

Le travail à temps plein : malgré une légère baisse c'est encore la norme

La répartition de l'emploi entre le travail à temps plein et le travail à temps partiel a subi une légère modification en faveur du travail à temps partiel entre 1987 et 1998. Cependant, le travail à temps plein reste le lot de la très grande majorité des travailleurs et travailleuses du Québec.

En 1998, le travail à temps plein représentait 82,5 % de l'emploi total, en baisse de 2,5 points de pourcentage par rapport à 1987. La baisse du travail à temps plein s'est évidemment traduite par la hausse du travail à temps partiel, dont la part s'élevait à 17,5 % de l'emploi total en 1998, comparativement à 15 % en 1987.

Les investissements en 1999 : le Québec fait mieux que le Canada

Selon la dernière enquête de Statistique Canada, les dépenses totales d'investissement augmenteront plus vite au Québec (1,6 %) qu'au Canada (0,2 %) en 1999. La performance du Québec est attribuable à la vigueur du secteur manufacturier, où l'investissement augmente de 24,5 % par rapport à 1998.

À l'inverse, l'investissement dans l'industrie du transport et de l'entreposage augmente plus vite au Canada (2,1 %) qu'au Québec (0,8 %). Cependant, il convient de souligner les cas du transport en commun et du transport aérien québécois, où l'investissement devrait augmenter de 61,8 % et 24,1 % respectivement en 1999.

Le dossier spécial : le commerce extérieur des Provinces de l'Atlantique

En 1996, les Provinces de l'Atlantique ont exporté vers le Québec et importé de celui-ci respectivement 2,9 et 5,0 milliards de dollars de biens et de services. Les échanges commerciaux avec le Québec se sont donc soldés par un déficit de 2,1 milliards cette année-là. D'ailleurs, il n'y a pas qu'en 1996; en effet, la balance commerciale des Provinces de l'Atlantique est restée déficitaire dans ses échanges avec le Québec de 1984 à 1996. Le déficit le plus élevé a été enregistré en 1991, le plus faible en 1996, soit respectivement 2,6 et 2,1 milliards de dollars.

La répartition des exportations et des importations interprovinciales des Provinces de l'Atlantique entre le Québec et le reste du Canada est demeurée relativement stable entre 1984 et 1996, les Provinces de l'Atlantique réalisant 45 % de leurs exportations et 34 % de leurs importations avec le Québec.

SOMMAIRE

INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

DOSSIER

- 15 **COMMERCE EXTÉRIEUR DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE**

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, Clément Gamache et Yvan Gaudet

*Conception et édition électronique
Carole Robitaille*

Dépôt légal -
Bibliothèque nationale
du Québec, 1999
ISSN 1198-097A



INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Contexte économique général

Tableau 1
Principaux indicateurs économiques au Québec et au Canada, données annualisées, aux prix de 1992

Année Trimestre	1996	1997	1997	1998		
			IV	I	II	III
en milliards de dollars						
Québec						
Produit intérieur brut	180,6	186,7	189,0	189,2	190,5	190,6
Dépenses personnelles en biens	102,7	106,0	107,3	107,1	108,4	108,9
Livraisons manufacturières	97,4	101,4	103,5	102,9	105,1	105,0
Exportations internationales (biens)	41,1	44,6	47,3	46,5	48,7	45,2
Canada						
Produit intérieur brut	829,0	866,3	878,5	882,3	887,5	886,4
Dépenses personnelles en biens et services	453,1	471,5	477,7	478,0	485,1	486,9
Livraisons manufacturières	406,5	434,7	444,6	442,2	439,0	439,5
Exportations (biens)	232,8	255,3	261,0	267,3	269,2	274,9
Indicateur avancé lissé (moyenne)						
Canada, 1981=100	178,6	195,6	201,4	203,1	205,7	207,4
Indicateurs financiers						
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,06	4,96	5,58	6,33	6,50	6,75
Dollar américain en monnaie canadienne	1,385	1,364	1,409	1,430	1,447	1,515

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

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.

Secteur du transport

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

L'évolution des principales industries du transport au Québec : 1984-1997

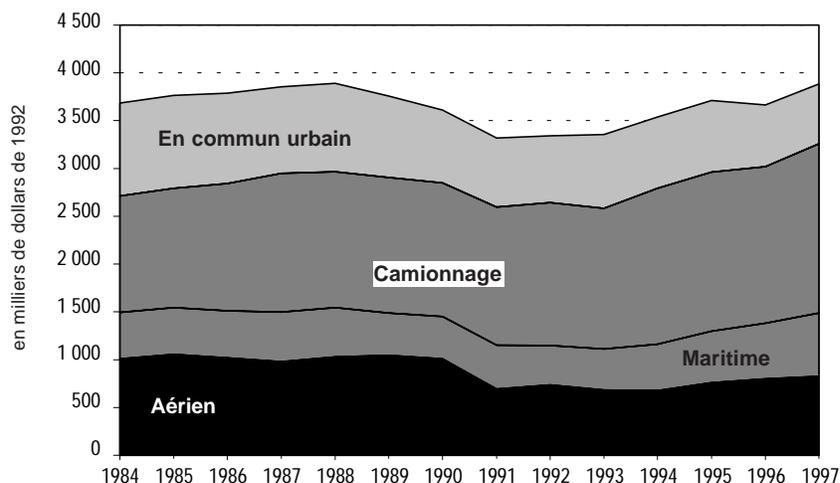
De 1984 à 1997, l'industrie du transport a crû beaucoup moins vite (0,7 % en moyenne par année) que l'ensemble des industries québécoises (1,9 %). Ce faisant, la part du PIB des industries du transport dans l'économie (PIB de l'ensemble des industries) est passée de 4,4 % en 1984 à 3,8 % en 1997.

Il convient de signaler que l'écart entre le taux de croissance de l'ensemble de l'économie et celui des industries du transport s'est amenuisé avec le temps. En effet, le PIB de l'ensemble des industries a crû de 3,4 % en moyenne par année durant la période 1984-1989, alors que celui des industries du transport n'a augmenté que 1,4 %. Mais l'écart avait pratiquement disparu entre 1993 et 1997 (au sortir de la récession 1990-1992), période durant laquelle le PIB de l'ensemble des industries et celui des industries du transport ont augmenté respectivement de 1,8 % et de 1,5 %, en moyenne, par année.

Le transport en commun urbain en chute libre

La relative faiblesse de la croissance du PIB des industries du transport est attribuable en grande partie à l'évolution du transport en commun urbain, dont le taux de croissance annuel moyen a été négatif (-3,4 %) entre

Figure 1
Évolution des principales industries du transport au Québec, 1984-1997



Source : Bureau de la statistique du Québec.

1984 et 1997. Cette décroissance s'est traduite par la chute de la part relative de cette industrie dans le PIB des industries du transport de 19,2 % en 1984 à 11,2 % en 1997 (voir figure 2). La décroissance de cette industrie a été plus forte après la récession de 1990-1992 qu'avant celle-ci soit respectivement -5,2 % et -2,6 %.

Le deuxième perdant, c'est le transport aérien dont le taux de croissance annuel moyen a été négatif aussi (-1,5 %) durant la période 1984-1997. Par contre, cette industrie a connu une

croissance vigoureuse après la récession de 1990-1992, c'est-à-dire entre 1993 et 1997, soit une augmentation annuelle moyenne de 4,9 %. Ainsi, après avoir diminué de 19,9 % en 1984, à 12,3 % en 1994, la part de l'industrie du transport aérien dans le PIB des industries du transport a augmenté à 14,8 % en 1997.

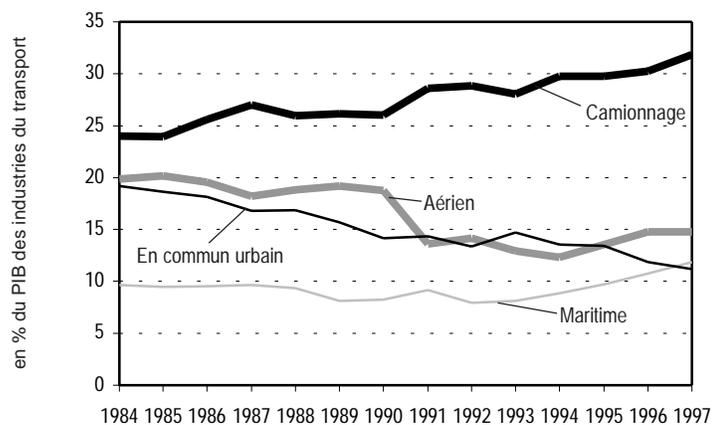
Le camionnage «caracole»

À l'inverse des deux premiers, la performance du transport maritime et du camionnage a été supérieure à la moyenne des industries du transport. La meilleure performance a été celle du camionnage, dont le taux de croissance annuel moyen a approché les 3 % durant la période 1984-1997. Le taux de croissance du camionnage a atteint 4,7 % au sortir de la récession de 1990-1992. Cette performance s'est traduite évidemment par une hausse totale de la part du camionnage dans les industries du transport de près de 8 points de pourcentage, pour atteindre 31,8 % en 1997.

Enfin, le transport maritime a vu sa part dans l'industrie du transport passer de 9,6 % en 1984 à 11,9 % en 1997. Cette amélioration est due à la forte croissance de ce mode, qui a crû de 11,6 % en moyenne par année entre 1993 et 1997, un taux de croissance qui a largement compensé la contre-performance de la période 1984-1989 (-1,9 %), le taux de croissance annuel moyen pour l'ensemble de la période 1984-1997 s'établissant à 2,4 %.

