

RECHERCHES TRANSPORT

BULLETIN ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AU QUÉBEC

JUILLET 1998

Numéro 17

Le marché du travail :
croissance de la
rémunération
hebdomadaire plus
rapide dans l'industrie
du transport et de
l'entreposage

La rémunération hebdomadaire moyenne a progressé plus rapidement dans l'industrie du transport et de l'entreposage que dans l'ensemble des industries canadiennes, entre le premier trimestre de 1997 et la période correspondante de 1998 : 2,4 % comparativement à 1,9 %. Le transport en commun a enregistré la plus importante hausse, avec 6,1 %. En ce qui concerne le transport aérien, on a vu la rémunération reculer de 3,4 %.

Les investissements :
hausse prévue de
40 % en 1998,
dans l'industrie du
transport au Québec

Selon l'enquête de Statistique Canada sur les intentions d'investissement en 1998, les immobilisations en transport atteindraient près de 1,3 milliard de dollars en 1998, en hausse de 357,4 millions par rapport à 1997. Ce sont les industries du transport par pipelines qui enregistrent le plus important gain, grâce au projet du gazoduc Lachenaie-Portland qui sera réalisé par Gaz Métropolitain.

Le dossier spécial :
évolution du transport
ferroviaire des
marchandises au
Québec de 1984 à
1995

Le présent dossier est le premier d'une série d'articles sur l'évolution du transport des marchandises au Québec, par mode, de 1984 à 1995. Il consiste en une analyse de l'évolution du transport ferroviaire, selon les corridors d'échange et les catégories de marchandises.

L'analyse de l'évolution du transport ferroviaire des marchandises montre le déclin du corridor Québec-Ontario, dont la part est passée de 32,3 % du tonnage total transporté par train en 1984 à 20,2 % en 1995. À l'inverse, la part du corridor Québec—Nord-Est des États-Unis est passée de 20,7 % du tonnage total en 1984 à 31,1 % en 1995.

SOMMAIRE

INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

- 2 **CONTEXTE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL**
- 3 **SECTEUR DU TRANSPORT**
- 3 **Indice des prix**
- 5 **Produit intérieur brut**
- 6 **Investissements privés et publics en 1998**
- 9 **Dépenses personnelles de consommation**
- 10 **Marché du travail**

TRANSPORT DES MARCHANDISES

- 13 **Transport maritime**

DOSSIER

- 17 **L'évolution du transport des marchandises au Québec de 1984 à 1995 : le transport ferroviaire**

Le présent bulletin est produit par le Service de l'économie et du plan directeur en 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, 1998
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	1997				1998
			I	II	III	IV	
en milliards de dollars							
Québec							
Produit intérieur brut ^{1,3}	181,1	188,4	185,2	187,2 ^r	190,0 ^r	191,2	..
Dépenses personnelles en biens ^{2,3}	104,8	108,2	106,6	107,7	109,0 ^r	109,5	..
Livraisons manufacturières ¹	96,6	101,4	23,3	25,8	25,9	26,4	24,4
Exportations (marchandises) ^{2,3}	41,9	45,3	44,2	44,7	44,4	47,9	47,2
Canada							
Produit intérieur brut ^{2,3}	769,7	798,2	786,5	794,6 ^r	803,0 ^r	808,6	816,0
Dépenses personnelles en biens et services ^{2,3}	451,7 ^r	470,2	462,8	467,8 ^r	473,5 ^r	476,6	479,7
Livraisons manufacturières ¹	390,0 ^r	435,5	106,5	107,5 ^r	110,2 ^r	111,2	110,9
Exportations (marchandises) ^{2,3}	212,9 ^r	246,9	254,5	253,7 ^r	262,4 ^r	267,6	272,9
Indicateur avancé lissé (moyenne)							
Canada, 1981=100	178,6	195,6	188,8	193,8	198,3	201,5	203,4
Indicateurs financiers							
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,06	4,96	4,75	4,75	4,75	5,58	6,33
Taux de change : dollar canadien par unité de dollar américain (moyenne)	1,364	1,385	1,359	1,386	1,385	1,409	1,430

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

Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 191, 926, 2560, 6522, 9551 et 9574, date d'extraction: 19 juin 1998.

¹ Aux prix courants.

² Aux prix de 1992.

³ Données annualisées.

Secteur du transport

INDICE DES PRIX

En 1998, Statistique Canada a modifié ses indices de prix pour les présenter sur la base de 1992 = 100. Ainsi, les statistiques présentées dans le tableau 2 diffèrent de celles du numéro précédent du Bulletin, qui

étaient présentées sur la base de 1986 = 100. Les mouvements de prix résultant de ces nouveaux indices devaient être comparables à ceux résultant des indices sur la base de 1986 = 100, bien que dans certains

cas ils puissent présenter de légères différences, en raison des arrondissements effectués à la base des calculs des indices.

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

Année Trimestre	1997	1997				1998	Variation	Variation
		I	II	III	IV		1998-I 1997-I	1998-I 1997-IV
1992=100						en %		
Québec								
Transport privé	112,7	112,9	112,4	112,8	112,6	112,4	-0,4	-0,2
Achat et location d'automobiles ¹	123,7	124,0	124,1	122,9	123,9	126,1	1,7	1,8
Utilisation des véhicules automobiles	101,2	101,3	100,4	102,1	100,9	99,0	-2,3	-1,9
Essence	103,3	104,8	101,2	104,7	102,4	97,3	-7,2	-5,0
Entretien et réparation	105,0	104,2	105,0	105,3	105,4	106,5	2,2	1,0
Autres dépenses d'utilisation	96,7	95,7	97,0	97,4	96,8	96,8	1,1	0,0
Transport public	123,8	121,8	121,7	126,4	125,1	127,2	4,4	1,7
Transport local et de banlieue	112,3	112,3	112,3	112,3	112,3	113,0	0,6	0,6
Transport interurbain	141,3	136,5	136,2	147,9	144,7	148,8	9,0	2,8
Ensemble des transports (IPT)	113,6	113,6	113,2	113,8	113,6	113,4	-0,2	-0,2
Ensemble des biens (IPC)	104,9	104,5	104,9	105,1	105,0	106,2	1,6	1,1
Canada								
Transport privé	120,3	120,6	120,3	120,2	120,1	119,2	-1,2	-0,7
Achat et location d'automobiles ¹	124,5	125,1	124,9	123,5	124,7	126,1	0,8	1,1
Utilisation des véhicules automobiles	116,0	116,2	115,7	116,6	115,5	113,2	-2,6	-2,0
Essence	108,4	109,4	107,9	109,8	106,7	100,5	-8,1	-5,8
Entretien et réparation	103,7	103,3	103,2	103,9	104,4	104,9	1,5	0,5
Autres dépenses d'utilisation	132,4	132,0	132,5	132,5	132,5	133,0	0,8	0,4
Transport public	132,2	128,5	129,2	136,4	134,6	137,0	6,6	1,8
Transport local et de banlieue	119,6	119,1	119,2	119,7	120,2	121,0	1,6	0,7
Transport interurbain	142,3	136,1	137,2	149,7	146,2	149,7	10,0	2,4
Ensemble des transports (IPT)	121,5	121,5	121,2	121,7	121,4	120,8	-0,6	-0,5
Ensemble des biens (IPC)	107,6	107,2	107,5	107,8	107,7	108,3	1,0	0,6

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 940 et 9945, date d'extraction : 27 mai 1998.

¹ Incluant la location à bail de véhicules automobiles.

Le prix du transport en baisse au premier trimestre de 1998

Alors que l'indice des prix à la consommation (IPC) augmentait de 1,1 % au Québec et de 0,6 % au Canada entre le quatrième trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, les prix du transport ont montré la tendance inverse, diminuant respectivement de 0,2 % au Québec et de 0,5 % au Canada.

La baisse du prix du transport résulte essentiellement de la baisse importante du prix de l'essence, égale à 5 % au Québec et à 5,8 % au Canada, les prix des autres composantes du transport ayant tous augmenté entre le dernier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, à l'exception d'une seule (autres dépenses d'utilisation

des véhicules au Québec) dont le prix est demeuré stable. Le relèvement des plafonds de production en novembre 1997, la crise asiatique et l'hiver doux en Amérique sont autant de facteurs qui expliquent la diminution de prix du pétrole, qui a enregistré une sixième baisse mensuelle consécutive en mars dernier, atteignant son niveau le plus bas des neuf dernières années.

