

Résultats d'enquêtes sur le camionnage

Lenquête sur le camionnage effectuée en 1995 sur les abords de route par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) révèle, entre autres choses, que 59 % des déplacements, représentant 50 % du tonnage, ont lieu à l'intérieur des frontières du Québec.

Par ailleurs, une étude sur des cas d'infractions au règlement sur la masse indique que plus de 60 % des infractions seraient commises par les transporteurs en vrac.

Nouveau visage du transport ferroviaire

Commencée il y a plus de 10 ans avec l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la restructuration de l'industrie du transport ferroviaire s'est accélérée depuis l'adoption, en 1996, de la Loi sur les transports au Canada.

Depuis, le nombre de kilomètres de voie ferrée exploitée par les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) a triplé, passant de 444 km à 1 663 km.

L'essor des CFIL est dû aux nombreux avantages qu'offre ce type d'organisation par rapport aux transporteurs nationaux : flexibilité de l'organisation du travail, proximité des expéditeurs régionaux ainsi que coûts d'exploitation plus faibles.

Importance économique du transport aérien

Le dossier spécial du présent numéro du Bulletin présente un portrait macroéconomique de l'activité dans l'industrie du transport aérien au Québec. Le lecteur y trouvera de l'information relative au PIB de l'industrie du transport aérien au Québec, à l'emploi et à l'investissement dans ce secteur d'activité ainsi qu'aux dépenses des ménages relatives à ce mode de transport. Les questions de l'influence de l'économie sur l'activité du transport aérien et de l'importance de l'utilisation de l'avion comme mode d'acheminement des importations et des exportations du Québec y sont également abordées.

SOMMAIRE

INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

- 2 **CONTEXTE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL**
- 3 **SECTEUR DU TRANSPORT**
- 3 **Indice des prix**
- 5 **Produit intérieur brut**
- 6 **Dépenses personnelles de consommation**
- 7 **Marché du travail**
- TRANSPORT DES PERSONNES**
- 11 **Transport aérien**
- TRANSPORT DES MARCHANDISES**
- 18 **Ferroviaire**
- 21 **Camionnage**
- DOSSIER**
- 26 **Portrait économique de l'activité dans l'industrie du transport aérien au Québec**

Le présent bulletin est produit par le Service de l'économie, de la statistique et de l'encadrement des plans de transport de la Direction de la planification stratégique en transport du ministère des Transports du Québec, 700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447, téléc. : (418) 643-5783

Coordination :

Hamid Baghdadi

Rédaction:

Hamid Baghdadi, Anne-Marie Ferland

Clément Gamache, Yvan Gaudet

Conception et édition électronique

Carole Robitaille

Dépôt légal -
Bibliothèque nationale
du Québec, 1997
ISSN 1198-097A



INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Contexte économique général

Tableau 1
Principaux indicateurs de l'activité économique au Québec et au Canada, données désaisonnalisées

Année Trimestre	1996	1997	1996			1997		
			II	III	IV	II	III	IV
en milliards de dollars								
Québec								
Produit intérieur brut ^{1,3}	181,1 ^r	..	179,8 ^r	181,3 ^r	183,2 ^r	188,1 ^r	190,6	..
Dépenses personnelles en biens ^{2,3}	104,8	..	104,4	104,9	106,0	107,7	108,8	..
Livraisons manufacturières ^{1,4}	96,6 ^r	..	24,5 ^r	24,4 ^r	25,3 ^r	25,8 ^r	25,9	..
Exportations (marchandises) ⁵	40,7	..	10,0 ^r	10,1	10,9 ^r	10,9 ^r	10,8	..
Canada								
Produit intérieur brut ^{2,3}	769,7	..	765,1	772,8	777,4	795,7	803,8	..
Dépenses personnelles en biens et services ^{2,3}	451,7	..	449,9	450,9	457,2	466,7	472,7	..
Livraisons manufacturières ¹	406,6 ^r	..	101,0 ^r	103,5 ^r	103,5 ^r	107,5 ^r	110,3	..
Exportations (marchandises) ^{2,3}	238,2 ^r	..	239,2 ^r	244,2 ^r	237,0 ^r	255,1 ^r	262,3	..
Indicateur avancé lissé (moyenne)								
Canada, 1981=100	178,6 ^r	195,6	177,1	179,7	183,5	193,8	198,3	201,5
Indicateurs financiers								
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,06	4,96	6,50	5,92	4,83	4,75	4,75	5,58
Taux de change : dollar canadien par unité de dollar américain (moyenne)	1,364	1,385	1,365	1,370	1,350	1,386	1,385	1,409

Sources: Bureau de la statistique du Québec, Site Internet.

Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 191, 926, 2560, 9551 et 9574, date d'extraction : 4 février 1998, matrice 6522, date d'extraction: 12 février 1998.

¹ Aux prix courants.

² Aux prix de 1992.

³ Données annualisées.

⁴ Données non désaisonnalisées.

⁵ Aux prix de 1986.

Secteur du transport

INDICE DES PRIX

Augmentation importante des tarifs aériens en 1997

Entre 1996 et 1997, l'indice des prix du transport (IPT) a augmenté plus rapidement que celui de l'ensemble

des biens (IPC) au Québec, soit de 1,7 % comparativement à 1,4 % pour l'ensemble des biens (voir tableau 2). C'est l'augmentation importante du prix du transport interurbain, qui s'est établie à 11,3 %, qui a contribué à l'essentiel de l'écart, les autres compo-

santes de l'indice des prix du transport ayant augmenté de façon moins marquée, soit dans des proportions variant de 0,6 % à 1,8 %.

Au Canada, l'indice des prix du transport a également augmenté plus rapi-

Tableau 2
Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	1996	1997	1997				Variation 1996 1997	Variation 1997-IV 1997-III
			I	II	III	IV		
			1986=100				en %	
Québec								
Transport privé	128,4	130,3	130,5	130,0	130,4	130,2	1,5	-0,2
Achat et location d'automobiles	137,1	139,6	139,9	140,0	138,6	139,7	1,8	0,8
Utilisation des véhicules automobiles	121,6	123,0	123,1	122,0	124,1	122,7	1,2	-1,1
Essence	118,4	120,4	122,2	118,0	122,1	119,3	1,7	-2,3
Entretien et réparation	127,6	128,4	127,4	128,4	128,8	128,9	0,6	0,1
Autres dépenses d'utilisation	121,6	122,6	121,3	122,9	123,4	122,7	0,8	-0,6
Transport public	161,9	171,3	168,6	168,5	174,9	173,2	5,8	-1,0
Transport local et de banlieue	163,8	166,4	166,4	166,4	166,4	166,4	1,6	0,0
Transport interurbain	163,4	181,9	175,7	175,3	190,4	186,3	11,3	-2,2
Ensemble des transports (IPT)	131,1	133,3	133,4	132,9	133,6	133,3	1,7	-0,2
Ensemble des biens (IPC)	133,1	135,0	134,4	135,0	135,3	135,2	1,4	-0,1
Canada								
Transport privé	142,3	146,0	146,4	146,0	145,9	145,7	2,6	-0,1
Achat et location d'automobiles	140,6	143,2	143,8	143,7	142,0	143,4	1,8	1,0
Utilisation des véhicules automobiles	145,5	150,3	150,6	150,0	151,2	149,6	3,3	-1,1
Essence	127,9	130,3	131,5	129,7	132,0	128,2	1,9	-2,9
Entretien et réparation	127,7	129,1	128,6	128,5	129,3	130,0	1,1	0,5
Autres dépenses d'utilisation	183,6	194,4	193,8	194,5	194,6	194,5	5,9	-0,1
Transport public	163,3	177,0	172,0	173,0	182,6	180,3	8,4	-1,3
Transport local et de banlieue	173,1	178,7	178,0	178,2	178,9	179,7	3,2	0,4
Transport interurbain	160,6	179,9	172,1	173,5	189,2	184,8	12,0	-2,3
Ensemble des transports (IPT)	143,5	147,9	148,0	147,7	148,2	147,9	3,1	-0,2
Ensemble des biens (IPC)	135,6	137,8	137,3	137,8	138,1	138,0	1,6	-0,1

Source: Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 7440, 7445, 7463 et 7468, date d'extraction : 6 février 1998.

dement que celui de l'ensemble des biens, soit de 3,1 % contre 1,6 % pour l'ensemble des biens. Comme dans le cas du Québec, il semble que c'est l'augmentation importante des prix du transport interurbain qui est en cause, ceux-ci ayant augmenté de 12,0 %, malgré qu'une hausse importante de 5,9 % ait également été observée dans les prix des services de transport de la catégorie «autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles».

La hausse importante des prix du transport interurbain au Québec et au Canada découlerait essentiellement de l'augmentation des tarifs aériens. Selon Statistique Canada, les tarifs aériens constituent l'un des principaux facteurs de la progression annuelle de l'IPC au Canada.

Diminution du prix de l'essence et des tarifs aériens au quatrième trimestre de 1997

Tant au Québec qu'au Canada, l'indice des prix du transport a diminué de 0,2 % entre le troisième et le quatrième trimestres de 1997. Pendant ce temps, l'indice des prix à la consommation diminuait de 0,1 %.

La diminution de 0,2 % du prix du transport au quatrième trimestre est essentiellement due à deux facteurs, soit à la baisse du prix de l'essence, qui s'est établie à 2,3 % au Québec et à 2,9 % au Canada, et à la diminu-

tion des tarifs aériens, qui a entraîné une baisse de 2,2 % du prix du transport interurbain au Québec et de 2,3 % au Canada.

La baisse du prix de l'essence au quatrième trimestre de 1997 résulte d'une combinaison de facteurs qui ont modifié l'offre et la demande de pétrole à l'échelle mondiale. Parmi ceux-ci, citons la réduction de la demande dans les pays asiatiques, la reprise par l'Irak des ses exportations de pétrole brut, le surcroît de la production parmi les pays de l'OPEP et les non-membres et l'hiver relativement clément au Canada et dans certaines régions des États-Unis.

A.-M. F.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels utilisés à la fois par le Bureau de la statistique du Québec et Statistique Canada sont utilisés dans la présente publication.

Signes:

.. Nombre non disponible
 ... N'a pas lieu de figurer
 - Néant ou zéro
 - - Nombre infime
 r Nombre rectifié
 x Données confidentielles

Unités de mesure:

On utilise dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres:

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Le PIB des industries du transport a augmenté de 1,7 % entre le deuxième et le troisième trimestres de 1997, comparativement à 1,2 % pour le PIB de l'ensemble des industries. Cette augmentation est due en grande partie aux gains réalisés par le transport ferroviaire et le camionnage, les deux plus importantes industries du transport.

Le PIB de l'industrie du transport ferroviaire a augmenté de 3,3 % grâce, en particulier, au transport du grain, des produits forestiers et des engrais. La croissance du PIB de l'industrie du camionnage, 1,5 %, est due à l'augmentation des livraisons de produits manufacturiers et des ventes en gros.

Les PIB des industries du transport par eau et du transport en commun ont augmenté de 0,5 % et de 1,1 % respectivement.

Finalement, le PIB du transport aérien a reculé de 0,4 %, soit le deuxième recul au cours de deux trimestres en 1997.

H. B.

Tableau 3
PIB aux coûts des facteurs des principales industries du transport

Année Trimestre	1995	1996	1996			1997	
			II	III	IV	I	II
en millions de dollars de 1986							
Canada							
Principaux services de transport							
Transport aérien et services relatifs	2 277,2	2 258,9	2 235,8	2 345,5	2 368,0	2 358,8	
Transport ferroviaire et services relatifs	4 872,5	4 733,6	4 949,3	4 939,2	5 240,0	5 414,8	
Transport par eau et services relatifs	1 140,8	1 121,7	1 125,5	1 192,7	1 138,9	1 144,1	
Camionnage	7 507,5	7 431,8	7 601,4	7 697,8	8 185,0	8 308,6	
Transport en commun urbain, interurbain et rural	976,7	874,4	883,6	852,4	858,0	867,6	
Industries du transport	19 448,9	19 189,0	19 571,8	19 791,9	20 593,3	20 939,3	
Ensemble des industries	550 732,1	547 836,2	552 780,5	558 029,2	570 252,6	576 913,7	

Source: Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrice 4671, date d'extraction : 4 février 1998.

DÉPENSES PERSONNELLES DE CONSOMMATION

Le 12 février 1998, Statistique Canada a publié un sommaire des résultats de l'Enquête de 1996 sur les dépenses des familles (EDFAM). De 1992 à 1996, les dépenses moyennes des ménages canadiens ont augmenté plus rapidement que le taux d'inflation, soit de 8 % comparativement à 6 % pour l'Indice des prix à la consommation (IPC) du Canada. Les dépenses moyennes des ménages ontariens ont augmenté au même rythme que celles de l'ensemble des ménages canadiens, mais plus rapidement que celles des ménages québécois (2 %).

En termes réels, ces derniers ont donc subi une baisse de leurs dépenses moyennes parce que l'IPC québécois, lui, a augmenté de plus de 3 % entre 1992 et 1996.

À part quelques exceptions, l'importance relative des principales composantes des dépenses des ménages a peu changé entre 1992 et 1996, aussi bien au Canada qu'au Québec et en Ontario. À cet égard, l'impôt personnel est passé de 20,9 % à 23,6 % en Ontario, de 22,3 % à 23,6 % au Québec et de 20,6 % à 21,8 % au Canada.

Il convient de signaler, toutefois, que les dépenses reliées au transport ont baissé de 4 % au Québec, passant de 5 115 dollars en 1992 à 4 900 en 1996. Ce faisant, leur part dans les dépenses totales est tombée à 11,7 %, en 1996, comparativement à 12,4 %, en 1992.

En Ontario, le transport constitue le troisième plus important poste de dépenses, mais le quatrième poste en importance au Québec et au Canada.

