

L'emploi :

hausse du nombre de salariés dans les industries des services, perte dans celles de production de biens

Pour la première fois, l'analyse du marché du travail tient compte des effets distincts sur la demande de transport des industries de production de biens et de celles des services. À cet égard, l'analyse montre que le nombre de salariés a évolué de façon très différente dans les deux industries.

Le nombre de salariés au Québec et le nombre de salariés dans le reste du Canada, travaillant dans les industries de production de biens se situaient respectivement à 93,4 % et à 92,3 % de leur niveau de 1987. À l'inverse, le nombre de salariés dans les industries des services a atteint en 1997 un niveau supérieur à celui de 1987, soit 3,4 % de salariés de plus au Québec et 14,0 % de plus dans le reste du Canada

Les investissements en 1998 :

nouveau sommet historique

Selon Statistique Canada, les investissements augmenteront de 13,1 % en 1998 au Québec, dépassant ainsi la performance canadienne pour la première fois en six ans. Le total des investissements s'élèvera à 32 milliards de dollars, un montant bien supérieur au sommet historique atteint en 1990.

Cette croissance de l'investissement total est attribuable principalement à la bonne performance de trois secteurs : les industries des autres services (notamment, les travaux d'Hydro-Québec en raison du verglas de janvier), de la fabrication ainsi que celles du transport et de l'entreposage.

Le dossier spécial :

le commerce extérieur de l'Ontario

Les effets combinés des accords de libre-échange, de la baisse du dollar canadien et de la forte croissance de l'économie américaine ont favorisé le commerce international de l'Ontario aux dépens de son commerce interprovincial. Parmi ces trois phénomènes, c'est la forte croissance de l'économie américaine qui, conjuguée à la lente reprise de l'économie canadienne, a le plus favorisé les échanges internationaux de l'Ontario, du moins à partir de 1990.

Cependant, le Québec demeure le premier partenaire commercial canadien de l'Ontario et réciproquement. Si la croissance économique actuelle se maintient assez longtemps, il est fort possible que le commerce interprovincial reprenne son taux de croissance d'avant 1990.

SOMMAIRE

INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

- 2 **CONTEXTE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL**
- 3 **SECTEUR DU TRANSPORT**
- 3 **Indice des prix**
- 4 **Produit intérieur brut**
- 5 **Investissements privés et publics en 1998**
- 9 **Marché du travail**

TRANSPORT DES PERSONNES

- 12 **Transport aérien**

DOSSIER

- 14 **Commerce extérieur de l'Ontario, 1984-1996**

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 et 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	
			III	IV	I	II
en milliards de dollars						
Québec						
Produit intérieur brut ^{1,3}	178,9 ^r	185,0 ^r	186,3	187,3	188,0	189,7
Dépenses personnelles en biens ^{2,3}	102,4 ^r	105,7 ^r	106,5	106,9	107,0	108,2
Livraisons manufacturières ^{1,4}	96,6	101,4	25,9	26,4	24,4	27,0
Exportations (marchandises) ⁵	41,9	44,6 ^r	43,4	47,3	46,6 ^r	48,7
Canada						
Produit intérieur brut ^{2,3}	769,7	798,2	803,0	808,6	815,4 ^r	819,0
Dépenses personnelles en biens et services ^{2,3}	451,7	470,2	473,5	476,6	477,4 ^r	483,9
Livraisons manufacturières ¹	406,6 ^r	435,5	110,2	111,2	110,5 ^r	109,7
Exportations (marchandises) ^{2,3}	238,2 ^r	259,5 ^r	262,4	267,6	272,2	275,5
Indicateur avancé lissé (moyenne)						
Canada, 1981=100	178,6	195,6	198,3	201,7	203,0 ^r	206,0
Indicateurs financiers						
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,06	4,96	4,75	5,58	6,33	6,50
Taux de change : dollars canadien par unité de dollar américain (moyenne)	1,364	1,385	1,385	1,409	1,430	1,610

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: 28 septembre 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

Une troisième baisse trimestrielle consécutive des prix du transport

Entre le premier et le deuxième trimestre de 1998, l'indice des prix du transport (IPT) a affiché une troisième baisse trimestrielle consécutive, diminuant de 0,4 % au Québec et de 0,2 %

au Canada. Au cours de cette période, l'indice des prix de l'ensemble des biens (IPC) a augmenté de 0,3 %, tant au Québec que dans l'ensemble du Canada.

La baisse du prix du transport est essentiellement attribuable aux diminutions des prix de l'essence et du transport interurbain ainsi que du coût

d'achat et de location des véhicules automobiles. En effet, entre le premier et le deuxième trimestre de 1998, le prix de l'essence a diminué de 2,5 % au Québec et de 0,3 % au Canada. Il s'agit d'une troisième baisse trimestrielle consécutive du prix de l'essence, tant au Québec que dans l'ensemble du Canada.

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

Année Trimestre	1997			1998		Variation 1998-II 1997-II	Variation 1998-II 1998-I
	II	III	IV	I	II	en %	
1992=100							
Québec							
Transport privé	112,4	112,8	112,6	112,4	111,9	-0,4	-0,4
Achat et location d'automobiles ¹	124,1	122,9	123,9	126,1	125,6	1,2	-0,4
Utilisation des véhicules automobiles	100,4	102,1	100,9	99,0	98,6	-1,8	-0,4
Essence	101,2	104,7	102,4	97,3	94,9	-6,2	-2,5
Entretien et réparation	105,0	105,3	105,4	106,5	107,4	2,3	0,8
Autres dépenses d'utilisation	97,0	97,4	96,8	96,8	98,2	1,2	1,4
Transport public	121,7	126,4	125,1	127,2	126,5	3,9	-0,6
Transport local et de banlieue	112,3	112,3	112,3	113,0	113,0	0,6	0,0
Transport interurbain	136,2	147,9	144,7	148,8	147,1	8,0	-1,1
Ensemble des transports (IPT)	113,2	113,8	113,6	113,4	113,0	-0,2	-0,4
Ensemble des biens (IPC)	104,9	105,1	105,0	106,2	106,5	1,5	0,3
Canada							
Transport privé	120,3	120,2	120,1	119,2	119,0	-1,1	-0,2
Achat et location d'automobiles ¹	124,9	123,5	124,7	126,1	124,9	0,0	-1,0
Utilisation des véhicules automobiles	115,7	116,6	115,5	113,2	113,5	-1,9	0,3
Essence	107,9	109,8	106,7	100,5	100,2	-7,1	-0,3
Entretien et réparation	103,2	103,9	104,4	104,9	105,6	2,3	0,7
Autres dépenses d'utilisation	132,5	132,5	132,5	133,0	133,7	0,9	0,5
Transport public	129,2	136,4	134,6	137,0	136,3	5,5	-0,5
Transport local et de banlieue	119,2	119,7	120,2	121,0	121,2	1,7	0,2
Transport interurbain	137,2	149,7	146,2	149,7	148,5	8,2	-0,8
Ensemble des transports (IPT)	121,2	121,7	121,4	120,8	120,5	-0,6	-0,2
Ensemble des biens (IPC)	107,5	107,8	107,7	108,3	108,6	1,0	0,3

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 9940 et 9945, date d'extraction : 28 septembre 1998.

¹ Incluant la location à bail de véhicules automobiles.

Au cours de la même période, le prix du transport interurbain a connu une baisse de 1,1 % au Québec et de 0,8 % au Canada en raison d'une diminution des tarifs aériens, principalement ceux des vols internationaux. Le prix du transport interurbain demeure toutefois 8 % plus élevé au Québec qu'à la même période l'année précédente et 8,2 % plus élevé dans l'ensemble du Canada.

Le prix d'achat et de location des automobiles a pour sa part diminué de 0,4 % au Québec et de 1 % au Ca-

nada entre le premier et le deuxième trimestre de 1998. Selon Statistique Canada, la diminution du prix d'achat et de location des véhicules automobiles serait une conséquence des rabais accordés en avril dernier par un important fabricant d'automobiles sur une certaine gamme de véhicules.

