

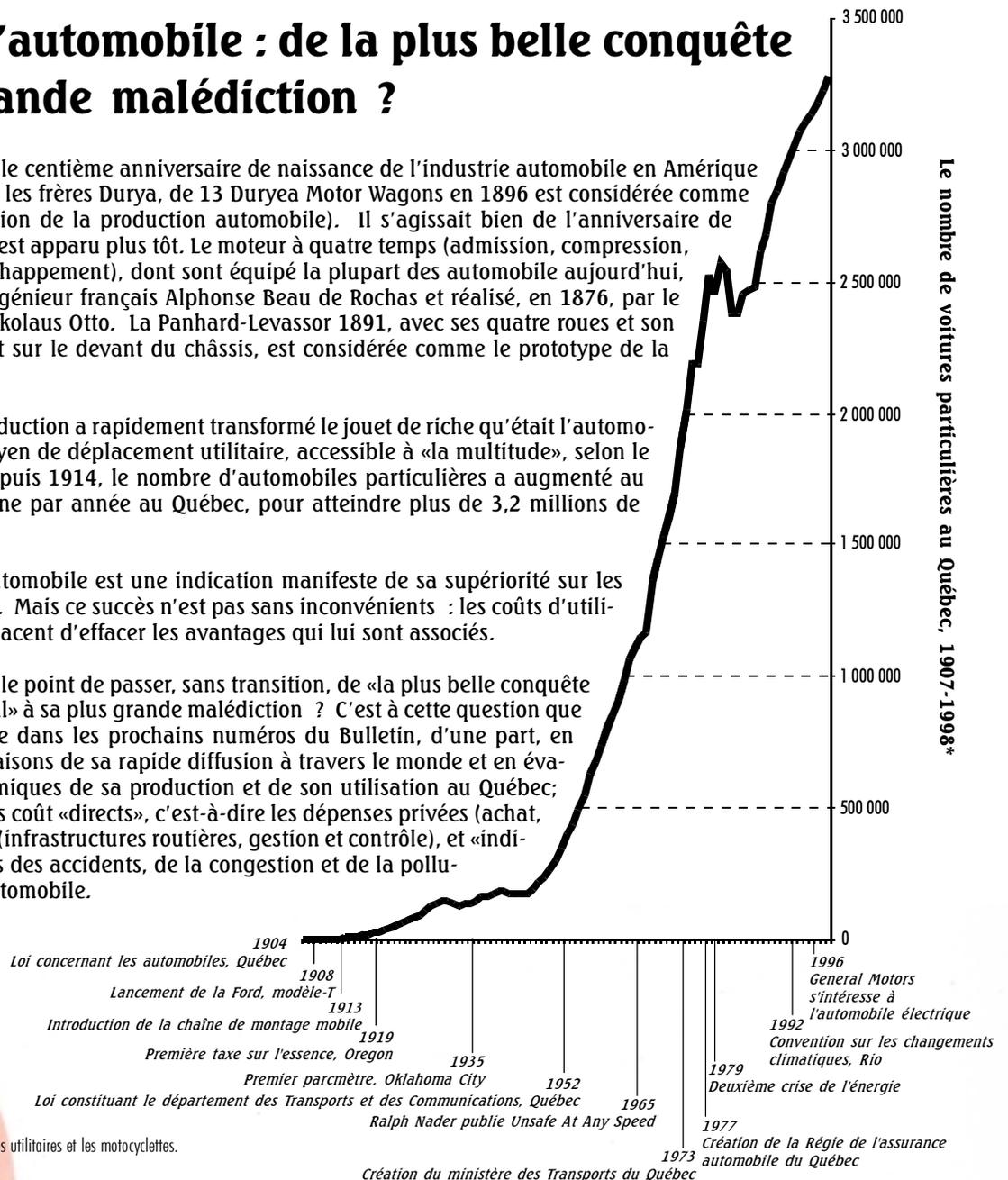
Le siècle de l'automobile : de la plus belle conquête à la plus grande malédiction ?

En juin 1996, Détroit fêtait le centième anniversaire de naissance de l'industrie automobile en Amérique (la production en série, par les frères Durya, de 13 Duryea Motor Wagons en 1896 est considérée comme le début de l'industrialisation de la production automobile). Il s'agissait bien de l'anniversaire de l'industrie; le véhicule, lui, est apparu plus tôt. Le moteur à quatre temps (admission, compression, inflammation-détente et échappement), dont sont équipés la plupart des automobiles aujourd'hui, est conçu en 1862, par l'ingénieur français Alphonse Beau de Rochas et réalisé, en 1876, par le manufacturier allemand Nikolaus Otto. La Panhard-Levassor 1891, avec ses quatre roues et son moteur placé verticalement sur le devant du châssis, est considérée comme le prototype de la voiture moderne.

L'industrialisation de la production a rapidement transformé le jouet de riche qu'était l'automobile à ses débuts en un moyen de déplacement utilitaire, accessible à «la multitude», selon le souhait de Henry Ford. Depuis 1914, le nombre d'automobiles particulières a augmenté au rythme de 12 % en moyenne par année au Québec, pour atteindre plus de 3,2 millions de véhicules en 1998.

Le succès fulgurant de l'automobile est une indication manifeste de sa supériorité sur les autres moyens de transport. Mais ce succès n'est pas sans inconvénients : les coûts d'utilisation de l'automobile menacent d'effacer les avantages qui lui sont associés.

L'automobile serait-elle sur le point de passer, sans transition, de «la plus belle conquête de l'homme depuis le cheval» à sa plus grande malédiction ? C'est à cette question que nous tenterons de répondre dans les prochains numéros du Bulletin, d'une part, en rappelant brièvement les raisons de sa rapide diffusion à travers le monde et en évaluant les retombées économiques de sa production et de son utilisation au Québec; d'autre part, en estimant les coûts «directs», c'est-à-dire les dépenses privées (achat, location, etc.) et publiques (infrastructures routières, gestion et contrôle), et «indirects», notamment les coûts des accidents, de la congestion et de la pollution, de l'utilisation de l'automobile.



* De 1907 à 1914, cela comprend les véhicules utilitaires et les motocyclettes.
Source : Statistique Canada.

- Les modes de transport pour se rendre au travail : peut-on faire mieux?
- L'estimation du kilométrage effectué sur le réseau routier du Québec : les résultats du modèle DRAG-2 sont plutôt bons
- Le commerce extérieur de l'Ouest : les échanges avec le Québec auront peu ou pas d'effets sur la demande de transport



Tableau 1

Principaux indicateurs de l'activité économique désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année Trimestre	1998	1999	1998	1999		
			IV	II	III	IV
en milliards de dollars de 1992						
Québec						
Produit intérieur brut	183,2 r	190,1	185,8	188,6	190,7	192,8
Dépenses personnelles en biens et services	111,6 r	115,0	112,4	114,1	115,5	116,8
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	107,3 r	113,9	110,0	111,1 r	114,8	119,6
Exportations internationales (biens) ²	47,6 r	52,5	49,0	50,7	51,8	56,9
Canada						
Produit intérieur brut	838,3 r	873,4	848,1	867,0 r	878,6	888,5
Dépenses personnelles en biens et services	485,9 r	501,3	488,1	499,1 r	503,9	508,6
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	448,7 r	490,3	467,5	481,3 r	499,8	510,7
Exportations (biens) ²	274,7 r	303,2	285,5	296,6 r	307,3	312,6
Indicateur avancé lissé (moyenne)						
Canada, 1981 = 100	206,1	206,1	208,2	214,2 r	216,2	218,6
Indicateurs financiers						
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,60	6,44	6,83	6,33	6,25	6,42
Dollar américain en monnaie canadienne (non désaisonnalisé)	1,484 r	1,486	1,542	1,473	1,486	1,473

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

Statistique Canada, répertoire des données Cansim, date d'extraction : mars 2000.

¹ Sauf indication contraire.² Données douanières.

SOMMAIRE

Indicateurs de conjoncture économique	
Contexte économique général.....	2
Secteur du transport	
Indice des prix	3
Produit intérieur brut	4
Marché du travail	5
Transport des personnes	
Transport aérien	7
Les modes de transport pour se rendre au travail : une comparaison Québec - Canada	11
L'estimation du kilométrage total effectué sur le réseau routier du Québec par type de véhicule, 1995-1997	14
Dossier	
Commerce extérieur des provinces de l'Ouest, 1984-1996	18

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, Jacqueline Desrosiers,
Yvan Gaudet, Luc Parent.

Conception et édition électronique :
Carole Robitaille



SECTEUR DU TRANSPORT

de conjoncture économique

INDICE DES PRIX

Le prix de l'essence : plus de 4 % au quatrième trimestre de 1999...

Au Québec, l'indice des prix du transport (IPT) a augmenté cinq fois plus vite que l'indice des prix de l'ensemble des industries (IPC) entre le troi-

sième et le quatrième trimestre de 1999 : 1,5 % dans le premier cas; 0,3 % dans le second. La même chose s'est produite au Canada, à la différence que l'IPT y a crû légèrement moins vite (1,3 %) qu'au Québec.

Au Québec, la hausse du PIT est attribuable entièrement à l'évolution

du prix du transport privé (1,7 %), le prix du transport public étant demeuré inchangé entre le troisième et le quatrième trimestre de 1999.

La hausse du prix du transport privé est attribuable à la flambée du prix de l'essence (4,1 %) et, dans une moindre mesure, à celle du prix d'uti-

Tableau 2

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	1998			1999	
	II	III	IV	III	IV
	1992=100				
Québec					
Transport privé	111,9	110,7	111,5	116,5	118,5
Achat et location de véhicules automobiles ¹	125,6	123,8	126,1	126,0	127,3
Utilisation de véhicules automobiles	98,6	97,8	97,5	105,6	107,9
• Essence	94,9	92,6	92,0	109,7	114,2
• Pièces, entretien et réparation	107,4	107,0	105,8	106,8	108,3
• Autres dépenses d'utilisation	98,2	99,0	99,7	100,0	100,1
Transport public	126,5	130,8	129,9	137,9	137,5
Transport local et banlieue	113,0	114,1	114,7	117,4	117,4
Transport interurbain	147,1	156,1	153,1	169,3	168,3
Ensemble du transport (IPT)	113,0	112,1	112,7	118,0	119,8
Ensemble des biens et services (IPC)	106,5	106,4	106,5	108,5	108,8
Canada					
Transport privé	119,0	118,2	118,8	123,8	125,5
Achat et location de véhicules automobiles ¹	124,9	123,9	126,0	126,4	127,6
Utilisation de véhicules automobiles	113,5	112,8	112,5	120,4	122,3
• Essence	100,2	98,2	97,5	114,0	118,2
• Pièces, entretien et réparation	105,6	106,0	105,9	107,8	108,3
• Autres dépenses d'utilisation	133,7	134,0	134,0	135,1	135,5
Transport public	136,3	141,9	140,1	151,0	150,3
Transport local et banlieue	121,2	121,8	122,3	125,5	125,7
Transport interurbain	148,5	157,9	154,3	171,3	169,9
Ensemble du transport (IPT)	120,5	120,2	120,6	126,0	127,6
Ensemble des biens et services (IPC)	108,6	108,7	108,9	111,1	111,5

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 9940 et 9945; date d'extraction : le 4 février 2000.