H. B.

Tableau 4
Dépenses moyennes des ménages, 1992 et 1996

Année	1992		1996		Variation	Part relative	Part relative
	en dollars		en %		1992-1996	1992	1996
Québec							
Impôt personnel	9 242	9 900	7	22		24	
Logement	6 876	7 200	5	17		17	
Alimentation	5 626	5 800	3	14		14	
Transport	5 115	4 900	-4	12		12	
Dépenses totales	41 362	42 000	2	
Ontario							
Impôt personnel	10 486	12 500	19	21		23	
Logement	9 900	9 900	0	20		18	
Transport	5 967	6 700	12	12		12	
Alimentation	5 877	6 200	5	12		11	
Dépenses totales	50 161	54 000	8	
Canada							
Impôt personnel	9 378	10 700	14	21		22	
Logement	8 102	8 500	5	18		17	
Alimentation	5 686	6 000	6	12		12	
Transport	5 640	6 000	6	12		12	
Dépenses totales	45 548	49 100	8	

Source: Statistique Canada, *Le Quotidien*, jeudi 12 février 1998.

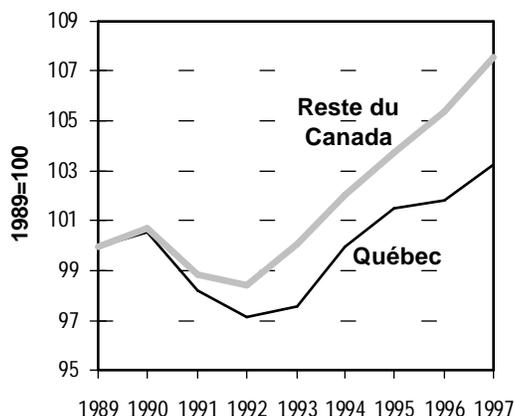
MARCHÉ DU TRAVAIL

Le retard du Québec, dans la croissance de l'emploi, par rapport au reste du Canada, se situe au niveau du travail autonome (selon l'EPA)

Un taux de chômage qui poursuit sa baisse en 1997

Pour mieux analyser la conjoncture récente sur le marché du travail et en raison du début de la récession au printemps de 1990, il a été retenu de traiter dans cet article de la période allant de 1989 à 1997. En prenant l'année 1989 comme base de comparaison (indices de 1989=100), on observe à la figure 1 que l'emploi au Québec¹ et dans le reste du Canada a atteint un premier sommet en 1990. Par la suite, soit de 1990 à 1992, le niveau de l'emploi a subi une diminution de 3,3 %, au Québec, et de 2,2 %, dans le reste du Canada. Depuis 1992, l'emploi a connu une tendance soutenue à la hausse, plus régulière dans le reste du Canada qu'au

Figure 1
Évolution de l'emploi total au Québec et dans le reste du Canada



Source: Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3450 et 3460, date d'extraction : 9 février 1998.

AVANT-PROPOS

Dans le dernier numéro de cette publication, on annonçait que le présent numéro contiendrait un dossier spécial sur le marché du travail, venant compléter la chronique sur l'emploi et la rémunération hebdomadaire moyenne que l'on y retrouve habituellement. Toutefois, compte tenu de l'importance et de l'actualité de la question de la dualité aéroportuaire à Montréal, il a été retenu d'accorder une attention particulière, dans le présent Bulletin, à l'industrie du transport aérien. Quant au marché du travail, ce Bulletin contient un article sur le phénomène du travail autonome qui complète l'information présentée dans le numéro précédent. Les prochains numéros du Bulletin donneront également l'occasion d'aborder d'autres facettes du marché du travail.

Sans revenir en détail sur les différences existant entre l'Enquête sur la population active (EPA) et l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) dont il a été question dans le numéro précédent du Bulletin, il convient de rappeler que ces deux enquêtes de Statistique Canada permettent d'observer mensuellement l'état du marché du travail au Québec et au Canada. Alors que l'EPA est une enquête qui est menée auprès des personnes, l'EERH est réalisée auprès des entreprises.

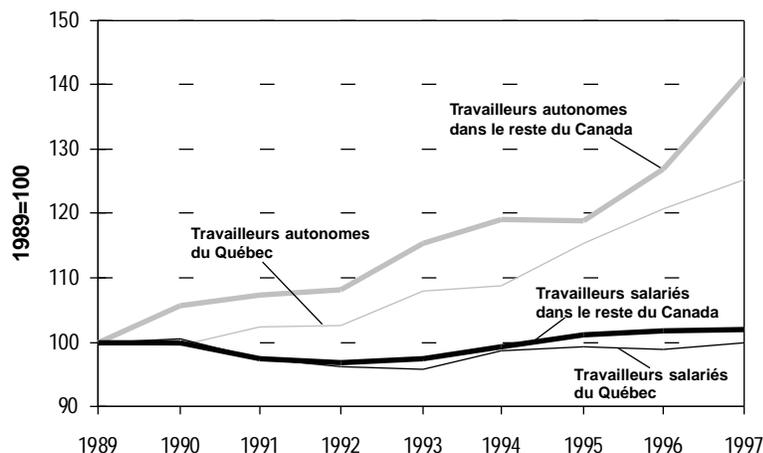
Québec. Pour la période allant de 1992 à 1997, l'emploi a progressé de 6,3 %, au Québec, comparativement à 9,3 % dans le reste du Canada.

Conséquemment, le taux de chômage a diminué de 12,8 % à 11,4 %, au Québec, et de 10,9 à 8,5 %, dans le reste du Canada. Pour mieux apprécier cette diminution, il faut noter qu'en période de chômage élevé, comme en 1992, des chômeurs ont pu cesser la recherche d'un emploi et donc ne plus être recensés comme chômeurs, entraînant alors une sous-estimation du taux réel de chômage. À l'inverse, avec l'amélioration de l'état du marché du travail, comme depuis 1992, des chômeurs ont recommencé à chercher un emploi, freinant ainsi la baisse du taux de chômage.

La croissance de l'emploi passe par le travail autonome depuis 1989

Comme l'évoquent fréquemment les médias, le phénomène du travail autonome² compte pour une large part de la croissance de l'emploi. À ce propos, la figure 2 compare l'évolution du nombre de travailleurs salariés avec celui des travailleurs autonomes, pour la période allant de 1989 à 1997. L'évolution beaucoup plus rapide du nombre de travailleurs autonomes apparaît de façon évidente. En fait, hormis une très faible diminution de 0,2 % au Québec, entre 1990 et 1991, le nombre de travailleurs autonomes n'a cessé de croître durant la période 1989-1997, tant au Québec que dans le reste du Canada. Ainsi, au total, le nombre de travailleurs autonomes s'est accru, entre 1989 et 1997, de 25,2 % au Québec comparativement à 41,1 % dans le reste du Canada. La situation est tout autre dans le cas des travailleurs salariés puisque leur nom-

Figure 2
Évolution du nombre de travailleurs salariés
et de travailleurs autonomes



Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3450 et 3460, date d'extraction : 9 février 1998.

bre n'a augmenté au Québec que de 1 000 (0,03 %) en huit ans, tandis qu'il n'a progressé que de 2,1 % dans le reste du Canada.

En somme, depuis 1989, une très large part de la croissance de l'emploi provient du travail autonome. À ce propos, il est intéressant de comparer à la figure 3 l'évolution, entre 1989 et 1997, de la part du Québec dans le total canadien en ce qui concerne les travailleurs salariés et les travailleurs autonomes. Du côté des travailleurs salariés, on remarque que la part du Québec connaît une légère tendance à la baisse avec un pic maximal de 24,5 %, en 1990, et un minimum de 23,8 %, en 1996. Quant aux travailleurs autonomes, on constate des fluctuations beaucoup plus prononcées d'une année à l'autre avec également une tendance à la baisse. Alors que le Québec comptait, en 1989, pour 22,6 % du total canadien des travailleurs autonomes, cette part n'atteignait que 20,6 %, en 1997.

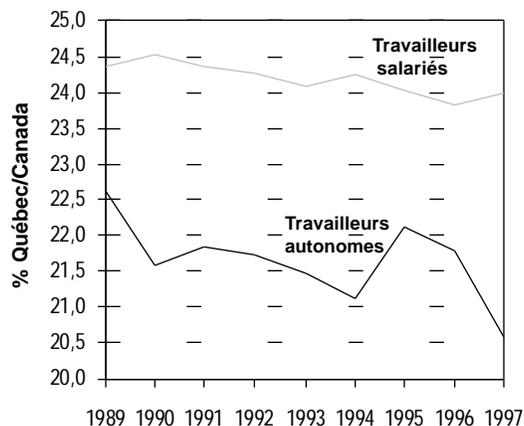
Les facteurs sous-jacents à la croissance du travail autonome

Selon Statistique Canada (*Le Quotidien du 24 octobre 1997*), la croissance du travail autonome s'explique depuis les années 90 par un accroissement du côté des propriétaires d'une entreprise travaillant seuls. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le manque d'emploi n'a été mentionné que par 12 % des travailleurs autonomes comme raison de créer sa propre entreprise. Il semble plutôt qu'en grande majorité les facteurs déterminants soient le désir d'une plus grande indépendance, la possibilité de diriger une entreprise familiale et l'espérance d'obtenir une rémunération supérieure. Il faut toutefois noter à ce propos que la rémunération des travailleurs autonomes a diminué au cours des années 90 par rapport à celle des travailleurs salariés. En 1995, la rémunération moyenne avant impôt des travailleurs autonomes se

situaient à 91 % de celle des travailleurs salariés.

Cette croissance du travail autonome se situe dans un contexte plus large de restructuration économique par rapport à une concurrence internationale beaucoup plus vive qu'auparavant, en raison du plus grand degré d'ouverture des économies nationales. Cette concurrence de même que le progrès technologique ont ainsi engendré une vague majeure de rationalisation dans les secteurs les plus exposés à la concurrence, en particulier dans le secteur manufacturier. Par conséquent, les entreprises optent plus souvent pour la sous-traitance et l'impartition de services traditionnellement produits à l'interne en vue de réduire leurs coûts de production ainsi que pour leur permettre d'ajuster plus rapidement leur production aux fluctuations de la demande. Cette tendance a également été observée dans le domaine du transport où bien des entreprises manufacturières et de commerce de gros se sont départies de leur parc de camions pour recourir aux services des entreprises de transport. Il faut d'ailleurs noter à ce propos que les entreprises de camionnage ont elles-mêmes recours à la sous-traitance pour les mêmes raisons.

Figure 3
Pourcentage occupé par les travailleurs québécois dans le total canadien



Source: Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3450 et 3460, date d'extraction : 9 février 1998.

Par ailleurs, les progrès technologiques, en particulier dans le domaine de l'informatique et des télécommunications, ont facilité la sous-traitance dans le domaine des services ainsi que le développement de petites entreprises, permettant ainsi une déconcentration géographique des activités économiques.

Néanmoins, selon Statistique Canada, 90 % de la croissance du travail autonome, entre 1989 et 1996, s'explique par la croissance de ce phénomène à l'intérieur des différentes industries plutôt que par une modification de la structure économique.

En somme, bien que le présent texte ne vise pas à présenter de prévisions précises à l'égard de l'évolution du phénomène du travail autonome au cours des prochaines années, il semble que les conditions qui ont permis son rapide développement (dont la disponibilité de la technologie et le désir de rationaliser les coûts de production) demeureront présentes. Pour cette raison, le travail autonome conservera une part significative du marché du travail et continuera à contribuer à une déconcentration géographique de l'activité économique.

Un marché du travail favorable au secteur du transport et de l'entreposage (selon l'EERH)

Une croissance du nombre de salariés supérieure à la moyenne de l'économie

Puisque l'EERH permet de dresser un portrait plus détaillé que l'EPA de la situation de l'emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage, l'analyse qui suit repose sur les données de l'EERH. Il faut toutefois noter que l'EERH ne traite pas des travailleurs autonomes. Selon les données de l'EERH, le nombre de salariés dans l'ensemble de l'économie canadienne a augmenté de 2,6 %, entre les 11 premiers mois de 1996 et la période correspondante de 1997. Au Québec, la hausse a atteint 1,6 % contre 2,9 % dans le reste du Canada.

Dans le secteur canadien du transport et de l'entreposage, la situation qui a prévalu en 1997 a permis une croissance annuelle plus rapide du nombre de salariés, soit de 3,4 %, que dans l'ensemble de l'économie, soit de 2,6 %. La situation varie sensible-

ment d'une composante à l'autre de l'industrie du transport et de l'entreposage. Ainsi, les secteurs les plus performants sont le transport aérien et le camionnage. Dans le premier cas, la hausse du nombre de salariés atteint 10,4 %, entre 1996 et 1997, tandis que dans le second cas, elle se chiffre à 7,1 %, ce qui représente tout de même le double du taux de croissance dans le transport et l'entreposage.

À l'inverse, l'industrie du transport et des services ferroviaires a poursuivi ses efforts de rationalisation pour diminuer ses frais d'exploitation dans un contexte de vive concurrence de la part de l'industrie du camionnage et de l'accroissement considérable du commerce entre le Canada et les États-Unis depuis le milieu des années 80. Entre 1996 et 1997, la diminution des effectifs salariés a ainsi atteint 4,1 %.

De son côté, l'industrie du transport en commun a enregistré une très légère augmentation de ses effectifs salariés, soit de 0,8 %, renversant une tendance à la baisse observée depuis 1994. Les efforts de rationalisation budgétaire de l'administration publique ne sont sûrement pas étrangers à cette situation.