Bien que les autres composantes du transport aient vu leur prix augmenter au deuxième trimestre, les augmentations constatées n'ont pas suffi à contrecarrer l'effet sur l'IPT des baisses des prix de l'essence, du trans-

port interurbain et du coût d'achat et de location des automobiles. Entre le premier et le deuxième trimestre de 1998, le prix des dépenses d'entretien et de réparation des automobiles a augmenté de 0,8 % au Québec et de 0,7 % au Canada, alors que le prix des autres dépenses d'utilisation des automobiles a diminué de 1,4 % au Québec et de 0,5 % au Canada. Quant au prix du transport local et de banlieue, il est demeuré stable au Québec et a augmenté de 0,2 % au Canada.

A.-M. F.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Le PIB de l'ensemble des industries a progressé de 0,4 % entre le premier et le deuxième trimestre de 1998, alors que le PIB des industries de transport a reculé de 0,1 % au cours de la même période. Ce recul aurait pu être plus important n'eût été de la progression du PIB du transport aérien (1,6 %) et de la quasi-stagnation du camionnage (0,3 %). Des autres composantes de l'industrie, c'est le transport ferroviaire qui a subi le plus important recul (2,9 %). Il est suivi du transport

par eau (1,8 %), qui a enregistré ainsi un second recul en autant de trimestres. Il en a été de même pour le transport en commun urbain et interurbain, mais dans une moindre mesure (0,9 %).

Cependant, lorsqu'on la considère sur une période de 12 mois, c'est-à-dire entre le deuxième trimestre de 1997 et celui de 1998, l'évolution de l'activité dans les industries de transport apparaît un peu plus positive. En ef-

fet, le PIB des industries du transport a augmenté au taux annuel de 0,9 %, moins vite que le PIB de l'ensemble des industries. La hausse du PIB des industries du transport est attribuable d'abord à la très bonne performance du camionnage (3,4 %), ensuite à celle du transport aérien (1,6 %). Cette contribution est d'autant plus importante que les transports ferroviaire, par eau et en commun ont tous les trois subi des reculs respectifs de 7,0 %, 1,1 % et 1,6 %.

H. B.

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

Année Trimestre	1997	1997			1998	
		II	III	IV	II	III
Canada						
en millions de dollars de 1992						
Principaux services de transport						
Transport aérien et services relatifs	3 697	3 695	3 655	3 735	3 655	3 712
Transport ferroviaire et services relatifs	4 646	4 633	4 795	4 783	4 591	4 458
Transport par eau et services relatifs	2 187	2 159	2 212	2 224	2 227	2 187
Camionnage	8 985	8 925	9 072	9 298	9 344	9 376
Transport en commun urbain, interurbain et rural	2 752	2 744	2 762	2 764	2 741	2 717
Industries du transport	25 394	24 904	25 341	25 526	25 608	25 571
Ensemble des industries	691 703	688 878	696 904	701 355	705 960	708 620

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

INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET PUBLICS EN 1998

Les intentions d'investissement révélées par l'enquête de début d'année de Statistique Canada se confirment¹ à la suite de l'enquête de mi-année. Le Québec connaît sa meilleure performance en matière d'immobilisations depuis 1990, dépassant la performance canadienne pour la première fois en six ans.

Les immobilisations totales

Selon Statistique Canada, les dépenses d'immobilisation totaliseront 125,4 milliards de dollars (23,9 milliards en excluant les mises en chantier résidentielles) au Canada en 1998, une hausse de 6,6 % par rapport à 1997. La croissance anticipée de 13,1 % **au Québec** est, pour la **première fois depuis le début des années 1990, plus élevée** que celles prévues dans la plupart des autres provinces, à l'exception de la Nouvelle-Écosse.

Au Québec, les immobilisations atteindront 32,4 milliards de dollars en 1998 (23,9 milliards en excluant les

mises en chantier résidentielles). Les révisions des données d'investissement pour les années 1997 et 1998 donnent lieu à des corrections importantes à la hausse (en niveau) par rapport aux intentions exprimées l'an dernier, soit plus de 842 millions et de 2 milliards respectivement. Par conséquent, les dépenses d'immobilisation totales au Québec, en 1997, ont progressé de 7,2 % par rapport à 1996. Cette progression est supérieure à celle de 5,1% initialement prévue en février 1998. En Ontario et au Canada, les données de 1998 sont également révisées à la hausse par rapport à l'enquête de début d'année, soit de plus de 3 et de 6 milliards respectivement.

Le **ratio Québec/Canada** des immobilisations totales est de 19,3 % en 1998 par rapport à 18,4 % en 1997. Pour l'Ontario, ce ratio s'établit à 37,4 % en 1998 et à 37,7 % en 1997.

Les dépenses en machinerie et en équipement (hausse de 8,3 %) maintiennent un rythme soutenu de croissance pendant que **les dépenses en construction non-résidentielle**, après

quatre baisses consécutives, font preuve d'un dynamisme exceptionnel (hausse de 21,0 %) attribuable en bonne partie aux investissements d'Hydro-Québec consécutifs au verglas de début d'année (communication et autres services publics en hausse de 53,8 %, soit près de un milliard de dollars). Ainsi, en plus de poursuivre, pour une cinquième année d'affilée, leurs efforts de modernisation par l'achat de machinerie et d'équipement, les entreprises québécoises ajoutent de nouvelles unités de production. Des taux d'utilisation records des capacités de production conjugués à un coût de financement abordable favorisent la mise sur pied de nouveaux projets d'usine. L'Ontario domine la croissance des dépenses tant en machinerie et en équipement qu'en construction, accaparant environ le tiers de l'augmentation prévue. Le **Québec** recueille, respectivement, **le tiers et le quart de l'augmentation canadienne.**

Les dépenses en construction non résidentielle progressent de 21,0 % au Québec, comparativement à une hausse de 4,3 % en Ontario et de

Tableau 4
Immobilisations totales, 1995-1998¹

Année	Variation		Variation		Variation		Variation	
	1995	1995	1996 ²	1996	1997 ³	1997	1998 ²	1998
	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	20 105,5	5,7	21 134,1	5,1	23 908,2	13,1
Ontario	35 183,1	6,8	39 714,3	12,9	43 788,8	10,3	45 762,6	4,5
Canada	98 617,0	3,6	105 136,8	6,6	117 656,4	11,9	125 399,5	6,6

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 : juillet 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 révisées.

³ Dépenses provisoires.

6,8 % au Canada, pour s'établir respectivement 9,7, 17,0 et 53,8 milliards de dollars en 1998.

Plusieurs **secteurs d'activité** contribuent au regain de l'investissement au Québec, **selon l'importance des sommes prises en considération** en 1998 par rapport à 1997 : le secteur des communications et autres services publics (hausse de 31,2 %), celui de l'industrie manufacturière (9,6 %) ainsi que **l'industrie du transport et de l'entreposage (36,3 %)**. Chacun d'entre eux voit sa participation majorée d'au moins 324 millions de dollars.

Les dépenses d'immobilisation au Québec progressent significativement dans le secteur **tertiaire** (services) (14,5 %) et, dans une moindre mesure, dans le secteur **manufacturier** (fabrication) (9,6 %), mais déclinent dans le secteur **primaire** (extraction et exploitation des ressources) (7,7 %). En effet, la crise du verglas de janvier dernier a stimulé les investissements chez Hydro-Québec, alors que les crises financières et politiques en Asie et en Russie ont un impact important sur le prix des ressources et, par conséquent, sur la rentabilité de certaines exploitations.

Les immobilisations manufacturières (secteur de la fabrication)

Au Canada, les immobilisations du **secteur manufacturier** augmenteront de 8,2 % en 1998. Malgré une cinquième année de hausse, les dépenses prévues de 20,7 milliards de dollars demeurent toujours en deçà du sommet atteint en 1989 (21,2 milliards).