¹ Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

lisation des véhicules automobiles (2,2 %). Quant aux autres sous-composantes, leur hausse ont été relativement plus faibles : 1 % pour le prix d'achat et de location des véhicules automobiles et 1,4 % pour le prix de la sous-composante pièces, entretien et réparation.

Le prix du transport public, lui, a subi un recul de 0,3 % entre le troisième et le quatrième trimestre de 1999, attribuable entièrement à l'évolution du prix du transport interurbain; le prix du transport local et de banlieue étant demeuré inchangé durant la période en question.

Au Canada, les composantes et sous-composantes du PIT ont connu la même évolution qu'au Québec, légèrement moins marquée toutefois.

...plus 24 % entre 1998 et 1999

Vue sur une période d'un an, c'est-à-dire du quatrième trimestre de 1998 à celui de 1999, la hausse des composantes et sous-composantes du PIT a été beaucoup plus forte qu'au cours du quatrième trimestre de 1999, et ce tant au Québec qu'au Canada.

Au Québec, le prix du transport privé a augmenté de 6,3 %, à cause de la flambée du prix de l'essence (24,2 %) et du prix d'utilisation des véhicules automobiles (10,7 %). La sous-composante pièces, entretien et réparation, elle, a connu une hausse (2,4 %) comparable à celle de l'IPC (2,2 %). Les autres dé-

penses d'utilisation des véhicules automobiles n'ont augmenté que de 0,4 %.

Contrairement à ce qui s'est produit au cours du quatrième trimestre de 1999, le prix du transport public a été majoré de 5,8 % au cours des 12 mois allant du quatrième trimestre de 1998 à celui de 1999, une majoration attribuable à la hausse des prix du transport local et de banlieue (2,4 %) et du transport interurbain (9,9 %).

Au Canada, la plupart des composantes de IPT ont crû légèrement moins vite qu'au Québec. La seule exception notable concerne le transport public (7,3 %).

H. B.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Le camionnage mène le bal

Le camionnage a connu la deuxième meilleure performance (2 %), après le transport par eau (2,2 %), au cours du troisième trimestre de 1999, mais, de par son importance, il imprime la plus forte poussée au PIB des industries du transport, dont la croissance (1,4 %) a été très légèrement supérieure à celle de l'ensemble des industries (1,4 %).

Le transport en commun a réalisé la troisième meilleure performance (1,5 %), suivi par les industries du transport aérien et ferroviaire, qui ont crû au même rythme, soit 0,8 %.

Au cours de la période comprise entre le troisième trimestre de 1998 et celui de 1999, le camionnage a, encore une fois, réalisé la deuxième meilleure performance (9,0 %) des industries du transport. La meilleure performance revient au transport fer-

Tableau 3
Produit intérieur brut aux coûts des facteurs des principales industries du transport, désaisonnalisé, niveaux annualisés

Année Trimestre	1998		1999	
	II	III	II	III
en millions de dollars de 1992				
Principales industries du transport				
Transport aérien et services liés	4 261	4 132	4 266	4 299
Transport ferroviaire et services liés	4 137	4 128	4 482	4 520
Transport par eau et services liés	2 244	2 249	2 353	2 404
Camionnage	11 473	11 526	12 314	12 564
Transport en commun ¹	3 265	3 273	3 315	3 365
Industries du transport	28 968	28 894	30 283	30 705
Ensemble des industries	718 387	720 703	743 674	753 180

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrice 4671. Date d'extraction : 16 février 2000.

¹ Comprend le transport urbain, interurbain, rural et scolaire.

roviaire, avec 9,5 % et la moins bonne au transport en commun (2,8 %), juste après le transport aérien (4,0 %).

Tout cela s'est traduit par une très

bonne performance du PIB du transport (6,3 %), manifestement supérieure à celle du PIB de l'ensemble des industries (4,5 %), laquelle est loin d'être mauvaise.

H. B.

Une hausse de 2,7 % en 1999 dans les industries productrices de biens au Québec

Le présent cycle de croissance économique, qui a couvert la plus grande partie des années 1990, s'est poursuivi en 1999, permettant ainsi au marché du travail d'enregistrer de modestes gains. Ainsi, sur la base des onze premiers mois de 1999, on observe une hausse de 1,2 % du nombre de salariés pour l'ensemble du Québec, ce qui est légèrement moins que dans le reste du Canada où la hausse a atteint 1,8 % (voir tableau 4). Il faut rappeler à ce propos que les données portant sur le nombre de salariés n'incluent pas les travailleurs autonomes.

Le Québec a tout particulièrement bénéficié de la hausse des exportations de biens, l'emploi salarié dans les industries productrices de biens augmen-

tant de 2,7 %, contre seulement 0,7 % dans les industries productrices de services. À l'inverse, les gains se sont faits plus substantiels dans le reste du Canada dans les industries productrices de services, soit 1,8 %, que dans les industries productrices de biens, soit 1,4 %. Pour l'ensemble de l'économie canadienne, les gains au chapitre du nombre de salariés ont donc totalisé 2,1 % pour les industries productrices de biens, comparativement à 1,5 % pour les industries productrices de services.

L'industrie du transport et de l'entreposage : une conjoncture favorable à un accroissement de l'emploi

En ce qui concerne l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage, la croissance de l'activité économique, tant du côté des industries productrices de biens que des industries productrices de services, s'est traduite par une

hausse de 2,6 % du nombre de salariés. Cette hausse ne s'est toutefois pas fait sentir uniformément dans chacune des composantes de cette industrie. Ainsi, l'industrie du camionnage a connu un recul de 0,1 % du nombre de salariés, ce qui tranche nettement avec la hausse de 8,8 % observée entre 1996 et 1998, qui correspondait à un taux annualisé de 4,3 %.

Pour les autres composantes principales de l'industrie du transport et de l'entreposage, on note un accroissement substantiel de l'emploi entre 1998 et 1999, avec un gain de 6,5 % dans le transport aérien, de 3,5 % dans le transport et les services ferroviaires et de 3,5 % dans le transport en commun. Il faut noter à cet égard que la hausse observée dans le transport aérien intervient à la suite d'une augmentation de 24 % survenue entre 1996 et 1998, qui correspondait à un taux annualisé de 11,9 %.

Tableau 4

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

Année Mois	1996	1997	1998	<u>1998</u> J à N ¹	<u>1998</u> J à N ¹	Variation 1998-1999	Variation 1996-1998
Québec							
Industries productrices de biens	638 008	664 711	699 745	701 364	720 186	2,7	9,7
Industries productrices de services	1 992 973	2 010 801	2 024 962	2 025 959	2 040 529	0,7	1,6
Ensemble de l'économie	2 630 981	2 675 512	2 724 706	2 727 322	2 760 715	1,2	3,6
Reste du Canada							
Industries productrices de biens	1 876 622	1 941 657	2 004 444	2 007 091	2 043 794	1,4	6,8
Industries productrices de services	6 399 825	6 587 102	6 747 188	6 747 014	6 866 146	1,8	5,4
Ensemble de l'économie	8 276 447	8 528 759	8 751 633	8 754 106	8 909 940	1,8	5,7
Canada							
Camionnage	140 717	151 099	153 102	153 286	153 157	-0,1	8,8
Transport en commun	77 518	78 195	80 396	79 997	82 782	3,5	3,7
Transport aérien	56 028	62 411	69 485	69 050	73 523	6,5	24,0
Transport et services ferroviaires	50 645	48 647	48 432	48 411	50 091	3,5	-4,4
Autres	134 361	135 680	136 961	136 959	141 016	3,0	1,9
Transport et entreposage	459 269	476 032	488 376	487 703	500 569	2,6	6,3
Industries productrices de biens	2 514 630	2 606 368	2 704 189	2 708 455	2 763 980	2,1	7,5
Industries productrices de services	8 392 798	8 597 903	8 772 150	8 772 973	8 906 675	1,5	4,5
Ensemble de l'économie	10 907 428	11 204 271	11 476 339	11 481 428	11 670 655	1,6	5,2

Source : Compilation 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} février 2000.

¹ De janvier à novembre.

Par ailleurs, la hausse du nombre de salariés survenue en 1999 dans le transport et les services ferroviaires tranche avec la tendance à la baisse observée depuis plusieurs décennies. Parmi les facteurs pouvant expliquer ce qui s'est produit en 1999, on peut mentionner la croissance du commerce avec les États-Unis ainsi que la création de chemins de fer d'intérêt local. Il faudra toutefois attendre avant de conclure à un renversement de la tendance.

Une hausse d'à peine 0,6 % de la rémunération entre 1998 et 1999 au Canada

Avant d'aborder l'analyse des données sur la rémunération hebdomadaire moyenne, incluant les heures supplémentaires, il convient de faire une mise en garde. Selon la théorie économique, un accroissement de la demande de main-d'œuvre par les entreprises devrait se traduire par une hausse des salaires. Cependant, pour les données présentées dans cette publication, soit

la rémunération hebdomadaire moyenne, incluant les heures supplémentaires, les répercussions ne sont pas aussi évidentes. En effet, une hausse de la demande de main-d'œuvre peut tout aussi bien se traduire par un accroissement du nombre d'heures supplémentaires de travail pour les employés déjà en place que par l'embauche de travailleurs supplémentaires.