Tableau 5
Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année Mois	1994	1995	1996	1996	1997	Variation	Variation	
				J à N ¹	J à N ¹	1996-1997	1994-1996	
							en %	
Québec								
Ensemble de l'économie	2 579 504	2 623 888	2 630 981	2 635 113	2 675 975	1,6	2,0	
Reste du Canada								
Ensemble de l'économie	8 012 068	8 191 971	8 276 447	8 275 422	8 518 084	2,9	3,3	
Canada								
Camionnage	131 445	135 813	140 717	140 579	150 559	7,1	7,1	
Transport en commun	82 845	76 605	77 518	77 355	77 940	0,8	-6,4	
Transport aérien	52 873	53 000	56 028	55 719	61 493	10,4	6,0	
Transport et services ferroviaires	57 253	53 406	50 645	50 854	48 794	-4,1	-11,5	
Autres	142 534	144 893	134 361	134 448	135 908	1,1	-5,7	
Transport et entreposage	466 950	463 717	459 269	458 955	474 694	3,4	-1,6	
Ensemble de l'économie	10 591 572	10 815 859	10 907 428	10 910 535	11 194 059	2,6	3,0	

Source: Compilations du Service de l'économie, de la statistique et de l'encadrement des plans de transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête *Emploi, gains et durée de travail* de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 4285 et 4355, date d'extraction : 9 février 1998.

¹ De janvier à novembre.

Une hausse plus rapide de la rémunération que dans l'ensemble de l'économie

Du côté de la rémunération hebdomadaire moyenne incluant le temps supplémentaire, la dernière année a permis d'enregistrer des gains intéressants, surtout si on les met en relation avec le taux d'inflation. Ainsi, au Canada, la rémunération moyenne dans l'ensemble de l'économie a progressé de 2,2 %, entre 1996 et 1997. Alors que la hausse enregistrée a été de 2,0 % au Québec, elle a atteint 2,3 % dans le reste du Canada. Cet écart dans la hausse salariale reflète sans doute un marché de l'emploi plus dynamique dans le reste du Canada, comme le traduit l'accroissement du nombre de salariés.

Entre 1996 et 1997, la hausse la plus marquée de la rémunération moyenne dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage, soit de 8,7 %, se retrouve dans le transport en commun; il faut toutefois mentionner qu'entre 1994 et 1996 la rémunération moyenne de ce secteur n'avait

presque pas bougé. Du côté du camionnage, la rémunération hebdomadaire moyenne a gagné 4,2 %, ce qui peut s'expliquer par une hausse de la demande de main-d'œuvre dans cette industrie d'ailleurs illustrée par l'important accroissement du nombre de salariés. Quant au transport aérien et au transport et aux services ferroviaires, ces deux industries ont connu une augmentation presque identique de leur rémunération moyenne, soit 2,5 % et 2,4 %, ce qui les place sous la moyenne de l'industrie du transport et de l'entreposage mais au-dessus de celle de l'ensemble de l'économie.

Malgré cette hausse moins rapide de la rémunération moyenne, l'industrie du transport et des services ferroviaires et celle du transport aérien ont conservé une nette avance par rapport à la moyenne du secteur du transport et de l'entreposage et, *a fortiori*, par rapport à celle de l'ensemble de l'économie avec, respectivement, une rémunération hebdomadaire moyenne de 998 \$ et de 821 \$. À l'inverse, l'industrie du camionnage et celle du transport en commun se sont situées

sous la moyenne du secteur du transport et de l'entreposage. L'industrie du transport en commun constitue un cas particulier au chapitre de la rémunération hebdomadaire moyenne, car elle regroupe, entre autres, deux composantes majeures dont la situation salariale apparaît nettement différente, soit les employés des grandes sociétés de transport urbain et les employés des entreprises de transport scolaire.

Y. G.

¹ Il faut noter que les résultats de l'EPA sont présentés sur la base du lieu de résidence et non selon le lieu de travail.

² Les expressions «travailleur autonome» ou «travailleur indépendant» regroupent les propriétaires actifs d'entreprises constituées en société, les propriétaires actifs d'entreprises non constituées en société et les travailleurs dans des entreprises familiales qui ne sont pas rémunérés.

Tableau 6
Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage (incluant les heures supplémentaires)

Année Mois	1994	1995	1996	1996	1997	Variation	Variation
	en dollars					en %	
				J à N ¹	J à N ¹	1996-1997 J à N ¹	1994-1996
Québec	en dollars					en %	
Ensemble de l'économie	547	550	554	554	565	2,0	1,3
Reste du Canada	en dollars					en %	
Ensemble de l'économie	575	582	596	595	608	2,3	3,7
Canada	en dollars					en %	
Camionnage	590	599	613	612	638	4,2	3,9
Transport en commun	573	590	577	576	626	8,7	0,7
Transport aérien	755	789	803	801	821	2,5	6,4
Transport et services ferroviaires	912	942	977	975	998	2,4	7,1
Autres	688	696	718	717	733	2,2	4,4
Transport et entreposage	675	689	701	700	724	3,4	3,9
Ensemble de l'économie	568	574	586	585	598	2,2	3,2

Source: Compilations du Service de l'économie, de la statistique et de l'encadrement des plans de transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête *Emploi, gains et durée de travail* de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 4288, et 4358, date d'extraction : 9 février 1998.

¹ De janvier à novembre.



TRANSPORT AÉRIEN

Statistiques des neufs premiers mois de 1997 : augmentation de 5,6 % du coefficient d'utilisation des capacités sur les vols réguliers

Les activités des transporteurs aériens de niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International) ont augmenté de 4,7 % en termes

du nombre de passagers transportés entre les neuf premiers mois de 1996 et les neuf premiers mois de 1997 (voir tableau 7). Le nombre de passagers sur les vols réguliers a augmenté de 4,8 %, compte tenu d'une augmentation du nombre de passagers de 6,4 % sur les vols internationaux et d'une croissance moindre, soit de 3,5 %, du nombre de passagers sur les vols intérieurs. Le nombre de passagers sur les vols affrétés est demeuré relativement stable, en diminution de

0,9 % par rapport aux résultats des neufs premiers mois de 1996.

Au cours des neufs premiers mois de 1997, les deux grands transporteurs canadiens ont déclaré une hausse de 8,8 % du nombre de passagers-kilomètres par rapport à la période correspondante de 1996. Le nombre de passagers-kilomètres sur les vols réguliers a augmenté de 9,1 %, soit de 8,4 % sur les vols intérieurs et de 9,4 % sur les vols internationaux.

Tableau 7
Activités des transporteurs aériens canadiens de niveau IA¹

Année Mois	1994	1995	1996	1996	1997	Variation
				J à S ²	J à S ²	1996-1997
						en %
Passagers transportés (en milliers)	19 440	20 782	23 154	17 771	18 607	4,7
Vols réguliers	18 100	19 910	22 855	17 543	18 381	4,8
Intérieurs	11 057	11 698	12 811	9 735	10 072	3,5
Internationaux	7 043	8 212	10 044	7 808	8 309	6,4
Affrètements	1 329	872	299	228	226	-0,9
Passagers-kilomètres (en millions)	46 602	50 424	56 882	44 426	48 332	8,8
Vols réguliers	43 504	48 420	56 119	43 831	47 809	9,1
Intérieurs	16 193	17 486	19 204	14 725	15 960	8,4
Internationaux	27 302	30 934	36 915	29 106	31 849	9,4
Affrètements	3 093	2 004	763	595	523	-12,1
Capacité (en millions de sièges-kilomètres)	70 596	78 726	78 940	64 019	65 962	3,0
Vols réguliers	66 715	76 058	77 982	63 280	65 313	3,2
Affrètements	3 881	2 668	958	739	649	-12,2
Coefficient d'utilisation des capacités (en %)						
Vols réguliers	65,3	63,6	72,0	69,3	73,2	5,6
Affrètements	79,7	75,1	80,0	80,5	80,5	0,0

Source: Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004, vol. 29, n° 12, Tableau 1.1.

¹ Comprend Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Itée.

² De janvier à septembre.

Compte tenu de la hausse de 3,2 % de la capacité sur les vols réguliers, le coefficient d'utilisation des capacités sur les vols réguliers s'est établi à 73,2 %, en hausse de 5,6 % par rapport à celui obtenu au cours des neuf premiers mois de 1996.

Toujours sur la base des données des neuf premiers mois de 1997, les vols affrétés des transporteurs de niveau I A ont enregistré une baisse de 12,1 % du nombre de passagers-kilomètres. La capacité sur ces vols ayant diminué de 12,2 %, le coefficient d'utilisation des capacités sur les vols affrétés est demeuré inchangé, s'établissant à 80,5 %. La diminution du nombre de passagers-kilomètres sur les vols affrétés est essentiellement attribuable à la diminution observée sur les vols des Lignes aériennes Canadien International qui subissent actuellement des baisses de trafic, particulièrement sur le marché asiatique.

Déplacement des activités aéroportuaires vers l'Ouest canadien en 1996

Le tableau 8 présente le niveau d'activité aux principaux aéroports canadiens en 1995 et en 1996. Les statistiques portent sur le nombre de passagers payants embarqués et débarqués, incluant les passagers de correspondance. Elles sont présentées par genre de service, soit pour les services réguliers et pour les principaux services d'affrètement. Les services réguliers englobent les services réguliers internationaux, transfrontaliers, régionaux et locaux.

L'aéroport Lester B. Pearson de Toronto occupe le premier rang des aéroports canadiens quant au nombre de passagers payants embarqués et débarqués en 1996, avec 22,7 millions de passagers, les deuxième et troisième rangs étant respectivement occupés par l'aéroport de Vancouver (13,1 millions de passagers) et par l'aéroport de Calgary (6,7 millions de

passagers). L'aéroport de Dorval est pour sa part le 4^e aéroport le plus achalandé au Canada, avec 6,1 millions de passagers en 1996.

Certains aéroports ont connu d'importantes hausses de trafic en 1996. C'est le cas notamment de l'aéroport international d'Edmonton, dont le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 63,0 % en 1996, grâce à une hausse de 75,7 % du nombre de passagers sur les vols réguliers. Des augmentations de trafic importantes ont également été constatées aux aéroports internationaux de Vancouver (18,7 %), de Calgary (+25,9 %), de Winnipeg (+26,3 %), d'Ottawa (+17,0 %) et de Victoria (+20,9 %), témoignant d'un déplacement vers l'Ouest des activités aéroportuaires canadiennes concurremment à la tendance lourde en Amérique du Nord du déplacement d'est en ouest de l'activité économique.

Les aéroports d'importance situés plus à l'est ont connu des hausses d'activité moins importantes, soit de

Tableau 8
Passagers payants embarqués et débarqués aux principaux aéroports canadiens par genre de service

Année	Services réguliers ¹		Variation	Principaux services d'affrètements		Variation	Total		Variation
	1995	1996	1995-1996	1995	1996	1995-1996	1995	1996	1995-1996
	en milliers de passagers		en %	en milliers de passagers		en %	en milliers de passagers		en %
Toronto/LB Pearson Intl	17 589	19 822	12,7	3 296	2 847	-13,6	20 885	22 669	8,5
Vancouver Intl	9 864	12 151	23,2	1 166	939	-19,5	11 030	13 090	18,7
Calgary Intl	4 926	6 266	27,2	365	396	8,5	5 291	6 662	25,9
Montréal/Dorval Intl	5 391	5 896	9,4	286	246	-14,0	5 677	6 142	8,2
Edmonton Intl	1 521	2 672	75,7	255	225	-11,8	1 777	2 897	63,0
Winnipeg Intl	2 037	2 260	10,9	203	570	180,8	2 240	2 830	26,3
Ottawa/McDonald-Cartier Intl	2 289	2 645	15,6	71	118	66,2	2 361	2 763	17,0
Halifax Intl	2 135	2 300	7,7	150	162	8,0	2 284	2 462	7,8
Montréal/Mirabel Intl	1 371	1 343	-2,0	1 005	1 049	4,4	2 376	2 392	0,7
Victoria Intl	693	844	21,8	34	35	2,9	727	879	20,9
Québec/Jean Lesage Intl	513	499	-2,7	170	141	-17,1	683	640	-6,3

Source: Statistique Canada, *Bulletin de service*, vol. 29, n° 9, Tableau 3.2.

Statistique Canada, *Trafic des transporteurs canadiens aux aéroports canadiens*, 1995, n° 51-005-XPB au catalogue, Tableau 1.3.

¹ Inclut les services réguliers régionaux et locaux.

8,5 % dans le cas de l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, de 8,2 % dans celui de Dorval, de 7,8 % dans celui de Halifax et de 0,7 % dans celui de Mirabel. L'aéroport de Dorval a ainsi perdu le 3^e rang qu'il occupait en 1995 au profit de l'aéroport international de Calgary, pour occuper en 1996 le 4^e rang des aéroports canadiens les plus achalandés. L'aéroport Jean-Lesage, de Québec, qui occupait le 11^e rang en 1996, a pour sa part enregistré une baisse de 6,3 % du nombre de passagers embarqués et débarqués, en raison notamment de conditions économiques régionales difficiles, résultant des restrictions budgétaires dans la fonction publique québécoise.

La lecture du tableau 8 permet par ailleurs de constater une augmentation quasi généralisée du trafic sur les vols réguliers aux principaux aéroports canadiens. En fait, parmi ceux-ci, seul l'aéroport de Mirabel a connu une diminution du nombre de passagers (embarqués et débarqués) sur les vols réguliers en 1996, soit de 2,0 %. Cette diminution peut toutefois s'expliquer par les transferts successifs vers l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto des vols réguliers des compagnies aériennes Alitalia (au début de l'année 1995), KLM (au mois de mai de 1995) et Lufthansa (en octobre de 1995), KLM ayant toutefois maintenu ses vols d'été à Mirabel. L'aéroport de Mirabel est ainsi passé du 5^e rang, en 1995, au 9^e rang des aéroports canadiens les plus achalandés, en 1996.

Les statistiques font également ressortir une diminution relative des activités d'affrètement au profit des services réguliers dans les principaux aéroports canadiens. Cette diminution est, dans certains cas, attribuable à la conversion d'un nombre de vols d'affrètement en vols réguliers, conséquence de la signature en février 1995 de l'accord de «Cielles ouverts» entre le Canada et les États-Unis. Certains aéroports ont toutefois connu des hausses de trafic sur les vols affrétés en 1996, les plus élevées ayant été constatées aux aéroports internationaux de Winnipeg (+180,8 %) et

d'Ottawa (+66,2%). Ces augmentations ont été enregistrées principalement sur des liaisons intérieures.

