

### L'emploi :

hausse plus forte dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Canada

**L**e nombre de salariés a augmenté plus rapidement dans l'industrie du transport et de l'entreposage que dans l'ensemble de l'économie canadienne durant le premier semestre de 1999, soit 2,7 %, comparativement à 1,5 %.

La plus forte augmentation s'est produite dans l'industrie du transport aérien, soit 6,3 %, tandis que la plus faible dans la composante « Autres industries du transport et de l'entreposage », correspond à 3,2 %. À noter que le nombre de salariés a diminué de 0,3 % dans l'industrie du camionnage.

### L'investissement :

le transport aérien mène le bal au Québec

**À** elles seules, les intentions d'investissement pour 1999 au Québec des entreprises de l'industrie du transport aérien (264,8 millions de dollars) sont supérieures à celles des autres industries du transport réunies. Une partie de cet investissement est attribuable à Aéroports de Montréal (ADM), qui investit près de 75 millions de dollars dans l'amélioration des infrastructures aéroportuaires montréalaises, et à Air Canada qui prend possession de quatre avions, dont deux Airbus A340 - 300 et deux Airbus A330 - 300 au cours de l'année 1999. Il convient de signaler que les intentions d'investissement des entreprises de camionnage ont reculé de 10,5 millions de dollars par rapport à 1998.

### Le transport routier interurbain de marchandises :

73 ou 86 millions de tonnes?

**I**l n'est pas facile de connaître le nombre de tonnes de marchandises transportées par camion entre les zones urbaines du Québec.

Les enquêtes de Statistique Canada ne couvrent que les transporteurs pour compte d'autrui qui sont actifs sur le marché interurbain et dont les recettes annuelles d'exploitation sont égales ou supérieures à 1 million de dollars. De plus, cette enquête fait abstraction de la totalité des transporteurs pour compte propre, du moins pour ce qui est du nombre de tonnes de marchandises transportées, d'où la nécessité de procéder à des estimations ponctuelles du nombre total de tonnes de marchandises en circulation sur le réseau routier interurbain.

C'est précisément l'objet du présent dossier qui comprend trois méthodes d'estimation dont les résultats varient entre 73,2 et 86,5 millions de tonnes pour 1995.

## 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**
- 7 **Marché du travail**

### DOSSIER

- 10 **Transport routier interurbain de marchandises**

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<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Tél. : (418) 644-0447, téléc. : (418) 643-5783

**Coordination :**

*Hamid Baghdadi*

**Rédaction:**

*Hamid Baghdadi et Yvan Gaudet*

**Conception et édition électronique**

*Carole Robitaille*



# INDICATEURS DE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

## Contexte économique général

**Tableau 1**  
Principaux indicateurs de l'activité économique désaisonnalisés, niveaux annualisés<sup>1</sup>

Année Trimestre	1997	1998	1998			1999	
			I	II	IV	I	II
en milliards de dollars de 1992							
<b>Québec</b>							
Produit intérieur brut	178,0	183,1	180,4	182,5	185,9	188,2	..
Dépenses personnelles en biens et services	106,2	108,5	107,2	108,7	109,2	110,3	..
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	101,4	105,3	102,9	105,1	108,1	108,8	109,1
Exportations internationales (biens) <sup>2</sup>	44,6	47,4	46,7	48,8	48,7	51,1	..
<b>Canada</b>							
Produit intérieur brut	782,1	813,0	831,5	833,1	848,8	857,7	864,8
Dépenses personnelles en biens et services	454,0	472,9	480,2	487,1	488,1	494,3	496,9
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	434,7	448,5	442,2	439,5	468,7	472,0	479,3
Exportations (biens) <sup>2</sup>	255,7	293,3	266,8	269,0	285,5	294,8	293,6
<b>Indicateur avancé lissé (moyenne)</b>							
Canada, 1981=100	195,6	206,1	203,1	205,7	208,2	210,8	214,1
<b>Indicateurs financiers</b>							
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	4,96	6,60	6,33	6,50	6,83 <sup>r</sup>	6,75	6,33
Dollar américain en monnaie canadienne (non désaisonnalisé)	1,385	1,483	1,430	1,447	1,542	1,511	1,473

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

Statistique Canada, répertoire des données Cansim, date d'extraction : 2 septembre 1999.

<sup>1</sup> Sauf indication contraire.

<sup>2</sup> Données douanières.

### SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels utilisés à la fois par le Bureau de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits 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

### INDICE DES PRIX

Au Québec, comme au Canada, l'indice des prix de l'ensemble du transport (IPT) a augmenté de 2,8 % entre le premier et le deuxième trimestre de 1999, presque trois fois plus vite que les indices des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) québécois (1,0 %) et canadien (1,1 %) respectivement.