Au Québec, les immobilisations manufacturières devraient atteindre 4,5 milliards de dollars en 1998, une hausse de 9,6 % comparativement à un repli anticipé de 4,3 % en début d'année (sommet de 4,9 milliards en 1991). **Selon l'importance de l'augmentation des sommes investies**, c'est l'industrie **des métaux primaires** qui enregistre la plus forte croissance en 1998 (hausse de 22,7 %). La réalisation du mégaprojet de construction d'une nouvelle aluminerie par Alcan, au coût de 2,2 milliards à Alma n'est pas étranger à ce résultat. De même, l'industrie des produits minéraux non métalliques voit ses immobilisations progresser de 77,7 % alors que celle des produits électriques et électroniques (19,7 %) et celle des

produits chimiques (12,8 %) font toujours preuve d'excellentes perspectives de croissance en raison de leurs produits innovateurs. Par contre, d'autres industries accusent un certain retard sur l'an dernier. C'est le cas notamment du secteur du papier et des produits connexes (troisième baisse consécutive, cette fois de 12,1 %) ainsi que celui des produits du pétrole et du charbon (29,8 %), en raison de la chute des prix des matières premières qui semble refroidir l'enthousiasme des investisseurs. Par ailleurs, l'industrie du **matériel de transport** affiche un recul net de 8,7 % après avoir enregistré trois années consécutives de relative prospérité. Toutefois, les sommes destinées uniquement à la construction de nouvelles usines demeurent en forte hausse (120 %).

En Ontario, l'investissement manufacturier enregistre la progression la plus faible en six ans (3,5 %). Cependant, en valeur nominale, les montants investis occupent la première position au Canada avec des immobilisations de 10,5 milliards de dollars. Peu d'industries contribuent à la croissance de manière importante. Parmi celles-ci, l'industrie des produits électriques et électroniques domine largement le secteur manufacturier ontarien (une

Tableau 5
Immobilisations manufacturières, 1995-1998¹

Année	Variation		Variation		Variation		Variation	
	1995	1995	1996 ²	1996	1997 ³	1997	1998 ²	1998
	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %
Québec	3 676,9	5,8	4 092,3	11,3	4 062,1	-0,7	4 452,4	9,6
Ontario	8 513,2	14,5	9 620,0	13,0	10 107,8	5,1	10 462,0	3,5
Canada	16 735,1	15,2	18 247,3	9,0	19 148,2	4,9	20 716,3	8,2

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 : juillet 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 révisées.

³ Dépenses provisoires.

hausse de 48,1 %), suivie des industries chimiques (24,9 %) et de celle des boissons (116,9 %). Les **industries du matériel de transport** et des aliments enregistrent les plus fortes baisses (en valeur) avec, respectivement, 2,1 % et 20,1 %, pour s'établir à 4,3 milliards et 436 millions.

En Ontario et au Québec, la proportion des montants consacrés à l'achat de **machinerie et d'équipement** s'établit à environ 89 % et 85 % respectivement. Par ailleurs, le **ratio Québec/Canada** des investissements manufacturiers demeure à peu près stable par rapport à l'année précédente, soit à 21,5 % en 1998. En Ontario, ce ratio est de 50,5 % en 1998, comparativement à 52,8 % en 1997.

Les immobilisations dans l'industrie des services de transport

Les immobilisations du secteur des **industries du transport et de l'entreposage canadien** augmenteront de 29,3 % en 1998. Trois années de hausse soutenue permettent à ce secteur d'atteindre un sommet de 9,5 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 30,7 % pour s'établir à 10,0 milliards en 1998. La plupart des secteurs contribuent à la croissance, à l'exception des industries du transport maritime excluant les services (recul de 12,1 %) et des autres industries et services de transport (recul de 13,0 %).

Au Québec, les immobilisations devaient atteindre 1,2 milliards de dollars en 1998, une majoration de 36,3 %. 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 prises en considération, ce sont les **industries du transport par pipelines et autres industries et services de transport** qui enregistrent les plus forts gains en raison, notamment, du projet de construction du gazoduc Lachenaie-Portland de Gaz Métropolitain (267 millions d'ici 1999). Les investissements dans ces industries passent de 42,0 millions en 1997 à 265 millions en 1998 (hausse de 531 %). Ce sous-secteur représente une part significative de la croissance totale du secteur des industries et des services de transport.

Tableau 6
Immobilisations des industries du transport et de l'entreposage, 1995-1998

Année	1995	Variation	1996 ²	Variation	1997 ¹	Variation	1998 ²	Variation
	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	1 216,3	36,3
Transport et services aériens	131,0	0,5	206,7	57,8	291,6	41,1	292,1	0,2
Transport et services ferroviaires	144,6	..	161,1	11,4	154,6	-4,0	221,2	43,1
Transport et services maritimes	48,3	58,8	118,0	144,3	99,8	-15,4	114,3	14,6
Camionnage	63,8	-73,7	71,6	12,2	87,7	22,5	90,8	3,4
Transport en commun	142,6	104,7	295,7	107,4	187,7	-36,5	205,9	9,7
Transport par pipelines et autres industries et services du transport	58,6	..	42,2	-28,0	42,0	-0,5	265,0	530,5
Ontario	1 496,8	-5,1	1 793,8	19,8	2 631,6	46,7	2 912,3	10,7
Canada	5 728,6	-2,4	6 104,1	6,6	7 327,7	20,1	9 474,7	29,3

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 : juillet 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.

² Données révisées.

Toutefois, les industries du transport et des services ferroviaires voient également leurs immobilisations augmenter de 43,0 %, celles du secteur maritime de 14,6 % et, enfin, le transport en commun de 9,7 %. Seule l'industrie de l'entreposage et de l'emmagasinage prévoit un repli de 7,1 % par rapport à l'an dernier alors que celle du secteur aérien demeure à peu près stable.

Un peu plus de la moitié des montants investis au Québec sont consacrés à **l'achat de machinerie et d'équipement** (75 % en 1996 et 64 % en 1997) comparativement à 47,1 % à l'échelle canadienne (56 % en 1996 et 1997). En Ontario, cette proportion atteint 50,3 % (60 % en 1996 et 58 % en 1997). Par ailleurs, le **ratio Québec/Canada** des investissements dans ce secteur s'établit à 12,8 % en 1998, comparativement à 12,1 % en 1997. En Ontario, ce ratio est de 30,7 % en 1998 (35,9 % en 1997).

Les perspectives

En 1998, les entreprises et les administrations publiques **canadiennes** prévoient des investissements records de 167,5 milliards de dollars en installations et en équipements. Ce résultat sans précédent s'explique par le recul des taux d'intérêt conjugué à de fortes exportations ayant pour conséquence l'augmentation continue des bénéfices et des taux d'utilisation de capacité de production qui atteignent des niveaux élevés. À eux seuls, les

divers agents économiques canadiens de **l'industrie des services de transport** prévoient investir cette année dix milliards de dollars, soit plus de deux milliards de plus qu'en 1997. Plus du quart 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 et les transports en commun prévoient également des immobilisations majeures en 1998.

Pour la première fois depuis 1992, la croissance des investissements au **Québec sera supérieure** à celle du Canada. Les investissements nécessaires pour remettre sur pied certaines installations de distribution électrique à la suite de la crise du verglas ont certainement contribué à stimuler davantage les investissements au Québec mais n'expliquent pas tout. Si l'on exclut le secteur des services publics, la croissance des investissements au Québec demeure malgré tout à 10 %. Leur vigueur est attribuable notamment à la bonne performance du secteur des **services de transport** et du secteur manufacturier. En outre, les investissements en construction croîtront de 21 % dans le secteur manufacturier, surtout dans les industries du **matériel de transport** ainsi que des métaux et minéraux non métalliques. La performance des investissements en machinerie et en outillage demeure également très respectable (8,3 %) compte tenu de la valeur du dollar canadien et du fait que ces équipements proviennent principalement des États-Unis.

Selon les prévisionnistes de la Confédération des caisses populaires et d'économie Desjardins, « il n'y a pas de doute que le **Québec dépassera le Canada** au chapitre des investissements privés et publics **pour les deux prochaines années**, compensant en partie la faiblesse de la consommation, des dépenses publiques ainsi que de la construction résidentielle. Il ne serait pas surprenant, » selon eux, « de voir l'année en cours se terminer avec une croissance encore plus élevée des investissements des entreprises. D'autres projets d'envergure sont encore en attente d'une décision finale ».

¹ *Les intentions d'investissement révisées sont fondées sur une enquête menée entre avril 1998 et juin 1998 auprès de 23 000 entreprises, administrations publiques et institutions. Les données publiées dans le présent communiqué sont exprimées en dollars courants.*

Note :

L'ensemble des statistiques ventilées par secteurs d'activité économique est disponible sur le site **Intranet** du ministère des Transports (<http://www.intranet/esept/BMDS/index.html/donnéeséconomiques/investissements>) et, pour le Québec, auprès du Bureau de la statistique du Québec sur le réseau **Internet** (<http://www.bsq.gouv.qc.ca/bsq/donnees/econom.htm#invest>).