H. B.

Figure 2
Évolution des parts relatives des principales industries
du transport au Québec, 1984-1997



Source : Bureau de la statistique du Québec.

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.

INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET PUBLICS

Les immobilisations totales

Selon Statistique Canada, les dépenses en immobilisations de tous les secteurs d'activité économique totaliseront 161,6 milliards de dollars (incluant les mises en chantier résidentielles) au Canada en 1999, une hausse de 0,2 % par rapport à 1998. Les investissements dans l'habitation devraient augmenter pour une quatrième année consécutive et atteindre 39,3 milliards de dollars, en hausse de 2,4 %, tandis que les investissements en installations et en équipements industriels s'établiront à 122,3 milliards, en baisse de 0,6 % par rapport à 1998.

Seulement quatre provinces participent à la croissance des immobilisations au Canada : l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et le Québec. Si l'Ontario enregistre la plus forte hausse sur le plan des montants investis (1,9 milliard) au pays en raison d'investissements dans le secteur des services de santé et de services sociaux, le Nouveau-Brunswick

connaît la plus forte augmentation par rapport à l'année précédente (23,0 %). La construction d'une autoroute à quatre voies entre Fredericton et Moncton explique une telle performance. L'investissement dans l'industrie du transport au Nouveau-Brunswick passe de 283 millions en 1998 à 497 millions en 1999.

Au Québec, les immobilisations atteindront 31,6 milliards de dollars en 1999 (excluant les mises en chantier résidentielles : 23,4 milliards, en hausse de 0,9 %), soit une augmentation d'à peine 1,6 % (comparée à près de 8 % au cours des trois dernières années). Les révisions des données d'investissement pour les années 1997 et 1998 donnent lieu à des corrections importantes (en valeur) par rapport aux intentions exprimées l'an dernier, soit plus de 144 millions et de 1,2 milliard respectivement. Par conséquent, les dépenses d'immobilisation totales au Québec, en 1998, progressent de 7,9 % par rapport à 1997. Cette progression est plus faible que celle de 12,8 % initialement prévue en juillet 1998.

En Ontario et au Canada, les données de 1998 sont également révisées à la baisse. Le taux de croissance des immobilisations totales passe de 6,8 % à 2,3 % en Ontario et de 7,7 % à 2,5 % au Canada.

Le ratio Québec-Canada des immobilisations totales est de 19,6 % en 1999 par rapport à 19,3 % en 1998 et 18,3 % en 1997. Pour l'Ontario, ce ratio s'établit à 38,0 % en 1999, en hausse par rapport aux deux dernières années (36,9 %).

Les dépenses en machinerie et équipement (hausse de 3,5 %) accélèrent leur rythme de croissance pendant que les dépenses en construction demeurent inchangées après avoir enregistré une année exceptionnelle en 1998 (13,9 %) en raison, principalement, de la reconstruction des lignes hydroélectriques à la suite de la tempête de verglas de début d'année. Les entreprises poursuivent donc, pour une cinquième année d'affilée, leurs efforts de modernisation par l'achat de machinerie et d'équipement. Le Québec, l'une des trois provinces et territoires à afficher une croissance de ses

Tableau 2
Immobilisations, excluant les mises en chantier résidentielles, 1996-1999

Année	Variation		Variation		Variation		Variation	
	1996 ¹	1996 1995	1997 ¹	1997 1996	1998 ²	1998 1997	1999 ³	1999 1998
	en millions de dollars	en %						
Québec	20 105,5	5,7	21 469,0	6,8	23 186,7	8,0	23 405,3	0,9
Ontario	39 714,3	12,9	43 522,5	9,6	44 557,6	2,4	45 116,5	1,3
Canada	105 136,8	6,6	120 042,9	14,2	123 007,4	2,5	122 325,1	-0,6

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205 et n° 61-206 au catalogue.
Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.

¹ Dépenses réelles.

² Dépenses réelles provisoires.

³ Prévisions de Statistique Canada.

dépenses en machinerie et équipement, s'accapare près de la moitié de l'augmentation prévue au Canada. Le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique affichent une hausse de 26,6 % et 2,7 % respectivement. L'ensemble du Canada connaît un repli de 2,5 % par rapport à 1998.

Les dépenses en construction non résidentielle régressent de 2,9 % au Québec, comparativement à une hausse de 19,2 % en Ontario et de 2,1 % au Canada, pour s'établir respectivement à 9,0, 15,0 et 52,7 milliards de dollars en 1999.

Les dépenses en immobilisations au Québec régressent légèrement dans le secteur primaire (3,5 %) et dans le secteur tertiaire (2,2 %). Parmi les nouveaux projets se retrouvent une aluminerie au Saguenay et une usine de magnésium en Estrie, ainsi que la réactivation d'une entreprise de bouillottes de minerai de fer à Sept-Îles. Par ailleurs, les industries du bois, des produits non métalliques et de la fabrication de matériel de transport affichent des taux de croissance élevés. Toutefois, plusieurs secteurs d'activité contribuent au regain de l'investissement au Québec, notamment en raison de l'importance des sommes investies en 1999 par rapport à 1998: le

secteur manufacturier (hausse de 24,5 %, soit plus de 1,1 milliard de dollars), celui de la construction résidentielle (3,4 %, soit 267 millions) ainsi que ceux du commerce de détail (18,1 %, soit 124 millions) et de gros (15,3 %, soit 83 millions). L'industrie du transport et de l'entreposage progresse d'à peine 0,8 % (11 millions).

Les immobilisations manufacturières

Au Canada, les immobilisations du secteur manufacturier augmenteront d'à peine 0,1 % en 1999. Malgré une sixième année de hausse, les dépenses prévues de 19,5 milliards de dollars demeurent toujours en deçà du sommet atteint en 1989 (21,2 milliards).

Au Québec, ces immobilisations devraient atteindre un nouveau sommet, 5,5 milliards de dollars en 1999, une hausse de 24,5 % comparativement à 5,5 % en 1998; le précédent sommet, de 4,9 milliards, a été atteint 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 1999 (hausse de 80,2 %). La réalisation des

mégaprojets de l'aluminerie Alcan (2,2 milliards) à Alma, de l'usine de magnésium Magnola (720 millions) à Asbestos et des travaux liés à la réouverture de l'ancienne usine de l'Iron Ore (400 millions) à Sept-Îles n'est pas étrangère à ce résultat. De même, l'industrie des pâtes et papiers (20 %), de l'imprimerie et de l'édition (106 %), des produits minéraux non métalliques (62,3 %) ainsi que l'industrie du bois (23 %) affichent des augmentations importantes.

Comme le taux de croissance de l'économie américaine se maintient à un niveau très élevé, les perspectives québécoises pour les secteurs des technologies, dont ceux de l'aérospatiale et du matériel de transport, sont excellentes. Contrairement aux sociétés du reste du pays, les sociétés manufacturières québécoises prévoient investir 20 % de plus dans ce secteur, ce qui constituerait leur meilleure performance en sept ans. L'achèvement de projets dans l'industrie de la fabrication des véhicules et des pièces d'automobiles se traduit par une baisse marquée de 18,3 % (679 millions de dollars) en 1999 dans l'industrie ontarienne du matériel de transport. Par contre, d'autres industries accusent un certain recul par rapport à 1998. C'est le cas notamment des secteurs de l'industrie des boissons (48,5 %), de la machinerie (16,4 %) et des produits électriques et électroniques (7,2 %) après que chacun d'entre eux ait enregistré de fortes augmentations l'année dernière.

Fait rare, les investissements québécois dans la construction de nouvelles installations industrielles et en matière d'équipement augmenteront tous les deux à un rythme soutenu (respectivement de 30,2 % et 23,5 %). Par contre, à l'échelle canadienne, le plafonnement des investissements dans les machines et l'équipement (0,3 %) ainsi que la diminu-

Tableau 3
Immobilisations manufacturières, 1996-1999

Année	Variation		Variation		Variation	
	1997 ¹	1997 1996	1998 ²	1998 1997	1999 ³	1999 1998
	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %	en millions de dollars	en %
Québec	4 150,0	1,4	4 376,5	5,5	5 450,5	24,5
Ontario	9 777,4	1,6	9 498,4	-2,9	8 428,9	-11,3
Canada	19 341,2	6,0	19 148,1	0,6	19 488,4	0,1

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205 et n° 61-206 au catalogue.

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

¹ Dépenses réelles.

² Dépenses réelles provisoires.

³ Prévisions de Statistique Canada.

tion des montants alloués à de nouvelles constructions (1,1 %) coïncident avec une baisse récente de l'utilisation de la capacité industrielle au cours des deux derniers trimestres.

En Ontario et au Québec, la proportion des sommes consacrés à l'achat de machinerie et d'équipement s'établit à environ 89 % et 84 % respectivement. Par ailleurs, le ratio Québec-Canada des investissements manufacturiers atteint un sommet de 28,0 % en 1999, nettement à la hausse par rapport à 1998 (22,5 %). En Ontario, ce ratio est de 43,3 % en 1999, comparativement à 48,8 % en 1998.