L'augmentation de l'IPT s'explique par la forte hausse des deux grandes composantes de cet indice: le transport privé (2,7 % au Québec et 2,6 % au Canada) et le transport public (3,3 % au Québec et 3,9 % au Canada). Dans le premier cas, la hausse est attribuable à l'évolution du coût

d'utilisation des véhicules automobiles : prix de l'essence (10,1 % au Québec et 10,8 % au Canada) et, dans une moindre mesure, prix des pièces, de l'entretien et des réparations (2,2 % au Québec et 1,5 % au Canada). Dans le cas du transport public, la progression est imputable presque entière-

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

Année Trimestre	1998			1999	
	I	II	III	I	II
	1992=100				
<b>Québec</b>					
<b>Transport privé</b>	<b>112,4</b>	<b>111,9</b>	<b>110,7</b>	<b>111,9</b>	<b>114,9</b>
Achat et location de véhicules automobiles <sup>1</sup>	126,1	125,6	123,8	127,3	127,7
Utilisation de véhicules automobiles	99,0	98,6	97,8	97,4	102,0
Essence	97,3	94,9	92,6	92,2	101,4
Pièces, entretien et réparation	106,5	107,4	107,0	105,2	107,5
Autres dépenses d'utilisation	96,8	98,2	99,0	99,7	99,8
<b>Transport public</b>	<b>127,2</b>	<b>126,5</b>	<b>130,8</b>	<b>131,1</b>	<b>135,4</b>
Transport local et de banlieue	113,0	113,0	114,1	114,8	114,8
Transport interurbain	148,8	147,1	156,1	156,0	167,1
<b>Ensemble du transport (IPT)</b>	<b>113,4</b>	<b>113,0</b>	<b>112,1</b>	<b>113,2</b>	<b>116,4</b>
<b>Ensemble des biens et services (IPC)</b>	<b>106,2</b>	<b>106,5</b>	<b>106,4</b>	<b>106,9</b>	<b>107,9</b>
<b>Canada</b>					
<b>Transport privé</b>	<b>119,2</b>	<b>119,0</b>	<b>118,2</b>	<b>118,5</b>	<b>121,5</b>
Achat et location de véhicules automobiles <sup>1</sup>	126,1	124,9	123,9	126,9	127,1
Utilisation de véhicules automobiles	113,2	113,5	112,8	111,4	116,3
Essence	100,5	100,2	98,2	94,8	105,0
Pièces, entretien et réparation	104,9	105,6	106,0	105,8	107,4
Autres dépenses d'utilisation	133,0	133,7	134,0	134,2	134,6
<b>Transport public</b>	<b>137,0</b>	<b>136,3</b>	<b>141,9</b>	<b>141,8</b>	<b>148,8</b>
Transport local et banlieue	121,0	121,2	121,8	122,7	123,7
Transport interurbain	149,7	148,5	157,9	157,1	168,7
<b>Ensemble du transport (IPT)</b>	<b>120,8</b>	<b>120,5</b>	<b>120,2</b>	<b>120,5</b>	<b>123,8</b>
<b>Ensemble des biens et services (IPC)</b>	<b>108,3</b>	<b>108,6</b>	<b>108,7</b>	<b>109,2</b>	<b>110,3</b>

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 9940 et 9945, date d'extraction : 2 septembre 1999.

<sup>1</sup> Incluant la location à bail de véhicules automobiles.

ment au transport interurbain (7,1 % et 7,4 % au Québec et au Canada respectivement), notamment à la hausse du prix des billets d'avion.

Un scénario presque identique s'est produit au cours des 12 mois séparant le deuxième trimestre de 1998 de celui de 1999 : au Québec, l'IPT a progressé plus rapidement que l'IPC de l'ensemble des biens et services, soit 3,0 % comparativement à 1,4 %, tandis qu'au Canada l'écart a été moins important entre l'IPT et l'IPC

de l'ensemble des biens et services, à savoir 2,7 % comparativement à 1,6 %.

La plus importante contribution à la hausse annuelle du IPT provient du prix du transport public dont la hausse (7,0 % au Québec et 9,1 % au Canada) est largement imputable à celle du transport interurbain (13,6 % au Québec et 13,7 % au Canada). La croissance du coût du transport interurbain est à son tour attribuable à la hausse du prix des billets d'avion.

Parmi les éléments qui ont contribué à la hausse du prix du transport privé (2,7 % au Québec et 2,1 % au Canada), il y a le coût d'utilisation des véhicules automobiles (3,5 % et 2,5 % au Québec et au Canada respectivement) dont la hausse est largement attribuable aux prix de l'essence (6,9 % au Québec et 4,8 % au Canada).

H. B.

## PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Au deuxième trimestre de 1999, le PIB des industries du transport a crû moins vite que le PIB de l'ensemble des industries, soit de 0,3 % comparativement à 0,9 %. C'est la deuxième fois en 1999 que le secteur du transport accuse un retard par rapport à l'ensemble de l'économie.

Ce retard est attribuable d'abord et avant tout au recul du transport aérien (0,9 %), lequel s'explique par la détérioration de la situation financière des deux principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et Canadien. Il est attribuable ensuite à la stagnation du transport par eau. Le recul du transport aérien et la stagnation du transport par eau ont été plus que compensés par la croissance des PIB du camionnage (1,1 %) et du transport en commun (0,5 %).

Si l'on considère les 12 mois se situant entre le deuxième trimestre de 1998 et la période correspondante de 1999, la croissance du PIB des industries du transport a été légèrement supérieure (3,5 %) à celle du PIB de l'ensemble des industries (3,3 %). Cette bonne performance est attribuable à deux importantes composantes de l'industrie du transport, que sont le camionnage et le transport ferroviaire.