C. G.

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:

Sont utilisées 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.

MARCHÉ DU TRAVAIL

Des gains sur le plan du nombre de salariés depuis dix ans dans les industries productrices de services mais des pertes dans les industries productrices de biens

Toute activité économique engendre une certaine demande de transport; l'ampleur de cette demande dépend toutefois de la nature de l'activité. On reconnaît généralement que les industries productrices de biens (agriculture, forêt, mines, secteur manufacturier et construction) expliquent la plus grande part de la demande de transport de marchandises. Les industries productrices de services engendrent généralement beaucoup moins de transport de marchandises bien que le commerce de gros et le commerce de détail s'apparentent plus, à ce propos, aux industries productrices de biens. Par ailleurs, autant les indus-

tries productrices de biens que de services influent de manière importante sur la demande de transport de personnes, directement en raison des déplacements de leur main-d'œuvre et indirectement en raison de ceux de leur clientèle.

Pour tenir compte des effets distincts sur la demande de transport, selon qu'il s'agit de la production de biens ou de services, il a été décidé d'inclure dorénavant, dans cette publication, des données sur ces deux groupes d'industries.

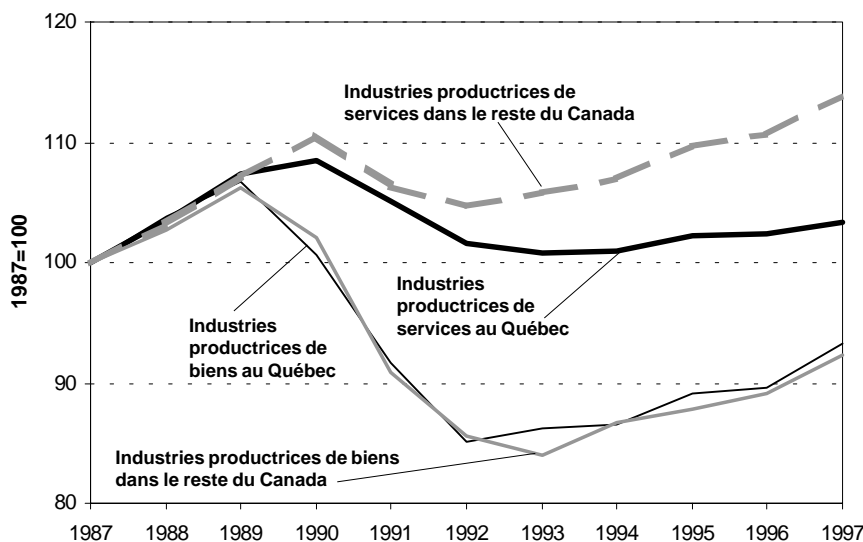
D'abord, il convient de débiter par un rappel de l'évolution depuis 1987 du nombre de salariés des industries productrices de biens et de services (voir figure 1). Au premier coup d'œil, on constate deux types d'évolution très différents.

Premièrement, dans les industries productrices de biens, tant au Québec que dans le reste du Canada, le nombre de salariés a connu une période de

croissance qui s'est terminée brusquement en 1989 en raison de la récession qui a frappé dès les premiers mois de 1990. Tant au Québec que dans le reste du Canada, on a alors assisté à une importante réduction du nombre de salariés qui s'est poursuivie durant quelques années. Du sommet du cycle au creux suivant, soit 1992 pour le Québec et 1993 pour le reste du Canada, le nombre de salariés a diminué de 20,3 % et de 21,0 %, respectivement. Par la suite, le nombre de salariés s'est redressé jusqu'en 1997; au total, on estime cette augmentation du nombre de salariés à 9,6 % au Québec et à 9,9 % dans le reste du Canada. Malgré cette hausse, tant au Québec que dans le reste du Canada, le nombre de salariés dans les industries productrices de biens se situe respectivement, en 1997, à 93,4 % et 92,3 % du niveau mesuré en 1987.

Deuxièmement, du côté des industries productrices de services, les effets de la récession de 1990 se sont fait sentir plus tard que dans le cas de la production des biens, la pointe maximale de l'emploi étant atteinte en 1990 comparativement à 1989 pour les industries productrices de biens. Cela s'explique par le fait que cette récession, tout comme celle du début des années 80, a été déclenchée par un accroissement des taux d'intérêt. Il en a découlé un resserrement des dépenses d'investissement des entreprises ainsi que des dépenses de consommation en biens durables; les autres secteurs n'ont donc été affectés que plus tard et de façon moins prononcée. À partir de 1990, le nombre de salariés au Québec dans les industries productrices de services a donc diminué jusqu'en 1993, enregistrant une baisse globale de 7,1 % entre ces deux années. Dans le reste du Canada, le creux cyclique du nombre de salariés s'est produit en 1992; on a ainsi enregistré une baisse cumulative de 5,2 % de 1990 à 1992. Depuis lors, l'emploi dans les industries des services a progressé moins rapidement au Québec que dans le reste du Canada. Ainsi, depuis leur creux cyclique res-

Figure 1
Évolution du nombre de salariés dans les industries productrices de biens et de services



Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 4285 et 4355, date d'extraction : 28 septembre 1998.

pectif de 1993 et de 1992, le nombre de salariés des industries productrices de services a augmenté de 2,6 % au Québec comparativement à 8,7 % dans le reste du Canada. Contrairement à ce qui s'est produit dans les industries productrices de biens, le nombre de salariés dans les industries productrices de services a atteint en 1997 un niveau supérieur à celui mesuré en 1987. En fait, dans ces industries, on dénombre en 1997, par rapport à 1987, 3,4 % de salariés de plus au Québec et 14,0 % de plus dans le reste du Canada.

On ne peut conclure à partir de ces seules informations que la valeur de la production manufacturière ou que le tonnage expédié par les entreprises productrices de biens ont diminué, car des gains substantiels de productivité ont pu se produire. Néanmoins, ces données, comme celles portant sur les industries productrices de services, illustrent bien un mouvement séculaire de tertiarisation de l'économie caractéristique de l'ensemble des pays dé-

veloppés. Désormais, le niveau de vie et le développement économique ne se définissent plus en fonction de la production agricole ou de celle l'industrie lourde, mais bien plus selon la production de biens de haute technologie ainsi que de services d'éducation, de santé de même que services socio-culturels

Une économie créatrice d'emplois

Entre les sept premiers mois de 1997 et la période correspondante de 1998, le nombre de salariés dans l'ensemble de l'économie a progressé de 2,8 % au Canada, soit une hausse de 2,1 % au Québec comparativement à 3,0 % dans le reste du Canada (voir tableau 7). Pour les diverses composantes de l'économie, on observe une nette différence, entre le Québec et le reste du Canada, en ce qui a trait à l'évolution du nombre de salariés. Ainsi, dans les industries productrices de biens, le Québec a connu, en-

tre 1997 et 1998, une performance nettement supérieure à celle du reste du Canada avec une hausse respective du nombre de salariés s'établissant à 6,0 % et 4,0 %. À l'inverse, dans les industries productrices de services, le Québec se distingue par une plus faible augmentation du nombre de salariés que dans le reste du Canada avec 0,9 % comparativement à 2,8 %.