De cette baisse du prix de l'essence a résulté une diminution du prix du transport privé entre le quatrième trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, de 0,2 % au Québec et de 0,7 % au Canada. Le prix du transport public (transport local, de banlieue et interurbain) a, pour sa part, augmenté au cours de la période respectivement de 1,7 % au Québec et de 1,8 % au Canada. Cette hausse découle essentiellement de l'augmentation des tarifs aériens qui a fait aug-

menter le prix du transport interurbain de 2,8 % au Québec et de 2,4 % au Canada.

Sur une base annuelle, c'est-à-dire en comparant les statistiques du premier trimestre de 1998 avec celles du premier trimestre de 1997, le prix du transport a diminué de 0,2 % au Québec et de 0,6 % au Canada. Une fois de plus, c'est à la diminution importante du prix de l'essence (égale à 7,2 % au Québec et à 8,1 % au Canada) que peut être attribuée la diminution du prix du transport. La baisse du prix de l'essence a en effet plus que compensé pour l'augmentation des prix des autres composantes, plus particulièrement pour l'augmentation importante du prix du transport interurbain, de 9 % au Québec et de 10 % au Canada, entraînée par la hausse des tarifs aériens.

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

Nous tenons à signaler que les données relatives au PIB (aux coûts des facteurs) des industries du transport sont en dollars de 1992.

Elles sont différentes de celles que nous avions l'habitude de publier, qui, elles, étaient mesurées en dollars de 1986.

L'évolution récente de l'activité dans les industries du transport a été globalement négative. À l'exception du transport par eau, dont le PIB est demeuré pratiquement inchangé, toutes les industries de transport ont vu leur PIB diminuer entre le dernier trimestre de 1997 et le premier de 1998. Les industries qui ont subi les plus importants reculs sont le transport ferroviaire (3,4 %) et le transport aérien (2,9 %). Le recul de l'activité dans chacune des industries s'est traduit par une diminution de 1,3 % du PIB des industries du transport, une diminution d'autant plus importante que le PIB de l'ensemble des industries a augmenté de 0,8 % durant la même période.

Vue sur une période d'un an, c'est-à-dire entre le premier trimestre de 1997 et celui de 1998, le PIB des industries de transport a augmenté de 2,4 %, mais, encore une fois, moins vite que le PIB de l'ensemble des industries, qui, lui, a augmenté de 3,8 %.

L'augmentation du PIB des industries de transport aurait pu être beaucoup plus importante, n'eût été le recul du PIB du transport aérien (1,7 %) et de la quasi-stagnation de celui du transport en commun (0,4 %). En effet, la plus importante industrie du secteur, le camionnage, a réalisé un gain de 6,6 % entre le premier trimestre de 1997 et celui de 1998. Elle est suivie par celle du transport ferroviaire, dont le PIB a augmenté de 5,1 %.

H. B.

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

Année Trimestre	1997	1997				1998
		I	II	III	IV	
en millions de dollars de 1992						
Canada						
Principaux services de transport						
Transport aérien et services relatifs	3 697,0	3 693,0	3 700,0	3 659,0	3 742,0	3 632,0
Transport ferroviaire et services relatifs	4 646,0	4 408,0	4 605,0	4 785,0	4 796,0	4 635,0
Transport par eau et services relatifs	2 187,0	2 154,0	2 159,0	2 212,0	2 224,0	2 227,0
Camionnage	8 985,0	8 666,0	8 925,0	9 061,0	9 289,0	9 240,0
Transport en commun urbain, interurbain et rural	2 752,0	2 739,0	2 742,0	2 763,0	2 767,0	2 751,0
Industries du transport	25 394,0	24 929,0	25 316,0	25 511,0	25 859,0	25 530,0
Ensemble des industries	691 703,0	681 002,0	688 534,0	696 480,0	701 458,0	706 782,0

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrice 4671, date d'extraction : 19 juin 1998.

INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET PUBLICS EN 1998

En 1998, les entreprises et les administrations publiques canadiennes prévoient des investissements records de 161,2 milliards de dollars en installations et en équipements. Cette croissance s'explique par le recul des taux d'intérêt conjugué à de fortes exportations, ayant pour conséquence la montée en flèche des bénéfices et des taux d'utilisation de capacité de production qui atteignent des niveaux presque records. La croissance d'ensemble demeure néanmoins attribuable à la bonne performance de trois secteurs : les services publics (notamment les industries du transport, des services aux entreprises ainsi que les services financiers et les communications), la location d'automobiles et l'habitation. Plus de la moitié de cette augmentation provient des compagnies ferroviaires qui effectuent des investissements majeurs afin d'améliorer leur position concurrentielle sur le marché nord-américain. Les aéroports prévoient également des immobilisations majeures en 1998.

À eux seuls, les divers agents économiques canadiens de l'industrie des services de transport prévoient investir cette année six milliards de dollars, soit un milliard de plus qu'en 1997.

Les données rendues publiques par Statistique Canada montrent que les investissements augmenteraient de 8,5 % au Québec en 1998. Le total des investissements dépasse ainsi les 30 milliards de dollars (ou 22 milliards, en excluant les mises en chantier résidentielles) un montant équivalant au sommet historique atteint en 1990. Pour la première fois depuis 1993, les secteurs privé et public contribuent en même temps à la hausse des investissements totaux au Québec. Si les intentions d'investissement révélées par l'enquête de début d'année de Statistique Canada se confirment, le Québec devrait connaître sa meilleure performance en matière d'immobilisations depuis 1990 et dépasser la performance canadienne pour la première fois en trois ans.

Les immobilisations totales

Selon Statistique Canada, les dépenses d'immobilisation totaliseront 120,1 milliards de dollars (excluant les mises en chantier résidentielles) au Canada en 1998, une hausse de 5,5 % par rapport à 1997. Au Québec, la croissance anticipée de 8,5 % est, pour la première fois depuis le début des années 90, plus élevée que celles prévues dans la plupart des autres provinces, à l'exception de l'Alberta, de Terre-Neuve et des Territoires du Nord-Ouest. Les immobilisations québécoises atteindront 30,2 milliards de dollars en 1998 (ou, excluant les mises en chantier résidentielles, 22,0 milliards). Le ratio Québec/Canada des immobilisations totales est 18,7 %, en 1998, par rapport à 18,3 %, en 1997. Pour l'Ontario, ce ratio s'établit à 37,0 %, en 1998, et à 37,4 %, en 1997.

Les dépenses en machinerie et en équipement (hausse de 7,3 %) maintiennent un rythme soutenu de croissance, pendant que les dépenses en construction (hausse de 10,2 %, ex-

Tableau 4
Immobilisations totales 1995-1998¹

Année	Variation		Variation		Variation		Variation	
	1995	1995	1996 ^r	1996 ^r	1997 ^r	1997 ^r	1998 ²	1998 ²
	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %
Québec	19 025,5	-0,3	19 640,3	3,2	20 291,7	3,3	22 010,5	8,5
Ontario	35 183,1	6,8	38 367,0	9,0	41 881,9	9,2	43 284,8	3,3
Canada	98 617,0	3,6	102 695,9	4,1	113 819,0	10,8	120 059,3	5,5

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205 et n° 61-206 au catalogue.
Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3101, 3103, 3104 et 3120, date d'extraction : mars 1998.
Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

¹ Excluant les mises en chantier résidentielles.

² Prévisions de Statistique Canada.

^r Données révisées.

cluant la construction résidentielle) font preuve de dynamisme pour la première fois depuis les cinq dernières années. Les entreprises poursuivent donc, pour une cinquième année d'affilée, leurs efforts de modernisation par l'achat de machinerie et d'équipement. L'Alberta domine la croissance des dépenses en machinerie et en équipement, accaparant 37,4 % de l'augmentation prévue. L'Ontario et le Québec suivent de près, avec des taux d'augmentation d'environ 30 % et 25 %, respectivement.