Rompant avec son passé récent, le transport ferroviaire a enregistré le plus haut taux de croissance de toutes les industries du secteur durant la période considérée, soit 7,6 %, ce qui équivaut à près du tiers de la croissance du PIB des industries du transport. Le camionnage a enregistré la deuxième meilleure performance, avec un taux de croissance de 6,6 %.

Mais, étant donné l'importance relative du camionnage, cela représente environ les deux tiers de la croissance du PIB des industries du transport. Enfin, le transport en commun a enregistré une croissance assez modeste de 1,1 %. À l'inverse, les PIB du transport aérien et par eau ont décliné de 0,8 % et 0,3 % respectivement.

H. B.

Tableau 3				
Produit intérieur brut aux coûts des facteurs des principales industries du transport, désaisonnalisé, niveaux annualisés				
Année Trimestre	1998	1999		
	II	I	II	
Canada				
en millions de dollars de 1992				
<b>Principales industries du transport</b>				
	Transport aérien et services liés	4 274	4 277	4 238
	Transport ferroviaire et services liés	3 979	4 263	4 282
	Transport par eau et services liés	1 939	1 934	1 934
	Camionnage	10 904	11 498	11 626
	Transport en commun <sup>1</sup>	3 249	3 267	3 284
	<b>Industries du transport</b>	<b>27 663</b>	<b>28 544</b>	<b>28 642</b>
	<b>Ensemble des industries</b>	<b>715 456</b>	<b>732 622</b>	<b>738 972</b>
Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrice 4671, date d'extraction : 2 septembre 1999.				
<sup>1</sup> Comprend le transport urbain, interurbain, rural et scolaire.				

# INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET PUBLICS

## Les investissements<sup>1</sup> publics et privés en transport selon le SCIAN

Le 28 juillet 1999, Statistique Canada a annoncé la publication des données sur les investissements privés et publics au Canada selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Statistique Canada affirme que la nouvelle classification, qui remplace la classification type des industries de 1980 (CTI80), entraîne des changements [qui] « reflèteront avec plus de précision la structure industrielle au Canada et amélioreront la comparabilité autant à l'échelle internationale (surtout avec les États-Unis et le Mexique) qu'avec d'autres séries de données économiques produites par Statistique Canada<sup>2</sup> ». Dans un souci de continuité, l'agence fédérale a recalculé les données chronologiques sur la nouvelle base depuis 1991.

### Comparaison des deux méthodes pour l'année 1998

Les différentes modifications introduites par la nouvelle classification des industries n'ont pas touché également tous les secteurs. Dans le cas des industries du transport et de l'entreposage, l'augmentation observée est attribuable principalement au fait que la nouvelle classification tient compte « des contrats de location d'aéronefs auprès d'entreprises étrangères ». Cependant, l'établissement des données en fonction de l'année civile et en conformité avec le concept du Système de comptabilité nationale pour le capital s'est traduit par des variations relativement importantes.

En effet, le tableau 4 montre que dans le cas du secteur du transport et de l'entreposage (données réelles provi-

soires) la nouvelle série est de 350 millions de dollars (ou 28,6 %) supérieure à l'ancienne en 1998. C'est le transport par camion qui connaît la plus forte variation (66,7 %) et le transport en commun, la plus faible (-0,7 %). Le transport aérien voit ses investissements augmenter de 18 %, alors que le transport par eau voit les siens diminuer de 64,1 % par rapport à l'ancienne méthode de classification des industries.

### Les perspectives d'investissement en hausse de 15 % en 1999

Les données établies sur la base du SCIAN montrent que l'investissement (perspectives révisées) dans le secteur du transport et de l'entreposage est en hausse de 15,1 % en 1999 par rapport à 1998. Cela est attribuable à l'achat de machines et d'équipement, en hausse de 21,8 %, comparativement à 1,3 % pour la construction.

À elle seule, la contribution du transport aérien (264,8 millions de dollars) est supérieure à celle des autres sous-secteurs. Une bonne partie des investissements dans cette industrie est attribuable à Aéroports de Montréal (ADM), qui a investi près de 75 millions dans l'amélioration des infrastructures aéroportuaires montréalaises, et à Air Canada, qui prendra possession de quatre avions au cours de 1999, à savoir deux Airbus A340 - 300 et deux Airbus A330 - 300.

Bien que les données relatives au transport ferroviaire soient pour la plupart confidentielles, nous savons qu'au cours de 1999 le Canadien National a consacré 125 millions de dollars à l'achat de 1 300 wagons dont la livraison s'échelonnera sur trois ans.

**Tableau 4**  
**Comparaison des dépenses en immobilisations de l'industrie du transport et de l'entreposage entre les classifications selon le SCIAN<sup>1</sup> et le CTI 1980<sup>2</sup>, Québec, 1998**

	SCIAN	CTI 1980	Écart
	en milliers de dollars		
<b>Transport et entreposage</b>	<b>1 611 276</b>	<b>1 253 100</b>	<b>358 176</b>
Transport aérien	425 541	358 930	66 611
Transport ferroviaire	x	215 970	...
Transport par eau	28 983	80 680	-51 697
Transport par camion	281 237	168 720	112 517
Transport en commun urbain et interurbain	120 362	121 160	-798

Sources : Institut de la statistique du Québec, Direction des comptes et des études économiques, 13 septembre 1999.