De 1998 à 1999, la rémunération hebdomadaire moyenne, incluant les heures supplémentaires, a connu une très faible progression dans l'ensemble du Canada, soit de 0,6 %. Au Québec, une diminution minime de 0,1 % a été enregistrée, pendant que le reste du Canada bénéficiait d'une hausse de 0,8 %. Au Québec, la rémunération hebdomadaire est demeurée stable dans les industries productrices de biens entre 1998 et 1999, tandis que les industries productrices de services ont connu une diminution de la rémunération de l'ordre de 0,3 %. La situation dans le reste du Canada est quelque peu différente, les industries productrices de biens ayant enregistré une diminution de la

rémunération de 0,3 %, alors que la rémunération dans les industries productrices de services augmentait de 1,3 %. L'évolution différente de la rémunération au Québec et dans le reste du Canada, selon qu'il s'agisse des industries productrices de biens ou des industries productrices de services, traduit bien les différences observées au chapitre de l'évolution du nombre de salariés.

L'industrie du transport et de l'entreposage : une évolution de la rémunération semblable à celle de l'ensemble de l'économie

L'évolution de la rémunération dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage suit de près celle de l'ensemble de l'économie pour l'année 1999, avec des hausses respectives de 0,8 % et de 0,6 %. Parmi les principales composantes de l'industrie du transport et de l'entreposage présentées au tableau 5, seul le camionnage a subi une diminution, soit de 0,6 % ; cette diminution tranche avec la forte hausse de 10 % enregistrée entre 1996 et 1998. De leur côté, le transport en commun, le transport aérien ainsi que le transport et les services ferroviaires ont connu, entre 1998 et 1999, des hausses respectives de 2 %, 1,7 % et 1,2 %.

La rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie du transport et des services ferroviaires a progressé plus lentement au cours des dernières années que dans l'industrie du camionnage. Ainsi, le ratio de la rémunération dans le transport et les services ferroviaires par rapport à celle du camionnage est passé de 1,59 (977 \$/613 \$) en 1996 à 1,47 (992 \$/674 \$) en 1998, pour remonter légèrement à 1,50 (1005 \$/669 \$) pour la moyenne de janvier à novembre 1999. La forte concurrence de l'industrie du camionnage, l'abandon de tronçons de chemins de fer par les deux transporteurs nationaux ainsi que la création de chemins de fer d'intérêt local ont pu concourir à freiner les augmentations salariales dans l'industrie du transport et des services ferroviaires.

Tableau 5

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		Variation 1998-1999	Variation 1996-1998
				J à N ¹	J à N ¹		
Québec							
Industries productrices de biens	670	676	699	698	698	0,0	4,3
Industries productrices de service	517	528	528	528	526	-0,3	2,1
Ensemble de l'économie	554	565	572	572	571	-0,1	3,1
Reste du Canada							
Industries productrices de biens	766	792	804	804	801	-0,3	4,9
Industries productrices de service	546	555	562	561	569	1,3	2,8
Ensemble de l'économie	596	609	617	617	622	0,8	3,5
Canada							
Camionnage	613	638	674	673	669	-0,6	10,0
Transport en commun	577	627	632	632	645	2,0	9,6
Transport aérien	803	816	812	812	825	1,7	1,1
Transport et services ferroviaires	977	999	992	993	1 005	1,2	1,6
Autres	719	732	733	733	735	0,3	2,0
Transport et entreposage	701	723	735	735	740	0,8	4,8
Industries productrices de biens	742	762	777	776	774	-0,2	4,7
Industries productrices de service	539	549	554	554	559	1,0	2,7
Ensemble de l'économie	586	598	606	606	610	0,6	3,5

Source : Compilation 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} février 2000.

¹ De janvier à novembre.

Y. G.

TRANSPORT AÉRIEN

LES ACTIVITÉS DES DEUX GRANDS TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS¹

Une diminution du nombre de passagers sur les vols intérieurs en 1999

Entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999, le nombre de passagers sur l'ensemble des vols des deux grands transporteurs aériens canadiens, Air Canada (AC) et les Lignes aériennes Canadien International (LACI), est passé de 20,9 millions à 20,5 millions, ce qui représente une baisse de 2 %, après avoir connu une croissance de 14 % entre 1995 et 1998. (voir tableau 6)

En ce qui concerne les vols réguliers intérieurs, entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999, le nombre de passagers sur les vols d'AC et de LACI a diminué de 8,7 %. Cependant, il a augmenté de 5,1 % de 1995 à 1998.

La distance moyenne parcourue par les passagers a toutefois été prolongée de 1674 kilomètres à 1830 kilomètres entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999. Par conséquent, le nombre de passagers-kilomètres sur ces vols a connu une hausse de 1,8 %. Par ailleurs, le taux d'occupation des appareils des deux grands transporteurs était aux environs de 72,5 %, soit un taux acceptable. Il s'agit d'une augmentation approximative de 11 % par rapport à 1995. (voir tableau 7)

Les difficultés financières de LACI ainsi que l'incertitude concernant son avenir expliquent en partie cette diminution du nombre de passagers en 1999.

La conversion de vols intérieurs en vols internationaux

Le nombre de passagers sur les vols réguliers internationaux a augmenté de 4,7 % entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999. De 1995 à 1998, il a progressé de 36,7 %. (voir tableau 6)

Toutefois, les passagers ont parcouru en moyenne une distance semblable entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999, soit environ 3700 kilomètres.

LACI a réduit progressivement les capacités sur ses liaisons intérieures pour concentrer ses activités sur les

liaisons internationales. Cette décision découlait de la sous-utilisation de certains de ses gros appareils (F-28) sur des liaisons intérieures. Le transporteur les a remplacés par des appareils de plus petite taille (ATR-42) et a confié un certain nombre de ses services à ses transporteurs régionaux, dont Canadian Regional. AC annonçait en début de l'année 2000 qu'elle adopterait la même stratégie dans le cadre de l'acquisition de LACI.

Une sous-utilisation des capacités des vols affrétés

Entre les dix premiers mois de 1998 et la période correspondante de 1999, le nombre de passagers sur les vols affrétés d'AC et de LACI a augmenté. Il est passé de 161 000 à 256 000, soit une hausse de 59 %; ce nombre représente cependant une baisse de 77,2 % par rapport à 1995. (voir tableau 6)

Tableau 6

Activités des transporteurs aériens canadiens : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International¹ Passagers transportés

Année	1995	1996	1997	1998	1999		Variation 1997-1998 en %
					J à O ²	J à O ²	
en milliers							
Passagers transportés							
Vols réguliers	20 685	22 485	24 102	24 371	20 749	20 236	-2,5
Intérieurs	12 360	12 797 ¹	13 297	12 989	11 098	10 129	-8,7
Internationaux	8 325	9 688	10 805	11 382	9 651	10 108	4,7
Affrètements	865	298	273	197	161	256	59,0
Total	21 550	22 783	24 378	24 568	20 910	20 492	-2,0

Sources : Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004, vol. 31, n° 1 et vol. 32 n° 1, Tableau 1.1.

Statistique Canada, *Enquête sur les finances et les exploitations des transporteurs*.

¹ Excluant les transporteurs régionaux.

² Les données couvrent la période de janvier à octobre inclusivement; de plus, pour 1999, elles sont provisoires.

Les passagers parcourent de plus courtes distances; en effet, la distance moyenne parcourue a diminué de 2248 kilomètres à 1363 kilomètres, soit une baisse de 39,4 %. (voir tableau 7)

En ce qui concerne le taux d'occupation, il a été de 64,2 % de la capacité durant les dix premiers mois de 1999, comparativement à 75,3 % pour la période équivalente de 1998, la priorité étant accordée aux vols réguliers plutôt qu'aux vols affrétés. (voir tableau 7)

Tableau 7

**Activités des transporteurs aériens canadiens :
Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International¹
Capacité des transporteurs**

Année	1995	1996	1997	1998	1998 J à O ²	1999 J à O ²	Variation 1997-1998
							en %
Passagers-kilomètres (en millions)							
Vols réguliers	50 246	56 090	61 723	63 801	54 629	56 151	-2,8
Intérieurs	18 208	19 192	20 931	21 730	18 575	18 541	1,8
Internationaux	32 038	36 898	40 792	42 072	36 054	37 610	-4,3
Affrètements	2 005	763	614	421	362	349	3,6
Total	52 252	56 853	62 343	64 222	54 991	56 500	-2,7
Capacité (en millions de sièges-kilomètres)							
Vols réguliers	76 680	82 914	86 207	89 446	75 316	77 090	2,4
Affrètements	2 668	958	774	573	481	544	-13,1
Total	79 348	78 940	87 128	90 020	75 797	77 634	-2,4
Coefficient d'utilisation des capacités (en %)							
Vols réguliers	65,5	67,6	71,6	71,3	72,5	72,8	-
Affrètements	75,1	79,6	79,3	73,5	75,3	64,2	-
Sources : Statistique Canada, <i>Bulletin de service</i> , 51-004, vol. 31, n° 1 et vol. 32 n° 1, Tableau 1.1. Statistique Canada, <i>Enquête sur les finances et les exploitations des transporteurs</i> .							
¹ Excluant les transporteurs régionaux.							
² Les données couvrent la période de janvier à octobre inclusivement; de plus, pour 1999, elles sont provisoires.							

LES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS²

Montréal-Toronto : baisse du nombre de passagers

Entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, le nombre de passagers sur des vols réguliers intérieurs est passé de 3 millions à 3,2 millions, soit une hausse de 6,2 %. Par ailleurs, de 1993 à 1997, ce nombre a augmenté de 20,2 %. (voir tableau 8)

Parmi les vols intérieurs réguliers ayant Montréal comme origine ou destination, la liaison Montréal-To-

ronto a connu la plus forte baisse du nombre de passagers entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre 1998, soit 3,9 %. Ces statistiques excluent le nombre de passagers utilisant les vols réguliers de Canadian Regional. (À cet égard, une correction devra être apportée prochainement). Par ailleurs, l'aéroport international de Toronto, l'aéroport Lester B. Pearson, a été désigné pour devenir le principal " aéroport pivot " au Canada; par conséquent, l'activité de cet aéroport devrait connaître une importante croissance, particulièrement au regard des vols intérieurs,

ce qui pourrait éventuellement affecter le nombre de passagers à l'aéroport de Montréal.

Le principal lien aérien entre le Québec et les provinces de l'Atlantique, la liaison Montréal-Halifax, a enregistré une hausse de 3,6 % du nombre de passagers au cours de cette même période.

Les liaisons entre Montréal et les villes de l'ouest canadien ont connu des hausses du nombre de passagers. La liaison Montréal-Vancouver a enregistré une augmentation de 11,8 % ;

d'ailleurs, elle affiche une hausse de 32,5 % du nombre de passagers de 1993 à 1998. Le marché asiatique et « l'aéroport pivot » de Vancouver, créé par LACI, ont certainement contribué à cette croissance.