Plusieurs **secteurs d'activité** contribuent au regain de l'investissement au Québec, **selon l'importance des sommes investies** en 1998 par rapport à 1997 : le secteur des communications et autres services publics (hausse de 19,0 %); celui des services financiers et des assurances (15,8 %); celui de

l'industrie du transport et de l'entreposage (40,0 %); ainsi que le secteur des services aux entreprises (37,7 %). Chacun d'entre eux voit sa participation majorée d'au moins 140 millions de dollars.

Les dépenses d'immobilisation au Québec progressent significativement dans le secteur tertiaire (services) (12,2 %) et, dans une moindre mesure, dans le secteur **primaire** (extraction et exploitation des ressources) (5,5 %), mais déclinent « temporairement » dans le secteur **manufacturier** (fabrication) (4,3 %). En effet, l'annonce récente d'Alcan d'un projet de construction d'une aluminerie (2,2 milliards de dollars) et d'un projet de construction d'une usine de cokéfaction par la raffinerie Ultramar (290 millions) devrait réviser significativement à la hausse les intentions d'investissement publiées à la mi-année 1998.

Les immobilisations dans l'industrie des services de transport

Les immobilisations du secteur des **industries du transport et de l'entreposage canadien** augmenteront de 19,8 % en 1998. Trois années de hausse soutenue permettent à ce secteur d'atteindre un sommet de 8,8 milliards de dollars. Il en va également ainsi du sous-secteur des industries du transport (ex. : système aéroportuaire, ferroviaire, etc.) qui anticipe une progression de 20,1 %, pour s'établir à 6,0 milliards en 1998. La plupart des secteurs contribuent à la croissance, à l'exception des industries du transport aérien (recul de 2,6 %) et maritime (38,2 %) ainsi que des autres industries du transport (26,9 %) et des services relatifs au transport (2,7 %).

Tableau 5
Immobilisations des industries du transport et de l'entreposage, 1995-1998

Année	Variation		Variation		Variation		Variation	
	1995	1995	1996 ^r	1996 ^r	1997 ^r	1997 ^r	1998 ¹	1998
	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %
Québec	607,4	2,3	916,2	50,8	892,6	-2,6	1 250,0	40,0
Transport et services aériens	131,0	0,5	206,7	57,8	291,6	41,1	313,0	7,3
Transport et services ferroviaires	144,6	..	161,1	11,4	154,6	-4,0	219,2	41,8
Transport et services maritimes	48,3	58,8	118,0	144,3	99,8	-15,4	112,2	12,4
Camionnage	63,8	-73,7	71,6	12,2	87,7	22,5	78,4	-10,6
Transport en commun	142,6	104,7	295,7	107,4	187,7	-36,5	208,8	11,2
Transport par pipelines et autres industries et services du transport	58,6	..	42,2	-28,0	42,0	-0,5	290,9	592,6
Ontario	1 496,8	35,1	1 793,8	19,8	2 631,7	46,7	3 055,8	16,1
Canada	5 728,6	-2,4	6 104,1	6,6	7 327,7	20,1	8 775,0	19,8

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205 et n° 61-206 au catalogue. Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3101, 3103, 3104 et 3120, date d'extraction : mars 1998. Bureau de la statistique du Québec.

Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

¹ Prévisions de Statistique Canada.

^r Données révisées.

Au Québec, les immobilisations devraient atteindre 1,3 milliard de dollars en 1998, une majoration de 40,0 %. En 1997, l'industrie du transport et de l'entreposage accusait un repli de 2,6 % par rapport à l'année précédente. Selon l'importance de l'augmentation des sommes investies, ce sont les **industries du transport par pipelines et autres industries et services de transport** qui enregistrent les plus forts gains en raison, principalement, du projet de construction du gazoduc Lachenaie-Portland de Gaz Métropolitain (267 millions d'ici à 1999). Les investissements dans ces industries passent de 42,0 millions, en 1997, à 290,8 millions, en 1998 (hausse de 593 %). Ce sous-secteur représente une part significative de la croissance totale du secteur des industries et des services de transport. Toutefois, les industries du transport et des services ferroviaires voient également leurs immobilisations augmenter de 41,7 %, celles du secteur aérien de 7,3 %, celles du secteur maritime de 12,4 % et, enfin, le transport en commun, de 11,2 %. Les industries du camionnage ainsi que de l'entreposage et l'emmagasinage prévoient un repli de 10,7 % et 5,1 % respectivement par rapport à l'an dernier.

Environ 51 % des montants investis au Québec sont consacrés à **l'achat de machinerie et d'équipement** (75 % en 1996 et 64 % en 1997) comparativement à 49 % à l'échelle canadienne (56 % en 1996 et 1997). En Ontario, cette proportion atteint 53 % (60 % en 1996 et 58 % en 1997). Par ailleurs, **le ratio Québec/Canada** des investissements dans ce secteur s'établit à 14,2 % en 1998, comparativement à 12,2 % en 1997. En Ontario, ce ratio est 34,8 % en 1998 (35,9 % en 1997).

Perspectives

Selon les prévisions de 1998, les **investissements en machines et en matériel et les investissements dans la construction non résidentielle** afficheront une croissance. Statistique Canada prévoit que les industries de **services** représenteront plus de la moitié (55 %) de la hausse totale des investissements, la partie restante étant attribuable aux industries de production de **biens**. Avec en tête les entreprises chimiques, les chemins de fer, les compagnies d'électricité et les banques, les investissements dans la machinerie et le matériel devraient être supérieurs pour de nombreux secteurs d'activité. Les prévisions indiquent également que les investissements relatifs aux immeubles et services d'ingénierie connaîtront leur hausse annuelle la plus importante depuis au moins quatre ans, surtout grâce aux entreprises de pétrole et de gaz, d'électricité, de chemin de fer et de pipelines.

Par ailleurs, d'après Statistique Canada, l'achat d'automobiles en vue de les louer à des particuliers et à des entreprises continue de croître. Ainsi, les investissements des firmes de location de véhicules automobiles et de camions au Canada devraient atteindre, en 1998, plus de 12 milliards de dollars. En outre, les entreprises se tournent de plus en plus vers la location (par opposition à l'achat) lorsque vient le moment d'acquérir des machines et du matériel.

Les données d'investissement sont fondées sur une enquête menée entre octobre 1997 et janvier 1998. Ainsi, par exemple, les dépenses d'investissement engagées par **Hydro-Québec** pour reconstruire une partie de son réseau de distribution d'électricité, à

la suite de la tempête de verglas, ne sont pas prises en compte (évaluation provisoire des coûts de 815 millions de dollars). Il en est de même des dépenses prévues par la compagnie **Alcan** pour la construction d'une aluminerie (2,2 milliards) ainsi que du projet de construction d'une usine de cokéfaction en collaboration avec la raffinerie **Ultramar** (290 millions). Les travaux de la cimenterie **Cimbec** et son port en eau profonde (310 millions) devraient débuter bientôt en Gaspésie. **Iron Ore** songe à rouvrir son usine de bouletage de Sept-Îles (200 millions). Plus récemment, des investissements conjoints Québec—Terre-Neuve de 12 milliards de dollars, échelonnés sur les 10 prochaines années, ont été annoncés pour le développement du potentiel hydroélectrique de **Churchill Falls**.

Dans un tel contexte, **les données révisées de l'enquête de la mi-année devraient être sensiblement plus élevées**. Par effet d'entraînement, la demande de transport devrait enregistrer une certaine augmentation et, conséquemment, exercer une pression sur les industries du transport.

Note :

L'ensemble des statistiques ventilées par secteurs d'activité économique est disponible sur demande auprès de M. Pierre Dumoulin, Service de l'information corporative, Direction de l'observatoire en transport, ministère des Transports du Québec, au numéro de téléphone (418) 646-8856 ou auprès de Statistique Canada, *Investissements publics et privés - perspectives 1998* (n° 61-205-XPB au catalogue).

C. G.

DÉPENSES PERSONNELLES DE CONSOMMATION

Les ménages québécois dépensent moins en transport que leurs homologues canadiens

Selon l'enquête sur les dépenses des familles en 1996, la dépense moyenne en transport des ménages québécois était de 1 046 \$ inférieure à la dépense moyenne canadienne¹.