Les immobilisations dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Les immobilisations du secteur des industries du transport et de l'entreposage canadien augmenteront de 2,1 % en 1999. Une quatrième année de hausse consécutive permet à ce secteur d'atteindre un sommet sans précédent de 9,8 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 2,6 % en 1999, pour s'établir à 9,3 milliards répartis à peu près également entre la machinerie et l'équipement et de nouvelles installations. La plupart des autres secteurs contribuent à la croissance, à l'exception des industries du transport aérien

(recul de 2,6 %), du transport maritime (38,2 %) ainsi que des autres industries du transport (26,9 %) et des services liés au transport (2,7 %).

Au Québec, les immobilisations devraient atteindre 1,3 milliard de dollars en 1999, une majoration d'à peine 0,8 %. Il s'agit néanmoins d'une septième année de croissance consécutive. Tous les secteurs d'activité affichent une progression, sauf le transport par pipeline (repli de 83 %) en raison essentiellement de la fin des travaux du gazoduc de Trans-Québec Maritimes entre Lachenaie et East Hereford (215 millions) et, dans une moindre mesure, d'un léger repli (4 %) du secteur de l'entreposage et de l'emmagasinage. En retranchant ces deux derniers secteurs, l'industrie du transport croît de 25 %.

Tableau 4
Immobilisations des industries du transport et de l'entreposage, 1996-1999

Année	1996 ¹	Variation	1997 ¹	Variation	1998 ²	Variation	1999 ³	Variation
	en millions de dollars	1996 1995 en %	en millions de dollars	1997 1996 en %	en millions de dollars	1998 1997 en %	en millions de dollars	1999 1998 en %
Québec	916,2	50,8	947,0	3,4	1 253,1	32,3	1 263,6	0,8
Industrie des transports	895,2	56,7	922,5	5,8	1 215,7	31,8	1 227,7	1,0
-Transport et services aériens	208,7	59,4	337,7	61,8	358,9	6,3	423,9	18,1
-Transport et services ferroviaires	161,1	11,2	158,2	-1,8	216,0	36,6	268,1	24,1
-Transport et services maritimes	118,0	144,2	85,8	-27,3	80,7	-5,9	92,7	14,9
-Camionnage	71,6	-14,6	125,2	74,9	168,7	34,8	200,4	18,8
-Transport en commun	295,7	107,4	186,5	-36,9	121,2	-35,0	196,1	61,8
-Transport par pipeline et autres industries et services du transport	42,2	-27,9	29,1	-31,0	270,3	828,6	46,6	-82,8
Ontario	1 793,8	19,8	2 359,4	31,5	2 806,5	18,9	3 185,6	13,5
Canada	6 104,1	6,6	7 117,4	16,6	9 599,6	34,9	9 803,4	2,1
Industrie des transports	5 835,2	7,6	6 762,4	15,9	9 094,8	34,5	9 335,8	2,6

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205 et n° 61-206 au catalogue. Bureau de la statistique du Québec.

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

¹ Dépenses réelles.

² Dépenses réelles provisoires.

³ Prévisions.

Ce sont les industries du transport en commun et aérien qui enregistrent les plus forts gains, respectivement de 75 et de 65 millions en 1999 (hausse respectives de 62 % et 18 %). Ces sous-secteurs représentent l'essentiel de la croissance totale du secteur des industries du transport. L'achat différé d'autobus surbaissés en raison de problèmes de rodage ainsi que les investissements envisagés à compter de cette automne pour la construction d'une jetée internationale à l'aéroport de Dorval (plus de 200 millions) et pour la conversion de l'aéroport de Mirabel en zone «de commerce international» expliquent en bonne partie ces hausses. Par ailleurs, les industries du transport et des services ferroviaires voient également leurs immobilisations augmenter de 24 % (ajout de 52 millions), celles du secteur maritime, de 15 % (soit 12 millions supplémentaires), et enfin, les industries du camionnage, d'environ 19 % (soit 32 millions) par rapport à l'an dernier.

En 1999, environ 60 % des montants investis en transport au Québec seront consacrés à l'achat de machinerie et d'équipement (55 % en 1998) comparativement à 47 % à l'échelle canadienne (48 % en 1998). En Ontario, cette proportion atteint 42 % (53 % en 1998). Par ailleurs, le ratio Québec-Canada des investissements dans ce secteur s'établit à 12,9 % en 1999 comparativement à 13,1 % en 1998 et au sommet de 15,0 % en 1996. En Ontario, ce ratio est de 32,5 % en 1999 (29,2 % en 1998 et au sommet de 35,2 % en 1991)

Les perspectives

Une augmentation des emplois dans les industries manufacturières, une tendance à la hausse des exportations stimulée par la vigueur exceptionnelle de l'économie américaine et la faiblesse des taux d'intérêt suggèrent que les facteurs sous-jacents ayant contribué l'an dernier à la croissance soutenue des investissements sont toujours présents.

Incidentement, selon les plus récentes prévisions des institutions financières, notamment la Banque canadienne impériale de commerce et la Banque de Montréal, l'économie québécoise connaîtra en 1999, une croissance du produit intérieur brut supérieure à la moyenne canadienne et une poursuite de l'expansion est envisagée pour l'an 2000. Cette performance serait possible grâce aux liens privilégiés que le Québec entretient avec l'économie américaine, mais également en raison du dynamisme de secteurs industriels clés, notamment l'aérospatiale, le matériel de télécommunication et les produits pharmaceutiques, ainsi qu'à une économie plus saine résultant de l'atteinte de l'équilibre budgétaire dès l'exercice 1998-1999. Un tel équilibre permet à l'État québécois de bénéficier de marges de manœuvre lui permettant d'exercer des choix.

La hausse des investissements des administrations publiques canadiennes (près de 6 %) attribuable aux administrations municipales et fédérales contraste avec le repli enregistré sur le plan provincial (baisse de plus de 7 % au Québec). Après avoir connu une hausse exceptionnelle de 14 % des investissements en 1998 à la suite de la tempête de verglas, en raison principalement des services publics d'électricité, l'année 1999 connaîtra un retour à une situation normale. Plusieurs projets en cours permettront à Hydro-Québec de maintenir les investissements publics à un niveau élevé, mais ne seront pas suffisants pour égaler les résultats de l'an passé.

Toutefois, lors du discours du budget, le 9 mars dernier, le ministre des Finances a prévu une enveloppe additionnelle de 35 millions de dollars en vue d'accélérer la réalisation de divers projets dont, notamment, le développement de l'autoroute Métropolitaine et de l'autoroute 30 ainsi que l'amélioration de la qualité des infrastructures routières aux abords des frontières du Québec. Des budgets supplémentaires échelonnés de 1999

à 2004 sont également consentis pour la réalisation de la Route verte (18 millions de dollars) ainsi que dans le cadre d'un programme de soutien aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) (19 millions). Une partie de ces sommes s'inscrit au titre des investissements dans les domaines des services publics ainsi que des divertissements et des loisirs, alors que la partie attribuée au secteur privé (CFIL) est imputée à l'industrie du transport ferroviaire.

Pour une deuxième année consécutive, les investissements dans le secteur privé seront plus dynamiques au Québec que dans le reste du Canada. Plusieurs grands projets d'envergure (notamment Alcan, Iron Ore, Magnola, etc.) permettront au Québec de maintenir son économie sur sa lancée. Comme ces investissements sont planifiés sur plusieurs années, ils sont moins touchés par la crise mondiale qui affecte le climat de confiance des entrepreneurs.

Par ailleurs, un recul important dû au secteur des prêts aux consommateurs et aux entreprises vient atténuer la vitalité du secteur privé. Ce repli, principalement concentré dans les investissements en machines et en équipement résulte de la chute soudaine de la location de véhicules en raison, d'une part, des constructeurs automobiles qui mettent de nouveau l'accent sur la vente de véhicules et, d'autre part, des entreprises de location qui prévoient acquérir moins de véhicules pour louer à autrui au cours de l'année à venir.

Ces réorientations stratégiques ne devraient pas porter ombrage aux efforts importants consentis particulièrement par les manufacturiers québécois et l'industrie canadienne des communications, qui continuent à injecter des fonds importants dans les secteurs de la technologie afin de répondre aux nouvelles demandes et d'améliorer leur compétitivité.

C. G.

MARCHÉ DU TRAVAIL

L'évolution de l'emploi à temps complet et à temps partiel de 1987 à 1998

Les données statistiques

Chaque mois, Statistique Canada conduit l'enquête sur la population active auprès de la population canadienne permettant d'établir l'emploi, le taux d'activité, le taux de chômage ainsi que la population des personnes âgées de 15 ans et plus. Les données annuelles présentées ci-après sont établies à partir des données mensuelles non-désaisonnalisées.

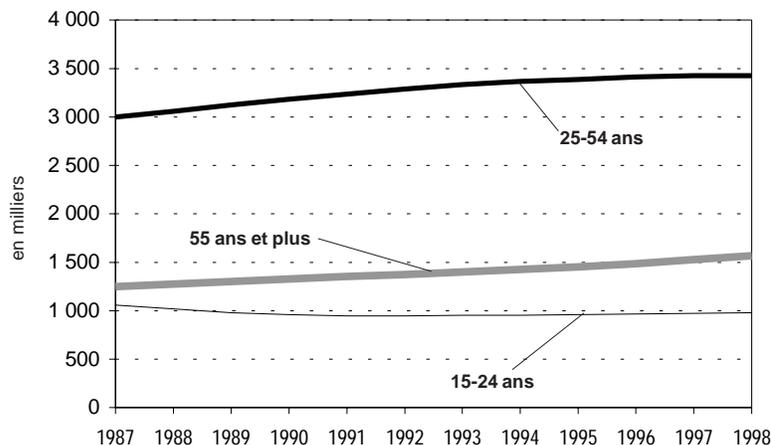
Une diminution du nombre de personnes de 15 à 24 ans depuis 1987, mais une hausse de celui des personnes de 25 ans et plus

Le phénomène du *baby-boom* et de la chute de la natalité se répercutent évidemment sur la population par groupe d'âge ainsi que sur l'emploi.