Diminution de 22,6 % des affrètements transfrontaliers aux aéroports de Montréal

Cette section ainsi que la section suivante portent sur les statistiques de 1996 des affrètements aériens internationaux. Elles sont présentées en termes du nombre de passagers entrants et sortants (ou d'arrivées et de départs), aux aéroports de Montréal, dans un premier temps, et à l'aéroport Jean-Lesage de Québec. Ces statistiques montrent une diminution importante des activités d'affrètement aux aéroports québécois. Cette diminution reflète, pour une grande part, les effets de l'entrée en vigueur en février 1995 de l'accord de «Cielles ouverts» entre le Canada et les États-Unis. Rappelons que, à la suite de la libéralisation du transport aérien entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs aériens ont eu la possibilité d'offrir de nouvelles liaisons régulières entre les deux pays mais également de convertir leurs vols affrétés en services réguliers. En date du 25 août 1997, 16 liaisons transfrontalières des principaux transporteurs canadiens avaient été converties en liaisons régulières¹, d'où les diminutions importantes dans les statistiques d'affrètement en 1996.

Les services d'affrètement aux aéroports de Montréal ont totalisé 1 151 030 passagers entrants et sortants en 1996, en baisse de 5,1 % par rapport à 1995 (voir tableau 9). Le marché d'affrètement le plus important aux aéroports de Montréal est celui du Sud avec 555 226 passagers en 1996, suivi de l'Europe avec 395 868 passagers et des États-Unis avec 199 877 passagers. De ces trois marchés, seul celui de l'Europe a connu une croissance de ses activités en 1996, avec une augmentation du nombre de passagers de 3,0 %. Parmi

les destinations européennes d'importance, le Royaume-Uni a connu la plus forte croissance (+42,0 %), suivi de l'Italie (+12,2 %) et de la France (+3,5 %), qui constitue depuis 1995, le marché d'affrètement le plus important à Montréal, avec 327 339 passagers en 1996.

Compte tenu de l'affaiblissement de la devise canadienne par rapport au dollar américain, le marché du Sud a subi une diminution du nombre de passagers de 2,6 % en 1996. La plupart des principaux marchés du Sud ont subi des diminutions du nombre de passagers, à l'exception du Mexique (+16,5 %), de la Martinique (+27,6 %) et d'Haïti (+10,1 %). Le Mexique occupe le premier rang des marchés d'affrètement du Sud aux aéroports de Montréal, avec 218 542 passagers entrants et sortants en 1996.

Le marché d'affrètement des États-Unis a pour sa part connu une baisse de 22,6 % du nombre de passagers en 1996. C'est une troisième baisse annuelle consécutive du nombre de passagers sur ce marché. Celle-ci s'explique en grande partie par la conversion d'un certain nombre de vols affrétés en liaisons régulières consécutivement à l'entrée en vigueur de l'accord de «Cielles ouverts» mais également par l'affaiblissement de la devise canadienne par rapport au dollar américain. Le marché de la Floride, qui constitue le marché d'affrètement transfrontalier le plus important aux aéroports de Montréal, avec 85 % des passagers entrants et sortants, a connu une baisse de 28,5 % du nombre de passagers en 1996.

Diminution de 16,8 % des affrètements internationaux à l'aéroport Jean-Lesage

Les activités d'affrètements internationaux à l'aéroport Jean-Lesage ont été lourdement touchées en 1996 (voir tableau 10). En effet, les affrètements internationaux à cet aéroport, qui ont

totalisé 140 489 passagers entrants et sortants en 1996, ont diminué de 16,8 %. Les conditions économiques prévalant dans la région de Québec, résultant des nombreuses compressions budgétaires effectuées dans la fonction publique québécoise, ont certainement contribué à cette baisse.

Tous les marchés d'affrètement à l'aéroport Jean-Lesage ont connu des diminutions du nombre de passagers, à commencer par le marché d'affrètement le plus important, c'est-à-dire celui du Sud, qui totalise 61 654 passagers et qui a connu une baisse de 15,7 % du nombre de passagers en 1996. En plus de l'effet certain de l'affaiblissement de la devise canadienne par rapport au dollar américain, des tarifs plus élevés semblent avoir été constatés sur ce marché en 1996. Les deux transporteurs visés, soit Royal et Air Transat, auraient en effet conclu une entente selon laquelle chacun des deux transporteurs peut utiliser les appareils de l'autre, au besoin, réduisant ainsi le degré de concurrence sur ce marché, ce qui aurait eu comme effet d'augmenter les prix. Des trois destinations du Sud desservies à l'aéroport Jean-Lesage, seul le Mexique a enregistré une augmentation du nombre de passagers en 1996, soit de 33,7 %. Les liaisons avec Cuba et la République Dominicaine ont subi, pour leur part, des baisses de trafic de 26,3 % et de 21,9 %, respectivement, en 1996.

Sur le marché des États-Unis, l'aéroport Jean-Lesage a enregistré une diminution de 9,3 % de ses activités d'affrètement en 1996, conséquence de l'accord de «Cielles ouverts» et de l'affaiblis-

sement de la devise canadienne. Le marché d'affrètement américain à cet aéroport est essentiellement (soit à 97 % en 1996) constitué de vols en provenance et à destination de la Floride.

Sur le marché de l'Europe, le seul marché d'affrètement desservi en 1996 était celui de la France. Comme on peut le constater en consultant le tableau 10, les activités d'affrètement sur ce marché ont diminué de façon importante en 1996, le nombre de passagers entrants et sortants passant de 40 359, en 1995, à 30 504, en 1996, en baisse de 24,4 %. Selon l'information obtenue des deux transporteurs actifs sur ce marché, soit Air Transat

et Royal, la diminution pourrait être attribuable à des changements dans la structure des itinéraires, qui évoluent selon la demande et la disponibilité des sièges. Ainsi, un bon nombre de touristes français pourraient avoir préféré Montréal comme porte d'entrée au Québec en 1996.

¹ Source : Transport Canada, Politiques de l'air, 23 septembre 1997.

A-M.F.

Tableau 9
Affrètements internationaux de passagers,
total des passagers entrants et sortants aux aéroports de Montréal¹

Année	1993	1994	1995	1996	Variation
					1995-1996
					en %
États-Unis	402 253	348 794	258 272	199 877	-22,6
Floride	385 627	331 119	239 421	171 119	-28,5
Autres	16 626	17 675	18 851	28 758	52,6
Sud	559 214	543 367	569 838	555 226	-2,6
Mexique	174 211	177 345	187 565	218 542	16,5
République Dominicaine	144 185	131 746	129 838	116 739	-10,1
Cuba	109 419	84 813	119 919	98 089	-18,2
Vénézuéla	38 539	45 480	25 474	24 115	-5,3
Costa Rica	22 488	23 363	18 297	13 031	-28,8
Martinique	10 115	12 896	14 748	18 825	27,6
Haiti	9 105	3 097	18 398	20 251	10,1
Autres	51 152	64 627	55 599	45 634	-17,9
Europe	285 414	352 322	384 169	395 868	3,0
France	238 614	287 621	316 135	327 339	3,5
Belgique	10 383	25 054	23 941	19 825	-17,2
Suisse	8 614	14 837	11 047	10 684	-3,3
Italie	10 351	9 341	9 482	10 637	12,2
Royaume-Uni	5 276	8 116	8 948	12 710	42,0
Portugal	11 533	6 155	9 959	5 941	-40,3
Autres	643	1 198	4 657	8 732	87,5
Reste du monde	277	-	-	59	-
Total	1 247 158	1 244 483	1 212 279	1 151 030	-5,1

Source: Statistique Canada, *Statistiques des affrètements aériens*, 1993 à 1996, n° 51-207-XPB au catalogue, Tableau 1.

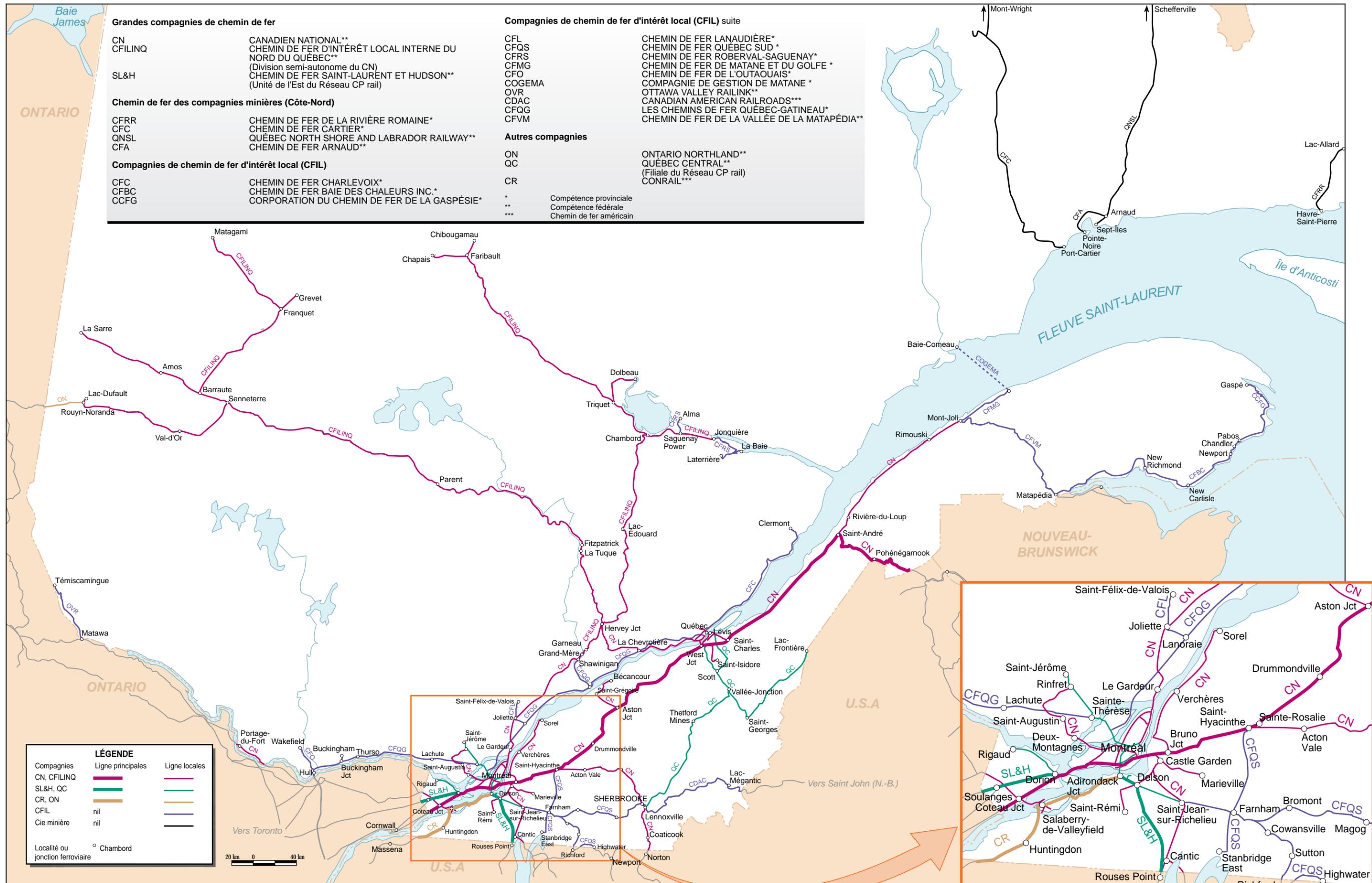
¹ Aux aéroports de Dorval et de Mirabel.

Tableau 10					
Affrètements internationaux de passagers, total des passagers entrants et sortants à l'aéroport Jean-Lesage de Québec					
Année	1993	1994	1995	1996	Variation 1995-1996
					<i>en %</i>
États-Unis	82 877	56 839	53 302	48 331	-9,3
Floride	78 764	54 197	50 645	46 798	-7,6
Autres	4 113	2 642	2 657	1 533	-42,3
Sud	68 023	55 408	73 135	61 654	-15,7
Cuba	15 925	18 217	24 976	18 396	-26,3
République Dominicaine	27 115	17 096	19 216	15 001	-21,9
Mexique	21 319	14 775	21 131	28 257	33,7
Vénézuela	396	5 320	6 475	-	-
Costa Rica	3 268	-	1 337	-	-
Europe	40 184	44 075	42 488	30 504	-28,2
France	35 653	43 455	40 359	30 504	-24,4
Autres	4 531	620	2 129	-	-
Total	191 084	156 322	168 925	140 489	-16,8

Source: Statistique Canada, *Statistiques des affrètements aériens*, 1993 à 1996, No 51-207-XPB au catalogue, Tableau 1.

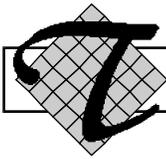
L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada. On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son site web au <http://www.statcan.ca> et de son numéro sans frais au 1-800-263-1136.