Pour sa part, la liaison Montréal-Calgary a connu une hausse de 6,8 % du nombre de passagers. De 1993 à 1997, ce nombre a augmenté de 45 %. L'économie florissante de Calgary, attirant de plus en plus de sièges sociaux, n'est certainement pas étrangère à ce phénomène.

Montréal-Chicago : hausse de 25 %

Entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, le nombre de passagers sur des vols réguliers transfrontaliers est demeuré relativement stable, passant de 3 117 240 à 3 095 490 millions, soit une diminution de 0,7 %. Néanmoins, le nombre de passagers ayant Montréal comme origine ou destination a augmenté de 42,8 % de 1993 à 1997. (voir tableau 9)

Par ailleurs, ce nombre a connu des hausses de 13,5 et 24,7 % respectivement durant les années 1995 et 1996. L'introduction de nouveaux services réguliers faisant suite à la signature de l'accord « Ciel ouvert », entre le Canada et les États-Unis, n'est certainement pas étrangère à ce phénomène.

Entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, le nombre de passagers sur les paires Montréal – New -York et Montréal – Los Angeles a augmenté de 8,8 % et de 8,5 % respectivement. Bien que la paire Montréal –New -York occupe toujours le premier rang sur le marché transfrontalier quant au nombre de passagers entre Montréal et une ville américaine, elle connaît une baisse continue de ce nombre depuis 1993, exception faite de 1995 et 1996. Quant à la paire Montréal – Los Angeles, ce nombre a connu une croissance de 19,7 % entre 1993 et 1997.

Cependant, les liaisons Montréal – San Francisco et Montréal – Washington ont connu des diminutions de 5,9 % et 2,7 % respectivement.

Entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998, la liaison Montréal – Chicago a connu une hausse du nombre de passagers de 25,2 %. D'ailleurs, ce nombre a augmenté de 16,9 % entre 1993 et 1997. Chicago est décrit comme un « aéroport réseau en étoile », c'est-à-dire qu'il offre une fréquence importante de vols intérieurs et, particulièrement, de vols transfrontaliers et internationaux. Ce fait explique en partie cette hausse du nombre de passagers.

Enfin, la liaison Montréal – Miami a affiché une baisse de 21,7 % entre le premier trimestre de 1997 et le premier trimestre de 1998. Il s'agit d'une destination-vacance ; la baisse du nombre de vols vers cette destination-vacance a coïncidé avec la tempête de verglas, qui a perturbé le transport dans l'est du Canada au début de 1998.

J. D.

- ¹ Excluant le nombre de passagers sur les vols des transporteurs régionaux d'AC et de LACI.
² Comprend Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International, incluant leurs transporteurs régionaux.

Tableau 8

Origine et destination des passagers sur les vols réguliers sur le marché intérieur départ ou l'arrivée est Montréal (principaux mouvements)¹

Année Trimestre	1993	1994	1995	1996	1997	1997 |	1998 |	Variation 1997-1998 en %
Liaisons								
Montréal - Toronto	1 079 410	1 067 080	1 082 320	1 256 910	1 181 770	314 150	301 830	-3,9
Montréal - Vancouver	146 110	154 880	185 920	195 860	193 590	40 700	45 520	11,8
Montréal - Calgary	86 490	86 170	103 480	121 920	125 370	29 700	31 730	6,8
Montréal - Halifax	85 740	90 460	96 750	99 930	99 700	23 030	22 190	3,6
Toutes les liaisons canadiennes								
	10 233 590	10 312 520	11 183 940	12 687 810	12 297 910	2 977 360	3 162 600	6,2

Sources : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens*, rapport Canada—États-Unis 1996, 51-205-XPB.

Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004, vol. 31, n° 12.

Statistique Canada, *Enquête sur l'origine et la destination des passagers*.

Les données relatives aux années 1993 à 1997 ont été révisées toutefois, celles se rapportant à l'année 1998, sont provisoires.

¹Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International incluant les transporteurs régionaux.

Tableau 9

**Origine et destination des passagers sur les vols réguliers sur le marché transfrontalier
dont le départ ou l'arrivée est Montréal (principaux mouvements)¹**

Année Trimestre	1993	1994	1995	1996	1997	1997 I	1998 I	Variation 1997-1998 en %
Liaisons								
Montréal - New York	307 870	305 390	346 740	360 580	297 680	65 160	70 900	8,8
Montréal - Miami	147 010	131 120	132 680	142 390	142 000	45 880	35 890	-21,7
Montréal - Chicago	110 740	112 710	117 690	127 060	129 510	24 150	30 240	25,2
Montréal - Los Angeles	106 850	105 570	114 920	140 640	127 850	25 690	27 880	8,5
Montréal - San Francisco	65 540	65 110	67 450	90 240	86 100	15 800	14 870	-5,9
Montréal - Washington	60 090	52 840	81 100	88 470	90 350	17 840	18 330	-2,7
Toutes les liaisons canado-américaines								
	9 151 000	8 924 490	10 128 070	12 632 940	13 064 730	3 117 240	3 095 490	-0,7

Sources : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens*, rapport Canada—États-Unis 1996, 51-205-XPB.

Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004, vol. 31, n° 12.

Statistique Canada, *Enquête sur l'origine et la destination des passagers*.

Les données relatives aux années 1993 à 1997 ont été révisées toutefois, celles se rapportant à l'année 1998, sont provisoires.

¹Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International incluant les transporteurs régionaux.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut 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.

LES MODES DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL : UNE COMPARAISON QUÉBEC-CANADA

Pour la plupart des régions métropolitaines, le Québec dispose d'enquêtes origine-destination qui permettent de connaître un ensemble de caractéristiques relatives aux déplacements des personnes. Ces informations sont très utiles pour la planification des transports.

Il est également tentant de se demander comment les régions métropolitaines du Québec se comparent avec d'autres, notamment celles du reste du Canada. Le recensement de Statistique Canada offre, entre autres, un aperçu du mode de transport choisi par la population pour se rendre à son travail. C'est le sujet de cet article.

Au Québec, le transport en commun est plus utilisé qu'ailleurs au Canada

Le recensement de 1996 comprenait une nouvelle question qui portait sur le mode de transport habituellement utilisé pour se rendre au travail. Le recensement ne comporte cependant pas de question sur les autres motifs de déplacements. Les données du recensement permettent une comparaison fiable pour toutes les régions métropolitaines, même les moins peuplées. Pour comparer les régions du Québec, une segmentation a été établie selon trois groupes : les régions métropolitaines de recensement de plus d'un million d'habitants, celles de 500 000 à 999 999 et celles de

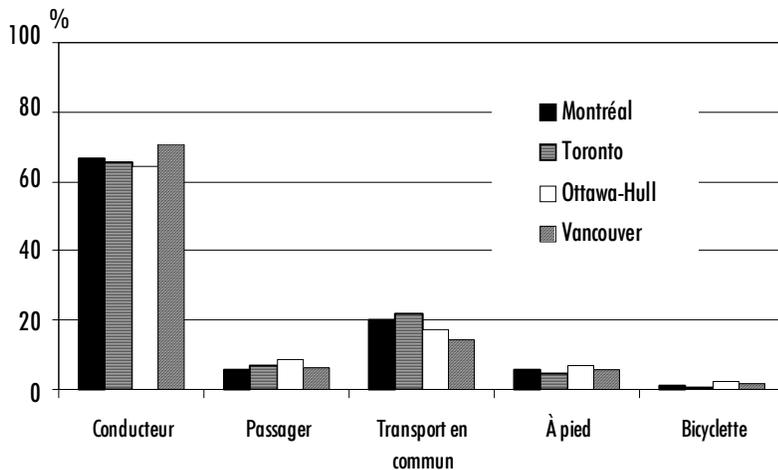
100 000 à 199 999 habitants. Le groupe de 200 000 à 499 999 habitants a été omis, parce que le Québec ne compte pas de région de cette taille.

Au Canada, en 1996, la majorité des travailleurs et travailleuses (73,3 % de la population active ayant un emploi) conduisait une auto, un camion ou une fourgonnette pour se rendre habituellement au travail, alors qu'une proportion de 7,4 % se déplaçait en tant que passager d'un véhicule privé. Dans l'ensemble du Canada, 10,1 % des personnes qui avaient un emploi avaient recours au transport en commun pour aller au travail, 7 % s'y rendaient à pied et 1,1 % utilisaient la bicyclette.

Au Québec, c'est une proportion similaire de la population, soit 73,1 %, qui se rend à son travail comme conducteur d'un véhicule, mais une proportion moindre le fait comme passager (6 %). Le Québec compte une plus grande proportion d'utilisateurs du transport en commun (11,8 %) et de marcheurs (7,4 %) et, comme au Canada, 1 % des travailleurs utilisent la bicyclette pour aller travailler.

Figure 1

Déplacements de la population active pour se rendre au travail Régions métropolitaines de recensement de plus d'un million d'habitants



	Conducuteur	Passager	Transport en commun	À pied	Bicyclette
	en %				
Montréal	66,6	5,5	20,3	5,9	1,0
Toronto	65,3	6,7	22,0	4,6	0,8
Ottawa-Hull	64,3	8,8	17,1	7,0	2,1
Vancouver	70,6	6,6	14,3	5,8	1,7

Source : Statistique Canada, site Internet, recensement 1996, Tableaux sur le pays — lieux de travail.

Montréal : plus de transport en commun, mais peu de covoiturage

La situation est légèrement différente dans les grandes régions métropolitaines. Une plus faible proportion de la population se rend à son travail comme conducteur d'un véhicule, alors qu'une proportion plus élevée utilise le transport en commun. En ce qui a trait aux conducteurs de véhicules, la région de Montréal en compte 66,6 %. Elle est surpassée par Vancouver, alors que Toronto et Ottawa-Hull en comptent une proportion plus faible (voir figure 1).

La région de Montréal se distingue surtout par l'usage de l'auto : par rapport à ces trois régions, elle compte la plus faible proportion de passagers, avec 5,5 %. Parmi ces grandes régions, c'est donc Montréal qui a le plus faible taux d'occupation des véhicules, et par conséquent la plus forte proportion de conducteurs seuls. Il est intéressant de signaler qu'un point de pourcentage représente environ 14 000 véhicules de plus ou de moins, et ce exclusivement pour les déplacements pour se rendre au travail.

