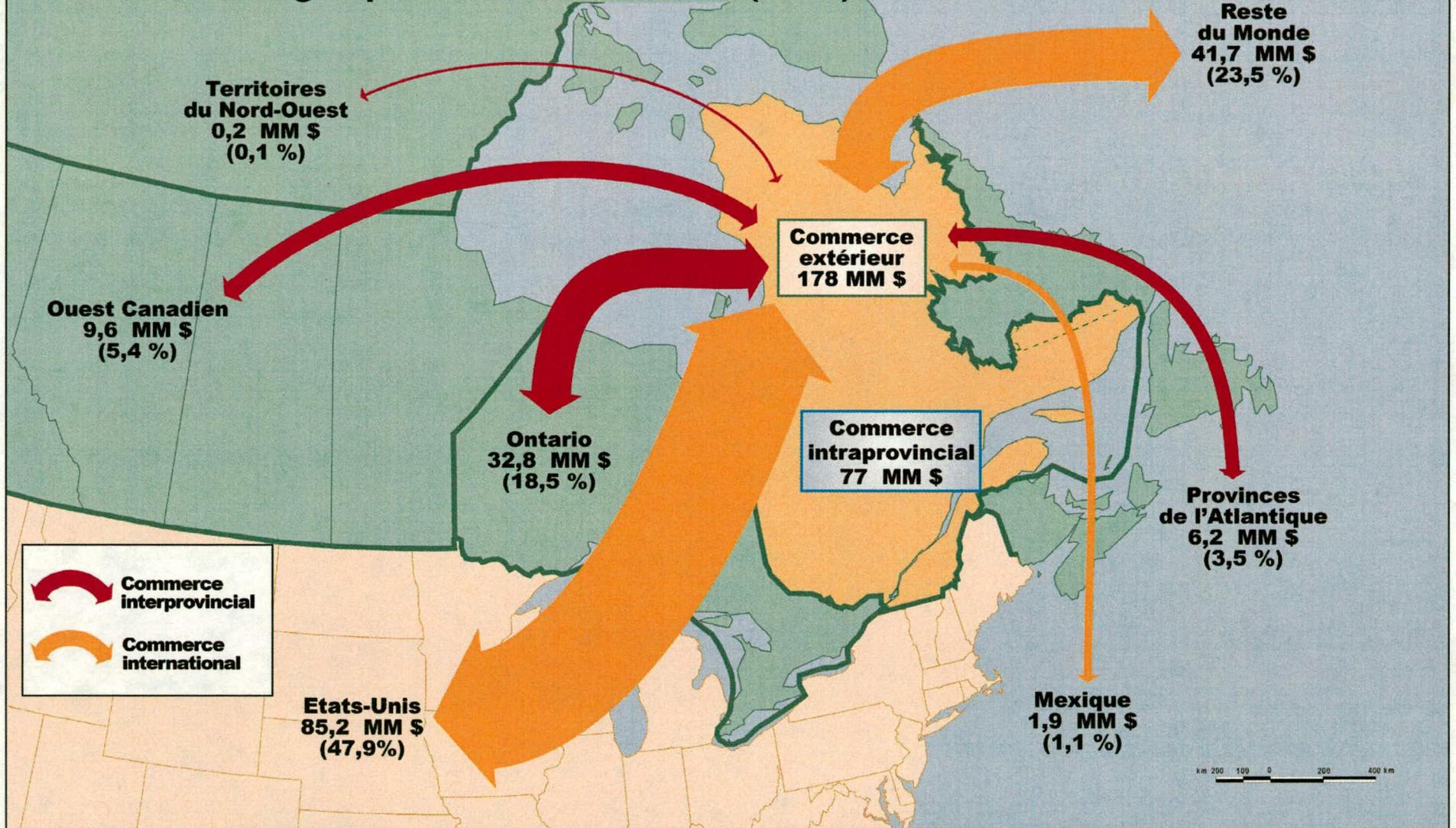
Importance des États-Unis Comparaison du PIB Pays/États



Sources :

Conception originale : Dr. Earl Fry, Brigham Young University; mise à jour et publication : The Globe and Mail, 8 mars 2003; ajustements : MDER

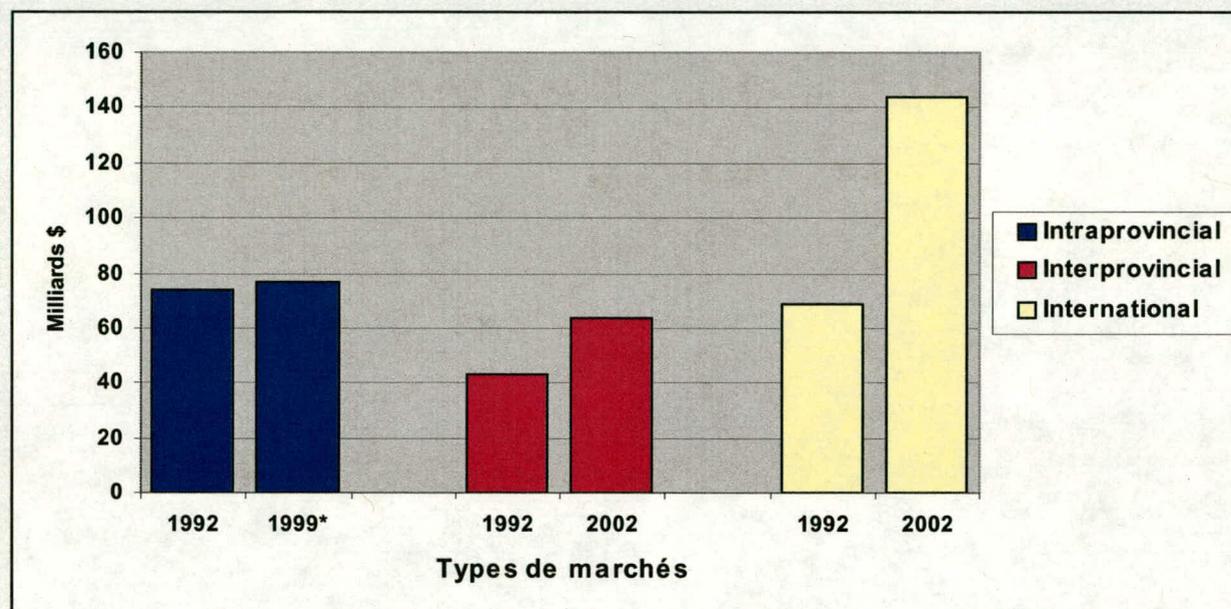
Valeur des échanges québécois de biens, 1999 (MM \$)