C'est dans la catégorie des dépenses en transport public que les ménages québécois dépensent le moins relativement à leurs homologues canadiens. Plus précisément, c'est en transport aérien qu'ils dépensent le moins, soit 101 \$ en moyenne, comparativement à 256 \$.

Quant à la catégorie de dépenses en transport privé, c'est en assurance que

les ménages québécois dépensent relativement moins que les ménages canadiens, soit 639 \$ en moyenne, comparativement à 1 044 \$.

¹ Les chiffres du fichier de microdonnées peuvent être légèrement différents de ceux de la publication de Statistique Canada.

H. B.

Tableau 6
Comparaison des dépenses moyennes en transport des ménages québécois et canadiens en 1996

	Québec	Canada	Le Québec par rapport au Canada
	en dollars		en %
Transport privé	4 382	5 428	81
Achat et location de véhicules automobiles	1 756	2 135	82
Frais d'utilisation de véhicules automobiles	2 615	3 271	80
- Essence	1 143	1 274	90
- Entretien et réparation	414	515	80
- Stationnement	48	66	73
- Assurances	639	1 044	61
Transport public	320	531	60
Transport interurbain	125	297	42
- Avion	101	256	40
Transport local ou de banlieue	169	196	86
Ensemble des transports	4 702	5 958	79

Source : Statistique Canada, *Enquête sur les dépenses des familles en 1996. Fichier de microdonnées à grande diffusion.*

MARCHÉ DU TRAVAIL

Ensemble de l'économie : une croissance de l'emploi qui repose sur le secteur privé

L'examen de l'état du marché du travail constitue un élément essentiel de toute étude portant sur la demande de transport. Outre le fait que les conditions prévalant sur le marché du travail influent directement sur la demande de transport des personnes, les changements que subit le marché du travail constitue un indicateur de premier plan des bouleversements plus profonds qui agissent sur l'économie dans son ensemble.

Dans la foulée des précédents numéros de cette publication, cette section débute par l'étude d'un aspect particulier du marché du travail, soit, dans ce cas-ci, l'évolution de l'emploi dans les secteurs public et privé. À cet effet, il convient de souligner que Statistique Canada publie mensuellement, dans le contexte de l'enquête sur la population active (EPA), des

données sur les personnes employées dans le secteur public et le secteur privé pour les différentes provinces et l'ensemble du Canada; ces données ne comprennent toutefois pas les travailleurs autonomes¹. Le présent article vise à dresser un rapide survol de l'évolution de l'emploi dans ces deux secteurs, tant pour le Québec que pour le reste du Canada. La période de comparaison retenue a été fixée de 1985 à 1997.

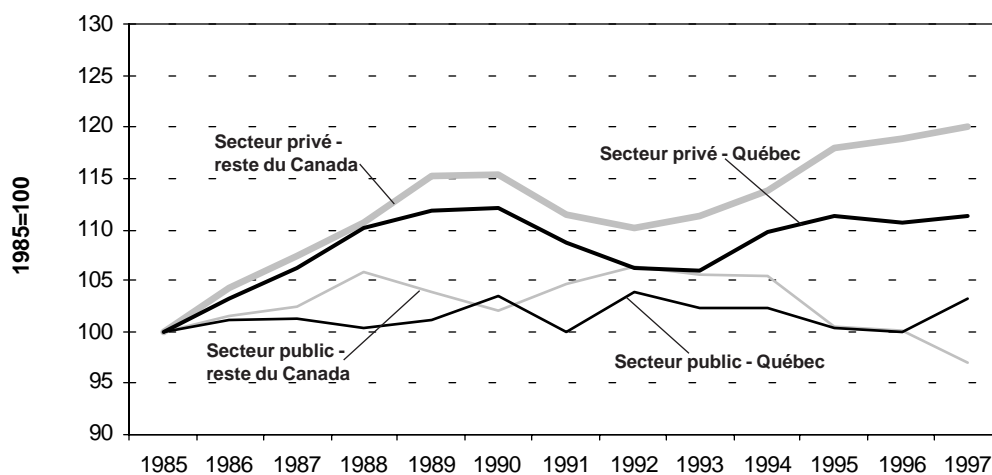
Si l'on considère l'ensemble de la période illustrée à la figure 1, on constate une nette divergence dans l'évolution de l'emploi entre le secteur privé et le secteur public. Ainsi, malgré la récession de 1990 et la diminution de l'emploi dans le secteur privé qui en a découlé, la croissance de l'emploi dans le secteur privé tranche nettement avec la faible hausse de l'emploi dans le secteur public observée au Québec et le recul qui s'est produit dans le reste du Canada.

Aux fins de l'analyse, on peut découper la période en trois segments : soit

avant la récession de 1990; de 1990 à 1992; et de 1992 à 1997. De 1985 à 1990, l'emploi dans le secteur privé a progressé régulièrement tant au Québec que dans le reste du Canada; au total, pour l'ensemble de cette période, la hausse a atteint 12,1 % au Québec et 15,4 % dans le reste du Canada. Pendant ce temps, l'emploi dans le secteur public n'a augmenté que de 3,4 % au Québec et de 2,1 % dans le reste du Canada. On constate donc que le Québec a connu une meilleure performance que le reste du Canada au chapitre de l'emploi dans le secteur public mais une performance inférieure dans le secteur privé.

La récession de 1990 a provoqué une brisure dans l'évolution haussière de l'emploi dans le secteur privé. Ainsi, de 1990 à 1992, le niveau de l'emploi dans ce secteur a diminué de 5,4 % au Québec et de 4,7 % dans le reste du Canada. Compte tenu de sa nature, le secteur public est moins sujet aux aléas de la conjoncture économique que le secteur privé. La situation observée de 1990 à 1992 en témoi-

Figure 1
Évolution relative du nombre d'employés du secteur public et du secteur privé



Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 3450 et 3460, date d'extraction : 28 mai 1998.

gne : l'emploi dans le secteur public a augmenté durant cette période de 0,4 % au Québec et de 4,2 % dans le reste du Canada.

Après cette période de conjoncture défavorable, on a assisté à un net retournement de la conjoncture, de 1992 à 1997. En effet, l'emploi dans le secteur privé a alors crû de 4,9 % au Québec et de 9,1 % dans le reste du Canada. À l'inverse, la détérioration des finances publiques du gouvernement fédéral et des provinces a forcé les administrations publiques à prendre des mesures vigoureuses pour redresser la situation. En conséquence, l'emploi dans le secteur public au Québec a connu, à partir de 1992, une tendance à la baisse qui semble toutefois s'être renversée en 1997. Au total, l'emploi dans ce secteur a diminué de 0,5 % pour l'ensemble de la période 1992-1997. Pendant ce temps, l'emploi dans le secteur public dans le reste du Canada a chuté de 8,8 %.

Si l'on considère l'ensemble de la période allant de 1985 à 1997, la croissance rapide de l'emploi dans le secteur privé, tant au Québec que dans

le reste du Canada, s'est traduite par une diminution de la part du secteur public dans le total de l'emploi. Ainsi, cette part est passée de 19,6 % à 18,4 %, au Québec, et de 20,8 % à 18,0 %, dans le reste du Canada. Cette baisse de l'importance relative de l'emploi dans le secteur public correspond à une volonté des différents gouvernements d'assouplir le fonctionnement de l'économie et d'alléger la fiscalité dans un contexte de mondialisation des marchés.

Il faut toutefois souligner que durant cette même période on a assisté à une augmentation de 23,4 % à 24,5 % de la part du Québec dans le total canadien de l'emploi du secteur public, cela pouvant s'expliquer en partie par le fait que les efforts de redressement des finances publiques se sont amorcés plus tôt dans certaines autres provinces. Quant à l'emploi dans le secteur privé, la part du Québec dans le total canadien a diminué de 25,3 % à 23,9 % durant la période allant de 1985 à 1997, reflétant ainsi un marché de l'emploi moins dynamique au Québec que dans le reste du Canada. Au total, pour l'ensemble des employés des secteurs public et privé, la

part du Québec dans le total canadien a subi une diminution de 24,9 %, en 1985, à 24,0 %, en 1997.