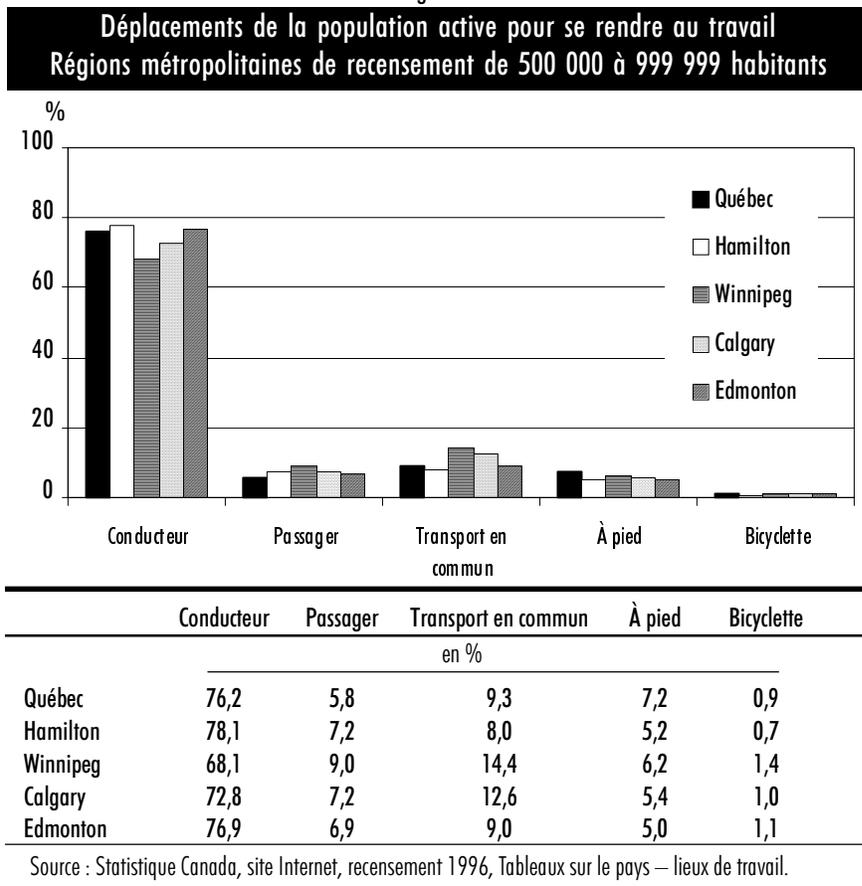
Pour l'usage du transport en commun, Montréal se situe dans le peloton de tête, légèrement derrière Toronto, mais devant Vancouver et Ottawa-Hull. Montréal fait également bonne figure pour les déplacements à pied et à bicyclette. À cet égard, Ottawa-Hull réussit la meilleure performance au Canada.

Québec : performance mitigée du transport en commun et du covoiturage

La région métropolitaine de Québec a été comparée avec les régions de 500 000 à 999 999 habitants. Les données indiquent qu'une forte proportion des travailleurs de Québec conduit un véhicule pour se rendre au travail, soit 76,2 %. Hamilton et Edmonton surpassent Québec à cet égard, mais la proportion de conducteurs est sensiblement plus faible à Winnipeg et Calgary (voir figure 2). Pour cette seconde catégorie, Québec se signale également comme ayant la plus faible proportion de passagers.

Quant à l'usage du transport en commun, Québec, avec 9,3 %, est largement surpassé par Winnipeg et Calgary, mais réussit à faire mieux qu'Edmonton et Hamilton. Par rapport à ces régions, c'est au chapitre des déplacements à pied que Québec fait le mieux, avec 7,2 %.

Figure 2



Trois-Rivières et Chicoutimi-Jonquière : très forte utilisation de l'automobile; Sherbrooke : bonne performance du transport en commun

La situation des régions de Chicoutimi-Jonquière, Sherbrooke et Trois-Rivières a été comparée à celle des autres régions canadiennes de 100 000 à 199 999 habitants (voir figure 3). Ce sont Trois-Rivières et Chicoutimi-Jonquière qui enregistrent les plus fortes proportions de travailleurs qui conduisent un véhicule pour se rendre au travail, soit respectivement 84,1 % et 83,3 %. Sherbrooke en compte un peu moins (80,2 %), mais,

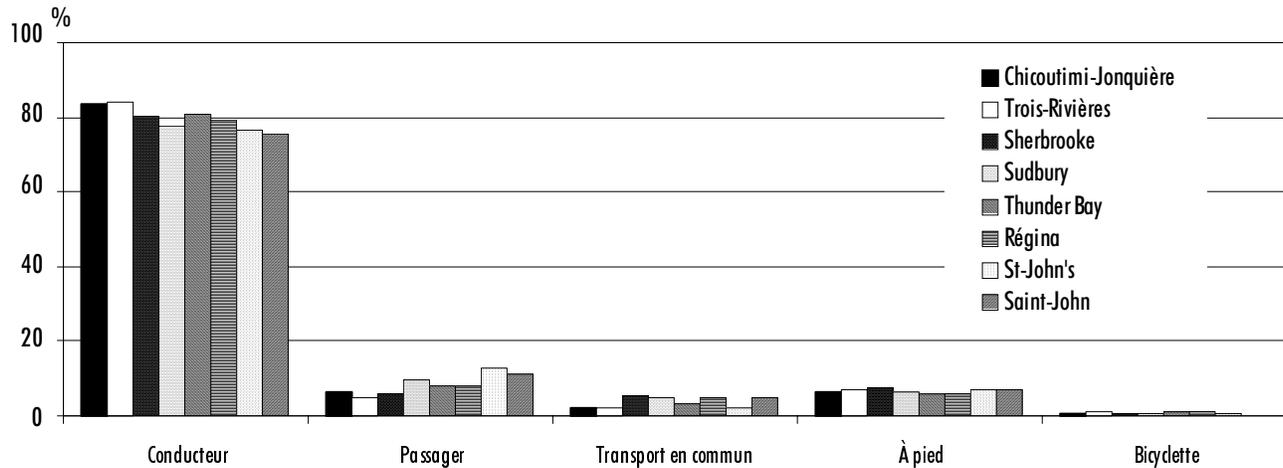
à l'exception de Thunder Bay (81 %), toutes les autres régions en comptent une proportion moindre. Une fois encore, les régions du Québec se distinguent par une plus faible proportion de passagers.

En ce qui a trait à l'usage du transport en commun, Sherbrooke compte la proportion la plus élevée, avec 5,3 %, alors que Chicoutimi-Jonquière et Trois-Rivières enregistrent les plus faibles proportions, avec 2,2 % et 2,3 %.

Dans cette catégorie de régions, la proportion des déplacements à pied est généralement supérieure au Québec, et Trois-Rivières a la proportion la plus élevée au Canada de déplacements à bicyclette, avec 1,2 %.

Figure 3

Déplacements de la population active pour se rendre au travail Régions métropolitaines de recensement de 100 000 à 199 999 habitants



en %

	Conducuteur	Passager	Transport en commun	À pied	Bicyclette
Chicoutimi-Jonquière	83,3	6,5	2,2	6,5	0,6
Trois-Rivières	84,1	4,7	2,3	7,0	1,2
Sherbrooke	80,2	5,7	5,3	7,5	0,6
Sudbury	77,8	9,3	5,0	6,4	0,5
Thunder Bay	81,0	7,9	3,4	5,8	1,0
Régina	79,2	8,0	5,0	5,8	1,1
St-John's	76,5	12,7	2,4	6,7	0,3
Saint-John	75,4	11,3	4,6	6,8	0,2

Source : Statistique Canada, site Internet, recensement 1996, Tableaux sur le pays — lieux de travail.

Conclusion

Compte tenu du fait que la conduite d'un véhicule est encore le mode de transport privilégié pour se rendre au travail, les régions de Montréal et de Sherbrooke réussissent tout de même, dans leurs catégories respectives, une très bonne performance quant à l'usage du transport en commun. Pour ces régions, le défi consiste à consolider cette situation. Pour ce qui

est des autres régions métropolitaines, il est permis de penser que, même en tenant compte du fait que le contexte nord-américain favorise l'automobile, on pourrait faire mieux.

Une des grandes faiblesses des régions du Québec que révèle cette comparaison est le nombre peu élevé de personnes qui se rendent au travail comme passager d'un véhicule privé. Ce phénomène mérite sûrement d'être analysé. Les régions des

provinces de l'Atlantiques affichent à cet égard de très bons résultats.

Par ailleurs, les régions du Québec font une performance honorable en ce qui concerne la proportion des déplacements à pied et à bicyclette. À cet égard, il faudrait au moins s'assurer que la situation se maintienne.

L. P.

L'ESTIMATION DU KILOMÉTRAGE TOTAL EFFECTUÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC PAR TYPE DE VÉHICULE, 1995-1997

par Gilles Gonthier
Service des politiques et des analyses en sécurité
Direction de la sécurité en transport
Transports Québec

Un indicateur utile

Les données sur le kilométrage annuel moyen selon le type de véhicule sont particulièrement utiles lorsqu'on veut comparer entre eux les usagers de la route selon le taux d'accidents et le taux de victimes de la route en fonction du kilométrage parcouru (donnée plus juste que le nombre de véhicules) ou lorsqu'on veut établir les paramètres du principe de «l'usager payeur» en fonction de la part de détérioration du réseau routier attribuable à chaque catégorie d'usagers. La fiabilité des données utilisées quant aux distances réellement parcourues va déterminer la qualité de nos estimations (pour le moment, ce sont les données sur le kilométrage moyen annuel par type de véhicule qui peuvent nous servir de bornes minimums et maximums). Pour certains types de véhicules (automobiles et camions lourds), il existe plus d'une source de données mais, dans d'autres cas, il faut procéder par «évaluation sommaire» à défaut d'enquêtes ou de relevés précis sur l'importance réelle des déplacements (motocyclettes, véhicules-outils, etc.).

Pour avoir une idée plus précise du kilométrage annuel total effectué par chaque groupe d'usagers, nous allons maintenant confronter les données cumulatives de nos estimations sectorielles avec les données du modèle DRAG-2.

Le modèle DRAG-2¹ nous donne une estimation du kilométrage total annuel qui serait parcouru au Québec, à partir de divers facteurs pouvant influencer la consommation d'essence (sept motifs de déplacement considérés) et la consommation de diesel

(neuf motifs de déplacement considérés). Le kilométrage total est donc le résultat de l'addition des prévisions obtenues pour le kilométrage à l'essence et celui au diesel, sans distinction quant au type de véhicule qui utilise l'un ou l'autre de ces deux carburants.