Source: Institut de la statistique du Québec, diverses bases de données statistiques basées sur la comptabilité nationale, division d'entrées-sorties, février 2003.

Réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport. Mai 2003.

Échanges commerciaux de biens, 1992-2002 (MM\$ constants de 1997)



Source : Institut de la statistique du Québec, décembre 2002

* Dernière année disponible

- Au début des années 90, le commerce intraprovincial était le plus important mais connaît la plus faible croissance
- Marché international a connu une croissance 2 fois plus importante (110 %) que le marché interprovincial (48 %)
- Ontario et les États-Unis sont nos principaux partenaires commerciaux
- Importance des transports terrestres dans une approche continentale

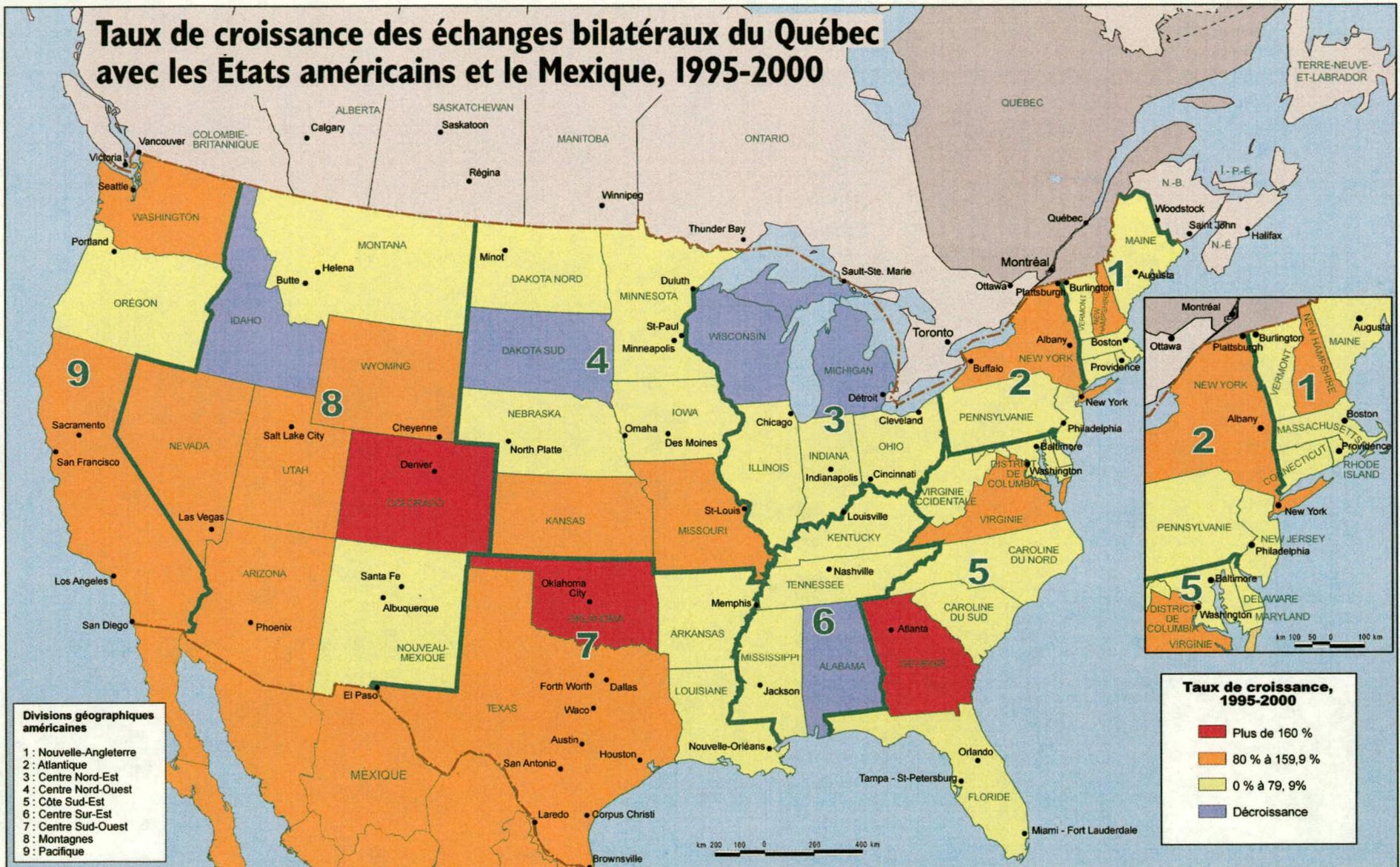
Échanges commerciaux de biens du Québec, 1992 et 1999 (suite)