<sup>1</sup> Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, 1997.

<sup>2</sup> Classification type des industries de 1980.

C'est le transport par eau qui connu la plus importante augmentation en pourcentage par rapport à 1998, avec 208,3 % dans le cas de la construction et 108 % dans celui des machines et de l'équipement, pour un total de 35 millions de dollars, l'équivalent de 120,8 %.

Le transport en commun a connu lui aussi une forte augmentation de l'investissement, 145 % en construction

et 42,2 % en machines et équipement, pour un total de 90,8 millions de dollars ou 75,4 %.

Le seul point noir sur un tableau autrement très encourageant pour les industries du transport et de l'entreposage concerne le camionnage, qui a vu la construction baisser de 28,6 %, les machines et l'équipement, de 2,6 %, pour un total de 3,8 % ou 10,6 millions de dollars par rapport à 1998.

<sup>1</sup> Dans cet article, le mot investissement a le même sens que dépenses en immobilisations.

<sup>2</sup> Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*.

H. B.

**Tableau 5**  
**Dépenses en immobilisations de l'industrie du transport et de l'entreposage**  
**selon le SCIAN<sup>1</sup>, Québec, 1997-1999<sup>2</sup>**

Année	1997	1998	1999	Variation
	en milliers de dollars			1998-1999
				en %
<b>Transport et entreposage</b>				
Construction	205 503	525 273	532 106	1,3
Machines et équipement	946 408	1 086 003	1 322 686	21,8
<b>Total</b>	<b>1 151 911</b>	<b>1 611 276</b>	<b>1 854 792</b>	<b>15,1</b>
<b>Transport aérien</b>				
Construction	x	x	x	...
Machines et équipement	x	x	x	...
<b>Total</b>	<b>x</b>	<b>425 541</b>	<b>690 308</b>	<b>62,2</b>
<b>Transport ferroviaire</b>				
Construction	x	x	x	...
Machines et équipement	x	x	x	...
<b>Total</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>310 118</b>	<b>...</b>
<b>Transport par eau</b>				
Construction	6 989	3 473	10 708	208,3
Machines et équipement	36 467	25 510	53 272	108,8
<b>Total</b>	<b>43 456</b>	<b>28 983</b>	<b>63 980</b>	<b>120,8</b>
<b>Transport par camion</b>				
Construction	4 389	13 179	9 468	-28,2
Machines et équipement	247 548	268 058	261 212	-2,6
<b>Total</b>	<b>251 937</b>	<b>281 237</b>	<b>270 680</b>	<b>-3,8</b>
<b>Transport en commun</b>				
Construction	22 960	38 845	95 235	145,2
Machines et équipement	163 829	81 517	115 919	42,2
<b>Total</b>	<b>186 789</b>	<b>120 362</b>	<b>211 154</b>	<b>75,4</b>

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction des comptes et des études économiques, 13 septembre 1999.

<sup>1</sup> Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, 1997.

<sup>2</sup> 1997 : réelles, 1998 : réelles provisoires, 1999 : perspectives révisées.

# MARCHÉ DU TRAVAIL

## Ensemble de l'économie : une hausse de 1,2 % de l'emploi au Québec durant le premier semestre de 1999

Au cours du premier semestre de 1999, la situation sur le marché du travail s'est améliorée par rapport à la même période de 1998 grâce à des hausses respectives de l'emploi salarié qui atteignent 1,2 % au Québec et 1,6 % dans le reste du Canada. Pour l'ensemble du Canada, le taux de croissance se situe donc à 1,5 %. En raison de cette évolution différenciée, la part du Québec dans le nombre de salariés canadiens a légèrement décliné de 23,8 % à 23,7 %, entre 1998 et 1999.

Le nombre de salariés dans les industries productrices de biens ainsi que dans les industries productrices de services ont évolué différemment selon que l'on se situe au Québec ou dans le reste du Canada. En effet, entre le premier semestre de 1998 et la période correspondante de 1999, le nombre de salariés dans les industries productrices de biens a augmenté plus rapidement au Québec que dans le reste du Canada, avec des taux respectifs de 2,2 % et 1,4 %; le taux moyen de croissance pour l'ensemble du Canada s'établit ainsi à 1,5 %. Pour le premier semestre de 1999, le Québec compte donc pour 26 % de la main-d'œuvre salariée travaillant dans les industries productrices de biens, en hausse par rapport à 25,8 % durant le premier semestre de 1998.

Contrairement à ce qui a été observé dans les industries productrices de biens, le nombre de salariés dans les industries productrices de services a affiché un taux de croissance plus rapide dans le reste du Canada qu'au Québec, soit de 1,6 % par rapport à 0,8 %, ce qui donne un taux de croissance moyen pour le Canada de 1,4 %. Au cours du premier semestre de 1999, la part de salariés du Québec dans les industries productrices de services atteint 23 %, en légère baisse par rapport à 23,1 % au cours du premier semestre de 1998. On retrouve donc proportionnellement moins de salariés au Québec par rapport au reste du Canada dans les industries productrices de services que dans les industries productrices de biens.