Pour l'ensemble du Canada, l'industrie du transport et de l'entreposage a connu une croissance 3,0 % du nombre de salariés entre les sept premiers mois de 1997 et la période correspondante de 1998. Il s'agit donc d'une progression légèrement plus élevée que celle mesurée dans l'ensemble de l'économie. Cela peut s'expliquer en partie par une hausse plus rapide du nombre de salariés dans les industries productrices de biens que dans les industries productrices de services, les premières exerçant une plus forte pression sur la demande de transport que les secondes. Par ailleurs, l'évolution de l'emploi ne s'est pas produit uniformément à l'intérieur de

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 J ¹	J à J ¹	1997-1998	1995-1997	
							en %	
Québec								
Industries productrices de biens	634 694	638 008	664 711	648 597	687 324	6,0	4,7	
Industries productrices de services	1 989 195	1 992 973	2 010 801	2 006 624	2 024 019	0,9	1,1	
Ensemble de l'économie	2 623 888	2 630 981	2 675 512	2 655 221	2 711 342	2,1	2,0	
Reste du Canada								
Industries productrices de biens	1 848 835	1 876 622	1 941 657	1 897 529	1 973 103	4,0	5,0	
Industries productrices de services	6 343 136	6 399 825	6 587 102	6 542 222	6 722 599	2,8	3,8	
Ensemble de l'économie	8 191 971	8 276 447	8 528 759	8 439 750	8 695 702	3,0	4,1	
Canada								
Camionnage	135 813	140 717	151 099	148 170	151 862	2,5	11,3	
Transport en commun	76 605	77 518	78 195	77 886	80 339	3,1	2,1	
Transport aérien	53 000	56 028	62 411	60 854	69 240	13,8	17,8	
Transport et services ferroviaires	53 406	50 645	48 647	48 284	47 721	-1,2	-8,9	
Autres	144 893	134 361	135 680	135 459	135 661	0,1	-6,4	
Transport et entreposage	463 717	459 269	476 032	470 653	484 823	3,0	2,7	
Industries productrices de biens	2 483 529	2 514 630	2 606 368	2 546 126	2 660 427	4,5	4,9	
Industries productrices de services	8 332 331	8 392 798	8 597 903	8 548 846	8 746 618	2,3	3,2	
Ensemble de l'économie	10 815 859	10 907 428	11 204 271	11 094 971	11 407 044	2,8	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 septembre 1998.

¹ De janvier à juillet.

l'industrie du transport et de l'entreposage. Ainsi, le transport aérien a enregistré en un an un gain exceptionnel de 13,8 %, bien qu'il faille prendre cette donnée avec une certaine réserve, tandis que le transport en commun et le camionnage ont connu une augmentation respective de 3,1 % et de 2,5 %. À l'inverse et malgré le dynamisme de l'économie, l'industrie du transport et des services ferroviaires a connu une diminution de 1,2 % de ses effectifs salariés, poursuivant ainsi une tendance à long terme de rationalisation des effectifs.

La rémunération

Dans l'ensemble de l'économie canadienne, la rémunération hebdomadaire moyenne des sept premiers mois de 1998, incluant le temps supplémentaire, a augmenté de 1,9 % comparativement à celle de la même période de 1997 (voir tableau 8). La hausse a été moins importante au Québec, avec 1,6 %, que dans le reste du Canada, avec 2,0 %; cela peut s'expliquer, en partie du moins, par un

taux de chômage plus élevé au Québec que dans le reste du Canada, ainsi que par une croissance moins rapide de l'emploi et donc de tensions moins fortes sur le marché du travail. De plus, il faut souligner que le taux québécois d'inflation n'a atteint que 1,3 % entre les mois de juillet 1997 et 1998.

Tant au Québec que dans le reste du Canada, les industries productrices de biens se distinguent par la vigueur de la progression de la rémunération. En effet, durant la période de référence, le taux de croissance a atteint 4,0 % au Québec et 2,5 % dans le reste du Canada; cela reflète l'accroissement de la demande de main-d'œuvre qui s'est également traduite, comme on l'a constaté dans la section précédente, par des hausses significatives du nombre de salariés.

Inversement à ce qui a été observé pour les industries productrices de biens, la hausse de la rémunération dans les industries productrices de services a été fort modeste entre 1997 et 1998, se situant à 0,2 % au Québec et à 1,1 % dans le reste du Canada.

Cette faible croissance de la rémunération observée au Québec concorde avec la faible croissance du nombre de salariés mentionnée dans la section précédente.

Pour ce qui est de l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage, la rémunération hebdomadaire moyenne a augmenté de 1,8 % entre 1997 et 1998. L'industrie du camionnage se distingue des autres composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage par une hausse annuelle de 5,4 %. Cette situation tranche nettement avec les autres composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage puisque la hausse s'est limitée à 1,3 % dans le transport en commun et à 1,0 % dans le secteur «autres». On a même observé une diminution de 0,1 % dans le transport et les services ferroviaires, et de 1,0 % dans le transport aérien. Dans ce dernier cas, cela peut s'expliquer, partiellement du moins, par l'embauche massive de personnel comptant moins d'années d'expérience.

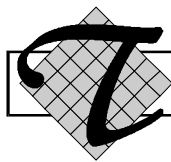
Y. G.

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					en %	
				J à J ¹	J à J ¹	1997-1998 J à J ¹	1995-1997
Québec							
Industries productrices de biens	660	670	676	672	699	4,0	2,4
Industries productrices de services	514	517	528	529	530	0,2	2,7
Ensemble de l'économie	550	554	565	564	573	1,6	2,8
Reste du Canada							
Industries productrices de biens	743	766	791	790	810	2,5	6,5
Industries productrices de services	535	546	555	555	561	1,1	3,8
Ensemble de l'économie	581	596	609	605	617	2,0	4,7
Canada							
Camionnage	599	613	638	633	667	5,4	6,4
Transport en commun	590	577	627	615	623	1,3	6,3
Transport aérien	789	803	816	822	814	-1,0	3,4
Transport et services ferroviaires	942	977	999	993	992	-0,1	6,1
Autres	697	719	732	729	736	1,0	5,1
Transport et entreposage	689	701	723	719	732	1,8	4,9
Industries productrices de biens	722	742	762	760	781	2,8	5,5
Industries productrices de services	530	539	549	549	554	0,9	3,6
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 septembre 1998.

¹ De janvier à juillet.



TRANSPORT AÉRIEN

Une diminution du nombre de passagers sur les vols réguliers intérieurs en début d'année

Le nombre de passagers sur les vols des deux grands transporteurs aériens canadiens (transporteurs de niveau IA : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International) est en faible croissance en 1998, selon les données des cinq premiers mois de l'année.

En effet, entre les cinq premiers mois de 1997 et la période correspondante de 1998, le nombre de passagers sur les vols des deux transporteurs n'a augmenté que de 1 %, passant de 9 576 000 passagers à 9 676 000 passagers. À titre comparatif, les statistiques portant sur la même période l'année précédente montraient une hausse de 4,8 %.

En plus de la crise du verglas qui a affecté une partie du Québec et de l'Ontario en début d'année, le plan

de restructuration adopté par les Lignes aériennes Canadien International en 1997 a eu un impact certain sur les résultats globaux des deux transporteurs en 1998. Ce plan prévoit la récupération par Canadien International de 200 millions de dollars par année pendant quatre ans. Pour atteindre cet objectif, la compagnie a mis en oeuvre une série de mesures visant une utilisation plus efficace de son parc aérien. Une de ces mesures consiste à réduire ses capacités sur les liaisons intérieures pour concentrer

Tableau 9
Activités des transporteurs aériens canadiens de niveau IA¹

Année Mois	1995	1996	1997	1997	1998	Variation
				J à M ²	J à M ²	1997-1998
						J à M ² en %
Passagers transportés (en milliers)	20 782	23 154	24 364	9 576	9 676	1,0
Vols réguliers	19 910	22 855	24 088	9 428	9 592	1,7
Intérieurs	11 698	12 811	13 212	5 230	5 101	-2,5
Internationaux	8 212	10 044	10 876	4 198	4 491	7,0
Affrètements	872	299	276	148	84	-43,2
Passagers-kilomètres (en millions)	50 424	56 882	62 457	23 370	24 217	3,6
Vols réguliers	48 420	56 119	61 837	23 022	24 042	4,4
Intérieurs	17 486	19 204	20 934	7 841	8 181	4,3
Internationaux	30 934	36 915	40 903	15 181	15 861	4,5
Affrètements	2 004	763	620	348	175	-49,7
Capacité (en millions de sièges-kilomètres)	78 726	78 940	87 128	33 252	35 469	6,7
Vols réguliers	76 058	77 982	86 354	32 816	35 236	7,4
Affrètements	2 668	958	774	436	233	-46,6
Coefficient d'utilisation des capacités (en %)						
Vols réguliers	63,6	72,0	71,6	70,2	68,2	-
Affrètements	75,1	80,0	80,1	79,8	75,1	-

Source: Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004, vol. 30, n° 3 et vol. 30, n° 8, Tableau 1.1.