Secteur du transport et de l'entreposage : poursuite de la hausse de l'emploi

Tous les mois, Statistique Canada mène une enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail auprès des entreprises canadiennes. Ces données ne couvrent que les salariés, c'est-à-dire qu'elles font abstraction du phénomène du travail autonome.

Selon les données de Statistique Canada portant sur le premier trimestre de 1998, le nombre de salariés a augmenté de 3,4 % dans l'ensemble du Canada (voir tableau 7), soit de 2,5 % au Québec contre 3,7 % dans l'ensemble du Canada. Pour ce qui est du secteur du transport et de l'entreposage, la situation a été légèrement plus favorable que dans l'ensemble de l'économie, puisque le taux de croissance de l'emploi dans l'ensemble du Canada a atteint 3,7 %.

Tableau 7
Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année Mois	1995	1996	1997	1997	1998	Variation	Variation
				J à M ¹	J à M ¹	1997-1998	1995-1997
en %							
Québec							
Ensemble de l'économie	2 623 888	2 630 981	2 675 512	2 579 413	2 644 785	2,5	2,0
Reste du Canada							
Ensemble de l'économie	8 191 971	8 276 447	8 528 759	8 230 969	8 536 098	3,7	4,1
Canada							
Camionnage	135 813	140 717	151 099	142 760	148 870	4,3	11,3
Transport en commun	76 605	77 518	78 195	78 855	80 774	2,4	2,1
Transport aérien	53 000	56 028	62 411	59 157	68 797	16,3	17,8
Transport et services ferroviaires	53 406	50 645	48 647	47 392	46 725	-1,4	-8,9
Autres	144 893	134 361	135 680	132 275	132 096	-0,1	-6,4
Transport et entreposage	463 717	459 269	476 032	460 439	477 262	3,7	2,7
Ensemble de l'économie	10 815 859	10 907 428	11 204 271	10 810 382	11 180 883	3,4	3,6

Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en 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 : 28 mai 1998.

¹ De janvier à mars.

Cette vitalité du secteur du transport et de l'entreposage a été particulièrement observée dans le transport aérien, avec une hausse annuelle de 16,3 %, ainsi que dans le camionnage, avec un gain de 4,3 %. On peut toutefois se demander si la forte hausse mesurée dans le transport aérien n'est pas surestimée, compte tenu de l'évolution générale de ce secteur ainsi que du nombre d'heures hebdomadaires travaillées. Par ailleurs, le transport en commun a connu une performance moindre que l'ensemble du transport et de l'entreposage, avec un gain de 2,4 %, entre 1997 et 1998. Le transport et les services ferroviaires se distinguent encore cette année par une réduction des effectifs de 1,4 %, ce qui constitue une diminution nettement moins prononcée qu'entre 1995 et 1997.

Sur la base des trois premiers mois de 1998, les effectifs salariés dans le secteur du transport et de l'entreposage se répartissaient en pourcentage de la façon suivante : 31,2 % pour le camionnage; 16,9 % pour le transport en commun; 14,4 % pour le transport aérien; 9,8 % pour le transport et les services ferroviaires; et 27,7 % pour les autres composantes du transport et de l'entreposage.

Une croissance de la rémunération plus rapide que l'inflation au Québec

Dans l'ensemble de l'économie canadienne, la rémunération hebdomadaire, incluant le temps supplémentaire, a crû de 1,9 % entre le premier trimestre de 1997 et la période correspondante de 1998 (voir tableau 8). De façon plus détaillée, la hausse a atteint 2,5 % au Québec comparativement à 1,7 % dans le reste du Canada. La hausse observée au Québec est d'autant plus notable qu'elle surpasse sensiblement le taux d'inflation (1,6 %) et qu'il s'agit d'un renversement par rapport à la période allant de 1995 à 1997 durant laquelle la performance du Québec avait été inférieure à celle du reste du Canada.

Dans le secteur canadien du transport et de l'entreposage, le taux de croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne, soit 2,4 %, a surpassé la moyenne de l'ensemble de l'économie, soit 1,9 %. Entre 1997 et 1998, la hausse la plus importante de la rémunération parmi les principales composantes du secteur du transport et de l'entreposage est survenue dans l'industrie du transport en commun.

Cela apparaît d'autant plus remarquable que cette industrie s'était classée au deuxième rang parmi les principales composantes du transport et de l'entreposage, pour la période 1995-1997. L'industrie du camionnage enregistre également une hausse de la rémunération très supérieure à la moyenne du secteur du transport et de l'entreposage, avec 4,9 %, entre 1997 et 1998, et 6,4 % entre 1995 et 1997. À l'inverse, une diminution de la rémunération hebdomadaire moyenne s'est produite dans le transport aérien, ce qui peut possiblement s'expliquer par l'importante hausse des effectifs, qui a dû entraîner l'embauche de personnes possédant moins d'années d'expérience.

¹ Le lecteur intéressé au phénomène de la croissance du travail autonome pourra consulter les numéros 15 et 16 de cette publication. Par ailleurs, il faut noter que le secteur public comprend les gouvernements fédéral et provincial, les municipalités, les établissements d'enseignement, à l'exception des universités, une partie des établissements hospitaliers ainsi que les sociétés d'État.

Y. G.

Tableau 8
Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage (incluant les heures supplémentaires)

Année Mois	1995	1996	1997	1997	1998	Variation	Variation
	en dollars					1997-1998	1995-1997
						en %	
				J à M ¹	J à M ¹	J à M ¹	
Québec							
Ensemble de l'économie	550	554	565	561	575	2,5	2,8
Reste du Canada							
Ensemble de l'économie	581	596	609	606	616	1,7	4,7
Canada							
Camionnage	599	613	638	627	658	4,9	6,4
Transport en commun	590	577	627	583	619	6,1	6,3
Transport aérien	789	803	816	830	801	-3,4	3,4
Transport et services ferroviaires	942	977	999	982	993	1,1	6,1
Autres	697	719	732	731	746	2,0	5,1
Transport et entreposage	689	701	723	712	729	2,4	4,9
Ensemble de l'économie	574	586	598	595	606	1,9	4,3

Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en 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 : 28 mai 1998.

¹ De janvier à mars.

TRANSPORT MARITIME

Pour suivre l'activité portuaire au Canada, on peut recourir à deux sources principales de données, soit Statistique Canada ainsi que la Société canadienne des ports (Ports Canada). Des données provenant de ces deux sources seront présentées ci-après. Alors que Statistique Canada recense les données relatives à tous les ports canadiens, peu importe le propriétaire, la société Ports Canada se limite aux ports sous sa responsabilité. Compte tenu des méthodologies différentes utilisées par ces deux organismes, il est possible que les données concernant un port en particulier diffèrent quelque peu.

Données de Statistique Canada

Dans l'ensemble des ports canadiens, 375,5 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 1997 (voir tableau 9), soit une hausse de 4,9 % par rapport à 1996. En fait, selon Statistique Canada (*Le Quotidien*, 21 mai 1998), il s'agit d'un sommet inégalé depuis neuf ans. Du côté du trafic intérieur, on a assisté à une diminution de 4,5 %, ce qui l'a porté à 93,3 millions de tonnes, en 1997; en fait, le trafic intérieur connaît une tendance à la baisse depuis au moins une dizaine d'années. De son côté, le trafic international a atteint, en 1997, un niveau record de 282,3 millions de tonnes, ce qui s'explique par des hausses notables pour le pétrole brut, le charbon, le minerai de fer et le blé.