**Tableau 6**  
**Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec et au Canada, 1996-1999**

Année Mois	1996	1997	1998	1998 J à J <sup>1</sup>	1999 J à J <sup>1</sup>	Variation 1998-1999	Variation 1996-1998
<b>Québec</b>							
Industries productrices de biens	638 008	664 711	699 745	679 794	694 567	2,2	9,7
Industries productrices de services	1 992 973	2 010 801	2 024 962	2 024 068	2 040 583	0,8	1,6
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>2 630 981</b>	<b>2 675 512</b>	<b>2 724 706</b>	<b>2 703 861</b>	<b>2 735 149</b>	<b>1,2</b>	<b>3,6</b>
<b>Reste du Canada</b>							
Industries productrices de biens	1 876 622	1 941 657	2 004 444	1 953 407	1 978 892	1,4	6,8
Industries productrices de services	6 399 825	6 587 102	6 747 188	6 720 541	6 829 725	1,6	5,4
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>8 276 447</b>	<b>8 528 759</b>	<b>8 751 633</b>	<b>8 673 949</b>	<b>8 808 618</b>	<b>1,6</b>	<b>5,7</b>
<b>Canada</b>							
Camionnage	140 717	151 099	153 102	151 097	150 710	-0,3	8,8
Transport en commun	77 518	78 195	80 396	82 664	86 034	4,1	3,7
Transport aérien	56 028	62 411	69 485	69 069	73 444	6,3	24,0
Transport et services ferroviaires	50 645	48 647	48 432	47 508	48 899	2,9	-4,4
Autres	134 361	135 680	136 961	134 581	138 838	3,2	1,9
Transport et entreposage	459 269	476 032	488 376	484 919	497 925	2,7	6,3
Industries productrices de biens	2 514 630	2 606 368	2 704 189	2 633 201	2 673 459	1,5	7,5
Industries productrices de services	8 392 798	8 597 903	8 772 150	8 744 609	8 870 308	1,4	4,5
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>10 907 428</b>	<b>11 204 271</b>	<b>11 476 339</b>	<b>11 377 810</b>	<b>11 543 767</b>	<b>1,5</b>	<b>5,2</b>

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 : 7 septembre 1999.

<sup>1</sup> De janvier à juin.

## **Industrie du transport et de l'entreposage : une hausse de 2,7 % de l'emploi durant le premier semestre de 1999**

L'industrie du transport et de l'entreposage a bénéficié de la conjoncture économique favorable prévalant dans les industries productrices de biens et dans les industries productrices de services, puisque le nombre de salariés a augmenté de 2,7 % dans l'ensemble du Canada, entre le premier semestre de 1998 et la période correspondante de 1999. Il s'agit néanmoins d'un ralentissement par rapport à la période allant de 1996 à 1998, pour laquelle le taux de croissance total a atteint 6,3 %, soit 3,1 % en taux annualisé. Pour les six premiers mois de 1999, l'industrie du transport et de l'entreposage représente, avec un demi-million de salariés, 4,3 % de l'emploi salarié total du Canada.

L'évolution du nombre de salariés entre 1998 et 1999 (sur la base du premier semestre de chaque année) a varié considérablement selon l'industrie. Ainsi, le secteur du transport aérien se distingue des autres composantes du transport et de l'entreposage par la vigueur de son taux de croissance du nombre de salariés qui atteint 6,3 %, entre 1998 et 1999. Ce dynamisme se situe dans le prolongement de la situation observée durant la période 1996-1998 durant laquelle le taux de croissance total a atteint 24 %, soit 11,9 % sur une base annualisée.

La vigueur de la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie s'est répercutée sur l'industrie du transport en commun, puisque le taux de croissance de l'emploi salarié a atteint 4,1 %, entre 1998 et 1999; ce taux se démarque par rapport à celui de 3,7 % (1,8 % sur une base annualisée) observé entre 1996 et 1998.

Pour ce qui est du transport et des services ferroviaires, il semble que cette industrie ait tout particulièrement profité de la conjoncture favorable prévalant dans les industries productrices de biens, car le taux de croissance du nombre de salariés dans cette industrie s'est situé à 2,9 % entre 1998 et 1999. Il s'agit d'un revirement de situation, puisque l'industrie du transport et des services ferroviaires avait enregistré un déclin de ses effectifs salariés au cours des années précédentes en raison des mesures de rationalisation appliquées par les deux transporteurs nationaux et par le transfert de propriété de tronçons de chemins de fer à des entreprises dites « chemins de fer d'intérêt local ».

Par ailleurs, l'industrie du camionnage, qui avait enregistré au fil des décennies des gains appréciables au chapitre de l'emploi, a semblé connaître un plafonnement de ses effectifs, et même un léger recul de 0,3 % entre 1998 et 1999. Il faut cependant éviter de tirer des conclusions basées sur une seule année, d'autant plus que les données portant sur le nombre de salariés excluent les travailleurs autonomes qui sont particulièrement nombreux dans cette industrie.

## **Ensemble de l'économie : un léger recul de la rémunération hebdomadaire moyenne au Québec durant le premier semestre de 1999**

Fait peu courant, la rémunération hebdomadaire moyenne, incluant le temps supplémentaire, a légèrement diminué au Québec, soit de 0,6 %, entre les six premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999. Pour la même période, une faible hausse de la rémunération hebdomadaire de l'ordre de 0,4 % a toutefois été observée dans le reste du Canada.