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

² De janvier à mai.

ses activités sur des liaisons internationales plus rentables, notamment vers l'Asie, autour de sa plaque tournante de Vancouver.

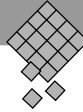
Comme on peut le constater en consultant le tableau 9, le nombre de passagers sur les vols réguliers intérieurs des transporteurs de niveau IA pour les cinq premiers mois de 1998, a diminué de 2,5 % comparativement aux cinq premiers mois de 1997 alors que le nombre de passagers sur les vols internationaux réguliers a augmenté de 7 % pour la même période, ce qui représente une croissance totale du nombre de passagers sur les vols réguliers de 1,7 %. Le nombre de passagers sur les vols affrétés des deux transporteurs a pour sa part diminué de 43,2 % à la suite d'une diminution des capacités sur ces vols de 46,6 % chez les deux transporteurs.

Malgré la diminution constatée du nombre de passagers sur les vols réguliers intérieurs, les données des cinq premiers mois de 1998 indiquent une augmentation de 4,3 % du nombre de passagers-kilomètres sur ces vols, faisant passer de 1499 kilomètres à 1604 kilomètres la distance moyenne parcourue par les passagers sur les vols réguliers intérieurs. Sur les vols réguliers internationaux, la distance moyenne parcourue a diminué de 3616 kilomètres à 3532 kilomètres, compte tenu de l'augmentation de 4,5 % du nombre de passagers-kilomètres, inférieure à celle du nombre de passagers sur ces vols (7 %). Sur les vols affrétés, le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 49,7 %. La distance moyenne parcourue sur les vols affrétés est passée de 2351 kilomètres à 2083 kilomètres.

En termes du nombre de sièges-kilomètres, les capacités sur les vols des transporteurs de niveau IA ont augmenté de 7,4 % sur les vols réguliers et ont diminué de 46,6 % sur les vols affrétés entre les cinq premiers mois de 1997 et la période correspondante de 1998. Le coefficient d'utilisation des capacités a diminué sur les vols réguliers des deux transporteurs, passant de 70,2 % à 68,2 %. Sur les vols affrétés, le coefficient d'utilisation des capacités a diminué de 79,8 % à 75,1 %.

A.-M. F.

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.



COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ONTARIO 1984-1996

par Hamid Baghdadi

PORTRAIT GÉOÉCONOMIQUE

Grâce à sa localisation géographique ainsi qu' à la diversité et l'intégration de son système de transport, l'Ontario a rapidement accès aux deux tiers du marché canadien et près de la moitié du marché américain. Les entreprises ontariennes jouissent ainsi d'un important avantage compétitif par rapport à leurs concurrents nord-américains.

L'Ontario est la deuxième province la plus vaste du Canada. Elle couvre une superficie de 1,1 millions de kilomètres carrés, délimitée par le Québec à l'est, le Manitoba à l'ouest, les baies James et d'Hudson au nord ainsi que le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs au sud.

En cinq ans, la population de l'Ontario a augmenté de plus de 6,6 %, pour atteindre 10,8 millions d'habitants en 1996, soit le tiers de la population du Canada. Plus de 80 % des habitants de l'Ontario vivent en zone urbaine, notamment dans les régions métropolitaines de Toronto, Peel, York, Hamilton et Durham.

Un système de transport diversifié et bien intégré

L'Ontario possède un vaste réseau routier constitué de 21 000 km d'autoroutes et de 160 000 km de routes et qui le relie au Québec en cinq points :

- L'autoroute 401 qui relie, via l'autoroute 20, Montréal à Windsor, en passant par Toronto.
- La route 417 qui se prolonge au Québec respectivement par les routes 40 et 342.
- La route 2 qui se prolonge par la route 338
- La route 17 qui se prolonge par la route 342.

Le transport ferroviaire des marchandises est assuré par les lignes de chemin de fer transcontinentales qui relient l'Ontario au reste du Canada ainsi qu'aux États-Unis. Le système de transport ferroviaire comporte 13 351 km de voies ferrées.

L'Ontario possède plus de 60 aéroports avec vols réguliers qui génèrent 40 % des mouvements de passagers au Canada. Situé à Toronto, l'aéroport international Lester B. Pearson, le plus grand aéroport du Canada, offre des vols directs vers 38 villes américaines et vers plus de 45 pays. Plus du tiers des vols réguliers domestiques, plus de la moitié des vols internationaux et plus de 40 % des vols cargo (marchandises) sont passés par cet aéroport en 1996.

L'Ontario possède 33 ports où il se fait de la manutention de marchandises qui lui permettent de desservir 17 États américains et quatre provinces canadiennes. De plus, il est relié à l'océan Atlantique par la Voie maritime du Saint-Laurent.

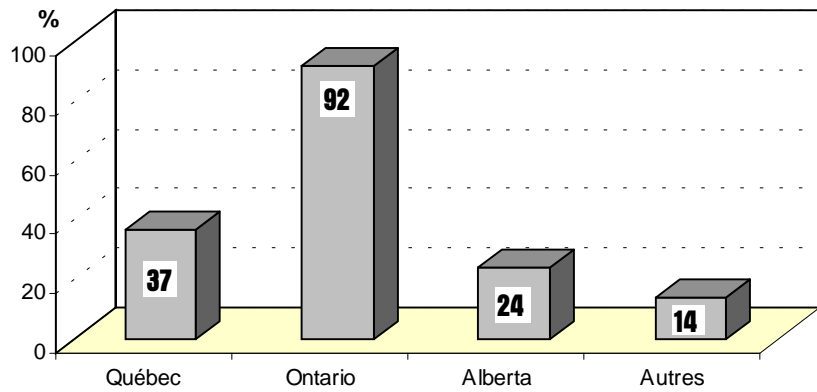
Le lieu de passage des échanges commerciaux canadiens

L'Ontario est le lieu de passage d'une partie importante du mouvement de marchandises entre le Canada et le reste du monde. Selon une étude du ministère des Transports de l'Ontario, 58 % des exportations canadiennes et 37 % des exportations internationales québécoises passent par l'Ontario.

Une économie dynamique

L'Ontario est non seulement la province canadienne la plus peuplée mais aussi et surtout la plus importante économiquement. Elle a généré plus de 40 % du produit intérieur brut du Canada en 1996. Durant les années 1980, l'Ontario a connu le taux de croissance le plus élevé des économies des pays membre du G7, à l'exception du Japon, soit 3,6 % en moyenne par année. Après la réces-

Figure 2
Part des exportations internationales dédouanées en Ontario en 1995



Source : *The Changing Relative Importance of International and Interprovincial Merchandise Trade in Canada with Particular Reference to Ontario*, Frank Sinanan, Kevin Junor, Ministry of Transportation of Ontario, April 1997.

sion de 1990-1991, l'économie ontarienne a repris un bon rythme de croissance qui, selon le gouvernement, se prolongera au moins d'ici 1999 : 3,2 % en 1998 et 3,3 % en 1999.

Premier centre manufacturier du Canada, l'Ontario produit près de 96 % des composantes utilisées dans la fa-

bricaion automobile, 71 % du matériel informatique et 71 % des équipements scientifiques fabriqués au Canada. La production manufacturière représente près du quart du PIB de l'Ontario. À cet égard, l'Ontario a été à l'origine de 52 % des livraisons manufacturières canadiennes en 1996.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ONTARIO

L'économie ontarienne est une des plus ouvertes des pays industrialisés. En 1996, l'Ontario a exporté plus de 18 000 dollars par habitant, soit plus que le Japon, l'Allemagne et l'Italie. D'ailleurs, les exportations prennent

de plus en plus d'importance dans l'économie ontarienne (voir tableau 10).

L'Ontario est un important participant au commerce extérieur canadien. À

cet égard, sa contribution aux exportations et importations est supérieure à sa part dans l'ensemble de l'économie du pays.

Comme l'indique le tableau 11, la contribution de l'Ontario à l'économie du Canada ainsi qu'au commerce extérieur de celui-ci a légèrement augmenté entre 1984 et 1996. Cette même année, l'Ontario a exporté et importé respectivement 205 et 175 milliards de dollars de biens et services, dégageant ainsi un surplus de plus de 30 milliards de dollars, une hausse de 144 % par rapport à 1984. La hausse du surplus commercial est due à la croissance plus rapide des exportations par rapport aux importations entre 1984 et 1996 : 6,5 % comparativement à 6,3 % en moyenne par année.