- ❖ International (1992-2002)
 - Exportations hors du Canada : **croissance de 146 %**
 - Importations hors du Canada : **augmentation de 80 %**

- ❖ Interprovincial (1992-2002)
 - Exportations vers le reste du Canada : **hausse de 42 %**
 - Importations provenant du reste du Canada : **croissance de 57 %**

- ❖ Intraprovincial (1992-1999)
 - Échanges bilatéraux à l'intérieur du Québec : **hausse de 4 % (domestique)**
 - Plus de **77 milliards** de dollars
 - Plus de **8 milliards** de biens transite par le Québec à destination d'une autre province

Taux de croissance des échanges bilatéraux du Québec avec les États américains et le Mexique, 1995-2000



Note : Les échanges bilatéraux sont définis comme la somme des importations et des exportations du Québec.
 Source: Institut de la statistique du Québec, 2001.

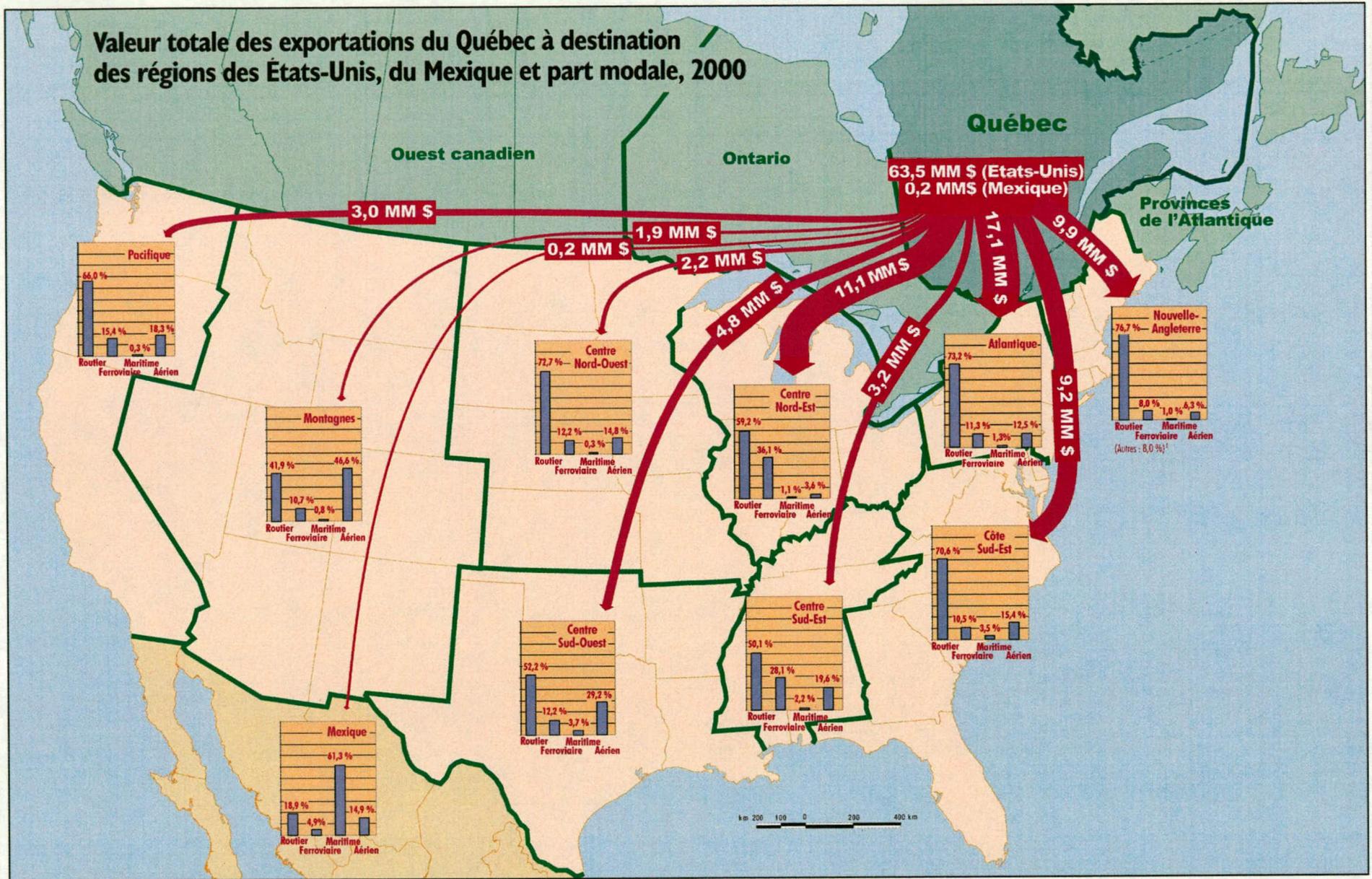
Réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport.
 Mai 2003.