Dans l'ensemble du Canada, la croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne a totalisé 0,2 %, soit nettement moins que le taux d'inflation de 1,6 % mesuré entre juin 1998 et juin 1999.

En ce qui concerne les industries productrices de biens, la rémunération hebdomadaire moyenne a subi une baisse, entre 1998 et 1999, tant au Québec (0,5 %) que dans le reste du Canada (1,4 %), pour une diminution moyenne de 1,2 % pour l'ensemble du Canada. Du côté des industries productrices de services, la rémunération hebdomadaire moyenne a connu une baisse de 0,7 % au Québec, tandis que l'on a assisté à une augmentation de 1,2 % dans le reste du Canada, ce qui donne une moyenne canadienne de 0,8 %.

## **Industrie du transport et de l'entreposage : une hausse de 1,1 % de la rémunération hebdomadaire moyenne durant le premier semestre de 1999**

De 1998 à 1999, la rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage a enregistré une progression de 1,1 %. À l'exception du secteur « autres », où s'est produite une très faible diminution de l'ordre de 0,1 %, les principales composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage apparaissant au tableau 7 ont toutes connu une hausse de la rémunération hebdomadaire moyenne.

Parmi les composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage mentionnées dans ce même tableau, l'industrie du transport en commun se distingue par le taux de croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne le plus élevé, entre 1998 et 1999, soit de 2,4 %. Cette augmenta-



tion s'inscrit dans la tendance observée entre 1996 et 1998 alors que la rémunération hebdomadaire moyenne s'accroissait globalement de 9,6 % dans cette industrie, c'est-à-dire à un rythme annualisé de 4,7 % qui dépassait nettement le taux d'inflation.

Pour leur part, les industries du transport aérien, du camionnage et du transport et des services ferroviaires ont connu, entre 1998 et 1999, une hausse nettement plus modeste de la rémunération hebdomadaire moyen-

ne, soit respectivement de 1,6 %, 1,4 % et 0,2 %. Il faut cependant noter qu'une hausse de 10,0 % de la rémunération s'était produite dans l'industrie du camionnage, entre 1996 et 1998, ce qui correspondait à un taux annualisé d'augmentation de 4,9 %, soit nettement plus que le taux d'inflation.

En 1999, la rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie du transport et des services ferroviaires

continue à devancer clairement celle de l'industrie du camionnage, avec une valeur respective de 997 \$ et de 672 \$. Il semble donc que les ajustements à la vive concurrence du camionnage aient porté surtout sur l'emploi plutôt que sur les salaires. L'absence de données comparables ventilées entre les grands transporteurs nationaux et les chemins de fer d'intérêt local empêchent de tirer des conclusions plus précises sur le sujet.

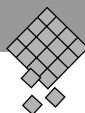
Y. G.

**Tableau 7**  
**Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage (incluant les heures supplémentaires) au Québec et au Canada, 1996-1999**

Année Mois	1996	1997	1998	1998	1999	Variation	Variation
	en dollars					en %	
				J à J <sup>1</sup>	J à J <sup>1</sup>	1998-1999	1996-1998
<b>Québec</b>							
Industries productrices de biens	670	676	699	700	696	-0,5	4,3
Industries productrices de services	517	528	528	530	526	-0,7	2,1
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>554</b>	<b>565</b>	<b>572</b>	<b>573</b>	<b>569</b>	<b>-0,6</b>	<b>3,1</b>
<b>Reste du Canada</b>							
Industries productrices de biens	766	792	804	810	799	-1,4	4,9
Industries productrices de services	546	555	562	561	567	1,2	2,8
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>596</b>	<b>609</b>	<b>617</b>	<b>617</b>	<b>619</b>	<b>0,4</b>	<b>3,5</b>
<b>Canada</b>							
Camionnage	613	638	674	663	672	1,4	10,0
Transport en commun	577	627	632	621	636	2,4	9,6
Transport aérien	803	816	812	809	822	1,6	1,1
Transport et services ferroviaires	977	999	992	995	997	0,2	1,6
Autres	719	732	733	736	735	-0,1	2,0
Transport et entreposage	701	723	735	729	737	1,1	4,8
Industries productrices de biens	742	762	777	781	772	-1,2	4,7
Industries productrices de services	539	549	554	554	558	0,8	2,7
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>586</b>	<b>598</b>	<b>606</b>	<b>606</b>	<b>608</b>	<b>0,2</b>	<b>3,5</b>

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 : 7 septembre 1999.

<sup>1</sup> De janvier à juin.



## TRANSPORT ROUTIER INTERURBAIN DE MARCHANDISES

par Gilles Gonthier, Service de la sécurité en transport routier et ferroviaire  
et Hamid Baghdadi

### L'estimation du transport routier interurbain de marchandises

Le nombre de tonnes de marchandises transportées sur le réseau routier interurbain du Québec est un outil d'analyse dont se servent la plupart des intervenants dans le domaine des transports routiers de marchandises, notamment le ministère des Transports du Québec (MTQ). Malheureusement, il n'existe pas de mesure globale du nombre de tonnes de marchandises transportées sur ce réseau.