Réseau ferroviaire québécois



Grandes compagnies de chemin de fer		Compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) suite	
CN	CANADIEN NATIONAL**	CFL	CHEMIN DE FER LANAUDIÈRE*
CFILINQ	CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL INTERNE DU NORD DU QUÉBEC**	CFQS	CHEMIN DE FER QUÉBEC SUD *
SL&H	(Division semi-autonome du CN)	CFRS	CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY*
	CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET HUDSON**	CFMG	CHEMIN DE FER DE MATANE ET DU GOLFE *
	(Unité de l'Est du Réseau CP rail)	CFO	CHEMIN DE FER DE L'OUTAOUAIS*
		COGEMA	COMPAGNIE DE GESTION DE MATANE *
		OVR	OTTAWA VALLEY RAILINK**
		CDAC	CANADIAN AMERICAN RAILROADS***
		CFQG	LES CHEMINS DE FER QUÉBEC-GATINEAU*
		CFVM	CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA MATAPÉDIA**
Chemin de fer des compagnies minières (Côte-Nord)		Autres compagnies	
CFRR	CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE ROMAINE*	ON	ONTARIO NORTHLAND**
CFC	CHEMIN DE FER CARTIER*	QC	QUÉBEC CENTRAL**
QNSL	QUÉBEC NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY**	CR	(Filiale du Réseau CP rail)
CFA	CHEMIN DE FER ARNAUD**		CONRAIL***
Compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL)			
CFC	CHEMIN DE FER CHARLEVOIX*		
CFBC	CHEMIN DE FER BAIE DES CHALEURS INC.*		
CCFG	CORPORATION DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE*		

LÉGENDE		
Compagnies	Ligne principales	Ligne locales
CN, CFILINQ		
SL&H, QC		
CR, ON		
CFIL	nil	
Cie minière	nil	
Localité ou jonction ferroviaire		



TRANSPORT FERROVIAIRE



Portrait du réseau ferroviaire québécois

par Louise Soulière, Service des politiques en transport multimodal

Il y a quelques années, lorsque l'on parlait de transport ferroviaire au Québec, deux grands transporteurs nous venaient à l'esprit : Canadien National (CN) et Canadien Pacifique (CP). Ces deux transporteurs ferroviaires sont toujours présents aujourd'hui, mais à eux se sont greffés plusieurs nouveaux transporteurs. Ces nouveaux acteurs sont des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Les CFIL sont des transporteurs locaux ou régionaux qui exploitent des lignes dites «secondaires» ou «à faible densité» et qui n'acheminent généralement que du trafic à destination ou en provenance du territoire qu'ils desservent.

La rationalisation du réseau

L'arrivée des CFIL découle de la rationalisation du réseau ferroviaire par les grandes compagnies de chemin de fer. Dans le transport des marchandises, la rationalisation majeure de CN et de CP fait suite à des pertes d'exploitation considérables attribuables à la surcapacité de leur réseau, à leurs conditions d'exploitation et à la concurrence accrue du camionnage. Désormais, les grands transporteurs concentrent donc leurs efforts sur les lignes à forte densité et abandonnent ou mettent en vente celles à faible densité.

La réduction du nombre d'infrastructures ferroviaires, qui a été facilitée par la procédure d'abandon de lignes non rentables contenue dans la Loi de

1987 sur les transports nationaux, l'est davantage depuis l'adoption en juillet 1996 de la Loi sur les transports au Canada. En effet, la nouvelle loi fédérale, par la libéralisation de la procédure d'abandon, permet aux compagnies ferroviaires d'abandonner les lignes qu'elles ne considèrent plus rentables, et ce, sans avoir à le justifier. La loi permet également, par la voie d'un mécanisme de transfert, de procéder rapidement à la vente des lignes pouvant être exploitées par un CFIL.

L'efficacité des CFIL

La création de CFIL, pour prendre en charge le réseau local et régional, offre de nombreux avantages. Parmi ces avantages, notons des coûts d'exploitation moins élevés, favorisés, entre autres, par une plus grande souplesse dans l'organisation du travail et une présence accrue du transporteur auprès des expéditeurs de la région qui se traduit par un service à la clientèle pouvant être mieux adapté. Ainsi, les grandes compagnies conservent le trafic des lignes secondaires en créant des lignes d'apport qui sont moins coûteuses à exploiter par un CFIL et donc rentables.

Cette nouvelle forme d'organisation a connu du succès aux États-Unis lors de la rationalisation du réseau ferroviaire américain de sorte qu'aujourd'hui on compte plus de 500 CFIL (Short-Lines) exploitant près de 74 000 km de voie. Les lignes locales et régionales ainsi exploi-

tées représentent 27 % du réseau ferroviaire américain et se partagent 9 % des revenus.

Au Québec, avant la mise en vigueur en juillet 1996 de la Loi sur les transports au Canada, on comptait 444 km de lignes exploitées par des CFIL, alors que l'on en compte aujourd'hui plus de 1 600 km. De ce nombre, 1 314 km sont de compétence québécoise.

En ce qui concerne les grandes compagnies de chemin de fer, le CN exploite encore 51 % du réseau ferroviaire et demeure le principal acteur. Le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H), filiale du réseau CP Rail créée en 1996 lors d'une importante restructuration, exerce ses activités dans l'est de l'Amérique du Nord et exploite au Québec 253 km de lignes, soit 4 % du réseau. L'ensemble des CFIL quant à eux exploitent maintenant 26 % du réseau.

Le portrait du réseau ferroviaire a donc considérablement changé en 1997 accroissant du coup la responsabilité du MTQ.

Le cadre législatif québécois du transport ferroviaire

De fait, les activités ferroviaires de compétence québécoise sont régies par deux lois : la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. La Loi sur les

chemins de fer couvrent les dimensions corporatives et commerciales des activités ferroviaires. Cette loi permet, entre autres, la constitution d'une compagnie de chemin de fer qui exerce ses activités au Québec.

Quant à la deuxième loi, la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, elle confie au ministère des Transports du Québec la responsabilité de la sécurité des infrastructures, de l'exploitation, du matériel roulant, des communications, etc. Cette loi s'applique aux compagnies de chemins de fer de compétence québécoise et aux entreprises industrielles qui utilisent du matériel ferroviaire.

Le gouvernement fédéral a, quant à lui, compétence exclusive sur les compagnies de chemin de fer interprovinciales. En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer américaines qui exercent leurs activités au Québec, elles sont de compétence fédérale en raison de leur caractère international.

La description du réseau

Le transport de marchandises

Outre le CN, le SL&H et les nouveaux CFIL, les compagnies ferroviaires de la Côte-Nord qui sont des filiales des compagnies minières ainsi que le Chemin de fer Roberval-Saguenay, filiale de l'Alcan du Saguenay—Lac-St-Jean, sont des transporteurs ferroviaires qui occupent toujours une place importante dans le domaine du transport ferroviaire au Québec. Ces compagnies transportent en priorité ou en exclusivité les produits de leur société-mère respective.

Le bateau rail de Cogema relie la rive nord et la rive sud du Saint-Laurent entre Matane et Baie-Comeau—Hauterive, rejoint à Mont-Joli le Chemin de fer de Matane et du Golfe lui-même relié au réseau continental du CN.

Enfin, deux autres compagnies effectuent du transport de marchandises au Québec. Il s'agit de l'*Ontario Northland Railway* (ON), société provinciale dans le nord-est de l'Ontario dont l'itinéraire rejoint Rouyn-Noranda, et *Conrail*, société américaine qui exploite une ligne de Montréal à la frontière des États-Unis.

Le réseau ferroviaire québécois totalise donc 6485 km de lignes dont la répartition fonctionnelle est présentée au tableau 11.

Le transport de passagers

Via Rail Canada, société fédérale de la Couronne, effectue le transport de passagers interurbains et transcontinentaux. Les régions desservies par Via Rail au Québec sont le Saguenay—Lac St-Jean, l'Abitibi et enfin la Gaspésie. Le transport régional de passagers entre Sept-Îles—Shefferville

et Labrador City est, quant à lui, assuré par le chemin de fer Québec North Shore and Labrador Railway (QNS&L), filiale de la compagnie minière IOC. Un service ferroviaire à vocation touristique est offert en période estivale entre Hull et Wakefield par le Chemin de fer de l'Outaouais.

En ce qui concerne la région métropolitaine, les services de train de banlieue, dont la responsabilité incombe à l'Agence métropolitaine de transport, font maintenant partie intégrante du système de transport en commun susceptible de se développer davantage dans les années à venir.

Document source : Orientation pour le maintien des infrastructures ferroviaires, Direction du transport multimodal, Service des politiques en transport multimodal, juin 1997, Gilles Beaulieu, Louise Soulière.

Tableau 11
Répartition fonctionnelle du réseau ferroviaire québécois

Lignes principales	
(transcontinentales et transfrontalières)	832 km
Compétence fédérale	
CN	649 km
SL&H	102 km
Conrail	81 km
Lignes des compagnies minières en territoire québécois	
	731 km
Compétence fédérale	
	273 km
Compétence provinciale	
	458 km
Lignes locales et régionales	
• Chemin de fer de classe I (Grands transporteurs)	
	3 259 km
Compétence fédérale	
CN	2 687 km
SL&H	532 km
ON	40 km
• CFIL	
	1 663 km
Compétence provinciale	
	1 314 km
Compétence fédérale	
Chemin de fer québécois	149 km
Chemin de fer ontarien	65 km
Chemin de fer américain	135 km

Tableau 12
Liste des CFIL qui exercent leurs activités en territoire québécois

CFC	Chemin de fer de Charlevoix	Limoilou - Clermont	147 km
CFBC	Chemin de fer Baie des Chaleurs	Matapédia - Chandler	235 km
CCFG	Corporation du Chemin de fer de la Gaspésie	Chandler - Gaspé	90 km
CFVM	Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia	Mont-Joli - Matapédia	149 km
CFL	Chemin de fer Lanaudière	Joliette - Saint-Félix-de-Valois	15 km
CDAC	Canadian American Railroad	Sherbrooke - Mégantic - Frontière	135 km
CFO	Chemin de fer de l'Outaouais	Hull - Wakefield*	30 km
CFQS	Chemin de fer Québec Sud	Région de l'Estrie	229 km
CFQG	Les Chemins de fer Québec Gatineau	Rive Nord du Saint-Laurent	451 km
OVR	Ottawa Valley Railink	Matawa - Témiscamingue	65 km
CFRS	Chemin de fer Roberval-Saguenay	Région du Saguenay-Lac St-Jean	61 km
CFMG	Chemin de fer de Matane et du Golfe	Mont-Joli - Matane	56 km
Total			1 663 km

* Transport de passagers seulement

Tableau 13
Liste des compagnies minières en territoire québécois (Côte-Nord)

QNSL	Québec North Shore and Labrador Railway	Sept-Îles - Schefferville (tronçon québécois)	235 km
CFA	Chemin de fer Arnaud	Pointe-Noire - Arnaud Jonction	38 km
CFRR	Chemin de fer de la Rivière Romaine	Havre St-Pierre - Lac Allard	42 km
CFC	Chemin de fer Cartier	Port-Cartier - Mont Wright	416 km
Total			731 km

CAMIONNAGE



L'enquête au bord des routes sur le camionnage du CCATM de 1995

par Donald Fallu, Service des politiques en transport multimodal, avec la collaboration de Jacques Dubois, stagiaire.

Introduction

En vue d'établir un profil du volume et des caractéristiques de la circulation des camions qui empruntent les routes des provinces et territoires au Canada, une enquête au bord des routes sur le camionnage a été réalisée en 1995. Ce projet était sous la responsabilité d'un groupe de travail du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) formé de responsables des transports des gouvernement fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce sondage faisait suite à une première enquête réalisée en 1991.

Une telle enquête a permis de combler certaines carences dans les données disponibles sur le camionnage en permettant:

- de faire un lien entre les caractéristiques des camions, des transporteurs, des chauffeurs, des marchandises et des déplacements;
- de mesurer les caractéristiques du parc de véhicules en usage (configuration, poids, etc.);
- de mesurer les activités des transporteurs non canadiens sur nos routes.

Ces données sont utiles pour l'élaboration et l'évaluation des politiques de camionnage (charges et dimensions, tarification, sécurité, etc.) et pour la planification routière.

Quelques résultats pour le Québec

Caractéristiques des déplacements

La distribution de l'ensemble des déplacements de camions selon la distance totale parcourue (figure 4) nous révèle que la moitié (49 %) des déplacements représentant 34 % du tonnage total sont effectués sur une distance de moins de 250 km. Les voyages de plus de 750 km comptent pour 16,2 % du nombre de déplacements et 23,8 % du tonnage transporté.

Le profil selon les marchés (figure 5) nous indique que 59 % des déplacements pour 50 % du tonnage correspondent à des déplacements intraprovinciaux. Les déplacements interprovinciaux viennent en deuxième lieu avec 25 % des déplacements et 31 % du tonnage, alors que les déplacements internationaux représentent 16 % des déplacements et 19 % du tonnage.

Enfin, selon le lieu d'immatriculation des véhicules (figure 6), on observe que les trois quarts (74,6 %) des déplacements sont effectués par des véhicules immatriculés au Québec, suivi de l'Ontario avec 14,7 % et des États-Unis

avec 5,5 %. La ventilation selon le poids des marchandises transportées donne un portrait légèrement différent avec une importance légèrement moins élevée pour le Québec, alors que la part des véhicules ontariens et des Maritimes augmente. Cependant, lorsqu'on examine l'impact sur le réseau du Québec¹, les résultats sont très différents en ce que les véhicules des Maritimes obtiennent des valeurs presque égales (11,2 %) à celles de l'Ontario (12,1 %). Cela s'explique par le fait que les véhicules ontariens parcourent souvent une faible distance au Québec (une bonne proportion se dirigeant vers ou provenant de la grande région montréalaise), alors que les véhicules des Maritimes parcourent de grandes distances au Québec, leur destination (ou leur origine) étant souvent la région montréalaise ou l'Ontario.