Répartition régionale des échanges avec les États-Unis et le Mexique, 2000

Régions Nord-américaines	Exports (MM\$)	Part (%)	Imports (MM\$)	Part (%)	Croissance (\$ courants) 1995-2000 (%)
1. Nouvelle-Angleterre	9,9	15,9 %	5,1	17,1	31,6
2. Atlantique	17,1	27,5	5,1	17,1	67,6
3. Centre-Nord-est	11,1	17,8	6,0	19,9	15,7
4. Centre Nord-ouest	2,2	3,5	1,5	4,9	68,6
5. Côte Sud-est	9,2	14,7	4,3	14,0	78,2
6. Centre Sud-est	3,2	5,2	1,4	4,8	49,2
7. Centre Sud-ouest	4,8	7,8	2,4	8,2	97,9
8. Montagnes	1,9	3,8	0,9	2,9	132,4
9. Pacifique	3,0	4,8	3,2	10,9	98,8
Mexique	0,2	---	2,4	---	144,8

- + de 85 % des exportations internationales du Québec → États-Unis
- 44 % des importations du Québec ← États-Unis
- 76 % de nos exportations et 68 % de nos importations américaines s'effectuent avec nos marchés traditionnels (régions 1, 2, 3, 5)
- + fortes croissances de nos échanges (doublées en 5 ans) se font avec les marchés éloignés (régions 7, 8, 9) et le Mexique → éloignement progressif des marchés les + dynamiques

Valeur totale des exportations du Québec à destination des régions des États-Unis, du Mexique et part modale, 2000



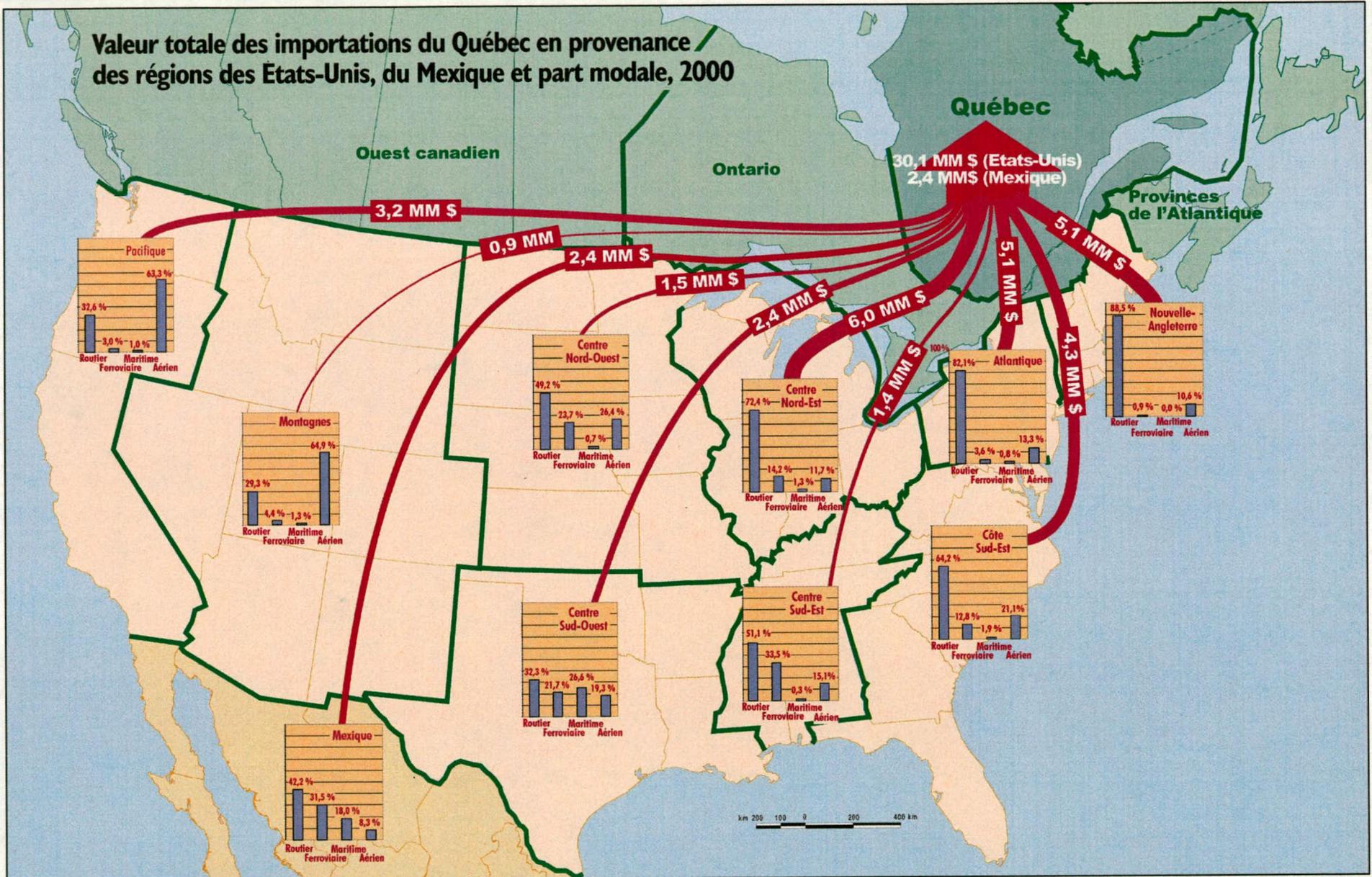
Source : Institut de la statistique du Québec, mai 2001.

1: Principalement les pipelines.

Note : La somme des répartitions par mode peut ne pas égaier 100 % en raison des montants arrondis au dixième près et en raison de la catégorie «autres modes» qui n'a pas été considérée.

Réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport
Mai 2002.

Valeur totale des importations du Québec en provenance des régions des États-Unis, du Mexique et part modale, 2000



Source : Institut de la statistique du Québec, mai 2001.

Note : La somme des répartitions par mode peut ne pas évaluer 100 % en raison des montants arrondis au dixième près et en raison de la catégorie «autres modes» qui n'a pas été considérée.

Réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport, Mai 2002.

Part modale des échanges internationaux de biens, 2000

Exportations	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien
Répartition aux États-Unis	66 %	16 %	2 %	13 %
Répartition au Mexique	20 %	5 %	61 %	15 %
États-Unis/monde	98 %	99,6 %	17 %	65 %
Reste du monde/monde	<u>2 %</u>	<u>0,4 %</u>	<u>83 %</u>	<u>35 %</u>
	100 %	100 %	100 %	100 %

Importations	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien
Répartition aux États-Unis	64 %	11 %	3 %	22 %
Répartition au Mexique	42 %	32 %	18 %	8 %
États-Unis/monde	71 %	73 %	4 %	44 %
Reste du monde/monde	<u>29 %</u>	<u>27 %</u>	<u>96 %</u>	<u>56 %</u>
	100 %	100 %	100 %	100 %

❖ Pour les États-Unis

- Près des 2/3 de nos échanges s'effectuent par le mode routier
- Les modes ferroviaire et aérien se disputent le 2^{ième} rang (entre 10 et 20 %)
- Le mode maritime ne compte que pour au plus 3 % de nos échanges
- Au fur et à mesure que la distance augmente, le mode routier est remplacé par les modes ferroviaire et aérien

Part modale des échanges internationaux de biens, 2000 (suite)

❖ Pour le Mexique

- Les exportations québécoises privilégient le mode maritime dans + de 60 %
- Les $\frac{3}{4}$ des importations privilégient les modes terrestres (routier et ferroviaire)

❖ Pour le reste du monde

- Le mode maritime est privilégié (96 % des importations et 83 % des exportations) suivi du mode aérien

Importance du tourisme au Québec

❖ Pour 2001

- Plus de 12 millions de touristes dépensent près de 4,2 MM\$
- 65 % des québécois, 14 % des canadiens, 15 % des américains et le reste des touristes d'autres pays
- Régions touristiques les plus visitées : Montréal, Québec, Cantons-de-l'Est et les Laurentides
- Québec est au 3^{ième} rang après l'Ontario et la Colombie-Britannique pour le tourisme international, que ce soit pour le nombre de touristes, les nuitées et les dépenses
- Modes les plus utilisés sont l'automobile (84 %), l'avion (9 %) et l'autocar (4 %)

Tourisme d'affaires au Québec, 1999

- ❖ Dépenses de la clientèle d'affaires : 1,1 MM\$ (tiers des dépenses touristiques totales)
- ❖ + de 2,1 M de déplacements au Québec (50 % auto, 40 % avion, 4 % autocar)
- ❖ + de 1,4 M de déplacements réalisés par des Québécois (43 % Canada, 42 % États-Unis, 15 % autres pays)
- ❖ Croissance de ce type de déplacements au Québec (1993 – 1999) : États-Unis (42 %), autres pays (90 %) vs 10 % et 35 % pour tourisme d'agrément

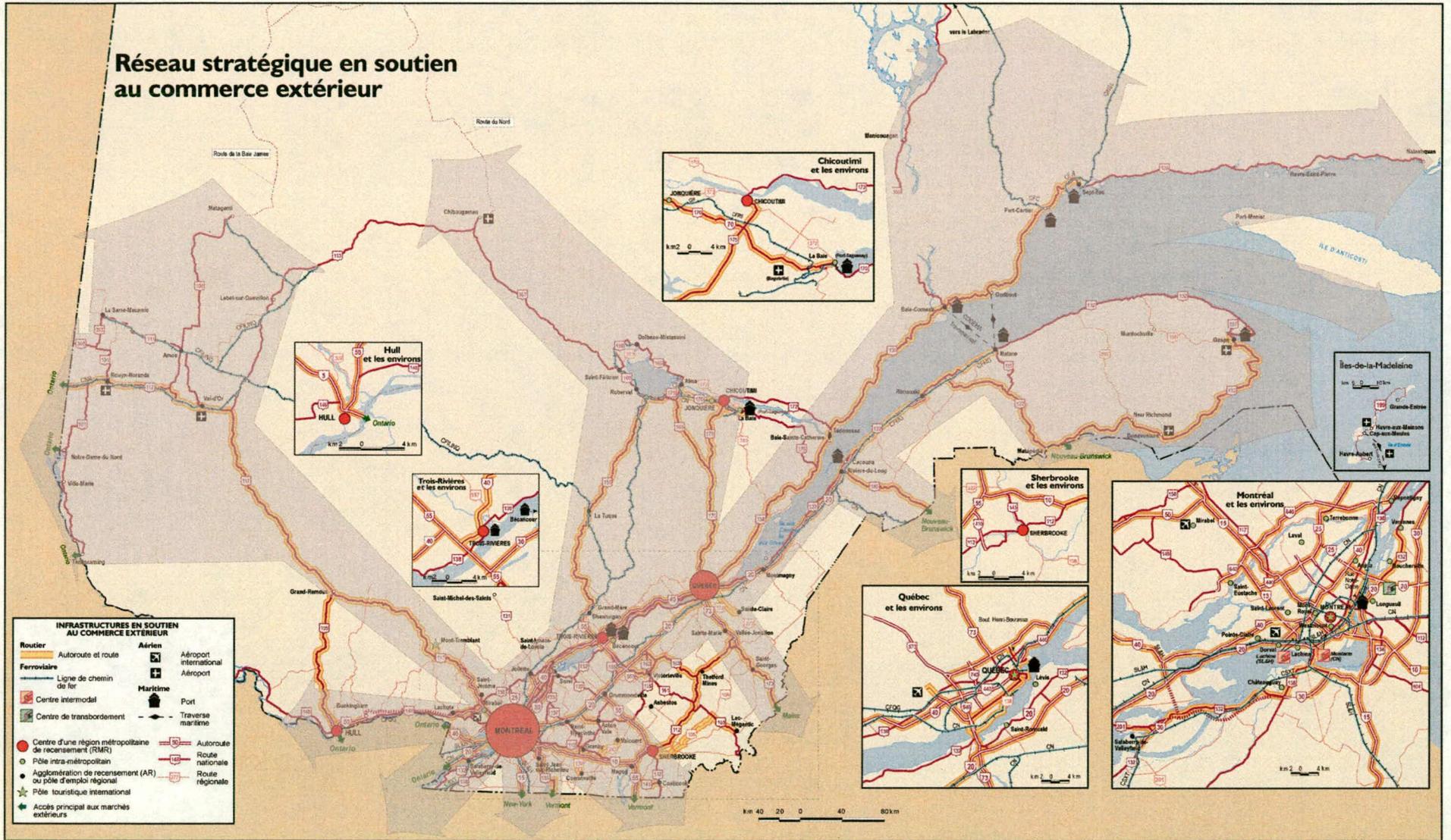
Impact économique généré par les gens d'affaires (exclut l'impact économique généré par les investissements et les exportations)