Il convient d'abord de débiter par une brève présentation de l'évolution de la population selon le groupe d'âge, et ce, entre 1987 et 1998 (voir figure 3). Durant cette période, on a assisté à une diminution de 7,8 % du nombre de personnes âgées de 15 à 24 ans. Cependant, cette évolution se divise toutefois en deux phases : une diminution de 10,6 % entre 1987 et 1992 suivie d'une légère remontée de 3,0 % entre 1992 et 1998.

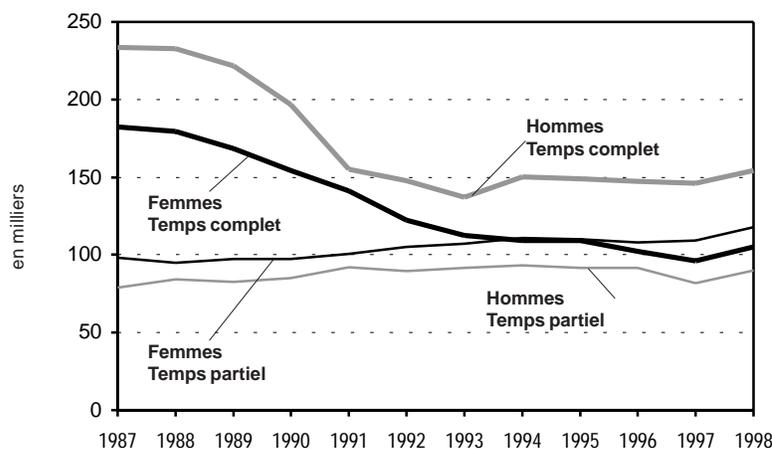
De leur côté, le nombre de personnes âgées de 25 à 54 ans a crû de 14,1 % entre 1987 et 1998, résultat du vieillissement de la génération du *baby-boom*. Quant aux personnes de 55 ans et plus, la croissance de leurs effectifs a été encore plus rapide, atteignant 25,3 % depuis 1987.

Figure 3
Population selon le groupe d'âge au Québec, 1987-1998



Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

Figure 4
Évolution de l'emploi chez les 15-24 ans au Québec, 1987-1998



Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

Une forte baisse de l'emploi à temps complet chez les personnes de 15 à 24 ans depuis 1987

Sur l'ensemble de la période allant de 1987 à 1998, le nombre d'emplois chez les personnes de 15 à 24 ans a diminué sensiblement, soit de 21,2 % (voir figure 4), c'est-à-dire près de

trois fois plus vite que le nombre de personnes appartenant à ce groupe d'âge (7,8 %). Toutefois, une ventilation selon le statut de travailleur à temps complet ou à temps partiel et selon le sexe donne une image plus nuancée. Ainsi, le nombre d'hommes occupant un emploi à temps complet a chuté de 41,2 %, entre 1987 et 1993, pour ensuite remonter de 12,6 % en-

tre 1993 et 1998, ce qui se traduit par une diminution globale de 33,9 % entre 1987 et 1998. Chez les femmes, on observe une évolution similaire pour les premières années, avec une diminution de 40,1 % entre 1987 et 1994. Cependant, la baisse s'est poursuivie de 1994 à 1998 avec un déclin de 3,8 %, ce qui donne une diminution totale de 42,4 % entre 1987 et 1998.

Outre la diminution du bassin de population, cette baisse généralisée de l'emploi à temps complet s'explique par une conjoncture économique particulièrement difficile qui pousse de nombreux jeunes à poursuivre leurs études et, ainsi, à retarder leur entrée sur le marché du travail. À cet égard, l'évolution de l'emploi à temps partiel est très évocatrice. En effet, malgré la baisse de la population, le nombre de personnes employées à temps partiel a augmenté, de 1987 à 1998, de 14,1 % chez les hommes et de 20,1 % chez les femmes.

Au total, en 1998, les hommes travaillant à temps complet représentent 33 % du total des personnes employées, et les femmes travaillant à temps complet, 22,5 %. De leur côté, les hommes travaillant à temps partiel comptent pour 19,2 % du total et les femmes travaillant à temps partiel pour 25,3 %. Ainsi, malgré la hausse rapide de l'emploi à temps partiel, l'emploi à temps complet demeure le cas de la majorité des personnes de cette catégorie d'âge ayant un emploi.

Une faible croissance de l'emploi à temps plein chez les personnes âgées de 25 à 54 ans

Contrairement à ce qui a été observé chez les personnes âgées de 15 à 24 ans, on observe chez les personnes âgées de 25 à 54 ans un accroissement global de l'emploi sur l'ensemble de la période allant de 1987 à 1998, et ce, autant chez les hommes

que chez les femmes, que ce soit à temps plein ou à temps partiel (voir figure 5). Toutes catégories confondues, l'emploi a ainsi progressé de 18,2 % durant la période de référence, soit nettement plus que l'accroissement de la population, qui a atteint 14,1 %.

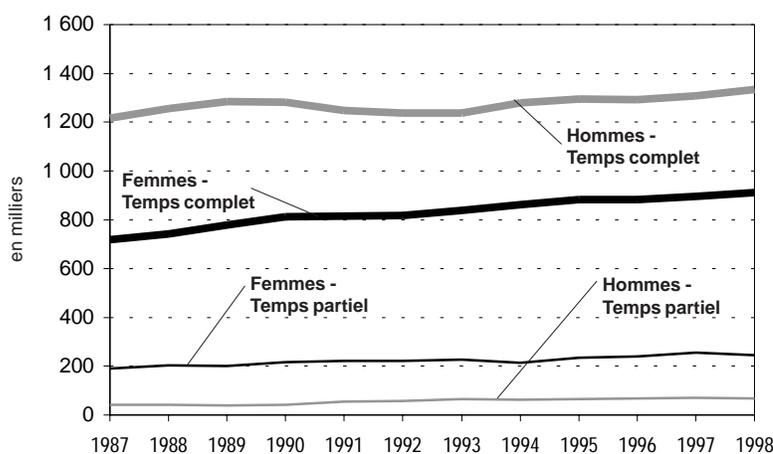
De façon plus détaillée, l'emploi à temps plein a crû de 9,9 % chez les hommes comparativement à 26,7 % chez les femmes. Cet accroissement plus marqué de l'emploi chez les femmes reflète un mouvement de rattrapage amorcé depuis plusieurs décennies. Il est à noter également que l'augmentation du nombre d'emplois à temps plein chez les hommes n'a pas été continue, puisque l'on a observé un recul de 3,8 %, entre 1989 et 1992, résultant de la récession de 1990 et des mises à pied qui en ont découlé.

Du côté de l'emploi à temps partiel, ce sont les hommes qui ont enregistré

la plus forte hausse avec 64,6 % comparativement à 29,2 % pour les femmes. Ces gains plus marqués de l'emploi à temps partiel semblent s'expliquer par un marché du travail dont l'accès semble plus difficile qu'autrefois et où ceux qui perdent leur emploi se retrouvent devant un éventail plus restreint d'emplois disponibles.

Au total, l'emploi à temps plein demeure nettement la situation de la majorité des personnes âgées de 25 à 54 ans, puisqu'en 1998 les hommes travaillant à temps complet représentaient 52,2 % de l'emploi total et les femmes 35,6 %. De leur côté, les hommes travaillant à temps partiel ne constituaient que 2,6 % de l'emploi total et les femmes 9,6 %. On constate donc qu'en dépit du fort taux de croissance de l'emploi à temps partiel, ce phénomène demeure très minoritaire, et ce, même chez les femmes.

Figure 5
Évolution de l'emploi chez les 25-54 ans au Québec, 1987-1998



Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

Une évolution irrégulière de l'emploi chez les personnes âgées de 55 ans et plus

De façon globale, le nombre de personnes de 55 ans et plus occupant un emploi a progressé de 8,7 % entre 1987 et 1998 (voir figure 6) comparativement à une hausse de 25,3 % du nombre de personnes appartenant à cette catégorie d'âge. Cette situation découle de plusieurs facteurs dont le fait que la population des personnes âgées de plus de 55 ans comprend des groupes d'âge dont le taux d'emploi est faible, soit les groupes des 65 ans et plus. Par ailleurs, bien des personnes ont avancé leur retraite, parfois par choix mais également à la suite de la perte de leur emploi à un âge où il devient très difficile de retrouver un nouvel emploi, particulièrement pour les personnes peu formées ou moins scolarisées.

De façon plus ventilée, on constate durant la période en question une diminution de l'emploi à temps plein de 1,9 % chez les hommes, avec une baisse de 12,7 % entre 1990 et 1994, ce qui correspond à une conjoncture économique plus difficile entraînant

des restructurations d'entreprises et des départs massifs à la retraite. La situation s'est toutefois redressée par la suite, avec un gain de 10,8 % de 1994 à 1998, et ce, malgré les mesures favorisant le départ à la retraite dans le secteur public. À l'inverse des hommes, le nombre de femmes travaillant à temps plein a connu une progression fulgurante de 21 % entre 1987 et 1998, illustrant la hausse tendancielle de la participation des femmes au marché du travail. Cette hausse de l'emploi se caractérise cependant par son irrégularité, puisqu'on a observé une baisse de 9,2 % entre 1990 et 1991 et de 8,8 % entre 1994 et 1996.