Tableau 10 Importance des exportations dans l'économie ontarienne			
Année	PIB	Total des exportations	Part des exportations dans le PIB
	en milliards de dollars		en %
1984	170	96	56
1990	278	133	48
1996	323	205	63

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Tableau 11
La part de l'Ontario dans le PIB
et dans le commerce extérieur du Canada

Année	PIB	en %	
		Exportations	Importations
1984	38	46	49
1990	42	47	49
1996	40	48	50

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Le commerce international

Le commerce extérieur de l'Ontario est aujourd'hui davantage orienté vers le marché international que vers le marché intérieur canadien. Ainsi, 69 % de la valeur des biens et des services exportés en 1996 était destinée au marché international (exportations internationales), et le reste au marché intérieur canadien (exportations interprovinciales). Il en est de même pour les importations, dont 77 % de

la valeur provenait du marché international; le reste était constitué d'importations interprovinciales (voir figure 3).

Les exportations internationales ont pris de plus en plus d'importance dans

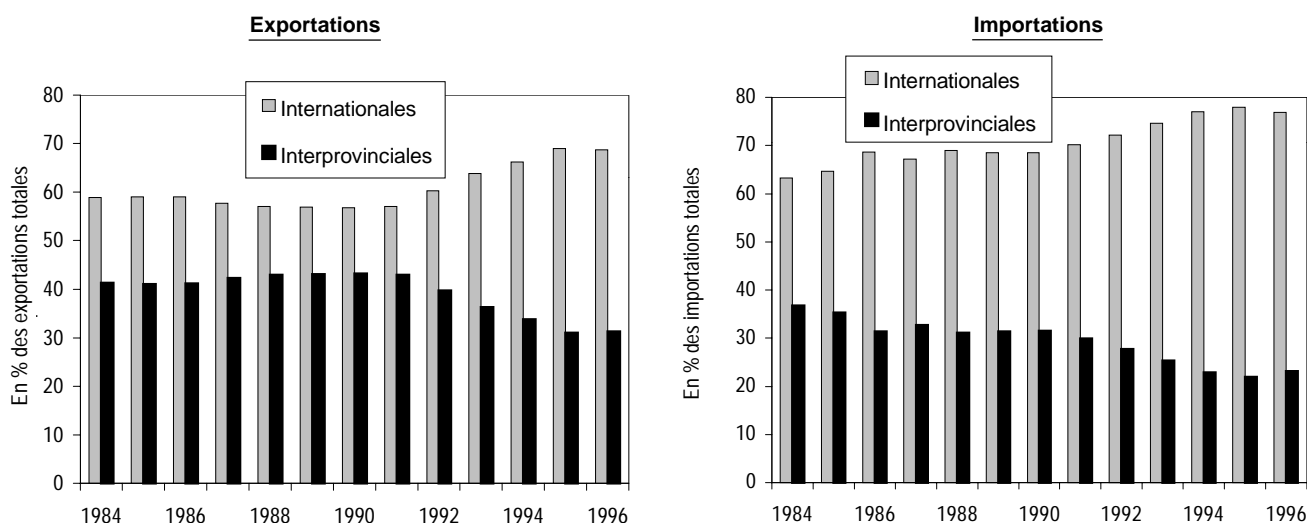
le commerce extérieur de l'Ontario à partir des années 90. En effet, celles-ci ont augmenté de près de 11 % en moyenne par année entre 1990 et 1996, comparativement à moins de 2 % pour les exportations interprovinciales. C'est pratiquement la même

Tableau 12
Exportations et importations totales
de biens et de services de l'Ontario, 1984-1996

Année	en milliards de dollars		
	Exportations	Importations	Surplus
1984	95,7	83,4	12,4
1985	103,6	92,3	11,4
1986	110,5	95,9	14,6
1987	115,4	102,8	12,6
1988	128,0	114,1	13,8
1989	136,1	119,1	17,0
1990	132,9	118,2	14,7
1991	129,7	115,5	14,2
1992	138,9	123,1	15,8
1993	152,0	139,3	12,7
1994	173,2	154,0	19,2
1995	194,7	169,9	24,8
1996	204,8	174,5	30,3

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Figure 3
Importance relative des exportations et des importations internationales
et interprovinciales de l'Ontario, 1984-1996



Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

chose qui s'est produite dans le cas des importations internationales, dont le taux de croissance annuel moyen entre 1990 et 1996 a été de six fois supérieur à celui des importations interprovinciales.

Cependant, malgré la baisse relative de leur importance, les exportations interprovinciales sont demeurées la principale source des surplus commerciaux que l'Ontario a réalisés depuis 1984. À titre d'exemple, des 30 milliards de dollars de surplus réalisés en 1996, plus de 23 milliards de dollars provenaient du commerce interprovincial.

Le commerce interprovincial

Les exportations interprovinciales de biens et de services de l'Ontario ont augmenté de 4,1 % en moyenne par année entre 1984 et 1996. Il s'agit d'un taux de croissance supérieur à celui des importations interprovinciales qui, elles, n'ont augmenté que de 2,3 % en moyenne par année au cours de la même période. Ce faisant, le surplus commercial interprovincial de l'Ontario n'a pas cessé d'augmenter depuis 1984, pour atteindre plus de 23 milliards de dollars en 1996.

En 1996, les services représentaient la moitié de la valeur des exportations interprovinciales de l'Ontario, mais ont généré près des trois quarts de l'excédent de son commerce interprovincial. L'excédent du commerce interprovincial de services s'élevait à 17,5 milliards de dollars en 1996, soit une hausse de près de 200 % par rapport à 1984.

À l'inverse, les exportations interprovinciales de biens n'ont généré que le quart du surplus commercial interprovincial, alors qu'ils représentaient la moitié des exportations interprovinciales totales en 1996. Grâce à l'exportation du matériel de transport, l'Ontario a dégagé un ex-

cédent de 13,7 milliards de dollars dans son commerce interprovincial de biens en 1996.

Si de 1984 à 1996 l'Ontario a réalisé chaque année un excédent dans son commerce interprovincial de biens et de services, c'est parce que ses importations ont augmenté près de deux fois moins vite que les exportations interprovinciales, soit au taux moyen de 2,3 %. Le faible taux de croissance des importations est en partie dû à la baisse des prix des combustibles minéraux, en particulier du prix du pétrole, qui constitue le principal bien d'importation interprovinciale de l'Ontario.

Les services de transport ont été, de 1984 à 1996, les principaux services d'importation interprovinciale. Cependant, les services financiers, de gros et de communications sont ceux qui ont augmenté le plus rapidement. Les services jouent un rôle relativement plus faible dans les importations que dans les exportations interprovinciales. En effet, les services ne représentaient qu'un tiers environ de la valeur des importations interprovinciales.

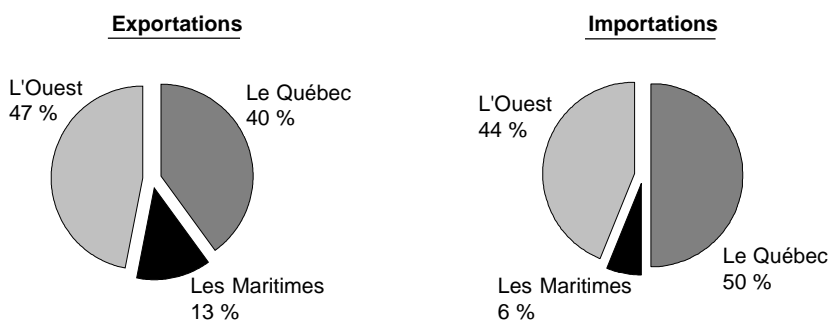
Les échanges commerciaux avec le Québec

De 1984 à 1996, les échanges commerciaux entre le Québec et l'Ontario ont subi les effets combinés des accords successifs de libre-échange (1989 et 1994) et des fluctuations, surtout à la baisse, du dollar canadien par rapport au dollar américain. Mais grâce «[à] la diversité de leur économie, [à] l'ampleur de leurs marchés de consommation, [à leur] proximité géographique et [à leurs] réseaux de transport bien développés¹ », l'Ontario et le Québec sont demeurés, l'un pour l'autre, le premier partenaire commercial. Ils génèrent, à eux deux, près du tiers du commerce intérieur du Canada.