- ❖ Pour 1999, chaque 100 M \$ générés par les déplacements des gens d'affaires supportent :
 - 1 500 emplois (1 200 emplois directs)
 - Masse salariale de 32 M \$ (23 M \$ en rémunération directe)
- ❖ Production supplémentaire pour supporter une telle activité:
 - + de 54 M \$
 - Emploi 26 350 personnes
 - Salaires de 535 M \$
 - Valeur ajoutée de 925 M \$
 - Revenus supplémentaires de 430 M \$ pour les gouvernements (50 % pour le Québec)
- ❖ Depuis 2 ans, le moteur de la croissance économique du Québec → investissement en capital fixe (hausse de + de 8 %) compte tenu de la stabilité du commerce extérieur
- ❖ D'où l'importance du soutien de tels déplacements pour favoriser les ententes commerciales (investissement et commerce extérieur)

Investissements stratégiques dans les grands corridors de déplacements nationaux assurant les liens entre Montréal, les autres régions et l'extérieur

- ❖ Investir principalement dans la réfection des infrastructures de transport (tous modes)
- ❖ S'assurer de l'impact maximum de ces investissements :
 - par la préservation des conditions d'utilisation de la route (fluidité et sécurité)
 - par la hiérarchisation des infrastructures supportant les déplacements nationaux (grands corridors de commerce)
 - par l'interconnexion des équipements des divers modes (complémentarité entre les modes)
 - par l'amélioration de la fluidité aux frontières
 - par l'arrimage entre le transport et l'aménagement du territoire, les implantations industrielles et le développement touristique (compatibilité des usages et meilleure desserte des grands centres d'activités)
 - par un encadrement et une fiscalité favorables au transport des marchandises

Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

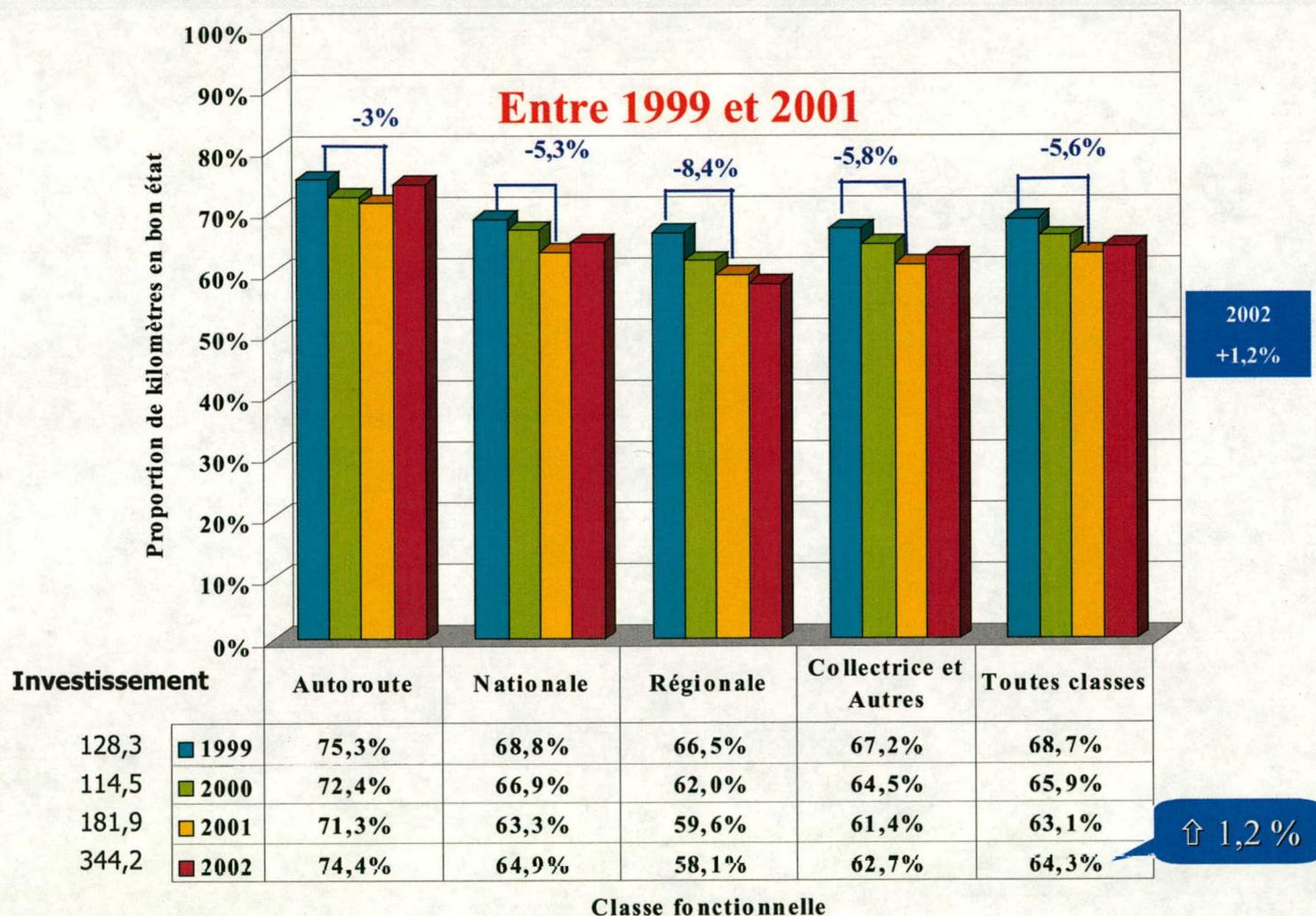


Réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport
 Décembre 2001.

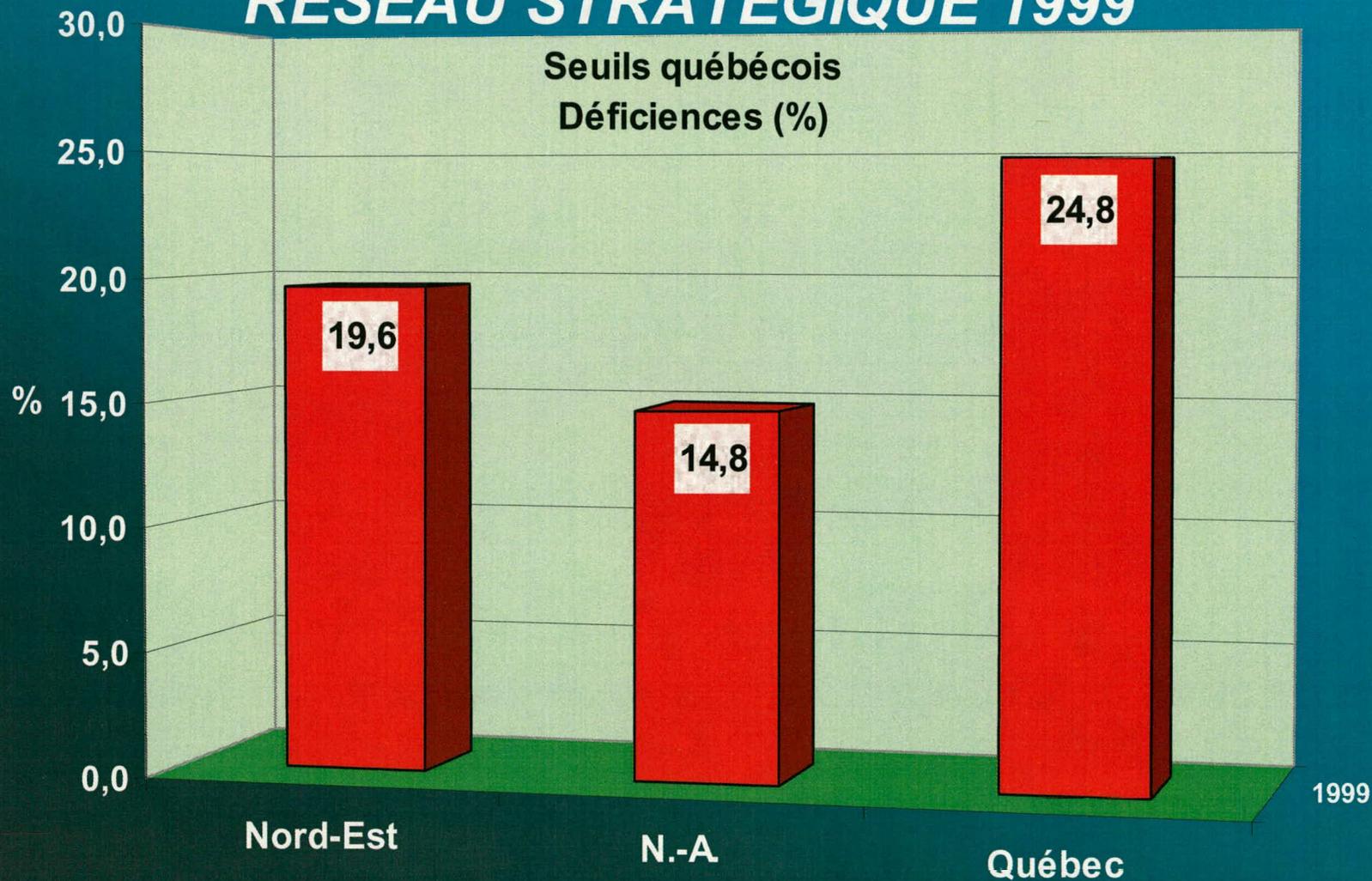
Principaux revenus fiscaux (2000)