En pratique, un même groupe de véhicules utilise rarement un seul type de carburant et, qui plus est, l'usage qui est fait du véhicule dans chacun de ces groupes varie considérablement de l'un à l'autre, ce qui se traduit par des niveaux de consommation également fort différents. À titre d'exemple, en 1997, plus de 70 000 automobiles fonctionnaient au diesel, alors que plus de 18 000 camions lourds (> 3000 kg) consommaient de l'essence. Bref, ce modèle d'estimation ne permet pas

de répondre aux besoins des analystes et des chercheurs qui souhaiteraient avoir des données sur le kilométrage total par type de véhicule.

La méthodologie

- Seul le parc de véhicules immatriculés ayant accès à tout le réseau routier du Québec est pris en compte, en ne retenant que le kilométrage effectué sur les quelque 120 000 km du réseau d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales et collectrices ainsi que de routes locales et de rues. Autrement dit, les véhicules immatriculés «hors réseau» ne sont pas intégrés dans le calcul du kilométrage total présenté ici.

Tableau 10

Parc de véhicules en circulation selon le type de véhicule 1995-1997

Type de véhicule	1995	1996	1997
Automobiles et camions légers (< 3000kg) pour toutes les utilisations	3 530 247	3 586 470	3 640 689
Camions lourds (>3000 kg)	100 718	101 738	103 806
Autobus scolaires	9 788	9 867	9 642
Autobus	6 700	6 726	6 896
Taxis	8 028	8 052	8 043
Motocyclettes et cyclomoteurs	83 439	84 389	86 515
Véhicules-outils et autres ¹	42 083	47 299	47 772
TOTAL	3 781 003	3 844 541	3 903 363

Sources : Société de l'assurance automobile du Québec, *Bilan 1998 des taxis, des autobus et des camions et tracteurs routiers*.

¹Comprend les véhicules non autrement classés, tels les motorisés.

- Le modèle d'estimation utilisé, contrairement au modèle DRAG-2 qui s'appuie presque uniquement sur la consommation de carburant, comprend les diverses sources de données disponibles actuellement, telles la lecture annuelle de l'odomètre, les enquêtes sur les déplacements (routières et statistiques), la performance énergétique selon la masse totale moyenne en circulation (camions lourds), les sondages annuels auprès des usagers ou les coûts moyens d'exploitation par type de véhicule au kilomètre parcouru.
- Pour les types de véhicules pour lesquels nous n'avons pas de sources de données, nous avons attribué un kilométrage moyen, selon

ce qui nous semblait le plus vraisemblable². Ainsi, on a établi que :

- les motocyclettes et cyclomoteurs = 3 800 km/an (4 250 km/an et 2 000 km/an)
- les véhicules-outils et autres = 6 850 km/an (5 000 km/an et 10 000 km/an).
- Pour chacune des années, trois estimations sont présentées : minimale, maximale et moyenne. Les résultats peuvent être par la suite comparés au total obtenu selon le modèle DRAG-2.
- Dans le Code de la sécurité routière, le véhicule-outil est défini de la manière suivante :

véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Pour les fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se retrouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de marchandises ou d'un équipement.

Par exemple, les chargeuses (*loaders*), les niveleuses, les souffleuses à neige et autres véhicules du genre sont des véhicules-outils.

Tableau 11

Estimation du kilométrage annuel total effectué sur le réseau routier du Québec selon les diverses sources disponibles, 1995¹

Type de véhicule	Nombre de véhicules	Estimation du kilométrage en milliards de kilomètres				
		Minimale		Maximum		Moyenne v-km
		km/an	v-km	km/an	v-km	
Automobiles et camions légers pour toutes les utilisations	3 530 247	19 700 (SAAQ)	69,55	19 787 (CAA-Québec)	69,85	69,70
Camions lourds >3000 kg	100 718	44 016 (SAAQ)	4,43	53 081 (MTQ)	5,35	4,89
Autobus scolaires	9 788	24 897 (SAAQ)	0,24	24 897 (SAAQ)	0,24	0,24
Autobus	6 700	49 555 (SAAQ)	0,33	49 555 (SAAQ)	0,33	0,33
Taxis	8 028	58 818 (SAAQ)	0,47	58 818 (SAAQ)	0,47	0,47
Motocyclettes et cyclomoteurs	83 439	3 800 (MTQ)	0,32	3 800 (MTQ)	0,32	0,32
Véhicules-outils et autres ²	42 083	6 850 (MTQ)	0,29	6 850 (MTQ)	0,29	0,29
TOTAL	3 781 003	20 003	75,63	20 325	76,85	76,24
Part de l'automobile dans le kilométrage total	...	...	92,00	...	90,90	91,40

Sources : CAA-Québec, ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec.

¹ Pour 1995, le modèle DRAG-2 donne le résultat global de 79,0 milliards de kilomètres.

² Comprend les véhicules non autrement classés, tels les motorisés.

Tableau 12

**Estimation du kilométrage annuel total effectué sur le réseau routier du Québec
selon les diverses sources disponibles, 1996¹**

Type de véhicule	Nombre de véhicules	Estimation du kilométrage en milliards de kilomètres				
		Minimale		Maximum		Moyenne
		km/an	v-km	km/an	v-km	v-km
Automobiles et camions légers pour toutes les utilisations	3 586 470	19 800 (SAAQ)	71,01	20 852 (CAA-Québec)	74,79	72,90
Camions lourds > 3000 kg	101 738	45 999 (SAAQ)	4,68	53 588 (MTQ)	5,45	5,07
Autobus scolaires	9 867	25 872 (SAAQ)	0,26	25 872 (SAAQ)	0,26	0,26
Autobus	6 726	47 739 (SAAQ)	0,32	47 739 (SAAQ)	0,32	0,32
Taxis	8 052	60 155 (SAAQ)	0,48	60 155 (SAAQ)	0,48	0,48
Motocyclettes et cyclomoteurs	84 389	3 800 (MTQ)	0,32	3 800 (MTQ)	0,32	0,32
Véhicules-outils et autres ²	47 299	6 850 (MTQ)	0,32	6 850 (MTQ)	0,32	0,32
TOTAL	3 844 541	20 130	77,39	21 313	81,94	79,67
Part de l'automobile dans le kilométrage total	...	...	91,80	...	91,20	91,50

Sources : CAA-Québec, ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec.

¹ Pour 1996, le modèle DRAG-2 donne le résultat global de 80,7 milliards de kilomètres.

² Comprend les véhicules non autrement classés, tels les motorisés.

Tableau 13

**Estimation du kilométrage annuel total effectué sur le réseau routier du Québec
selon les diverses sources disponibles, 1997¹**

Type de véhicule	Nombre de véhicules	Estimation du kilométrage en milliards de kilomètres				
		Minimale		Maximum		Moyenne
		km/an	v-km	km/an	v-km	v-km
Automobiles et camions légers pour toutes les utilisations	3 640 689	19 700 (SAAQ)	71,72	21 627 (CAA-Québec)	78,74	75,23
Camions lourds > 3000 kg	103 806	47 780 (SAAQ)	4,96	53 571 (MTQ)	5,56	5,26
Autobus scolaires	9 642	25 621 (SAAQ)	0,25	25 621 (SAAQ)	0,25	0,25
Autobus	6 896	48 496 (SAAQ)	0,33	48 496 (SAAQ)	0,33	0,33
Taxis	8 043	61 411 (SAAQ)	0,49	61 411 (SAAQ)	0,49	0,49
Motocyclettes et cyclomoteurs	86 515	3 800 (MTQ)	0,33	3 800 (MTQ)	0,33	0,33
Véhicules-outils et autres ²	47 772	6 850 (MTQ)	0,33	6 850 (MTQ)	0,33	0,33
TOTAL	3 903 363	20 088	78,41	22 040	86,03	82,22
Part de l'automobile dans le kilométrage total	...	...	91,50	...	91,50	91,50

Sources : CAA-Québec, ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec.

¹ Pour 1997, le modèle DRAG-2 donne le résultat global de 81,5 milliards de kilomètres (sous réserve d'une première estimation).

² Comprend les véhicules non autrement classés, tels les motorisés.

Conclusion

- ▀ Les résultats globaux obtenus par l'addition du kilométrage parcouru par type de véhicule selon les diverses sources disponibles tendent à démontrer que le modèle DRAG-2 serait assez représentatif du kilométrage total effectué sur le réseau routier du Québec (le kilométrage hors réseau non inclus).
- ▀ Les deux méthodes d'estimation utilisées font ressortir que c'est l'estimation du kilométrage des voitures de promenade qui est le facteur déterminant quant au résultat global, avec plus de 3,64 millions de véhicules en 1997, soit plus de 93,3 % de tous les véhicules en circulation.
- ▀ Quelle que soit l'année ou la méthode d'estimation utilisée, il se dégage une constante : l'automobile représente plus de 91 % du kilométrage parcouru au Québec chaque année. De fait, le transport des personnes (automobiles + autobus + taxis + motos) compte chaque année pour plus de 93,2 % de tout le kilométrage.
- ▀ Les données de la CAA-Québec pour le kilométrage moyen annuel des véhicules de promenade s'écartent de plus en plus de celles de la SAAQ par rapport aux années antérieures à 1996. L'estimation maximum dépend largement de ces données, où le kilométrage moyen des automobilistes serait de l'ordre de 21 200 km/an selon le CAA-Québec, plutôt que de 19 700 km/an selon la SAAQ. Cependant, la moyenne de nos deux estimations indique un écart variant entre 0,9 % et 3,5 % par rapport au total annuel donné par le modèle DRAG-2.

¹ FOURNIER, François et Robert SIMARD. *Mise à jour du modèle économétrique «DRAG-2» - Application au kilométrage, aux accidents, à leur gravité et aux victimes de la route*, Direction de la planification et de la statistique, SAAQ, mars 1997, 140 p.

² Plusieurs des travaux consultés sur le sujet font état d'estimations du même ordre. Voir, entre autres, un premier bilan intégré des coûts et revenus du réseau routier au Québec et les données d'Environnement Canada.

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 adresse Internet <http://www.statcan.ca> et de son numéro sans frais au 1 800 263-1136.