Pour ce qui est du tonnage manutentionné, le port de Sept-Îles se classe premier au Québec, suivi par Port-Cartier, Montréal et Québec. De 1996 à 1997, le trafic a augmenté de 8,4 % à Sept-Îles et de 7,3 % à Montréal, alors qu'il a diminué de 3,9 % à Port-Cartier et de 12,0 % à Québec. Dans le cas du port de Sept-Îles, la hausse globale du trafic observée en 1997 s'explique par une hausse de 13,9 % du trafic international qui a plus que compensé la diminution de 15,9 % du trafic intérieur. Cette évolution dans le sens opposé du trafic international et du trafic intérieur découle, selon Statistique Canada, d'un déplacement des marchés pour le minerai de fer du Canada vers l'Europe, soit principalement les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Pour ce qui est du port de Québec, il faut noter que la diminution du

Tableau 9
Marchandises manutentionnées dans les principaux ports du Québec et du Canada

	1996			1997			Variation 1996-1997			Part de l'international	
	Trafic intérieur	Trafic international	Total	Trafic intérieur	Trafic international	Total	Trafic intérieur	Trafic international	Total	1996	1997
	en milliers de tonnes						en %				
Le Québec											
Sept-Îles/Pointe-Noire	4 217	18 367	22 584	3 546	20 925	24 471	-15,9	13,9	8,4	81,3	85,5
Port-Cartier	5 132	16 597	21 729	5 364	15 513	20 877	4,5	-6,5	-3,9	76,4	74,3
Montréal/Contrecoeur	5 261	13 947	19 208	5 606	15 003	20 609	6,6	7,6	7,3	72,6	72,8
Québec	3 681	13 306	16 987	2 577	12 376	14 953	-30,0	-7,0	-12,0	78,3	82,8
Reste du Canada											
Vancouver	1 989	69 416	71 405	999	70 791	71 790	-49,8	2,0	0,5	97,2	98,6
Halifax	2 699	10 884	13 583	2 588	12 255	14 843	-4,1	12,6	9,3	80,1	82,6
Autres ports canadiens	74 670	117 741	192 411	72 600	135 389	207 989	-2,8	15,0	8,1	61,2	65,1
Total du Canada	97 649	260 258	357 907	93 280	282 252	375 532	-4,5	8,5	4,9	72,7	75,2

Source : *Le Quotidien*, Statistique Canada, 21 mai 1998.

trafic a été plus marquée dans le cas du trafic international, avec un recul de 30,0 %, que dans le cas du trafic intérieur où l'activité a diminué de 7,0 %. Parmi les explications possibles de cette baisse d'activité, on peut retenir principalement la mise en place d'un service de train à partir de la raffinerie d'Ultramar, en banlieue de Québec, pour desservir la région de Montréal de même que la Nouvelle-Angleterre.

Le tableau 9 présente également des données relatives au principal port de la côte est canadienne, soit Halifax, et de la côte ouest, soit Vancouver. Le port de Vancouver a connu une année record en 1997 au chapitre du tonnage manutentionné, avec un total de 71,8 millions de tonnes, en hausse de 0,5 % sur l'année précédente. Bien que le trafic intérieur dans ce port ait chuté de moitié en un an, sa faible importance relative explique qu'avec une augmentation de 2,0 % du trafic international le port de Vancouver a pu enregistrer un gain pour l'ensemble du trafic. Ce port se classe bon premier au Canada, avec un tonnage manutentionné qui représente le triple de celui de Sept-Îles, qui arrive au deuxième rang.

À l'autre extrémité du Canada, le port de Halifax a bénéficié, en 1997, d'une hausse de 9,3 % du tonnage manutentionné, grâce à une augmentation de 12,6 % au chapitre du trafic international, tandis que le trafic intérieur subissait une diminution de 4,1 %.

Comme le montre le tableau 9, la grande majorité des mouvements recensés dans les principaux ports canadiens est constituée du trafic international. Même le port de Montréal, qui est celui pour lequel le trafic international est proportionnellement le moins élevé parmi les six ports mentionnés dans ce tableau, affiche une part de trafic international qui atteint 72,8 % du tonnage manutentionné.

Données de Ports Canada

Les données produites par Ports Canada, présentées au tableau 10, portent sur les trois plus importants ports québécois de cet organisme ainsi que sur le port de Halifax et celui de Vancouver.

Comme on a pu déjà le constater à l'examen des données de Statistique Canada, le port de Sept-Îles se classe au premier rang parmi les ports québécois. Pour l'essentiel, soit à plus de 90 %, le trafic se compose de minerai et de concentrés de fer. De 1996 à 1997, ce port a connu un accroissement de 9,4 % de la manutention de minerai de fer, portant le tonnage manutentionné de ce produit à 22,1 millions de tonnes. Il faut remonter à 1984 pour retrouver un trafic presque aussi élevé, soit de 21,8 millions de tonnes.

Alors qu'il se classe troisième en importance au chapitre du tonnage manutentionné parmi les ports québécois, le port de Montréal arrive au deuxième rang parmi les ports québécois sous la responsabilité de Ports Canada. La manutention de conteneurs constitue l'activité distinctive du port de Montréal, puisqu'il se classe au premier rang à ce chapitre dans l'ensemble du Canada, devant les ports de Vancouver et de Halifax. En fait, les conteneurs ont représenté presque 40 % du tonnage manutentionné en 1997 au port de Montréal. Avec un total de 8,2 millions de tonnes, en hausse de 3,4 % sur l'année précédente, l'année 1997 constitue un record à ce chapitre. Il faut mentionner à ce sujet que les compagnies Maersk, Sealand et P&O Nedloyd ont commencé à desservir le port de Montréal en septembre 1997.

Les céréales représentent une autre catégorie de marchandises digne de mention au port de Montréal. Alors que ce trafic de marchandises était engagé sur une pente descendante depuis de nombreuses années, l'année 1997 a été marquée par un doublement de ce trafic par rapport à l'année précédente, permettant d'atteindre le niveau le plus élevé de manutention pour ce produit depuis 1988. En contrepartie, l'année 1997 a vu le tonnage manutentionné diminuer de 10,5 % pour le minerai de fer, de 25,0 % pour le mazout et de 28,3 % pour l'essence. La mise en place du service de train entre la raffinerie Ultramar et Montréal constitue une cause importante de la diminution du tonnage manutentionné de ces deux catégories de produits pétroliers.

Comme il est mentionné précédemment, ce nouveau service de train a également contribué à la baisse de manutention de produits pétroliers raffinés au port de Québec. Ainsi, alors que la manutention de pétrole brut au port de Québec n'a diminué que de 4,3 % entre 1996 et 1997, celle du mazout a fléchi de 26,6 % et celle de l'essence de 52,1 %. Les produits pétroliers demeurent encore la principale catégorie de produits manutentionnés à Québec, avec 58,9 % du tonnage total en 1997, ou 9,1 millions de tonnes. Une diminution de 9,8 % de la manutention de céréales a également été observée, ce qui contraste fortement avec la situation qui a prévalu à Montréal. Le principal aspect positif de l'année 1997 se situe au niveau de la manutention du minerai de fer, avec une hausse de 2,5 % sur l'année précédente.

Le port de Vancouver constitue la principale porte de sortie du Canada vers l'Asie, en particulier pour les produits agricoles et les matières premières. À ce chapitre, le charbon arrive au premier rang pour le tonnage des marchandises manutentionnées dans ce port, avec 28,5 millions de tonnes, en hausse de 2,6 % entre 1996 et 1997. Le charbon compte donc pour 38,7 % de tout le tonnage manutentionné à Vancouver. Les céréales occupent également une part appréciable du tonnage manutentionné à Vancouver, avec 12,0 millions de tonnes, ou 16,3 % du total. La société Ports Canada rapporte aussi que 5,9 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été manutentionnées dans ce port, en 1997, en hausse

de 16,5 % par rapport à 1996. Il s'agit d'un sommet jamais atteint auparavant. L'actuel ralentissement économique qui sévit dans plusieurs pays de l'Est asiatique devrait contribuer à freiner la progression au port de Vancouver durant la présente année.

À certains égards, le port de Halifax ressemble au port de Québec par l'importance relative qui occupe la manutention des produits pétroliers, avec 43,4 % du tonnage total, ou 6,1 millions de tonnes. De 1996 à 1997, pour les deux principales catégories de produits pétroliers, soit le pétrole brut et le mazout, le tonnage s'est accru respectivement de 10,9 % et de 16,7 %. À l'inverse, le tonnage d'essence manutentionnée a décliné de 7,4 %. En

ce qui concerne les conteneurs, ils représentent 27,0 % du tonnage total de marchandises manutentionnées dans ce port, pour un total de 3,8 millions de tonnes, en hausse de 19,9 %, de 1996 à 1997. Bien qu'il s'agisse du plus important taux de croissance parmi les trois grands ports canadiens où s'effectue de la manutention de conteneurs, le tonnage mesuré se situe légèrement sous le niveau observé en 1990. Dans Le Quotidien du 21 mai 1998 de Statistique Canada, on souligne à ce propos que le port de Halifax a bénéficié de l'ouverture d'un tunnel ferroviaire à Sarnia, ce qui facilite l'acheminement des conteneurs gerbés vers le centre-ouest des États-Unis.