Figure 4
Caractéristiques des déplacements selon la distance parcourue

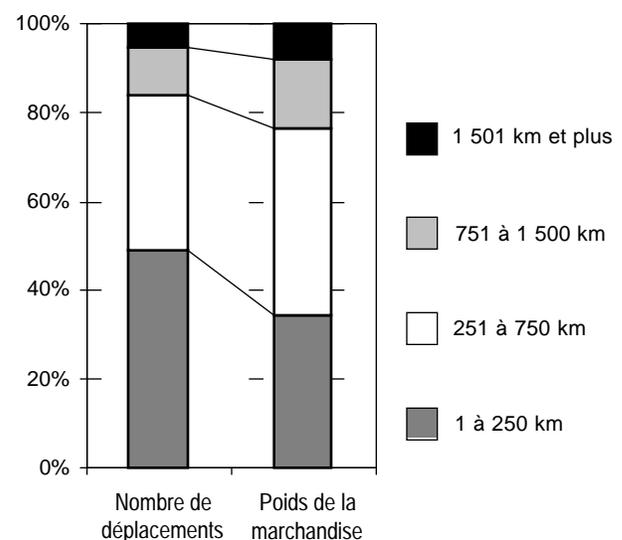


Figure 5
Caractéristiques des déplacements
selon les marchés

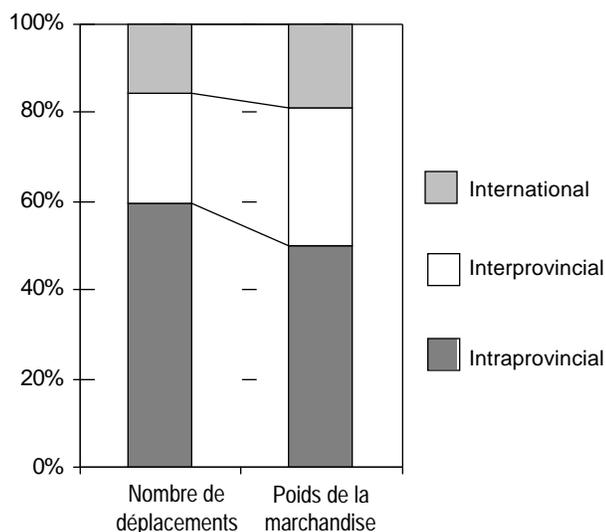
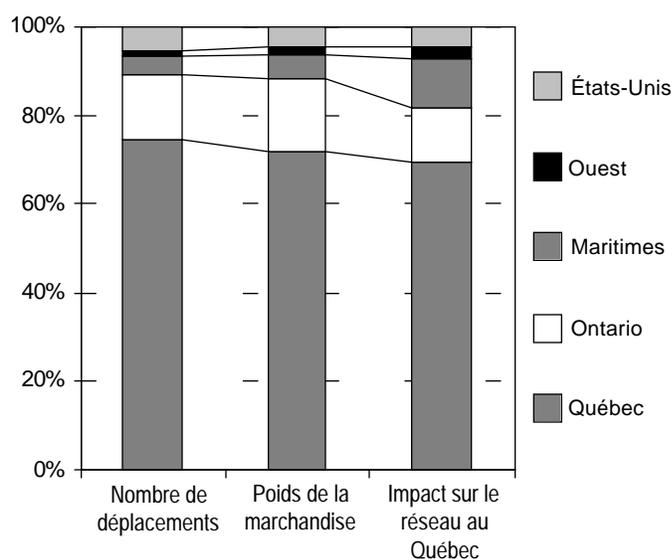


Figure 6
Caractéristiques des déplacements
selon le lieu d'immatriculation des véhicules

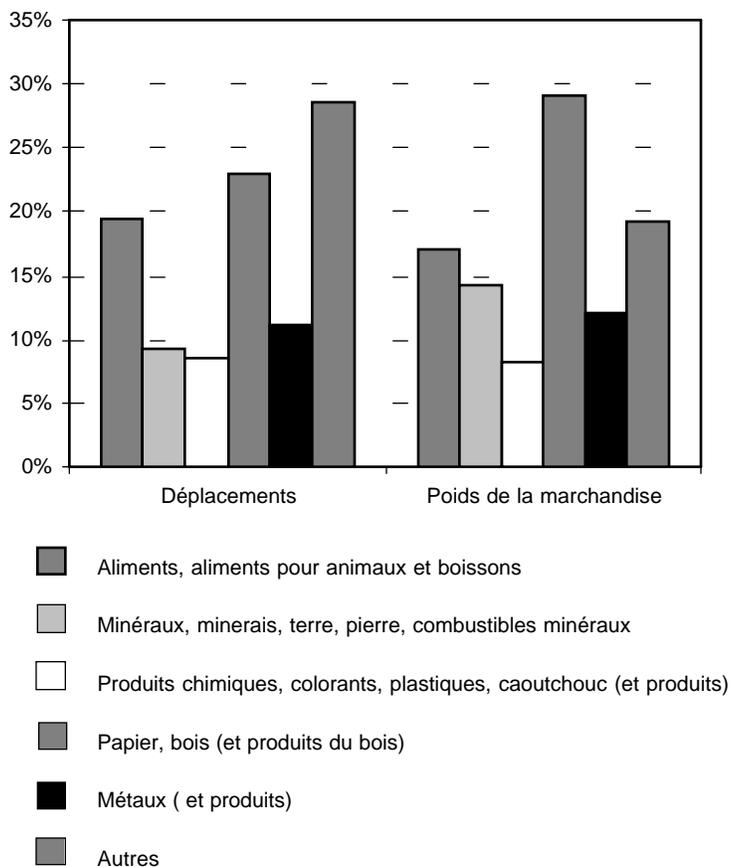


Caractéristiques des marchandises transportées

Les principales marchandises transportées par camion au Québec (figure 7) sont le «papier, bois et produits du bois» ainsi que les «aliments, aliments pour animaux et boissons». À elles seules, ces deux catégories de produits représentent 42 % du nombre de déplacements et 46 % du poids des marchandises transportées. Si l'on ajoute les «métaux (et produits)» et les «produits chimiques, colorants, plastiques, caoutchouc (et produits)», on atteint 63 % du nombre de déplacements et 73 % du tonnage pour ces quatre catégories.

Un examen du niveau de chargement des véhicules au Québec (figure 8) nous indique que 30,1 % des véhicules se déplacent à vide, alors que 43,2 % sont déclarés à pleine charge selon le poids ou le volume. L'utilisation de la capacité varie beaucoup selon le marché desservi. C'est sur le marché interprovincial que l'efficacité des véhicules est la plus grande, avec 18,3 % des véhicules à vide, alors que c'est sur le marché intraprovincial qu'elle est la moins grande avec 36,6 % des véhicules à vide.

Figure 7
Principales marchandises transportées



Caractéristiques des véhicules

Les configurations de véhicules que l'on retrouve le plus souvent sur les routes du Québec (figure 9) sont, selon le nombre déplacements effectués, les tracteurs et semi-remorques (72,6 %), les camions porteurs (21,8 %) et les trains routiers (2,8 %). Selon le poids des marchandises trans-

portées, le portrait est sensiblement différent, avec 88,1 % du tonnage par les tracteurs et semi-remorques, contre 5,1 % pour les camions porteurs. Cette domination des tracteurs et semi-remorques devient écrasante lorsqu'on considère les tonnes-kilomètres parcourues par chaque configuration. Ainsi, les tracteurs et semi-remorques représentent 91,5 % des

t/km par rapport à 6,5 % pour les trains routiers et seulement 1,5 % pour les camions porteurs.

Utilisation du réseau routier pour le camionnage

L'intensité d'utilisation du réseau routier par les camions varie grandement selon les provinces. Sur la base du nombre de tonnes-kilomètres transportées par kilomètre de route² (figure 10), l'intensité d'utilisation du réseau au Québec avec 91 171 t-km/km de route vient au deuxième rang au Canada, juste avant le Manitoba, et représente 64 % de celle de l'Ontario qui affiche un total de 124 775 t-km/km de route.

Cette situation reflète les écarts dans les niveaux d'activité économique et d'échange des provinces en fonction de la longueur de leur réseau respectif. À titre d'exemple, au Québec, c'est sur l'autoroute 20, à la hauteur de Beloeil, que l'on trouve le trafic de camions le plus élevé, avec 3 340 camions par jour³, alors qu'au second site en importance, à la hauteur de St-Romuald, à l'est de la région de Québec, le trafic est de 2 630 par jour. En comparaison, les routes du sud de l'Ontario, et en particulier la 401 et la Queen Elizabeth Highway (QEW), affichent des niveaux d'utilisation nettement plus élevés. Ainsi, on observe des trafics de camions allant jusqu'à 6 820 par jour sur la 401, à l'ouest de Toronto, et jusqu'à 5 860 sur la QEW entre Toronto et Hamilton.

Conclusion

Cette enquête a permis d'élaborer une base de données inédite et la plus complète à ce jour sur les caractéristiques du trafic interurbain de camions. Sa réalisation a permis une amélioration substantielle de la méthodologie utilisée jusqu'ici pour les enquêtes au bord des routes.

Les données qu'on y trouve sont relatives aux déplacements, marchandises, véhicules transporteurs et chauff-

Figure 8
Niveau de chargement des véhicules

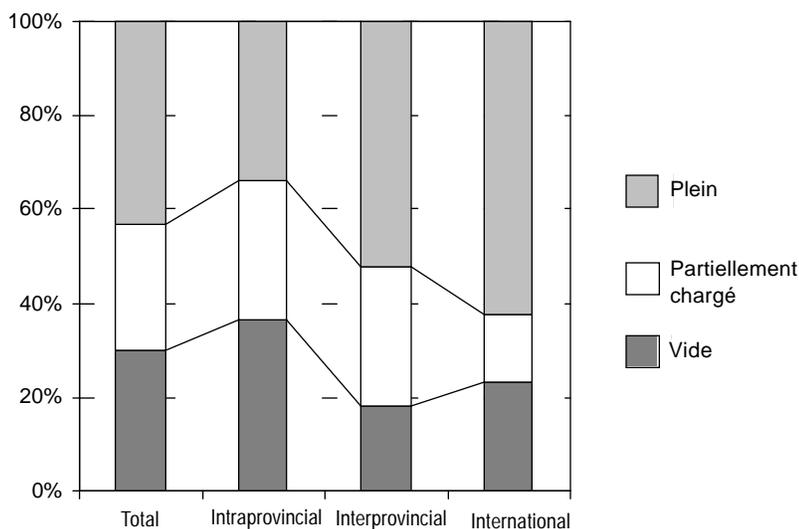


Figure 9
Configurations de véhicules

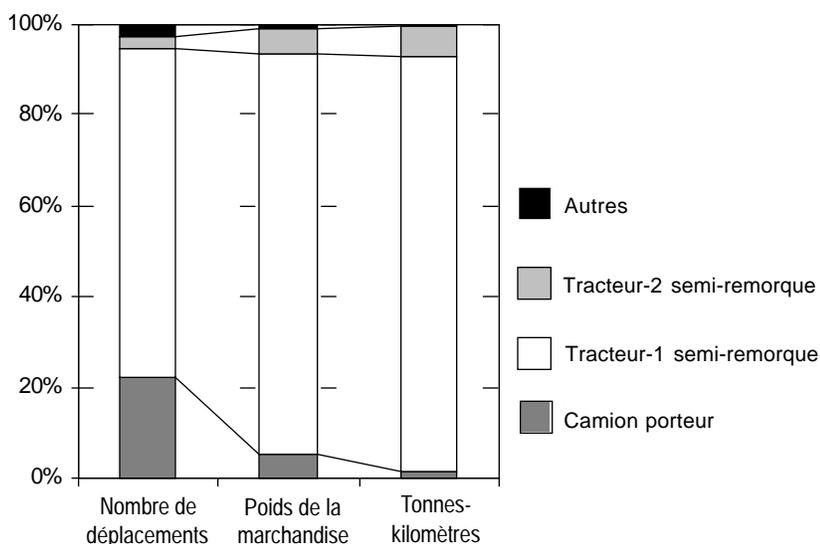
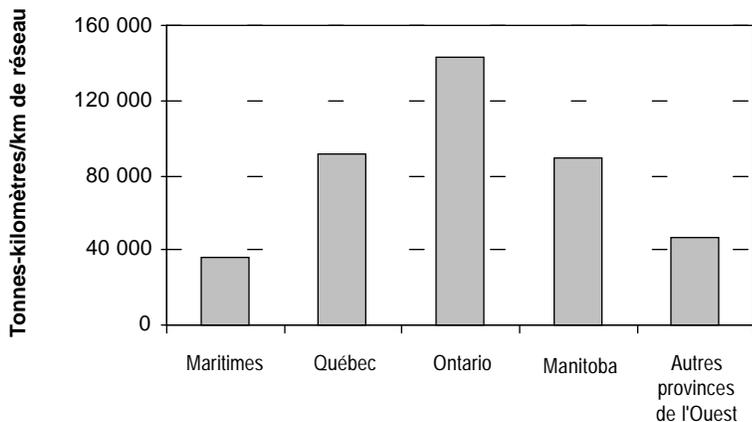


Figure 10
Intensité d'utilisation du réseau par les camions
selon les provinces



feurs et peuvent être croisées, de sorte qu'il est possible de produire des analyses répondant à un ensemble varié de besoins. De plus, les résultats peuvent être présentés selon plusieurs variables d'analyse tels le nombre de déplacements, le tonnage, la distance parcourue, l'impact sur le réseau.

Il est prévu que cette enquête soit reprise en 1999 par le CCATM.

¹ Calculé par le poids total des véhicules, multiplié par la distance parcourue au Québec.

² Il s'agit du nombre total de tonnes-kilomètres transportées au Québec durant la semaine d'enquête divisé par la longueur du réseau considéré (réseau routier national) au Québec.

³ Trafic pour une direction.

MÉTHODOLOGIE

Sites et durée

Les données ont été recueillies durant l'été et l'automne 1995 à 148 endroits différents sur le réseau routier, dont 21 étaient situés au Québec. Pour l'essentiel, ces sites se trouvent sur le réseau dit «réseau routier national», ce qui correspond au Québec au réseau autoroutier interurbain et aux grandes routes nationales donnant accès aux régions.

L'enquête visait à établir un profil du camionnage pour une période de sept jours. Il a donc été convenu que chaque province effectuerait des comptages sur une période d'une semaine pour chaque site sélectionné et que des entrevues seraient réalisées auprès d'un échantillon aléatoire de camions circulant sur ces routes pour une période d'au moins 24 heures. En pratique, un certain nombre de sites ont été couverts pour une période de moins de 24 heures pour des raisons pratiques liées notamment à la sécurité des activités. Un total de 36 242 entrevues ont été réalisées pour l'ensemble du Canada, dont 9 142 correspondent à des déplacements de camions ayant circulé au Québec.