DOSSIER

COMMERCE EXTÉRIEUR DES PROVINCES DE L'OUEST, 1984-1996

PORTRAIT GÉOÉCONOMIQUE

Une population en forte croissance

Les provinces de l'Ouest canadien, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique, Yukon et Territoires-du-Nord-Ouest, s'étendent sur un territoire de 4,7 millions de kilomètres carrés, l'équivalent de 47,4 % de la superficie du Canada, délimité par l'Ontario à l'est et l'océan Pacifique et l'Alaska à l'ouest, par les États américains du Minnesota, du Dakota du Nord, du Montana, de l'Idaho et de Washington au sud et le Nunavut au nord. Dans le présent texte, le mot Ouest remplace l'expression provinces de l'Ouest canadien.

Depuis le recensement de 1991, la population de l'Ouest a crû plus vite que celle du Canada, 12,8 % comparativement à 9,9 %, pour atteindre 8,9 millions de personnes en 1996.

Vancouver, un carrefour de l'Ouest

La moitié du réseau routier canadien de compétence provinciale (114 706 km) et les trois-quarts du réseau de compétence fédérale (11 428 km) se trouvent dans l'Ouest. Ce réseau est relié aux trois corridors routiers prioritaires aux États-Unis¹, le Nafta-superhighway (interstates 29 et 35), le Cananmex (interstates 15 et 25) et l'interstate 5, par le Manitoba, l'Alberta et la Colombie-Britannique respectivement.

L'Ouest est doté de 41 110 km de voie ferrée, ce qui représente 55 % de l'ensemble du réseau ferroviaire canadien, dont 36 127 km sont des

lignes principales. Des deux compagnies nationales de chemin de fer, le Canadien Pacifique (CFCP) est le plus présent dans l'Ouest : «Plus de 80 pour cent de ses activités [du CFCP] se déroulent à l'ouest des Grands Lacs, où il assure principalement le transport de marchandises en vrac, comme les céréales, le charbon, le soufre, la potasse, les engrais et les produits pétrochimiques².» D'ailleurs, le siège social du CFCP est situé à Calgary, en Alberta.

L'Ouest possède cinq des dix principaux aéroports canadiens : Winnipeg, Calgary, Edmonton, Victoria et Vancouver. Ce dernier est le deuxième aéroport en importance au Canada, avec 3,2 millions de

Tableau 14

Part de l'Ouest dans l'économie canadienne de 1992 à 1997			
Année	Canada	Ouest	Part de l'Ouest dans le PIB canadien
	en millions de dollars		en %
1992	698 544	210 402	30,1
1993	724 920	224 593	31,0
1994	762 251	239 242	31,4
1995	799 129	248 780	31,1
1996	820 323	259 926	31,7
1997	856 134	271 968	31,8

Source : Statistique Canada, Site Internet, octobre 1999.

passagers au début de 1998, contre 5,7 et 1,7 millions de passagers pour Toronto et Montréal respectivement ³.

La plupart des ports de l'Ouest se trouvent en Colombie-Britannique (111 sur 167), dont Vancouver, le premier port canadien quant aux tonnes de marchandises manutentionnées (70,7 millions de tonnes en 1998), mais le deuxième, après Montréal, quant aux tonnes de marchandises conteneurisées (7,2 millions de tonnes en 1998). Les céréales et le charbon ont été les principales marchandises manutentionnées dans le port de Vancouver en 1998, soit 10,6 et 28,2 millions de tonnes respectivement.

Une économie dépendante des ressources naturelles

L'Ouest est la région canadienne la plus dépendante des ressources naturelles. L'Alberta, où l'exportation des produits minéraux, forestiers et énergétiques représentaient 19,9 % du PIB en 1995, est la province la plus dépendante des ressources naturelles ; le Manitoba est la moins dépendante avec 4,4 %, un taux inférieur à la moyenne canadienne, qui s'élevait à 8 % la même année.

De 1992 à 1997, l'économie de l'Ouest a crû à un rythme supérieur à la moyenne canadienne, soit 5,3 % comparativement à 4,2 % en valeur nominale. La part de l'Ouest dans l'économie canadienne est ainsi passée de 30,1 % en 1992 à 31,8 % en 1997.

Par ailleurs, l'Ouest contribue relativement moins au commerce extérieur qu'à l'économie du Canada. En 1996, la part de l'Ouest dans les exportations canadiennes s'élevait à

26 %, en hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport à 1992.

Bien que la part des exportations totales (internationales et interprovinciales) dans le PIB ait augmenté de huit points de pourcentage entre 1992 et 1996, l'Ouest

Tableau 15

Part de l'Ouest dans le commerce international canadien de 1992 à 1996		
Année	Exportations	Importations
1992	26,4	23,0
1993	24,5	21,6
1994	24,3	23,3
1995	26,6	24,6
1996	27,5	22,6

Source : Statistique Canada, Site Internet, octobre 1999.

Tableau 16

Degré d'ouverture de l'économie canadienne de 1992 à 1996			
Année	Exportations totales	PIB	Part des exportations dans le PIB
1992	70 685	210 402	33,6
1993	77 149	224 593	34,4
1994	87 568	239 242	36,6
1995	97 636	248 780	39,2
1996	108 616	259 926	41,8

Source : Statistique Canada, Site Internet, octobre 1999.

reste la région dont l'économie est la moins ouverte au Canada. En effet, les exportations totales représentaient 41,8 % du PIB de l'Ouest en 1996, comparativement à 49 % pour les provinces de l'Atlantique et 63 % pour l'Ontario.

De 60,8 milliards de dollars en 1984, les exportations totales (internationales et interprovinciales) de l'Ouest sont passées à 108,6 milliards de dollars en 1996, soit une augmentation annuelle moyenne de 5 % ; un taux de croissance inférieur de 1,7 point de pourcentage à celui des importations totales. Cet écart de croissance s'est traduit par des déficits commerciaux, notamment entre 1989 et 1995, période durant laquelle le déficit a atteint son niveau le plus élevé, c'est-à-dire 6,8 milliards de dollars en 1991. Cette situation s'explique par les évolutions opposées du commerce international et interprovincial, surtout à partir de 1990.

À l'instar de l'économie des autres régions du Canada, celle de l'Ouest s'est orientée davantage vers le marché international, notamment le marché américain. En 1996, les exportations internationales représentaient 76,6 % des exportations totales, en hausse de 14 points de pourcentage par rapport à 1984. L'aug-

mentation de la part des importations internationales a été relativement moins importante, soit de 10

points de pourcentage, pour atteindre 60 % des importations totales en 1996.

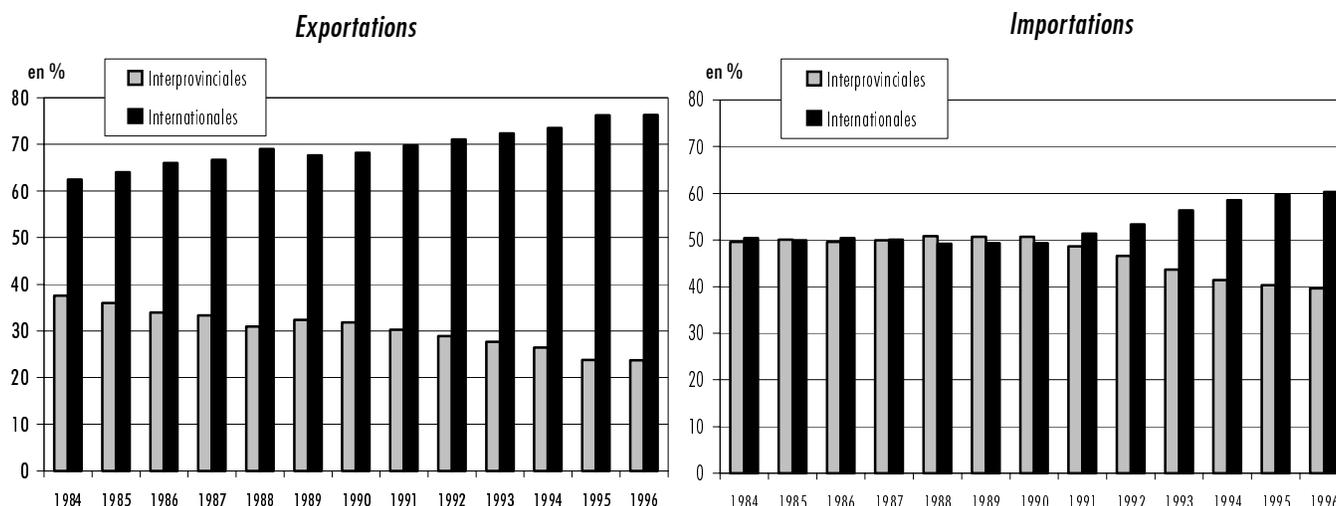
Tableau 17
Le commerce extérieur de l'Ouest
de 1984 à 1996

Année	Exportations	Importations	Solde
1984	60 793	47 524	13 270
1985	63 762	51 878	11 885
1986	56 181	55 565	615
1987	62 439	59 063	3 376
1988	66 188	65 593	595
1989	66 887	69 781	-2 894
1990	68 690	71 869	-3 179
1991	66 179	73 010	-6 831
1992	70 685	76 280	-5 595
1993	77 149	79 806	-2 656
1994	87 568	91 376	-3 808
1995	97 636	98 223	-588
1996	108 616	103 933	4 682

Source : Statistique Canada, *Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1990*, n° 15-546-XPF au catalogue.

Figure 4

Importance relative du commerce international et interprovincial de l'Ouest de 1984 à 1996



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

Le commerce international

Malgré la croissance plus soutenue des importations par rapport aux exportations internationales, soit 8,4 % contre 6,7 %, l'Ouest a réalisé des surplus dans ses échanges commerciaux avec l'étranger tout au long de la période 1984-1996. Le surplus a atteint 20,2 milliards de dollars en 1996, en hausse de 6,2 milliards de dollars par rapport à 1984.

À l'exception des services de transport, les exportations internationales de l'Ouest sont constituées principalement de ressources naturelles et de produits agricoles. À cet égard, l'Ouest est le premier exportateur canadien de combustibles et minéraux, de produits du pétrole et du charbon, de produits agricoles (à l'exclusion des céréales), de céréales et de produits du bois (sciage, produits de sciage et autres).

Les importations internationales de l'Ouest sont les mêmes que celles des autres régions du Canada, du moins pour ce qui est des principaux produits : machines et matériel, voitures, camions et autres équipements de transport, appareils électriques et de télécommunications, produits chimiques et produits manufacturiers divers.

Les exportations interprovinciales

Si le commerce international a été favorable à l'Ouest, le commerce interprovincial, par contre, lui a été défavorable tout au long de la période 1984-1996. Le déficit commercial interprovincial est passé de 719 millions en 1984 à 3 milliards en 1985, pour atteindre 5,5 milliards de dollars en 1996.