Y. G.

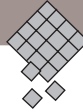
L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada. On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux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

Tableau 10
Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports¹ au Québec et au Canada, 1996-1997

	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
en milliers de tonnes							
1996							
Trafic en vrac							
Vrac solide	6 182	6 079	21 995	3 632	55 113	18 860	111 861
Vrac liquide	5 271	10 872	429	5 706	6 018	18 554	46 850
Marchandises diverses							
Conteneurisées	7 948	-	7	3 178	5 098	578	16 809
Non conteneurisées	526	265	214	419	5 760	2 461	9 645
Total	19 927	17 217	22 646	12 935	71 989	40 451	185 165
Principales marchandises							
Céréales	1 401	3 169	-	363	11 899	4 881	21 713
Minerai de fer	2 196	1 980	20 175	-	-	-	24 351
Charbon	81	-	305	-	27 771	6 078	34 235
Pétrole brut	47	7 164	-	3 647	830	9 292	20 980
Essence	1 936	1 216	69	917	1 035	3 693	8 866
Mazout	1 801	2 255	340	1 061	991	4 595	11 043
1997							
Trafic en vrac							
Vrac solide	7 467	5 923	23 812	3 625	56 332	22 022	119 181
Vrac liquide	4 325	9 301	457	6 255	5 985	19 356	45 679
Marchandises diverses							
Conteneurisées	8 218	7	6	3 810	5 938	635	18 614
Non conteneurisées	693	220	198	428	5 279	2 833	9 651
Total	20 703	15 451	24 474	14 119	73 535	44 843	193 125
Variation du total							
1996-1997 (%)	3,9	-10,3	8,1	9,2	2,1	10,9	4,3
Principales marchandises							
Céréales	2 809	2 860	-	230	12 008	6 327	24 234
Minerai de fer	1 966	2 030	22 071	-	-	-	26 067
Charbon	162	-	17	-	28 486	7 748	36 413
Pétrole brut	23	6 857	-	4 043	557	9 218	20 698
Essence	1 389	583	57	849	1 361	3 494	7 733
Mazout	1 351	1 655	383	1 238	889	4 897	10 413

Source : *Revue décennale des trafics 1988-1997*, Société canadienne des ports.

¹ Selon la classification et sous la compétence de la Société canadienne des ports (Ports Canada).



L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES AU QUÉBEC DE 1984 À 1995 : LE TRANSPORT FERROVIAIRE

*par Hamid Baghdadi
et*

Richard Laferrière, chercheur invité au Centre de recherche en transport et consultant.

LA CONSTITUTION DE LA BANQUE DE DONNÉES STATISTIQUES

L'homogénéisation des données statistiques

Selon les données publiées par Statistique Canada, chaque mode de transport possède sa propre classification des marchandises. Ainsi, le transport par camion est basé sur le système de classification SCC651. La banque de données qui nous a été transmise par Statistique Canada comporte 100 classes de marchandises. Le système de classification du transport par train, le TFC320, possède 70 classes de marchandises. Enfin, le système de classification du transport maritime, le SCC601, contient 500 classes de marchandises. Il a donc fallu développer un système de classification, le même pour tous les modes, où les classes de marchandises ont été regroupées en 11 catégories.

Les banques de données contiennent une description du trafic selon l'origine et la destination du trafic de marchandises. En vue de simplifier la présentation, le trafic est consolidé par paire origine-destination, et certaines régions ont été regroupées en une seule. Les six corridors ainsi obtenus sont les suivants :

- 1) Québec-Québec : le trafic dont l'origine et la destination sont le Québec.
- 2) Québec-Ontario : le trafic dont l'origine et la destination sont le Québec ou l'Ontario.
- 3) Québec-Maritimes : le trafic dont l'origine et la destination sont le Québec ou une province maritime.
- 4) Québec—Nord-Est des États-Unis : le trafic dont l'origine et la destination sont le Québec ou la région Nord ou Nord-Est des États-Unis.
- 5) Transit : le trafic sur le territoire du Québec mais dont l'origine et la destination sont à l'extérieur du Québec.
- 6) Québec-Autres : le trafic dont l'origine et la destination sont le Québec ou une autre région que celles déjà mentionnées précédemment, c'est-à-dire les provinces de l'Ouest, les autres régions des États-Unis, le Mexique.

L'estimation du trafic de la période 1991 à 1995

Depuis 1992, Statistique Canada publie des données sur l'origine et la destination des marchandises transportées par train seulement pour les 74 classes les plus importantes. Les autres classes de marchandises sont regroupées dans une nouvelle « superclasse » : les marchandises non dominantes. Afin d'avoir une série de données homogènes sur toute la période 1984-1995, un modèle de régression, de type Logit, a été développé pour estimer le trafic des marchandises contenues dans cette « superclasse » depuis 1991.

Le tableau 11 présente les résultats de cette estimation pour la période 1992-1995. En 1992, la « superclasse » des marchandises non dominantes représentait 3,41 millions de tonnes, soit 12 % du trafic total. Ce trafic est réparti, selon le modèle Logit, entre les 11 catégories de marchandises. À titre d'exemple, le trafic associé à la catégorie « Produits alimentaires et agricoles » passe de 2,38 à 2,93 millions de tonnes, à la suite de la répartition du trafic de la « superclasse ».

Tableau 11
Tonnage original et inféré, 1992-1995

Année	1992		1993		1994		1995	
	Original	Inféré	Original	Inféré	Original	Inféré	Original	Inféré
en millions de tonnes								
Produits alimentaires et agricoles	2,38	2,93	1,64	2,20	1,83	2,32	1,63	2,10
Métaux et minéraux bruts	1,81	1,94	2,42	2,56	2,24	2,36	2,47	2,56
Autres matières brutes, incluant le bois	1,14	1,26	1,02	1,14	1,30	1,41	1,54	1,65
Matériaux de construction	2,73	3,49	3,64	4,53	4,17	5,05	4,29	5,18
Pâtes et papiers	4,71	4,76	4,81	4,87	5,04	5,09	4,91	4,95
Produits pétroliers et produits chimiques	4,96	5,25	4,98	5,27	5,50	5,75	5,54	5,76
Produits minéraux métalliques et non métalliques	1,86	2,05	2,06	2,25	2,40	2,56	2,28	2,40
Véhicules automobiles et pièces	0,55	0,55	0,78	0,78	2,53	2,53	1,58	1,58
Machinerie et équipements	-	0,10	-	0,11	-	0,10	-	0,09
Produits de détail	-	0,15	-	0,16	-	0,15	-	0,14
Autres	5,01	6,08	5,72	6,84	5,36	6,28	5,87	6,76
Marchandises non dominantes	3,41	-	3,63	-	3,20	-	3,07	-
Total	28,56	28,56	30,70	30,70	33,59	33,59	33,18	33,18

Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DE 1984 À 1995

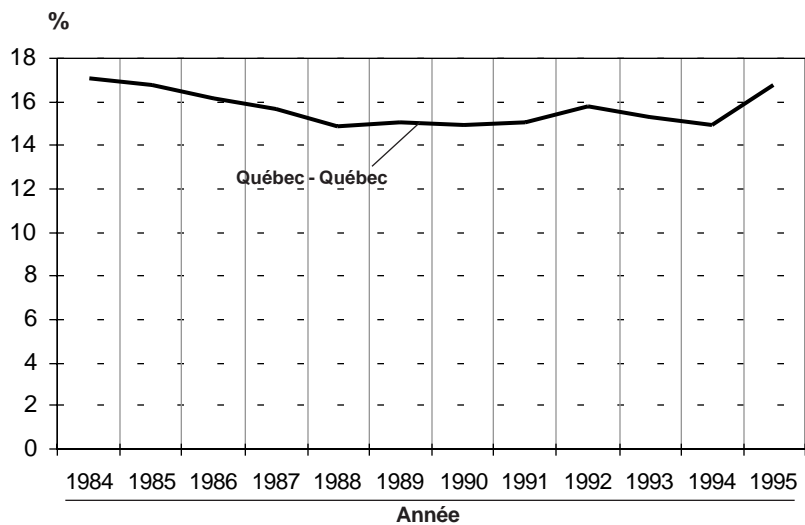
L'évolution du trafic selon les corridors d'échange et les catégories de marchandises

Les corridors ont été groupés selon l'évolution de leur part dans le tonnage total transporté par train : stable (Québec-Québec), en décroissance (Québec-Ontario, Transit et Québec-Maritimes) et en croissance (Québec—Nord-Est des États-Unis et Québec-Autres).