Durant la période considérée, la part des importations des biens et des services provenant du Québec a augmenté, passant de 45 % en 1984 à 50 % des importations interprovinciales de l'Ontario en 1996, tandis que la part des exportations a baissé, passant de 42 % en 1984 à 40 % en 1996.

Les exportations de l'Ontario vers le Québec ont dépassé les 25 milliards de dollars, une augmentation de 54 % par rapport à 1984. Mais la majeure partie de cette augmentation a lieu entre 1984 et 1989. Depuis 1990, les

Figure 4
Répartition régionale des exportations et des importations interprovinciales en 1996



Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Tableau 14
Flux du commerce de biens et de services
entre l'Ontario et le Québec, 1984-1996

Année	Exportations vers le Québec	Importations provenant du Québec	Surplus
1984	16,6	13,9	2,7
1985	17,1	15,1	2,0
1986	18,4	15,4	3,0
1987	20,1	17,4	2,7
1988	22,5	19,4	3,1
1989	24,4	20,2	4,2
1990	22,6	20,2	2,4
1991	21,3	18,5	2,8
1992	20,9	17,8	3,1
1993	21,5	18,7	2,8
1994	22,8	17,8	4,9
1995	24,2	19,6	4,5
1996	25,5	20,2	5,3

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

exportations vers le Québec n'ont augmenté que de 4 % au total. Elles ont souffert de la récession du début des années 90 et de la réorganisation de l'usine d'automobiles de Sainte-Thérèse. À cause de leur plus faible taux de croissance, 3,7 % en moyenne par année comparativement 4,1 %, les exportations vers le Québec ont vu leur part dans les exportations interprovinciales passer de 42 % en 1984 à 40 % en 1996.

Les importations provenant du Québec s'élevaient à 20,2 milliards de dollars en 1996, soit près de 60 millions de dollars de moins qu'en 1990. Tout comme les exportations, les importations ont souffert de la récession et de la lenteur de la reprise. Cependant entre 1984 et 1996, les importations provenant du Québec ont crû plus rapidement que le total des importations interprovinciales, 3,2 % en moyenne par année comparativement à 2,3 %. Ainsi, leur part dans les importations interprovinciales est passée de 45 % en 1984 à 50 % en 1996.

Durant la période considérée, les échanges commerciaux entre le Qué-

bec et l'Ontario se sont traduits, chaque année, par un excédent en faveur de cette dernière. De 2,7 milliards de dollars qu'il a été en 1984, cet excédent est passé à 5,3 milliards de dol-

lars en 1996. Selon Statistique Canada, « Cette performance est surtout attribuable à la forte croissance des exportations des services financiers, de gros et de transport vers le Québec, qui ont presque triplé le surplus enregistré dans les services passant de 1,7 milliards de dollars en 1984 à 4,8 milliards de dollars en 1996² ».

Il en a été de même dans les échanges de biens manufacturés, sauf pour la période 1990-1993. Selon Statistique Canada toujours, « Le revirement de 1994 en faveur de l'Ontario (...) est largement attribuable à une augmentation importante des exportations de pièces de véhicules automobiles, ainsi qu'à une forte croissance des produits fabriqués du fer et de l'acier, jumelée à une baisse des importations des produits du vêtement et des produits pharmaceutiques³. »

Selon les prévisions du gouvernement de l'Ontario, les exportations et les importations augmenteront de 6,5 % et de 5,2 % respectivement au cours des prochaines années, améliorant ainsi la balance commerciale de cette région.

Tableau 15
Flux du commerce de biens entre l'Ontario
et le Québec (au coût des producteurs), 1984-1996

Année	Exportations vers le Québec	Importations provenant du Québec	Surplus
1984	11 234,2	10 269,5	964,7
1985	11 304,2	11 075,8	228,4
1986	11 814,5	10 970,4	844,1
1987	12 626,4	12 471,5	154,9
1988	13 894,7	14 141,5	(246,8)
1989	14 966,2	14 430,5	535,7
1990	12 880,2	14 172,5	(1 292,3)
1991	11 600,2	12 457,8	(857,6)
1992	11 212,5	11 714,9	(502,4)
1993	11 347,9	12 355,7	(1 007,8)
1994	12 075,3	11 650,2	425,1
1995	13 169,9	12 967,8	202,1
1996	13 722,5	13 204,8	517,7

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, n° 15-546-XPF au catalogue.

TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE LE QUÉBEC ET L'ONTARIO

Le transport de marchandises entre le Québec et l'Ontario se fait essentiellement par train et par camion. Dans le cadre de cette analyse, le corridor Québec-Ontario est défini comme étant le trafic dont l'origine ou la destination est le Québec ou l'Ontario.

L'évolution du transport de marchandises par train

Le corridor Québec-Ontario a subi un important recul durant la période considérée. Avec un taux de croissance moyen de - 2,9 % par année, ce corridor a vu sa part du tonnage total tomber à 20,3 % en 1995, des 32,3 %

qu'elle était en 1984. Ce recul est attribuable à l'évolution de trois catégories de marchandises, importantes sur le plan du 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.

L'évolution du transport de marchandises par camion

Le tonnage de marchandises transporté dans le corridor Québec-Onta-

rio a crû au même taux que le tonnage total de marchandises transportées par camion entre 1987 et 1996⁴, soit 3,3 % en moyenne par année. En 1996, la part de ce corridor dans le tonnage total était à 19 %, soit au même niveau qu'en 1987. La relative stagnation dans le corridor Québec-Ontario est compatible avec la stagnation du volume des catégories de marchandises échangées. En effet, le taux de croissance du tonnage des catégories de marchandises «Produits pétroliers et chimiques», «Produits minéraux», «Véhicules automobiles» et «Machines et équipements» était nul ou légèrement négatif entre 1987 et 1996.

EMPLOIS CRÉÉS PAR LE COMMERCE AVEC LE QUÉBEC

Selon l'étude de Statistique Canada⁵, près de 1,4 million d'emplois étaient associés, en 1990, aux exportations de l'Ontario. Les exportations interprovinciales, qui représentaient 43 % des exportations totales, ont généré pres-

que autant d'emplois (686 000) que les exportations internationales (695 000).

Du nombre d'emplois générés par les exportations interprovinciales,

251 000 étaient associés aux exportations de l'Ontario vers le Québec. C'est environ le même nombre d'emplois qui étaient associés aux exportations du Québec vers l'Ontario en 1990.

CONCLUSION

Les effets combinés des accords de libre-échange, de la baisse du dollar canadien et de la forte croissance de l'économie américaine ont favorisé le commerce international de l'Ontario aux dépens de son commerce interprovincial. Parmi les trois phénomènes, c'est la forte croissance de l'économie américaine qui, conjuguée à la lente reprise de l'économie cana-

dienne, a le plus favorisé les échanges internationaux en Ontario, du moins à partir de 1990.

Cependant, le Québec demeure le premier partenaire commercial canadien de l'Ontario et réciproquement. Si la croissance économique actuelle se maintient assez longtemps, il est fort possible que le commerce interpro-

vincial reprenne son taux de croissance d'avant 1990. Or, la croissance de l'économie ontarienne devrait se prolonger au moins jusqu'à 1999, année durant laquelle le taux de croissance serait de 3,3 %. Étant donné ses liens économiques avec cette province, le Québec ne peut qu'en bénéficier. En effet, comme le souligne Statistique Canada, les relations com-

merciales qu'entretiennent le Québec et l'Ontario tiennent à la diversité de leur économie, à l'importance de leurs marchés de consommation, à leur proximité géographique et à la sophistication de leurs réseaux de transport.

Par ailleurs, en raison de sa situation géographique, l'Ontario demeura un lieu de passage des exportations internationales québécoises. Il convient de rappeler que 37 % de ces exportations passent par cette province.

¹ Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996*, page 77.

² Ibidem.

³ Ibidem.

⁴ Les informations sur certains corridors, les États-Unis par exemple, ne sont disponibles qu'à partir de 1987.

⁵ Statistique Canada, *Les retombées économiques du commerce interprovincial au Canada, 1996*.

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.