Questionnaire

Le questionnaire utilisé a permis de recueillir pour chaque entrevue plus de 70 caractéristiques reliées à la configuration détaillée du camion et des équipements qu'on y trouve, au déplacement, à la marchandise, au transporteur et au conducteur. La saisie des données sur le terrain a été effectuée au moyen d'un ordinateur portable.

Validation et pondération

Chaque questionnaire a fait l'objet d'un processus systématique de validation en vue de constituer la base de données. De nouvelles variables, telle la distance parcourue, ont été déduites des renseignements recueillis lors des entrevues et ajoutées à la base de données. Les données ont ensuite été pondérées en fonction des trafics de camions obtenus par comptage afin de produire des estimations pour une semaine d'activité.

PRODUITS DISPONIBLES

Le principal produit de l'enquête est un progiciel, nommé Progiciel d'analyse des données, qui contient la base de données de l'enquête, un programme d'analyse des données baptisé WesVarPC ainsi qu'un manuel d'analyse des données. La base de données contient l'ensemble des données individuelles non nominatives recueillies lors du sondage. WesVarPC permet, quant à lui, d'établir des estimations de l'activité des camions sur le réseau routier étudié à l'intérieur de chaque province. Pour chaque résultat, le progiciel produit une estimation de l'erreur d'échantillonnage. Le progiciel peut être téléchargé sans frais à partir du site internet de Transports Canada à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca à la rubrique Politiques.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a publié un rapport, intitulé Rapport de projet, qui présente la méthodologie détaillée de l'enquête ainsi qu'un sommaire des résultats.

Enfin, le Service des politiques en transport multimodal du Ministère a produit un rapport présentant les résultats détaillés du sondage à l'échelle du Québec, intitulé Enquête du CCATM au bord des routes sur le camionnage, 1995. Résultats détaillés pour le Québec.



Étude de cas d'infractions relatives à la masse autorisée pour les véhicules lourds au Québec

par Gilles Gonthier, Service des normes en transport routier des marchandises

L'analyse porte sur 41 infractions au règlement sur la masse relevées dans le cadre d'une enquête réalisée en 1997. Le nombre de cas relevés ne permet pas de conclure à une évaluation «scientifique» de la situation, mais peut servir à ébaucher un profil des secteurs de camionnage qui sont à risque à l'égard du respect des normes en vigueur.

En ce qui concerne la distribution des infractions quant aux normes qui n'ont pas été respectées, 51 % des transporteurs étaient en faute au regard à la fois de la masse totale en charge et de la masse axiale, 38 % ne se conformaient pas à la limite de la masse totale en charge, et 11 % dépassaient la masse axiale autorisée. Ces données tendent à démontrer que le Ministère doit maintenir sa politique de contrôle axial des charges pour protéger le réseau routier.

Conformité selon le type de camion : 59 % des infractions au règlement sur la masse sont attribuables aux camions porteurs

Bien que le nombre de cas à l'étude soit limité, le relevé effectué de manière aléatoire nous permet de tenter une première analyse selon les caractéristiques du transporteur.

Parmi les véhicules en infraction, 59 % étaient de type camion porteur. Or, les camions de ce type n'effectuent que 33 % de l'ensemble des déplacements même s'ils représentent 69 % du parc de véhicules lourds au Québec.

À l'inverse, le taux d'infraction des tracteurs semi-remorques de 2, 3 et 4 essieux est de 40 %, alors que les ca-

mions de ce type effectuent près de 60 % des déplacements et représentent 28 % du parc de véhicules lourds au Québec.

Enfin, aucune infraction aux normes de masse n'a été constatée pour les trains routiers (un tracteurs et deux remorques) dont le nombre représente 3 % du parc de véhicules lourds au Québec.

Conformité selon le type de marchandise transportée : 61 % des infractions au règlement de la masse sont attribuables au transport en vrac

L'analyse selon le type de marchandises transportées montre que 61 % des infractions relatives à la masse sont attribuables aux camions transportant des marchandises en vrac, avec 46 % pour les agrégats, 10 % pour les copeaux et 5 % pour le bois en longueur. Il convient de signaler que le cas du transport des agrégats est d'autant plus inquiétant que le parc de véhicules lourds associés à ce type de marchandises ne représentent que 10 % du parc total.

Ces résultats sont compatibles avec ceux de l'Enquête de 1995 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) qui montre que les véhicules engagés dans le transport du vrac avaient atteint le maximum de charge dans des proportions importantes : 42 % pour les camions à benne 3 essieux; 47 % pour les semi-remorques 4 essieux.

Une enquête particulière sur la conformité aux normes de masse?

Il est bien clair que le manquement aux normes de la masse par certains types de transporteurs ne peut que susciter de l'inquiétude.

Cependant, il est risqué de juger de l'état actuel de la situation en n'associant ces premiers résultats qu'à certains secteurs particuliers. Une autre étape devrait être franchie pour établir le profil des transporteurs à risque.

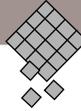
Il serait donc souhaitable de procéder à une enquête particulière sur ce sujet, en augmentant la taille de l'échantillon pour tenir compte de toutes les situations et mieux cibler dans le futur nos interventions.

Tableau 14
Non conformité à la masse selon les caractéristiques du transporteur, 1997

	Nombre de camion	
		%
Camion porteur et camion avec remorque	24	59
Semi-remorque 2 essieux	7	17
Semi-remorque 3 essieux	3	7
Semi-remorque 4 essieux	7	17
Total	41	100

Tableau 15
Non conformité de la masse selon le type de marchandise transportée, 1997

	Nombre de camion	
		%
Marchandises en vrac	25	61
Agrégats	19	46
Copeaux de bois	4	10
Bois en longueur	2	5
Marchandises générales	12	29
Autres	4	10
Total	41	100



PORTRAIT ÉCONOMIQUE DE L'ACTIVITÉ DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC

par Anne-Marie Ferland

Le dossier spécial du présent numéro du Bulletin porte sur l'industrie du transport aérien au Québec et son apport à l'économie du Québec. On y trouvera de l'information relative au PIB de l'industrie du transport aérien au Québec, aux investissements dans ce secteur d'activité, à l'emploi dans l'industrie du transport aérien et aux

dépenses des ménages consacrées aux services de transport aérien. Dans la mesure du possible, des comparaisons avec l'ensemble du Canada et avec l'Ontario sont présentées.

D'autre part, comme les conditions économiques influent sur le niveau d'activité des transporteurs aériens,

l'attention est portée, dans un deuxième temps, sur le phénomène de la mondialisation des marchés, sur ses effets sur les échanges commerciaux du Québec avec l'étranger et sur l'importance du transport aérien dans l'acheminement de ses importations et de ses exportations.

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC

L'apport au PIB de l'industrie du transport aérien au Québec

Le tableau 16 présente l'évolution du PIB du Québec, en dollars constants de 1986, et de ses composantes relatives à l'industrie du transport et à l'industrie du transport aérien et des services relatifs entre les années 1984 et 1996. On y voit que, sur l'ensemble de la période, le PIB de l'industrie du transport aérien a connu une nette tendance à la baisse, passant de 694 millions de dollars, en 1984, à 397,2 millions de dollars, en 1993, pour ensuite recommencer à croître et s'établir à 490,5 millions de dollars en 1996.

Pendant la période de 1984 à 1993, le PIB de l'industrie du transport aérien et des services relatifs a diminué de 42,8 %. Les plus fortes diminutions ont été observées en 1991 et en 1993, années au cours desquelles les trans-

DÉFINITION DES CONCEPTS

Différents concepts relatifs à l'industrie du transport aérien sont utilisés dans le texte, selon la disponibilité des données statistiques. Ainsi, **l'industrie du transport aérien** réunit les entreprises dont l'activité principale porte sur le transport de voyageurs et de marchandises par vol régulier, nolisé ou spécialisé non régulier (ex. : aéroclubs, écoles de pilotage, services de surveillance aérienne, etc.).

L'industrie du transport aérien et des services relatifs réunit, quant à elle, les entreprises mentionnées précédemment auxquelles s'ajoutent les entreprises dont l'activité principale comprend l'exploitation d'aéroports, la location d'avions, l'entretien d'aéronefs et les autres services liés au transport aérien. Enfin, on notera que **l'industrie du transport** réunit les industries du transport aérien et des services relatifs, du transport et des services ferroviaires, du transport par eau et des services relatifs, du camionnage, du transport en commun (incluant le transport scolaire) de même que les autres industries du domaine des transports et des services relatifs au transport.

Tableau 16
Évolution du PIB au coût des facteurs de l'industrie du transport aérien,
de l'industrie du transport et de l'ensemble des industries, Québec

	Transport aérien et services relatifs	Croissance	Industrie du transport	Croissance	Ensemble des industries	Croissance
	en millions de dollars de 1986	en %	en millions de dollars de 1986	en %	en millions de dollars de 1986	en %
1984	694,0	-	3 693,7	-	94 149,7	-
1985	761,7	9,8	3 743,6	1,3	97 836,2	3,9
1986	728,6	-4,3	3 808,6	1,7	101 254,6	3,5
1987	686,6	-5,8	3 926,7	3,1	106 918,4	5,6
1988	699,8	1,9	4 191,7	6,8	111 167,3	4,0
1989	685,4	-2,1	4 078,9	-2,7	112 927,2	1,6
1990	622,4	-9,2	3 908,0	-4,2	113 121,2	0,2
1991	453,6	-27,1	3 794,1	-2,9	109 917,0	-2,8
1992	449,9	-0,8	3 758,5	-0,9	110 080,6	0,1
1993	397,2	-11,7	3 838,3	2,1	113 188,1	2,8
1994	402,6	1,3	4 094,7	6,7	116 988,7	3,4
1995	445,9	10,8	4 204,8	2,7	118 481,8	1,3
1996	490,5	10,0	4 159,8	-1,1	119 867,4	1,2
Croissance en %						
1993/1984		-42,8		3,9		20,2
1996/1994		21,8		1,6		2,5

Sources: Bureau de la statistique du Québec, Direction des comptes économiques.
 Statistique Canada, Répertoire des données Cansim, matrice 7908, date d'extraction : 23 septembre 1997 .

porteurs aériens canadiens ont enregistré d'importants déficits d'exploitation, compte tenu des conditions économiques difficiles et de la guerre du Golfe qui ont entraîné d'importantes baisses du trafic aérien.

À compter de 1994, l'industrie du transport aérien et des services relatifs a vu son apport à l'économie recommencer à croître. En effet, entre 1994 et 1996, le PIB de l'industrie du transport aérien et des services relatifs a crû de 21,8 %, soit plus rapidement que ceux de l'industrie du transport (+1,6 %) et de l'ensemble des industries (+2,5 %). On compte, parmi les facteurs qui ont contribué à cette croissance, les conditions économiques favorables qui ont engendré une augmentation importante du

trafic aérien en termes du nombre de passagers-kilomètres, plus particulièrement en 1995, et l'attrait de plus en plus grand des tarifs aériens réduits pour les consommateurs.

Les dépenses d'immobilisations dans l'industrie du transport aérien

Au Québec, les dépenses d'immobilisations de l'industrie du transport aérien et des services relatifs devraient s'établir à 230,7 millions de dollars en 1997, selon les intentions d'investissement de l'industrie, en diminution de 9,6 % par rapport à celles de 1996 (voir tableau 17). Parmi les industries du transport et de l'entreposage au

Québec, l'industrie du transport aérien et des services relatifs est la seule qui devrait connaître une diminution de ses dépenses d'immobilisations en 1997.

Depuis 1994, au Québec, les investissements dans l'industrie du transport aérien ont augmenté plus rapidement que dans l'ensemble des industries du transport et de l'entreposage, soit de 77,1 %, comparative-ment à 45,6 % pour l'industrie du transport et de l'entreposage. Cette augmentation est attribuable essentiellement au renouvellement de la flotte aérienne d'Air Canada, qui a commandé, en 1994, 35 avions Airbus A319 et 6 Airbus A340 qui lui seront livrés progressivement jusqu'en 1998, ainsi qu'aux travaux

Tableau 17
Dépenses d'immobilisations des entreprises de transport

	1994	1995	1996	1997 ¹	Variation 1997/1994	Variation 1997/1996
	en millions de dollars de 1986				en %	
Québec						
Principales industries du transport						
Transport aérien et services relatifs	130,3	131,0	255,1	230,7	77,1	-9,6
Transport et services ferroviaires	..	144,6	98,1	116,9	-19,2	19,2
Transport et services maritimes	30,4	48,3	123,3	175,2	476,3	42,1
Camionnage	242,6	63,8	59,9	68,8	-71,6	14,9
Transport en commun	69,7	142,6	136,5	224,5	222,1	64,5
Industries du transport et de l'entreposage	594,0	607,4	755,6	865,0	45,6	14,5
Canada						
Transport aérien et services relatifs	1 003,6	825,4	1 366,8	1 205,2	20,1	-11,8
Industries du transport et de l'entreposage	5 870,4	5 728,6	6 215,2	7 419,4	26,4	19,4

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

Statistique Canada, Répertoire des données Cansim, matrices 3104 et 3120, date d'extraction : 28 juillet 1997.

¹ Prévisions révisées.

² Variation 1997/1995 dans le cas de l'industrie du transport et des services ferroviaires.

d'amélioration effectués aux aéroports de Dorval et Jean-Lesage.

Au Canada, les investissements en immobilisations dans l'industrie du transport aérien ont crû à un rythme beaucoup moins important au cours de cette période, soit de 20,1 %.