Pour ce qui est du travail à temps partiel, l'élément marquant est la hausse de 67,5 % de l'emploi chez les hommes. Les conditions difficiles du marché du travail ainsi que les retraites prématurées semblent constituer des explications plausibles de ce phénomène. En particulier, des personnes qui ont pris leur retraite et qui ont une bonne santé peuvent être intéressées à se trouver un nouvel emploi, mais cette fois à temps partiel. Quant aux femmes, on remarque également une hausse, mais de moindre enver-

sure, soit de 14,0 %, ce qui se situe sous le taux de croissance du nombre de femmes occupant un emploi à temps complet.

Au total, les hommes travaillant à temps complet représentent encore la majorité des travailleurs de 55 ans et plus, avec 55,8 % du total, les femmes travaillant à temps complet ne comptant que pour 23,9 % du total. De leur côté, les hommes travaillant à temps partiel constituent seulement 8,9 % de l'emploi total tandis que les femmes travaillant à temps partiel représentent 11,4 % du total.

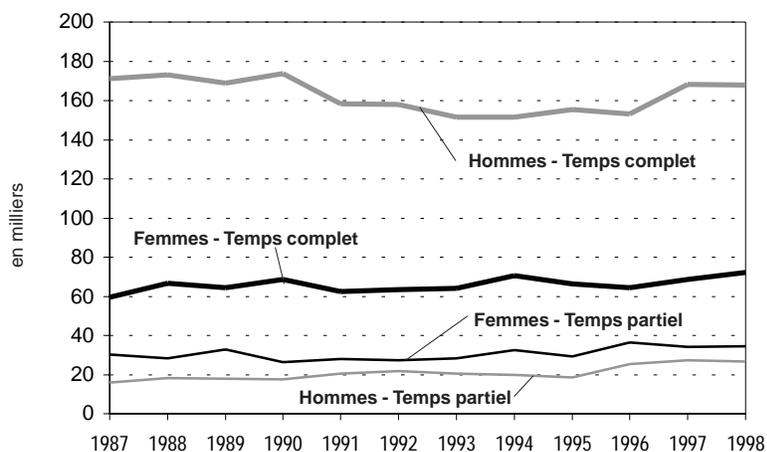
En conclusion

Depuis 1987, la main-d'œuvre québécoise a dû faire face à d'importants changements, qu'il s'agisse de la libéralisation des échanges (Accord de libre-échange, Accord de libre-échange nord-américain), de la récession de 1990, des restructurations d'entreprises dans le contexte de la mondialisation des échanges et de la déréglementation ainsi que des compressions budgétaires appliquées par les gouvernements.

Comme on a pu le voir, des changements notables se sont produits dans l'emploi, tant à la hausse qu'à la baisse, selon les différentes catégories d'âge et de sexe ainsi que selon qu'il s'agissait du travail à temps complet ou à temps partiel.

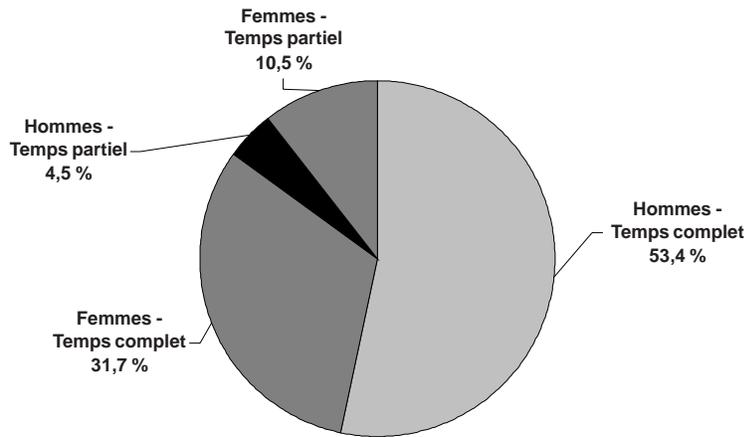
De manière générale, la croissance du nombre de travailleurs a atteint 9,7 %, entre 1987 et 1998. Pour les travailleurs à temps complet, la hausse n'a été que de 2,3 % chez les hommes comparativement à un gain de 13,3 % chez les femmes. Les augmentations sont encore plus marquées chez les travailleurs à temps partiel, avec une augmentation de 35,7 % chez les hommes et de 25 % chez les femmes. Globalement, comme le montrent les figures 7 et 8, ces changements ont entraîné un certain impact sur l'évolution de la part relative des différentes composantes de la

Figure 6
Évolution de l'emploi chez les 55 ans et plus au Québec, 1987-1998



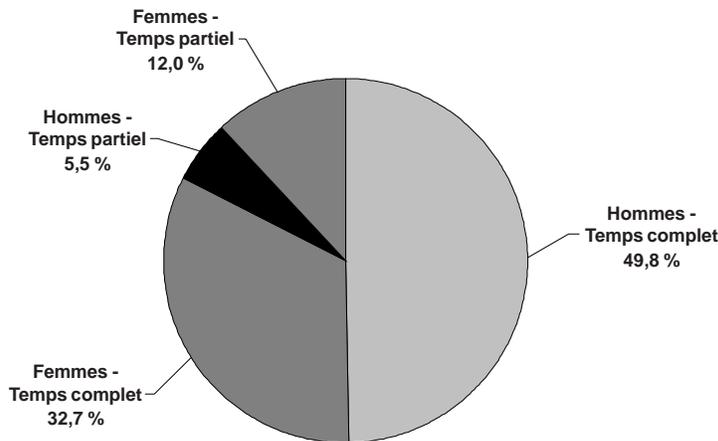
Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

Figure 7
Répartition de l'emploi au Québec, 1987



Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

Figure 8
Répartition de l'emploi au Québec, 1998



Source : Compilations du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur la population active de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données CANSIM, matrice 3460, date d'extraction : 1^{er} mars 1999.

main-d'œuvre entre 1987 et 1998. Ainsi, les hommes travaillant à temps complet ont vu leur importance relative parmi l'ensemble des travailleurs diminuer de 53,4 % à 49,8 %, tandis que celle des femmes travaillant à temps complet a augmenté de 31,7 % à 32,7 %. Sur le plan du travail à

temps partiel, la part des hommes a progressé de 4,5 % à 5,5 %, et celle des femmes travaillant à temps partiel a crû de 10,5 % à 12,0 %.

Ces modifications de la composition de la main-d'œuvre semblent d'autant plus importantes dans le cadre de la

planification des besoins en transport que l'accroissement du nombre de travailleurs augmente naturellement la demande de transport des personnes, cela ne se manifestant pas nécessairement durant les heures de pointe traditionnelles, tout particulièrement dans le cas du travail à temps partiel. On n'a qu'à songer au travail le soir ou les fins de semaine, et ce, tout particulièrement depuis l'ouverture des commerces le dimanche. Par ailleurs, la participation accrue des femmes au marché du travail soulève la question de la multiplication des déplacements du type domicile-garderie-travail.

L'évolution de l'emploi et de la rémunération de 1995 à 1998

La croissance de l'emploi s'est poursuivie en 1998

À la différence de la section précédente, les données présentées dans cette section proviennent de l'enquête mensuelle de Statistique Canada, qui porte sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail. Seuls les salariés sont recensés, ce qui exclut les travailleurs autonomes.

Dans l'ensemble, l'année 1998 s'est conclue par une croissance modérée de l'emploi par rapport à 1997, soit de 1,9 % au Québec et de 2,6 % dans le reste du Canada, pour une moyenne canadienne de 2,5 % (voir tableau 5). Les industries productrices de biens se sont nettement démarquées des industries productrices de services par la vigueur de la croissance de l'emploi. Ainsi, durant l'année 1998, l'emploi dans les industries productrices de biens a augmenté de 5,3 % au Québec et de 3,3 % dans le reste du Canada, pour une moyenne canadienne de 3,8 %. Sur ce chapitre, il faut souligner que l'économie québécoise a été moins affectée que celle des provinces de l'Ouest, particulièrement la Colombie-Britannique, par la mauvaise conjoncture économique en Asie et la faiblesse du prix des matiè-

res premières, qui ont eu des conséquences négatives sur l'activité économique.

De son côté, la croissance de l'emploi dans les industries productrices de services n'a été que de 0,7 % au Québec comparativement à 2,5 % dans le reste du Canada, pour une moyenne canadienne de 2,0 %. Compte tenu du fait que les industries productrices de services représentaient les trois quarts du nombre total de salariés, la performance très modeste de l'économie québécoise dans les industries productrices de services s'est traduite par une plus faible croissance du nombre de salariés dans l'ensemble de l'économie du Québec, soit de 1,9 %, comparativement à celle du reste du Canada, qui a été de 2,6 %.