Québec-Québec : un corridor relativement stable

Le transport ferroviaire des marchandises a globalement peu évolué à l'intérieur du Québec : le taux de croissance du tonnage transporté a été de près de 0,7 % en moyenne, par année. Aussi, la part de ce corridor dans

Figure 2
Évolution des parts du corridor en relative stagnation



Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

le tonnage total est demeuré pratiquement le même, soit 17,1 % en 1984 et 16,8 % en 1995.

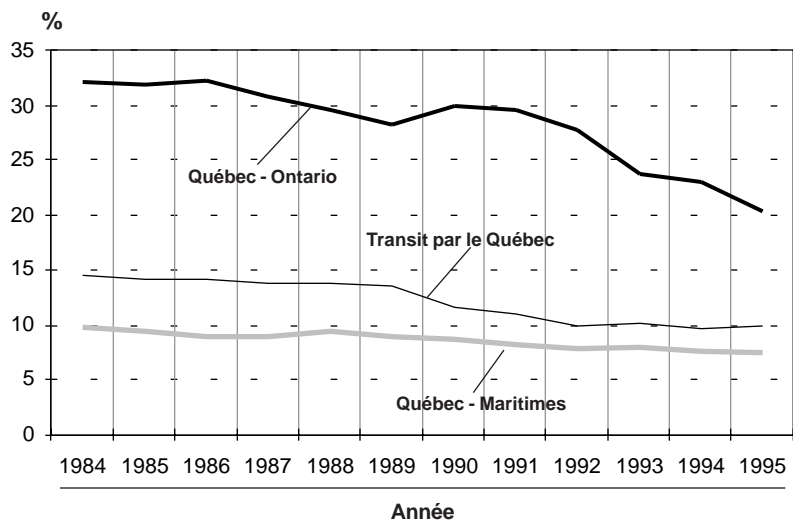
La stabilité de la part de ce corridor dans le tonnage total est due, en grande partie, à la forte augmentation du transport des marchandises de la catégorie « Métaux et minéraux », qui a crû de 5,7 % en moyenne entre 1984 et 1995, et, dans une moindre mesure, du transport de la catégorie « Produits pétroliers et chimiques » dont le taux de croissance a été de 2,4 % en moyenne par année. Il convient de signaler la très forte croissance de la catégorie « Autres produits », soit 33,4 % en moyenne par année. Mais, étant donné son faible tonnage (4 900 tonnes en moyenne par année), elle n'a pas dû modifier la part relative de ce corridor. À l'inverse, la catégorie « Machineries et équipements » a subi le plus important recul. Avec un taux de croissance moyen de - 10,5 %, elle est passée de 23 964 tonnes, en 1984, à 13 592 tonnes, en 1995.

Québec-Ontario, Transit et Québec-Maritimes : des couloirs en décroissance

Québec-Ontario est le couloir qui a subi le plus important recul durant la période considérée. Avec un taux de croissance moyen de - 2,9 % par année, ce corridor a vu sa part dans le tonnage total tomber à 20,3 %, en 1995; elle était de 32,0 % en 1984. Ce recul est attribuable à l'évolution de trois catégories de marchandises, importantes en matière de tonnage transporté, « Métaux et minéraux », « Pâtes et papiers » et « Produits minéraux, métalliques, non métalliques et autres demi-produits », dont le taux de croissance annuel moyen a été - 9,5 %, - 4,0 % et - 4,0 % respectivement.

Le Transit est le couloir qui, après Québec-Ontario, a vu sa part diminuer le plus dans le tonnage total des marchandises transportées par train. En raison d'un taux de croissance annuel moyen de - 2,2 %, la part de ce corridor a diminué de près du tiers, pas-

Figure 3
Évolution des parts des corridors en déclin



Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

sant de 14,5 %, en 1984, à 10,0 %, en 1995. Parmi les catégories qui ont contribué le plus à ce recul, il y a les catégories « Produits alimentaires et agricoles », « Produits minéraux, métalliques, non métalliques et autres demi-produits » et « Machineries et équipements » et « Produits de détail » qui ont décliné, en moyenne par année, de 11,1 %, 6,2 %, 10,8 % et 11,0 % respectivement.

Québec-Maritimes est le troisième corridor qui vu sa part dans le tonnage total diminuer, passant de 9,8 %, en 1984, à 7,4 %, en 1995. Le taux de croissance annuel moyen (- 1,5 %) est le produit du déclin des catégories de marchandises qui sont presque les mêmes que dans le cas du corridor Transit, sauf la catégorie « Produits pétroliers et chimiques », qui a reculé de 3,0 % en moyenne par année.

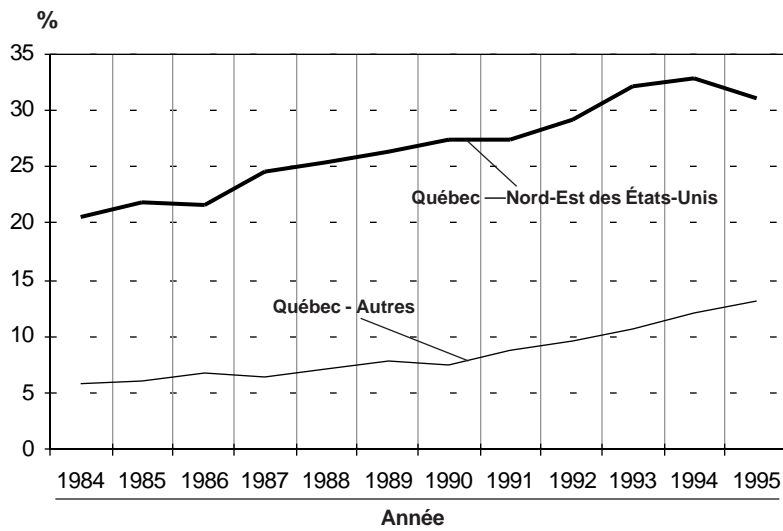
Québec—Nord-Est des États-Unis et Québec-Autres : des corridors en croissance

Québec-Autres est le corridor qui a connu la plus forte croissance (7,9 % en moyenne par année), et, partant, un important accroissement de sa part

dans le tonnage total transporté par train. En effet, la part de ce corridor a plus que doublé : elle est passée de 5,9 %, en 1984, à 13,2 %, en 1995. Ce gain a été réalisé, en grande partie, grâce à trois catégories de marchandises, importantes en matière de tonnage, qui sont « Bois et autres matériaux de construction », « Produits pétroliers et chimiques » et « Produits minéraux, métalliques, non métalliques et autres demi-produits », dont le taux de croissance a atteint, en moyenne par année, 15,31 %, 10,5 % et 13,6 % respectivement. Il convient de signaler que le transport de la catégorie « Véhicules automobiles et pièces » a augmenté de 30,3 % en moyenne par année.

Québec—Nord-Est des États-Unis a progressé de 4,3 % en moyenne par année. Sa part dans le tonnage total transporté est ainsi passée de 20,7 %, en 1984, à 31,1 %, en 1995. Ce sont surtout les catégories de marchandises « Produits alimentaires et agricoles », avec un taux de croissance annuel moyen de 14,8 %, « Métaux et minéraux bruts », avec un taux de 8,1 %, et « Autres produits », avec un taux de 11,0 %, qui ont contribué le plus à l'augmentation de la part de ce corridor.

Figure 4
Évolution des parts des corridors en croissance



Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du 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.