Dans *Le camionnage au Canada*, Statistique Canada ne couvre que les transporteurs pour compte d'autrui (c'est-à-dire les transporteurs qui, moyennant rétribution, assurent le transport de marchandises) domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 000 000 \$ et plus et qui sont actifs sur le marché interurbain (livraisons de 25 km et plus). En 1997, Statistique Canada a restreint son enquête aux transporteurs dont la majeure partie des recettes annuelles de 1 000 000 \$ et plus provient de livraisons sur 80 km et plus, en conformité avec la définition du transport de longue distance dans le cadre du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)<sup>1</sup>. Statistique Canada ne tient pas compte, d'une part, des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont inférieures à 1 000 000 \$ et, d'autre part, de la totalité des transporteurs pour compte propre, du moins pour ce qui est du

nombre de tonnes de marchandises transportées.

Aussi, le MTQ procède directement ou par l'intermédiaire de consultants à des estimations ponctuelles du nombre total de tonnes en circulation sur le réseau routier interurbain du Québec. Le présent article comporte trois méthodes d'estimation pour l'année 1995. Cette année a été choisie parce que les trois méthodes d'estimation se servent des données de l'*Enquête nationale au bord des routes - Rapport du projet* effectuée, en 1995, par le Conseil canadien des administrateurs du transport motorisé (CCATM).

### L'estimation du transport routier interurbain pour compte d'autrui

Le point de départ des trois méthodes en question est le processus d'ajustement des données de l'enquête de Statistique Canada développé par le MTQ pour tenir compte des transporteurs de classe III<sup>2</sup>. Dans le cas qui nous concerne ici, il s'agit d'un processus de raccordement des données de l'enquête de Statistique Canada de 1987 qui couvrait les transporteurs pour compte d'autrui ayant généré des recettes annuelles d'exploitation de 100 000 \$ et plus à celles de 1995,

**Tableau 8**  
Estimation du nombre de tonnes attribuables à l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui<sup>1</sup> au Québec en 1995

Marché	Transporteurs des classes I et II <sup>2</sup>	Part des transporteurs des classes I et II <sup>3</sup>	Ensemble des transporteurs pour compte d'autrui
	(A)	(B)	C=(A/B)
	en milliers de tonnes		en milliers de tonnes
Intraprovincial	22 390	0,685	32 666
Interprovincial	16 561	0,898	18 437
International	9 378	0,898	10 441
<b>Total</b>	<b>48 329</b>	<b>...</b>	<b>61 543</b>

Source : Compilation spéciale du ministère des Transports du Québec à partir des données de Statistique Canada publiées dans *Le camionnage au Canada, 1987 et 1995*.

<sup>1</sup> Tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation sont de 100 000 \$ et plus.

<sup>2</sup> Transporteurs routiers dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 000 000 \$.

<sup>3</sup> Proportion en tonnes attribuables aux transporteurs des classes I et II en 1987.

qui se limitait aux transporteurs pour compte d'autrui des classes I et II, c'est-à-dire des transporteurs dont les recettes annuelles d'exploitation étaient supérieures ou égales à 1 000 000 \$.

Le tableau 8 montre qu'en 1995 les transporteurs de la classe III auraient transporté 13,2 millions de tonnes de marchandises, en plus des 48,3 millions de tonnes attribuables aux classes I et II, pour un total de 61,5 millions de tonnes pour l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui. Il convient de signaler que le processus d'ajustement suppose que la répartition du trafic entre les transporteurs de la classe III et ceux des classes I et II est demeurée stable entre 1987 et 1995 (voir colonne B du tableau 8).

Il est possible d'arriver au résultat (ou presque) du tableau 8 en se servant de la part moyenne des classes I et II dans les recettes d'exploitation de l'ensemble du sous-secteur du camionnage (78 %), soit 61,9 millions de tonnes en 1995.

*Nombre total de tonnes attribuables à l'ensemble des transporteurs interurbains pour compte d'autrui selon la part moyenne des classes I et II dans les recettes d'exploitation du sous-secteur :*  
 $(48,3 \text{ millions de tonnes}) / (0,78) = 61,9 \text{ millions de tonnes}$

### L'estimation de l'ensemble du transport routier interurbain de marchandises

Le transport routier de marchandises ne s'effectue pas seulement par les transporteurs pour compte d'autrui, mais aussi par des transporteurs pour compte propre qui, selon la définition de Statistique Canada, sont des entreprises dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais qui exploitent leur propre parc de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises. Or, Statistique Canada ne fournit pas d'information

**Tableau 9**  
**Transport interurbain par camion, nombre de tonnes de marchandises transportées en une semaine au Québec en 1995**

Marché	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Total <sup>1</sup>
	en milliers de tonnes		
Intraprovincial	442	258	<b>700</b>
Interprovincial	352	86	<b>438</b>
International	238	32	<b>269</b>
<b>Total</b>	<b>1 031</b>	<b>376</b>	<b>1 407</b>

Source : Enquête du CCATM au bord des routes sur le camionnage. Résultats détaillés pour le Québec, ministère des Transports du Québec, 1997.

<sup>1</sup> Les données ne tiennent pas compte du transit et des marchés non spécifiés (c'est-à-dire inconnu) qui représentent 0,4 % dans le cas du compte propre et 2 % dans celui du compte d'autrui.

sur le nombre de tonnes attribuables aux transporteurs pour compte propre. Ce manque d'information est à l'origine du développement des trois méthodes d'estimation dont il est question dans le présent article.