La vigueur du marché de l'emploi dans les industries productrices de biens s'est répercutée sur la croissance

du nombre de salariés dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage, qui a atteint 2,6 % entre 1997 et 1998. Les diverses composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage n'ont toutefois pas évolué au même rythme. L'industrie du transport aérien s'est nettement détachée du peloton grâce à une augmentation de l'emploi de 11,2 %. Le transport en commun a également affiché une performance supérieure à celle de l'industrie du transport et de l'entreposage, avec 2,8 %. De son côté, le camionnage a connu une croissance du nombre de salariés de seulement 1,4 %, ce qui est très modeste comparativement aux gains totaux observés entre 1995 et 1997. Quant au transport ferroviaire, il a subi une diminution de l'emploi en 1998 de l'ordre de 0,4 %, ce qui constitue une baisse relativement minime par rapport aux années antérieures,

durant lesquelles d'importantes mesures de rationalisation ont été mises en oeuvre pour affronter la concurrence de l'industrie du camionnage.

La rémunération

La rémunération hebdomadaire moyenne de l'ensemble des industries, incluant le temps supplémentaire, a augmenté de 1,3 % durant l'année 1998, aussi bien au Québec que dans le reste du Canada (voir tableau 6). Parallèlement aux gains observés sur le plan de l'emploi, les industries productrices de biens ont affiché des taux de croissance de la rémunération supérieurs à ceux des industries productrices de services. Ainsi, dans les industries productrices de biens, la hausse a atteint 3,4 % au Québec et 1,4 % dans le reste du Canada, pour une moyenne cana-

Tableau 5
Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec et au Canada, 1995-1998

Année	1995	1996	1997	1998	Variation	Variation
					1997-1998	1995-1997
en %						
Québec						
Industries productrices de biens	634 694	638 008	664 711	700 249	5,3	4,7
Industries productrices de services	1 989 195	1 992 973	2 010 801	2 024 966	0,7	1,1
Ensemble de l'économie	2 623 888	2 630 981	2 675 512	2 725 215	1,9	2,0
Reste du Canada						
Industries productrices de biens	1 848 835	1 876 622	1 941 657	2 005 279	3,3	5,0
Industries productrices de services	6 343 136	6 399 825	6 587 102	6 748 958	2,5	3,8
Ensemble de l'économie	8 191 971	8 276 447	8 528 759	8 754 237	2,6	4,1
Canada						
Camionnage	135 813	140 717	151 099	153 267	1,4	11,3
Transport en commun	76 605	77 518	78 195	80 389	2,8	2,1
Transport aérien	53 000	56 028	62 411	69 400	11,2	17,8
Transport et services ferroviaires	53 406	50 645	48 647	48 436	-0,4	-8,9
Autres	144 893	134 361	135 680	136 984	1,0	-6,4
Transport et entreposage	463 717	459 269	476 032	488 476	2,6	2,7
Industries productrices de biens	2 483 529	2 514 630	2 606 368	2 705 528	3,8	4,9
Industries productrices de services	8 332 331	8 392 798	8 597 903	8 773 924	2,0	3,2
Ensemble de l'économie	10 815 859	10 907 428	11 204 271	11 479 452	2,5	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 : 1^{er} mars 1999.

dienne de 1,8 %. En comparaison, dans les industries productrices de services, la croissance a été nulle au Québec et s'est limitée à 1,2 % dans le reste du Canada; pour l'ensemble du Canada, la moyenne a atteint 0,9 %.

Pour l'ensemble du Canada, la croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie du transport et de l'entreposage, qui se situait à 1,7 %, se comparait avec celle de l'ensemble des industries produc-

trices de biens. On observe toutefois une grande diversité des taux de croissance de la rémunération entre les différentes composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage. D'une part, la rémunération s'est accrue de 5,7 % dans l'industrie du camionnage alors que l'on observait des diminutions de 0,5 % et 0,7 % respectivement dans le transport aérien et dans le transport ferroviaire. Ces diminutions s'expliquent probablement, dans le premier cas, par l'embauche massive de personnes moins expérimentées, et dans le second cas, par les mesures de rationalisation prises par les deux grands transporteurs nationaux et par la création de chemins de fer d'intérêt local. Quant au transport en commun, la hausse observée de 0,9 % se situait nettement sous la moyenne des années précédentes.

tées, et dans le second cas, par les mesures de rationalisation prises par les deux grands transporteurs nationaux et par la création de chemins de fer d'intérêt local. Quant au transport en commun, la hausse observée de 0,9 % se situait nettement sous la moyenne des années précédentes.

Y. G.

Tableau 6
Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés
dans l'industrie du transport et de l'entreposage (incluant les heures supplémentaires)
au Québec et au Canada, 1995-1998

Année	1995	1996	1997	1998	Variation	Variation
	en dollars				en %	
Québec						
Industries productrices de biens	660	670	676	699	3,4	2,4
Industries productrices de services	514	517	528	528	0,0	2,7
Ensemble de l'économie	550	554	565	572	1,3	2,8
Reste du Canada						
Industries productrices de biens	743	766	791	803	1,4	6,5
Industries productrices de services	535	546	555	562	1,2	3,8
Ensemble de l'économie	581	596	609	617	1,3	4,7
Canada						
Camionnage	599	613	638	674	5,7	6,4
Transport en commun	590	577	627	632	0,9	6,3
Transport aérien	789	803	816	812	-0,5	3,4
Transport et services ferroviaires	942	977	999	992	-0,7	6,1
Autres	697	719	732	734	0,3	5,1
Transport et entreposage	689	701	723	735	1,7	4,9
Industries productrices de biens	722	742	762	776	1,8	5,5
Industries productrices de services	530	539	549	554	0,9	3,6
Ensemble de l'économie	574	586	598	606	1,3	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 : 1^{er} mars 1999.

COMMERCE EXTÉRIEUR DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE¹

par Hamid Baghdadi

PORTRAIT GÉOÉCONOMIQUE

La région des Provinces de l'Atlantique comprend Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. (L'expression couramment employée de Provinces maritimes ne s'applique qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick). Cette région est occupée par près de 8 % de la population canadienne (2,4 millions d'habitants), mais elle n'a généré que 6 % du PIB de l'économie du pays, soit 47,6 milliards de dollars en 1996.

Une économie qui repose sur les ressources naturelles

Les ressources naturelles constituent le pivot autour duquel s'organise l'activité économique de la région. Il

s'agit des produits énergétiques (pétrole, électricité et gaz), des produits agricoles et alimentaires (produits de la pêche et pommes de terre) ainsi que des produits miniers (nickel, cobalt et cuivre) et forestiers.

Les Provinces de l'Atlantique sont aussi présentes dans la production agroalimentaire (produits de la pomme de terre), dans la fabrication de matériel de transport (Michelin, Pratt & Whitney) et dans les pâtes et papiers.

Halifax, plaque tournante des transport dans les Provinces de l'Atlantique

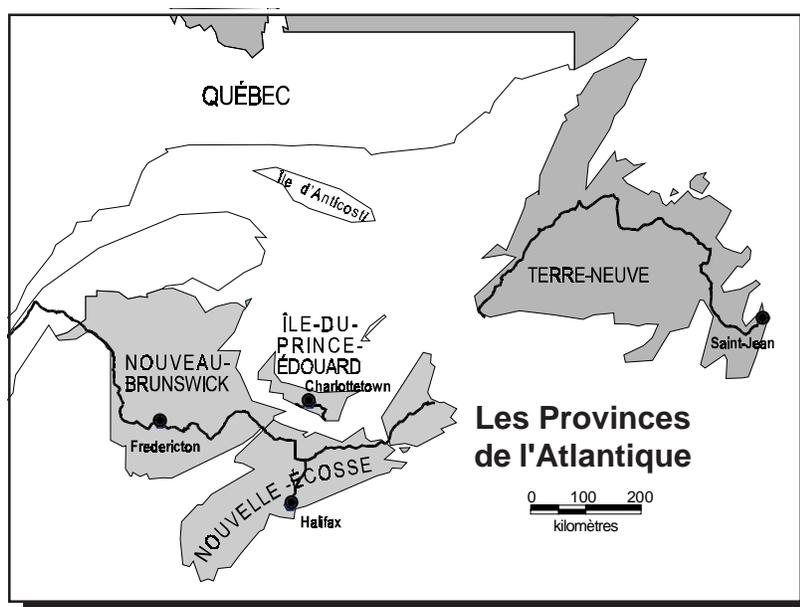
Halifax, le cinquième port canadien, avec 14,8 millions de tonnes manu-

tentionnées en 1997, jouit d'une position géographique stratégique entre l'Europe et l'Amérique du Nord, en particulier l'est du Canada et la Nouvelle-Angleterre. Équipé de deux terminaux intermodaux, il est relié au reste du continent par un service de transport ferroviaire quotidien assuré par la Compagnie de chemins de fer nationaux (CN).

L'aéroport de Halifax se situe au huitième rang des aéroports canadiens, avec 2 462 passagers payants (embarqués et débarqués), juste devant l'aéroport Montréal-Mirabel, avec 2 392 passagers payants (embarqués et débarqués) en 1996.

Du fait de l'étendue de leur territoire et de la dispersion de leur population, les Provinces de l'Atlantique sont sillonnées par 55 726 km de routes (équivalent de deux voies), soit 24 % du réseau routier canadien de juridiction provinciale. Elles sont reliées au Québec par les routes 185 et 132.

La 185 est une importante voie pour le transport de marchandises entre les Provinces de l'Atlantique et le Québec, les Provinces de l'Atlantique et l'Ontario, les Provinces de l'Atlantique et les États-Unis. Les relevés de comptage effectués² en 1996 indiquent que la circulation quotidienne varie entre 1 100 et 1 600 véhicules lourds; parmi lesquels 700 à 1 000 circulent le jour (entre 7h00 et 19h00), l'équivalent de 14 % à 21 % du nombre total de véhicules.