Québec		Canada		États-Unis
Taxe carburants : (15,2 ¢/l.)	1,6 MM\$	Taxe carburants : (au Québec) (10 ¢/l.)	879 M\$	Highway Trust Fund : ± 30 MM\$ (18,4 ¢/gal. + autres taxes ou tarifs)
Immatriculation :	638 M\$	Dépenses réseau routier : (au Québec)	66 M\$	Tea 21 : Minimum 198 MM\$ (1998-2003) Maximum 218 MM\$
Permis de conduire :	76 M\$			
TVQ (véhicules) :	± 2 MM\$			

Évolution de la proportion de chaussées en bon état (IRI) : ensemble du réseau

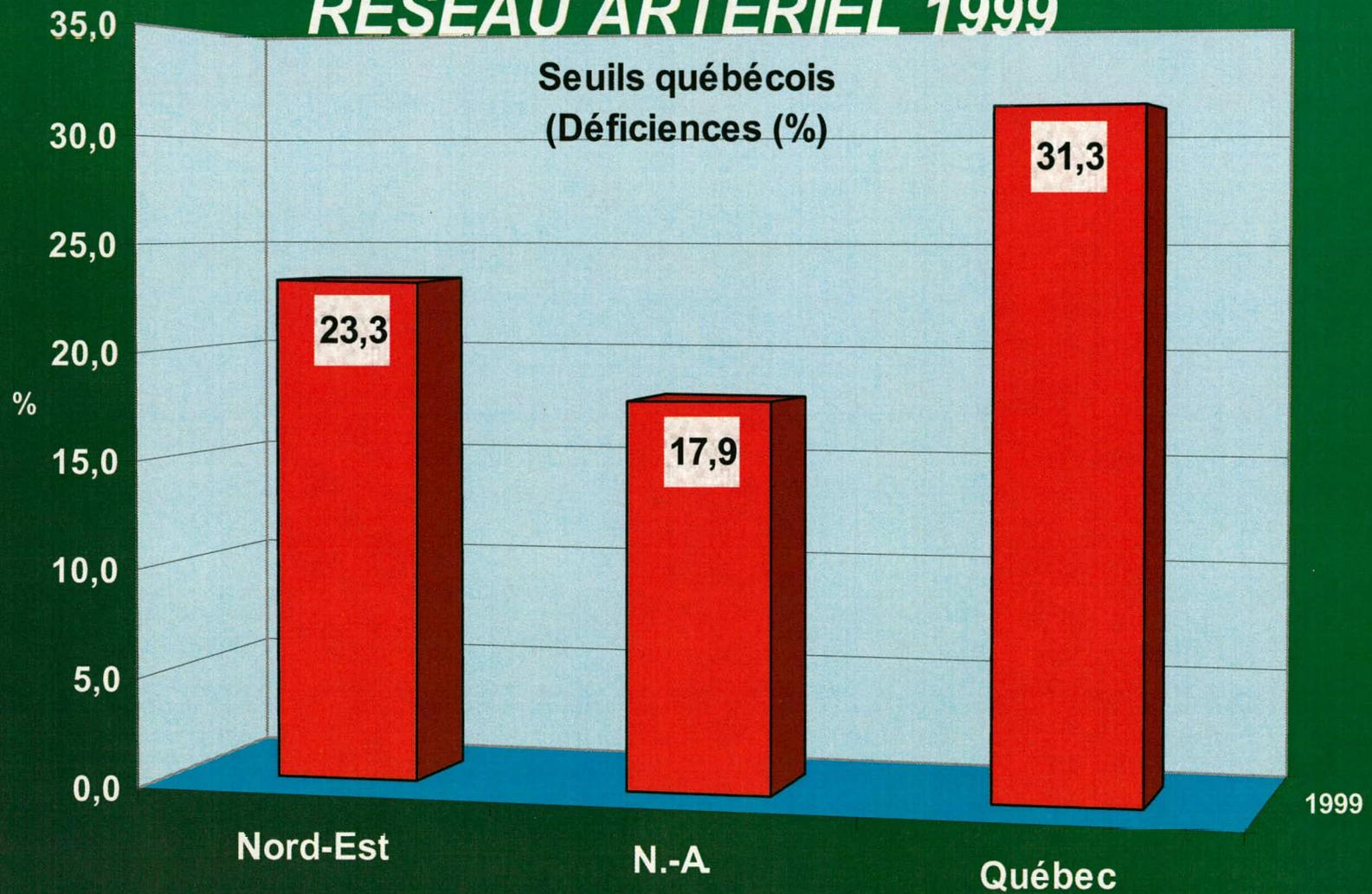


RÉSEAU STRATÉGIQUE 1999



RÉSEAU ARTÉRIEL 1999

Seuils québécois
(Déficiences %)



Âge des structures

Nombre de ponts 4 167 excluant les murs de soutien – valeur à neuf 6,8 milliards