### La première méthode

Dans cette méthode, on se sert des résultats de l'enquête du CCATM de 1995 qui fournit de l'information détaillée sur la catégorie de marchandises, sur le type de transporteurs (pour compte propre ou pour compte d'autrui) et sur le genre de véhicule utilisé dans le transport interurbain de marchandises au cours d'une semaine de l'automne 1995. La compilation des données relatives au Québec montre que l'ensemble des transporteurs routiers interurbains ont déplacé 1,4 million de tonnes de marchandises au cours de cette semaine (voir tableau 9).

*Nombre total de tonnes attribuables, selon l'enquête du CCATM de 1995, à l'ensemble des transporteurs routiers interurbains :*  
 $(1,407 \text{ millions de tonnes}) * (52 \text{ semaines}) = 73,164 \text{ millions de tonnes}$

En supposant que cette semaine est représentative de toutes les autres semaines de l'année, on peut déduire que l'ensemble des transporteurs routiers interurbains ont déplacé 73,2 millions de tonnes de marchandises en 1995.

### La deuxième méthode

Dans cette méthode, on combine les données relatives à l'estimation de l'ensemble du transport interurbain pour compte d'autrui (voir tableau 8) avec celles de l'enquête du CCATM de 1995, mais détaillées par marché.

Selon cette méthode, les transporteurs routiers interurbains ont déplacé 86,5 millions de tonnes de marchandises en 1995 (voir tableau 10).

### La troisième méthode

Cette méthode procède de la même façon que la deuxième, sauf que les données de l'enquête du CCATM de 1995 sont détaillées à la fois par corridors et par catégories de marchandises transportées.

Selon cette méthode, les transporteurs routiers interurbains ont déplacé 80,7 millions de tonnes de marchandises au Québec en 1995 (voir tableau 11).

**Tableau 10**  
Deuxième méthode d'estimation du transport interurbain de marchandises par camion au Québec en 1995<sup>1</sup>

Marché	Transporteurs pour compte d'autrui	Part de marché des transporteurs pour compte d'autrui	Transport interurbain total
	(A) <sup>1</sup>	(B) <sup>2</sup>	(A/B)
	en milliers de tonnes		en milliers de tonnes
Intraprovincial	32 666	0,63	51 739
Interprovincial	18 437	0,80	22 940
International	10 441	0,88	11 831
<b>Total</b>	<b>61 543</b>	...	<b>86 511<sup>3</sup></b>

Source : Compilation spéciale du ministère des Transports du Québec à partir des données de Statistique Canada publiées dans *Le camionnage au Canada, 1987 et 1995*.

<sup>1</sup> Estimation du ministère des Transports du Québec, voir tableau 8.

<sup>2</sup> En proportion du nombre total de tonnes de marchandises, selon l'enquête du CCATM de 1995, voir tableau 9.

<sup>3</sup> En prenant la part moyenne du compte d'autrui on obtient :  $61\,543 / 0,737 = 83,5$  millions de tonnes.

**Tableau 11**  
Troisième méthode d'estimation du transport interurbain de marchandises par camion au Québec en 1995<sup>1</sup>

Corridor <sup>1</sup>	Transport interurbain total
	en milliers de tonnes
Québec - Québec	47 809
Québec - Ontario	16 999
Québec - Atlantique	3 236
Québec - Est des États-Unis	9 736
Québec - Autres	2 872
<b>Total</b>	<b>80 652</b>

Source : Le modèle de prévision Trafic, projet de recherche en cours de réalisation.

<sup>1</sup> Total origine et destination.

## Les remarques conclusives

Comme on peut le constater, les transporteurs routiers interurbains auraient déplacé, selon la méthode utilisée, entre 73,2 et 86,5 millions de tonnes de marchandises en 1995 au Québec. Cette différence est probablement due à une sous-estimation du mouvement interurbain de marchandises dans l'enquête du CCATM. En effet, le nombre de sites d'enquête (21) était probablement insuffisant, particulièrement dans les régions périphériques. Cette déficience sera corrigée dans l'enquête du CCATM de 1999 actuellement en cours de réalisation.

L'amélioration de l'enquête du CCATM et une meilleure connaissance des parts de marché des transporteurs routiers interurbains dont les recettes annuelles sont inférieures à 1 000 000 \$ (cela pourrait se faire en partenariat avec Statistique Canada) peuvent nous aider sinon à éliminer les écarts d'estimation, du moins à mieux les expliquer.

Concernant les problèmes de comparabilité des données de l'enquête sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles d'exploitation sont égales ou supérieures à 1 million de dollars, Statistique Canada s'apprête à publier une série allant de 1990 à 1998, d'ici au début de l'an prochain.

<sup>1</sup> La base de sondage de l'Enquête est établie à partir du registre des entreprises de Statistique Canada.

<sup>2</sup> Jusqu'à 1987, Statistique Canada enquêtait sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles d'exploitation étaient supérieures ou égales à 100 000 \$. Le seuil d'inclusion est passé à 500 000 \$ et plus en 1988 et 1989, et à 1 000 000 \$ et plus en 1990.