COMMERCE EXTÉRIEUR

L'économie des Provinces de l'Atlantique est relativement ouverte. En 1996, la part des exportations de biens et de services représentaient 49 % du PIB de la région, en hausse de trois points de pourcentage par rapport à 1984.

La contribution des Provinces de l'Atlantique au commerce international du Canada est non seulement inférieure à leur part dans l'économie du pays, elle est décroissante. En effet, la part de la région dans les exportations canadiennes est passée de 5 % en 1984 à 4 % en 1996.

La répartition des exportations des Provinces de l'Atlantique entre les marchés international et intérieur canadien est demeurée relativement stable durant la période considérée, soit autour de 66 % et 34 % respectivement. Cela n'a pas été le cas des importations, dont la répartition s'est modifiée en faveur des importations internationales, lesquelles ont vu leur part augmenter de huit points de pourcentage pour atteindre 48 % en 1996.

La région a accumulé les déficits commerciaux année après année au cours

Tableau 7
Importance des exportations dans l'économie des Provinces de l'Atlantique, 1984, 1990 et 1996

Année	PIB	Exportations totales	Part des exportations dans le PIB
		en milliards de dollars	en %
1984	28	13	46
1990	41	17	43
1996	48	23	49

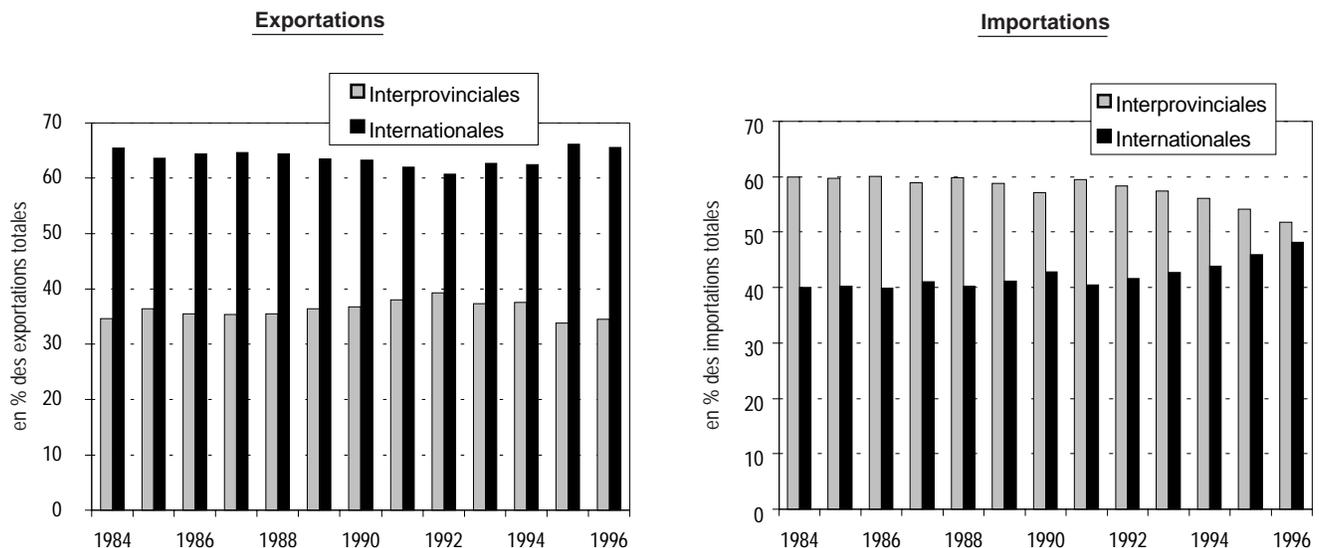
Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Tableau 8
La part des Provinces de l'Atlantique dans le PIB et dans le commerce extérieur du Canada, 1984, 1990 et 1996

Année	PIB	Exportations	Importations
		en %	
1984	6	5	6
1990	6	6	6
1996	6	4	5

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

Figure 9
Importance relative des exportations et des importations internationales et interprovinciales des Provinces de l'Atlantique, 1984-1996



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

Tableau 9
Exportations et importations totales
des Provinces de l'Atlantique, 1984-1996

Année	Exportations	Importations	Solde commercial
en millions de dollars			
1984	10 158	16 980	-6 822
1985	10 513	18 165	-7 651
1986	11 898	18 405	-6 508
1987	13 081	19 520	-6 439
1988	13 640	21 337	-7 698
1989	14 140	22 965	-8 825
1990	14 222	23 389	-9 167
1991	13 581	23 201	-9 620
1992	13 960	23 503	-9 543
1993	15 170	23 991	-8 822
1994	16 575	25 371	-8 796
1995	19 090	26 612	-7 522
1996	19 559	28 273	-8 714

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

Tableau 10
Exportations et importations internationales
des Provinces de l'Atlantique, 1984-1996

Année	Exportations	Importations	Solde commercial
en millions de dollars			
1984	6 643	6 800	-158
1985	6 679	7 311	-632
1986	7 667	7 351	316
1987	8 453	8 023	430
1988	8 789	8 578	212
1989	8 982	9 471	-490
1990	8 995	10 014	-1 018
1991	8 417	9 393	-976
1992	8 471	9 789	-1 318
1993	9 504	10 233	-729
1994	10 349	11 124	-775
1995	12 628	12 221	408
1996	12 820	13 619	-798

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

de la période considérée. Mais grâce au fait que les exportations totales aient augmenté plus rapidement que les importations totales, 5,6 % en moyenne par année comparativement à 4,3 %, le déficit enregistré en 1996, en proportion des échanges commerciaux est relativement moins important que celui de 1984.

Le commerce international

Les Provinces de l'Atlantique ont enregistré plus de déficits que de surplus dans leurs échanges commerciaux avec l'étranger, soit neuf années sur un total de treize. Le déficit commercial «international» des Provinces de l'Atlantique a varié entre 157,5 millions de dollars en 1984 et 798,2 millions de dollars en 1996, en passant par 1,3 milliard de dollars en 1991.

L'accumulation de déficits traduit le fait que la part des importations internationales dans les importations totales est non seulement importante, mais croissante. Cette part a augmenté de 8 points de pourcentage, pour s'établir à 48 % en 1996. Ce gain s'est

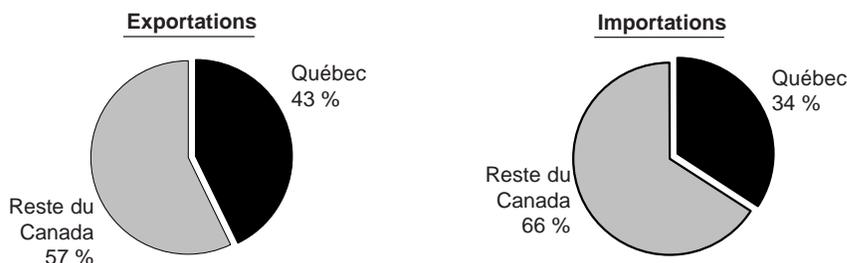
fait aux dépens des importations provenant du Québec, dont la part est passée de 21 % à 18 %, et du reste du Canada, dont la part est tombée de 39 % à 34 % entre 1984 et 1996.

Les exportations internationales ont augmenté au même rythme que les exportations totales (5,6 %), mais légèrement moins vite que les importations internationales (6,0 % en moyenne par année), pour atteindre 12,8 milliards de dollars en 1996, l'équivalent de 64 % des exportations totales.

Le commerce interprovincial

Le commerce interprovincial des Provinces de l'Atlantique s'est soldé par des déficits successifs tout au long de la période considérée. Ces déficits se sont maintenus presque au même niveau grâce à la forte croissance des exportations interprovinciales (5,6 % en moyenne par année), laquelle a été de loin supérieure à celle des importations interprovinciales (3,1 % en moyenne par année).

Figure 10
Répartition régionale des exportations et des importations interprovinciales des Provinces de l'Atlantique en 1996



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

La répartition des exportations et des importations interprovinciales des Provinces de l'Atlantique entre le Québec et le reste du Canada est demeurée relativement stable entre 1984 et 1996. La figure 10 montre, à titre d'exemple, cette répartition pour l'année 1996.

Le commerce avec le reste du Canada

Durant la période considérée, les échanges commerciaux des Provinces de l'Atlantique avec le reste du Canada se sont soldés par des déficits successifs variant entre 4,7 milliards en 1984 et 6 milliards en 1991. Si le niveau de ces déficits ne s'est pas considérablement alourdi, c'est parce le taux de croissances des exportations (5,4 %) a été de loin supérieur à celui des importations (3,3 %).

Tableau 11 Commerce des Provinces de l'Atlantique avec le reste du Canada, 1984-1996			
Année	Exportations	Importations	Solde commercial

en millions de dollars

1984	2 048	6 568	-4 520
1985	2 207	6 943	-4 736
1986	2 387	7 127	-4 740
1987	2 594	7 527	-4 933
1988	2 781	8 477	-5 696
1989	2 994	8 981	-5 987
1990	2 990	8 885	-5 896
1991	3 059	9 103	-6 045
1992	3 220	8 982	-5 762
1993	3 271	9 245	-5 974
1994	3 448	9 641	-6 193
1995	3 727	9 264	-5 537
1996	3 852	9 652	-5 800

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

ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LE QUÉBEC

Bon an, mal an, un peu moins de la moitié des exportations interprovinciales des Provinces de l'Atlantique allaient vers le Québec, et plus du tiers des importations interprovinciales en provenaient.