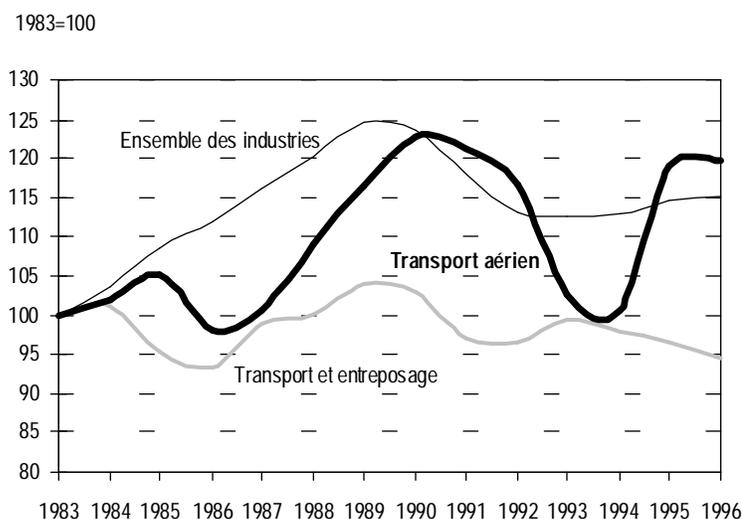
L'emploi et la rémunération dans l'industrie du transport aérien

Selon les données de l'enquête de Statistique Canada portant sur l'emploi, les gains et la durée du travail (excluant le travail autonome), l'industrie du transport aérien au Québec comptait 12 928 salariés en 1996. La figure 11 présente l'évolution de l'emploi dans l'industrie du transport aérien au Québec en relation avec celle de l'emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage et de l'emploi dans l'ensemble des industries au Québec depuis 1983. On y constate que l'emploi dans l'industrie du transport aérien a augmenté de façon importante entre les années 1986 et 1990, soit de 25,4 %, comparati-

vement à 10,2 %, dans l'industrie du transport et de l'entreposage, et à 10,5 % dans l'ensemble des industries.

Par après, c'est-à-dire entre 1990 et 1994, le nombre de salariés dans l'industrie du transport aérien a chuté de 18,1 % à la suite des compressions

Figure 11
Évolution de l'emploi dans l'industrie du transport aérien au Québec



Sources : Compilation du Service de l'économie, de la statistique et de l'encadrement des plans de transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête *Emploi, gains et durée du travail* de Statistique Canada, Répertoire des données Cansim, matrice 4355, date d'extraction: 2 décembre 1997 et matrice 4358, date d'extraction: 30 septembre 1997.

d'effectifs effectués par les transporteurs, qui connaissaient alors d'importants déficits d'exploitation. Au cours de cette période, l'emploi dans l'ensemble des industries et dans le secteur du transport et de l'entreposage a également diminué, mais de façon moins marquée, soit de 8,7 % et de 4,9 % respectivement.

À compter de 1995, à la suite de la hausse importante du trafic aérien, le nombre de salariés dans l'industrie du transport aérien a recommencé à croître, et ce, de façon plus marquée que dans l'ensemble des industries. Le nombre d'emplois dans l'industrie du transport aérien a augmenté de 19 % entre 1994 et 1996, comparativement à une augmentation de 2 % dans l'ensemble des industries et à une diminution de 3,3 % dans l'industrie du transport et de l'entreposage.

Selon la même enquête, la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs du secteur du transport aérien au Québec, incluant les heures supplémentaires, s'élève à 783,58 \$. Dans l'industrie du transport et de l'entreposage, cela constitue la rémunération hebdomadaire moyenne la plus élevée après celle des salariés du secteur du transport et des services

ferroviaires, qui s'élève à 1 007,61 \$. La rémunération hebdomadaire moyenne dans le secteur du transport aérien au Québec est inférieure à celle versée dans l'ensemble du Canada, qui est de 802,72 \$.

Les dépenses personnelles de consommation liées au transport aérien

Le tableau 18 présente la dépense moyenne des ménages liée au transport aérien dans certaines régions tel qu'elle a été mesurée par l'enquête de Statistique Canada sur les dépenses des familles au Canada en 1992. Ces données excluent la part du transport aérien dans le prix d'un voyage organisé ou d'un forfait vacances (avion, hébergement, etc.), lorsque celle-ci n'est pas dissociable.

Selon les données du tableau 18, les ménages du Québec consacrent en moyenne 96 \$ au transport aérien comparativement à 263 \$ en Ontario, la moyenne canadienne se situant, pour sa part,

à 210 \$. Dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec, les ménages consacrent en moyenne respectivement 148 \$ et 67 \$ au transport aérien, alors que dans celles d'Ottawa et de Toronto, la dépense moyenne des ménages s'établit respectivement à 332 \$ et à 408 \$. La source de ces écarts réside notamment dans les différences dans les revenus moyens par habitant et par ménage et dans la composition ethnique des populations concernées.

Tableau 18
Dépenses des ménages liées au transport aérien selon la région, 1992

Région	Dépense moyenne par ménage
Canada	210 \$
Québec	96 \$
Montréal	148 \$
Québec	67 \$
Ontario	263 \$
Ottawa	332 \$
Toronto	408 \$

Source: Statistique Canada, *Enquête sur les dépenses familiales au Canada, 1992*, n° 62-555 au catalogue.

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LE TRANSPORT AÉRIEN

Les grandes tendances économiques affectant le transport aérien

Les activités de transport sont fortement tributaires de l'activité économique. À cet égard, le niveau de l'activité économique, mesuré par le PIB, le niveau des revenus, la structure industrielle de l'économie, la répartition géographique des activités, l'emplacement des marchés d'approvisionnement et d'écoulement des marchandises ainsi que la croissance et la structure démographiques sont des

éléments déterminants. Les phénomènes de la tertiarisation de l'économie et de la concentration des activités économiques dans des secteurs à forte valeur ajoutée, dans les pays industrialisés, comptent également parmi les facteurs les plus importants ayant une influence sur le transport des marchandises par avion.

L'élément moteur de la croissance récente du transport aérien à l'échelle mondiale, plus particulièrement du transport de marchandises, a certainement été la libéralisation des échan-

ges de biens et de services, des mouvements de capitaux et des marchés financiers. Les effets de la libéralisation des marchés ont été variés, qu'on pense à la mondialisation des structures de production, à l'augmentation de la propriété internationale de production et de distribution, à l'efficacité accrue par la spécialisation internationale et à la distinction de moins en moins marquée entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement résultant d'un flux important d'investissements internationaux.

La libéralisation des marchés a ainsi entraîné une série de modifications dans la structure des échanges commerciaux à l'échelle mondiale, qui ont intensifié les échanges internationaux de biens et services et par le fait même l'activité dans le domaine du transport aérien des marchandises. Elle a également eu une influence sur le trafic international de passagers en augmentant le nombre des voyages d'affaires, les déplacements de main-d'œuvre et les visites de parents et d'amis effectuées par la main-d'œuvre expatriée.

Les échanges du Québec avec l'étranger

L'économie du Québec n'a pas échappé au mouvement de libéralisation des marchés. Le degré d'ouverture de l'économie québécoise, mesuré par la part de ses exportations dans le PIB, est en effet passé de 44 %, en 1986, à 57 %, en 1996.

Le tableau 19 présente la répartition des exportations et des importations du Québec selon la destination et la provenance. Ces données comprennent la valeur des marchandises réexportées et réimportées, c'est-à-dire qui ont transité au Québec, sans subir de transformation, pour être ensuite acheminées vers une autre destination. On y remarque en premier lieu la pré-

dominance des marchés internationaux dans les marchés d'exportation du Québec, les exportations du Québec à destination des marchés internationaux se chiffrant à 48 992 millions de dollars en 1996, comparativement à 26 636 millions de dollars pour les exportations à destination des autres provinces canadiennes.

Les États-Unis composent le marché d'exportation international le plus important du Québec, avec 81 % de ses exportations en 1996, suivi des marchés de l'Europe (10,2 % des exportations) et de l'Asie (4,6 % des exportations). C'est toutefois le marché de l'Asie qui, grâce à son dynamisme économique, a connu la plus forte expansion au cours des deux dernières années, les exportations à destination de cette région ayant augmenté de 45,9 %, comparativement à 25 % pour l'Europe, à 17,6 % pour les États-Unis et à 4,5 % pour les autres provinces canadiennes. L'essentiel de ces augmentations ont toutefois eu lieu en 1995. En effet, en 1996, les exportations à destination de l'Asie ont crû de 3 %, celles à destination de l'Europe, de 4 %, et celles à destination des États-Unis de, 1,5 %. Les exportations à destination des autres provinces ont pour leur part chuté de 5,3 %.

Pour ce qui est des importations, elles proviennent en majeure partie des autres provinces (23 746 millions de dollars), suivies des États-Unis (19 271 millions de dollars en 1996), de l'Europe (9 949 millions de dollars) et de l'Asie (5 557 millions de dollars). Des marchés d'importation du Québec, seule l'Asie était en décroissance en 1996, soit de 10 %.

Tableau 19
Commerce interprovincial et international du Québec¹

	1994	1995	1996	Variation	Variation
	en millions de dollars			en %	
Exportations					
Canada (hors Québec)²	25 490	28 140	26 636	4,5	-5,3
International³	40 927	48 177	48 992	19,7	1,7
États-Unis	33 720	39 085	39 660	17,6	1,5
Europe	4 005	4 813	5 005	25,0	4,0
Asie	1 541	2 183	2 249	45,9	3,0
Autres pays	1 661	2 096	2 078	25,1	-0,9
Importations					
Canada (hors Québec)²	21 502	22 753	23 746	10,4	4,4
International³	35 351	39 507	40 882	15,6	3,5
États-Unis	16 141	18 084	19 271	19,4	6,6
Europe	8 245	9 633	9 949	20,7	3,3
Asie	5 655	6 177	5 557	-1,7	-10,0
Autres pays	5 310	5 613	6 105	15,0	8,8

¹ Les données concernent le commerce de biens seulement, donc excluent le commerce de services. De plus, il est important de mentionner que les données du commerce extérieur diffèrent de façon importante selon la source utilisée (Comptes économiques vs données douanières vs enquêtes entrées-sorties).

² Source : Bureau de la statistique du Québec, Direction des comptes économiques, *Comptes économiques des revenus et des dépenses, édition 1997*.

³ Source : Bureau de la statistique du Québec (commerce international, sur la base des données douanières corrigées par le BSQ).

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des éléments en raison des arrondissements.

Tableau 20
Exportations et importations internationales de marchandises du Québec,
selon le mode de transport, 1996

	Total international	Répartition selon le mode	Total États-Unis	Répartition selon le mode	Part des États-Unis dans le total
	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en %
Exportations internationales	48 992	100,0	39 655	100,0	81
Camion	27 692	56,5	26 269	66,2	95
Train	8 238	16,8	8 103	20,4	98
Bateau	6 235	12,7	865	2,2	14
Avion	5 239	10,7	2 831	7,1	54
Autre	1 587	3,2	1 586	4,0	100
Importations internationales	40 882	100,0	19 292	100,0	47
Camion	15 845	38,8	12 133	62,9	77
Train	2 839	6,9	2 283	11,8	80
Bateau	12 300	30,1	860	4,5	7
Avion	7 918	19,4	3 874	20,1	49
Autre	1 979	4,8	142	0,7	7

Source : Bureau de la statistique du Québec, compilation spéciale effectuée par le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie.

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des éléments en raison des arrondissements.

L'importance du transport aérien dans les échanges commerciaux du Québec

Le tableau 20 présente la valeur des exportations et des importations internationales du Québec selon le mode de transport utilisé pour leur acheminement en 1996. Si l'on examine la répartition des exportations par mode de transport, on remarque que le transport aérien occupe le 4^e rang, 10,7 % des exportations du Québec ayant été acheminées par avion en 1996. C'est le transport par camion qui domine,

avec 56,5 % des marchandises expédiées, le transport par train et par bateau accaparant respectivement 16,8 % et 12,7 % du transport des exportations québécoises.

Les exportations à destination des États-Unis, qui représentent 81 % du total des exportations du Québec, ont pour leur part été acheminées dans une proportion de 66,2 % par camion, de 20,4 % par train, de 7,1 % par avion et de 2,2 % par bateau. De toutes les exportations du Québec transportées par avion, 54 % de celles-ci étaient destinées au marché américain.

Pour ce qui est des importations, qui se sont élevées à 40 882 millions de dollars en 1996, on remarque une utilisation plus importante du transport aérien que dans le cas des exportations, la proportion des importations du Québec ayant été acheminées par avion s'établissant à 19,4 %. En 1996, 38,8 % des marchandises importées sont entrées au Québec par camion, 6,9 % par train et 30,1 % par bateau. Fait à noter, des importations du Québec acheminées par avion, 49 % provenaient des États-Unis.

CONCLUSION

De ce qui précède, on peut conclure que l'industrie du transport aérien et des services relatifs joue un rôle important dans l'économie du Québec. En effet, cette industrie, qui emploie près de 13 000 travailleurs (industrie du transport aérien seulement), a généré un PIB de 490,5 millions de dollars en 1996 et des investissements de plus de 200 millions de dollars annuellement au cours des deux dernières années.

On remarque toutefois que la population du Québec est moins encline que celle des autres provinces à utiliser l'avion comme mode de déplacement. En effet, les statistiques de 1992 sur

les dépenses des ménages montrent que les ménages québécois consacrent en moyenne 96 \$ au transport aérien, alors que ceux de l'Ontario et de l'ensemble du Canada y consacrent en moyenne respectivement 263 \$ et 210 \$.

Il y est également montré que la mondialisation des marchés a influé sur le degré d'ouverture de l'économie québécoise, mesuré par la part de ses exportations dans le PIB, qui est en effet passé de 44 %, en 1986, à 57 %, en 1996. Cet accroissement des échanges internationaux n'a pu engendrer une demande accrue pour les

services de transport, dont le transport aérien. En 1996, ce mode de transport a été utilisé pour l'acheminement d'une proportion de 10,7 % des exportations du Québec et de 19,4 % de ses importations.

La poursuite des négociations visant des réductions additionnelles des barrières à l'échange de même que les conditions économiques qui prévaudront au cours des prochaines années dans les économies industrialisées sont autant de facteurs qui détermineront la croissance future des activités dans l'industrie du transport aérien au Québec.

Les articles publiés dans le *Bulletin économique du transport au Québec* reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports.