L'ampleur du déficit est attribuable à la croissance des importations interprovinciales, dont le taux annuel de 4,8 % a été près de cinq fois supérieur à celui des exportations de 1984 à 1996. L'écart a été encore plus important entre 1984 et 1996, quand les importations ont augmenté de 8,5 %, alors que les exportations reculaient de 1,1 % par année. De 1990 à 1996, la situation s'est retournée à l'avan-

Tableau 18

Le commerce international de l'Ouest de 1984 à 1996

Année	Exportations	Importations	Solde
en millions de dollars			
1984	37 941	23 953	13 989
1985	40 797	25 903	14 895
1986	37 089	28 014	9 076
1987	41 614	29 580	12 034
1988	45 682	32 261	13 421
1989	45 218	34 403	10 815
1990	46 815	35 447	11 368
1991	46 149	37 506	8 643
1992	50 236	40 714	9 521
1993	55 812	44 970	10 841
1994	64 392	53 524	10 868
1995	74 446	58 643	15 803
1996	82 879	62 721	20 159

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

tage des exportations, qui ont augmenté de 2,7 %, comparativement à 2,1 % pour les importations.

Les fluctuations du prix des ressources naturelles, notamment du pétrole, ont grandement influé sur la valeur des exportations, et donc sur le solde commercial interprovincial de l'Ouest. La baisse du prix du pétrole en 1986 et sa hausse en 1996 expliquent, en partie, la baisse et la hausse de la valeur des exportations par rapport aux importations interprovinciales et, partant, la baisse et la hausse du déficit commercial interprovincial.

Les échanges commerciaux avec le ROC

Les échanges commerciaux de l'Ouest avec le ROC (le reste du Canada) se sont soldés à l'avantage de ce dernier tout au long de la période d'étude. Ce n'est pas surprenant quant on considère que les importations provenant du ROC ont crû de 4,8 % en moyenne par année entre 1986 et 1996, alors que les exportations qui y étaient destinées; n'ont augmenté que 1,2 %.

L'Ontario est le principal partenaire commercial canadien de l'Ouest. Il est la destination des trois-quarts des exportations interprovinciales, soit du pétrole brut et du gaz naturel, des produits agricoles (à l'exception des céréales) et des services de transport et d'entreposage ; il est aussi l'origine de la plus grande part des importations interprovinciales, en grande partie composées de matériel de transport et de produits chimiques.

Les échanges commerciaux avec le Québec

Le Québec est le deuxième partenaire commercial de l'Ouest, après l'Ontario. L'importance du Québec en tant qu'acheteur a évolué de façon opposée à son importance en tant que fournisseur durant la période considérée. La part du Québec dans les exportations de l'Ouest a baissé de 11 points de pourcentage entre 1984 et 1996, tandis que celle de l'Ontario a gagné 13 points de pourcentage, pour atteindre 80 % des exportations de l'Ouest en 1996. La très faible augmentation des exportations de biens et services à destination du Québec,

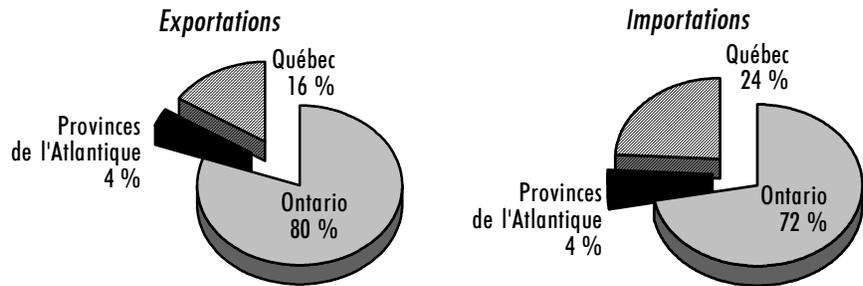
0,5 % en moyenne par année, est attribuable à la diminution des achats par celui-ci de produits pétroliers, qui sont passés de 2,3 milliards de dollars en 1984 à 500 millions de dollars en 1996.

En ce qui concerne les importations interprovinciales, la part du Québec a légèrement augmenté, de près de deux points de pourcentage, au dépend de celle de l'Ontario. Mais cette augmentation ne traduit pas réellement le fait que les importations provenant du Québec ont presque doublé, passant de 5,3 à 9,2 milliards de dollars. Parmi les principaux produits et services importés du Québec, on trouve, les produits pharmaceutiques, les vêtements et les cigarettes, d'une part, et les services financiers, de communication et de gros, d'autre part. Depuis le début des années 1990, l'Ouest achète de plus en plus de produits manufacturés asiatiques, notamment des produits textiles, réduisant presque d'autant ses importations de textiles du Québec.

La relative stagnation des exportations comparativement à la croissance des importations s'est traduite, sauf pour 1984 et 1985, par des surplus, pour le Québec variant entre 917 millions en 1986 et 3,4 milliards en 1995, durant la période d'étude.

Figure 5

Répartition régionale des exportations et des importations interprovinciales de l'Ouest en 1996



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

Tableau 19

Le commerce de l'Ouest avec le Québec de 1984 à 1996

Année	Exportations	Importations	Solde
1984	6 170	5 323	847
1985	5 918	5 806	112
1986	5 177	6 104	-927
1987	5 352	6 515	-1162
1988	5 397	7 535	-2137
1989	5 391	8 151	-2759
1990	5 771	8 445	-2674
1991	4 944	8 052	-3109
1992	4 975	8 061	-3086
1993	5 289	7 892	-2602
1994	6 163	8 803	-2640
1995	6 201	9 604	-3403
1996	6 546	9 276	-2730

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

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE LE QUÉBEC ET L'OUEST

Le transport de marchandises entre le Québec et l'Ouest se fait essentiellement par train et par camion. Mais, étant donné la distance qui sépare les deux régions et le type de produits échangés, les expéditeurs se servent davantage du train que du camion : le premier transporte six fois plus de tonnes que le second.

Il convient de signaler que la classification des marchandises utilisée par la Division des entrées-sorties d'où proviennent les données sur le commerce interprovincial n'est pas la même que celle utilisée par la Division des transports de Statistique Canada. D'ailleurs, même cette dernière n'utilise pas la même classification

pour tous les modes de transport. C'est pourquoi le MTQ a conçu un système de classification, le même pour tous les modes de transport, où les classes de marchandises ont été regroupées en 11 catégories. Il faut donc être prudent lorsqu'on compare les données du commerce interprovincial et celles du transport.

Le transport par train

La catégorie de marchandises «autres», qui comprend les marchandises conteneurisées, représente 80 % du nombre de tonnes de marchandises que l'Ouest a reçu par train du Québec en 1995. Elle est suivie de loin par la catégorie «produits alimentaires et agricoles», avec 6 %.

La catégorie «autres» occupe aussi le premier rang dans le flux de marchandises allant de l'Ouest au Québec, avec 37,2 % du nombre de tonnes expédiées. Elle est encore suivie, de près cette fois, par la catégorie «produits alimentaires et agricoles», avec 26,6 %. Les «produits pétroliers et chimiques» viennent en troisième place, avec 17,9 %.

Le transport par camion

En général, le volume des expéditions par camion entre l'Ouest et le Québec est très inférieur à celui des expéditions par chemin de fer. Cependant, la composition des expéditions est sensiblement la même, à l'exception de la catégorie de marchandises «produits minéraux métalliques et non métalliques et autres demi-produits». Cette dernière représente 23,3 % des 411 723 tonnes de marchandises reçues du Québec en 1996, la deuxième en importance après la catégorie «autres», qui, elle, représente 31,7 % du total. Les catégories «produits alimentaires et agricoles» et «produits de détails» prennent les troisième et quatrième places, avec 14,5 % et 14,1 % respectivement.

Par ailleurs, la catégorie «produits alimentaires et agricoles» occupe la première place, avec 36,7 % des 329 003 tonnes de marchandises expédiées par camion vers le Québec. Elle est suivie par les catégories «autres», avec 14,6 %, «produits de détails», 11 %, et «produits minéraux métalliques et non métalliques et autres demi-produits», avec 10 %.

Il y a lieu de préciser que la composition de la catégorie «produits alimentaires et agricoles» provenant du Québec diffère de celle expédiée vers le Québec. Dans le premier cas, cette catégorie comprend principalement des produits laitiers; surtout des animaux vivants, veaux et bœufs notamment, de la viande préparée et des céréales, dans le second.

CONCLUSION

Il est peu probable que le partenariat commercial entre le Québec et l'Ouest puisse prendre de l'ampleur à court et à moyen terme. Les importations provenant du Québec peuvent évoluer dans des directions opposées, selon la nature des produits se neutralisant mutuellement. Les produits pharmaceutiques et les équipements de télécommunications continueront sûrement de croître à un bon rythme. À l'inverse, les textiles feront face à une concurrence de plus en plus vive, ce qui se traduira au mieux par un faible taux de croissance. La situation devrait être encore plus difficile pour les cigarettes, compte tenu de la à une vigoureuse campagne antitabac menée par les gouvernements.

Les exportations de produits pétroliers vers le Québec ont chuté de façon dramatique à la suite de l'abandon de la politique nationale de l'énergie. Il n'y a aucune raison pour que le Québec change maintenant ses sources d'approvisionnement en produits pétroliers pour se tourner à nouveau vers l'Ouest. Par conséquent, il y a peu de chances que les achats de ces produits retrouvent leur niveau des années 1980. Par contre, les exportations de produits alimentaires et agricoles peuvent continuer à croître à un bon rythme, mais sans pour autant compenser la baisse des exportations de produits pétroliers.

L'évolution future des échanges commerciaux entre l'Ouest et le Québec aura peu ou pas d'effets sur la demande en transport. Bien que la

baisse des subventions au transport du grain lui ait sûrement nui, le train demeurera le principal mode de transport en ce qui concerne le transport de marchandises entre l'Ouest et le Québec.

H. B.

¹ Désignés comme prioritaires dans le National Highway System Act, adopté par le Congrès en 1995.

² Chemin de Fer Canadien Pacifique, *Notre profil*, site Internet, octobre 1999.

³ Passagers payants embarqués et débarqués, Statistique Canada, Centre des statistiques de l'aviation, Bulletin de service vol. 31, n° 4.

⁴ Ports de compétence fédérale.



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

Dépôt légal -
Bibliothèque nationale du Québec, 2000
ISSN 1492-3963