En 1996, les Provinces de l'Atlantique ont exporté et importé du Québec respectivement 2,9 et 5,0 milliards de dollars de biens et de services. Les échanges commerciaux avec le Québec se sont donc soldés par un déficit de 2,1 milliards cette année-là. D'ailleurs, ce n'est pas la seule année: la balance commerciale des Provinces de l'Atlantique est restée déficitaire avec le Québec de 1984 à 1996. Le déficit le plus élevé a été enregistré en 1991, le plus faible en 1996, soit respectivement 2,6 et 2,1 milliards de dollars.

N'eut été de la plus forte croissance des exportations (5,8 % en moyenne par année) par rapport aux importations (2,8 %), le déficit enregistré par les Provinces de l'Atlantique dans les

échanges commerciaux avec le Québec aurait été beaucoup plus important.

Les principales importations provenant du Québec sont les services de gros, les services de transport, les services aux entreprises, l'électricité, les vêtements et les produits pétroliers.

Quant aux principales exportations vers le Québec, il s'agit de l'électricité (Terre-Neuve), des produits alimentaires (Île-du-Prince-Édouard), des minerais et concentrés métalliques et des produits pétroliers (Nouveau-Brunswick), ainsi que du matériel de transport (Nouvelle-Écosse).

Tableau 12 Le commerce des Provinces de l'Atlantique avec le Québec, 1984-1996			
Année	Exportations	Importations	Solde commercial

en millions de dollars

1984	1 467	3 612	-2 145
1985	1 626	3 910	-2 284
1986	1 844	3 928	-2 083
1987	2 035	3 971	-1 936
1988	2 069	4 282	-2 213
1989	2 165	4 514	-2 349
1990	2 237	4 490	-2 253
1991	2 105	4 704	-2 599
1992	2 269	4 732	-2 463
1993	2 395	4 514	-2 119
1994	2 778	4 606	-1 828
1995	2 735	5 127	-2 393
1996	2 886	5 003	-2 117

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

TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE LES MARITIMES ET LE QUÉBEC

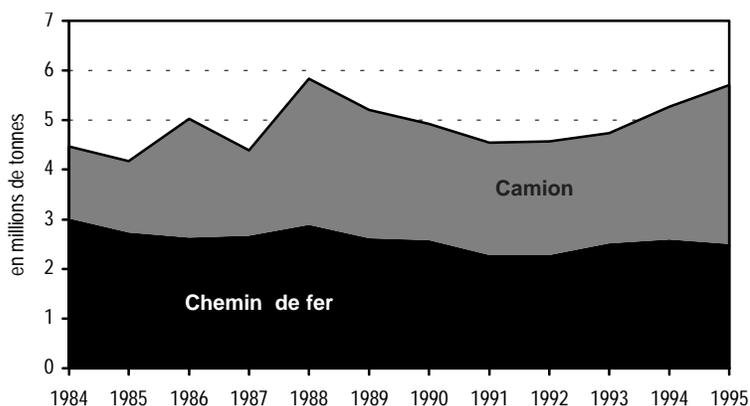
Il n'existe malheureusement pas d'équivalence précise entre la valeur (en dollars) et le poids (en tonnes) des marchandises échangées par les Provinces de l'Atlantique et le Québec. Par conséquent, les données sur le tonnage des marchandises échangées par les deux régions ne doivent pas être considérées comme une traduction en poids des données relatives au commerce interprovincial.

Le tonnage total (camion et chemin de fer) des marchandises échangées par les Provinces de l'Atlantique et le Québec est passé de 4,5 à 5,7 millions de tonnes entre 1984 et 1995, soit une augmentation de 2,2 % en moyenne par année. Mais l'augmentation globale cache une évolution symétrique du tonnage transporté par camion par rapport à celui transporté par chemin de fer : le premier a augmenté tandis que le second a diminué durant la période en question.

L'évolution du transport de marchandises par camion

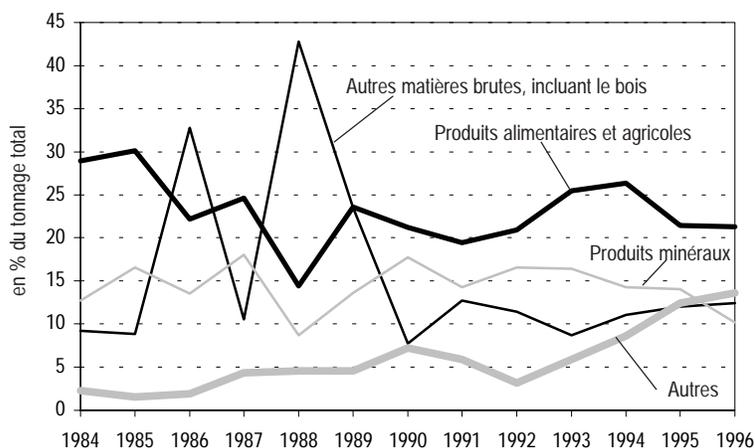
Le tonnage de marchandises transportées par camion entre les Provinces de l'Atlantique et le Québec a augmenté de 7,3 % en moyenne par année (malgré certaines fluctuations), pour atteindre 3,2 millions de tonnes en 1996. Cette évolution est due à la forte croissance des principales catégories de marchandises transportées dans le corridor Québec-Provinces de l'Atlantique : «Produits alimentaires et agricoles» (4 %), «Autres matières brutes incluant le bois» (12 %), «Produits minéraux» (4,7 %) et «Autres produits» (23 %). À elles seules, ces quatre catégories représentaient plus de la moitié du tonnage de marchandises transportées par camion dans le corridor Québec-Provinces de l'Atlantique. À cet égard, l'importance de ce corridor est passée de 2,9 % du tonnage total transporté par camion³ en 1984 à 3,5 % en 1996.

Figure 11
Évolution du tonnage de marchandises échangées entre les Provinces de l'Atlantique et le Québec, 1984-1995



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

Figure 12
Principales catégories de marchandises transportées par camion entre les Provinces de l'Atlantique et le Québec, 1984-1996



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

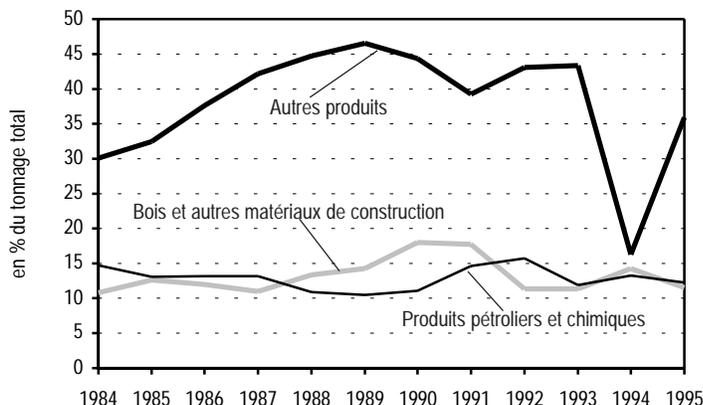
L'évolution du transport de marchandises par chemin de fer

Contrairement à l'évolution du transport par camion, celle du transport par chemin de fer a été négative : le tonnage total a décliné de 1,7 % en moyenne par année, pour atteindre 2,5

millions de tonnes en 1995, soit 7,4 % du tonnage de marchandises échangées par le Québec et l'ensemble de ses partenaires commerciaux.

La contre-performance dans le corridor Québec-Provinces de l'Atlantique est attribuable à l'évolution des catégories de marchandises, importante en

Figure 13
Principales catégories de marchandises transportées
par chemin de fer entre les Provinces de l'Atlantique
et le Québec, 1984-1995



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

CONCLUSION

Le commerce extérieur des Provinces de l'Atlantique n'a pas subi la même modification que celui des autres régions du Canada, du moins pas au même degré, entre 1984 et 1996. En effet, les exportations interprovinciales ont crû au même rythme que les exportations internationales, tandis que les importations internationales ont augmenté deux fois plus vite que les importations interprovinciales, une situation peu comparable à celle de l'Ontario où le taux de croissance des exportations interprovinciales a été cinq fois supérieur à celui des exportations internationales et six fois supérieur dans le cas des importations.

La part du Québec dans le commerce interprovincial des Provinces de l'Atlantique est demeurée relativement stable durant la période considérée; elle représentait respectivement 43 % et 34 % des exportations et des importations interprovinciales des Provinces de l'Atlantique en 1996. Rien n'indique que les relations commerciales entre les Provinces de l'Atlantique et le Québec subiront des modifications importantes à court et à moyen terme.

terme de poids, telles que «Produits pétroliers et chimiques» (-3,3 %), «Métaux et minéraux bruts» (-6,2 %) et «Produits alimentaires et agricoles» (-12,7). Il convient de signaler que, malgré sa décroissance, la catégorie «Produits pétroliers et chimiques» constituait avec «Autres produits» et «Bois et matériaux de construction» 60 % du tonnage de marchandises transportées par chemin de fer entre le Québec et les Provinces de l'Atlantique en 1996.

¹ Les données sur le commerce incluent les biens et les services.

² *Route 185, Rivière-du-Loup - Nouveau-Brunswick, Étude d'opportunité, Partie I : Étude des besoins*, Août 1997, Direction générale de Québec et de l'Est, Ministère des Transports du Québec.

³ Tonnage total des marchandises transportées entre le Québec et ses partenaires commerciaux.

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.