

BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

NOVEMBRE 2006 — NUMÉRO 38

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Transport

Indices des prix	4
Marché du travail	6

COMMERCE EXTÉRIEUR	9
-----------------------------	---

ÉTUDE MODALE Transport routier	14
---	----

ANALYSE SAFETEA – LU	22
-------------------------------	----

- **ÉTUDE MODALE :**
Le transport routier pour compte d'autrui :
bilan de l'année 2004 - partie 1
- **ANALYSES :**
Une nouvelle loi sur le financement des transports
aux États-Unis : la SAFETEA – LU

Merci à nos collaborateurs :

Philippe Barrette	Roger Ledoux
Pierre Beaudoin	Évangéline Lévesque
Michel Beaulé	André Meloche
Géraldine Bouchard-Vézina	Pierre Mercier
Maurice Boucher	Sophie Morin
France Charrier	Kathleen Plourde
Pierre Chebou	Claire Poulin
Jean Couture	Robert Poiré
Michel Dignard	Augustin Raharolahy
Donald Fallu	Serge Routhier
Claude Fleury	Denis Simard
Bertrand Fournier	Sandra Sultana
Serge Gauthier	Pierre Tremblay
Josée Hallé	Isabelle Turgeon

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	--
Nombre rectifié	r
Données confidentielles	x

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.

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 au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Le *Bulletin économique du transport* en est à la parution de son douzième numéro dans sa forme actuelle. Il était opportun de souligner le travail de tous les collaborateurs qui ont participé au succès de cette publication. Sans eux, nous ne pourrions offrir un produit d'une aussi grande qualité et nous les remercions très sincèrement.

Dans un autre ordre d'idée, le tableau traitant du contexte économique et intitulé *Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés*, ne sera, dorénavant, plus disponible dans ce bulletin. Vous pourrez retrouver ces données sur le site de l'Institut de la statistique du Québec à l'adresse suivante : http://www.stat.gouv.qc.ca/princ_indic/indicnt.htm.

L'équipe du *Bulletin*

Le transport routier pour compte d'autrui

La croissance économique et l'augmentation de la demande par les consommateurs soutiennent la croissance de l'industrie du camionnage. Les données de 2004, qui sont les plus récentes sur l'industrie du camionnage démontrent encore une fois toute l'importance économique de cette industrie tant au Québec qu'au Canada. De plus, les tendances globales de la performance de cette industrie sont analysées afin d'en dresser un portrait qui demeure toutefois en constante évolution. ● (voir page 14)

SAFETEA-LU

La loi sur le financement des transports aux États-Unis intitulée Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users (SAFETEA – LU) a été signée le 10 août 2005 par le président américain. Cette loi prévoit le financement de projets d'infrastructures de transport dans plusieurs domaines dont les routes, le transport en commun, les corridors de commerce et les infrastructures stratégiques. Premier de deux, cet article présente les principales sources de financement, les grands axes d'intervention ainsi qu'une revue des programmes disposant des budgets les plus importants. ● (voir page 22)

Errata

Dans le *Bulletin économique du transport*, numéro 33, mars 2005, à la 3^e colonne de la page 29, il est dit : «...que pour 1 million de tonnes de marchandises transportées par la route, on relève 1 200 accidents contre seulement 3 pour la même quantité transportée par chemin de fer. ». Il faudrait plutôt lire : « ...que pour 1 milliard de tonnes-km de marchandises transportées par la route, on relève 1 169¹ accidents contre seulement 3,63 pour la même quantité transportée par chemin de fer. ». Ces statistiques sont tirées du document *Sur la voie : L'avenir de la sécurité ferroviaire au Canada*, p. 16. (Cote du centre de documentation du ministère des Transports : CAN CCC 205).

¹ Selon les précisions apportées dans le texte, la statistique sur le transport routier ne devrait être interprétée qu'en tant qu'estimation très approximative.

Le présent bulletin est produit par le Service de l'économie et du plan directeur en transport de la Direction de la planification du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Lévesque Est, 25^e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447,
télééc. : (418) 528-7917
courriel : bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante

Analyse et rédaction :
Pierre Beaudoin
Anne-Marie Ferland
Clément Gamache

Édition électronique :
Carole Robitaille

Indices des prix

Diminution du coût d'achat et de location des véhicules au deuxième trimestre de 2006

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Variations trimestrielles

Du premier au deuxième trimestre de 2006, les prix du transport, mesurés par l'indice des prix du transport (IPT), ont augmenté de façon plus importante que ceux de l'ensemble des biens, mesurés par l'indice des prix à la consommation (IPC). En effet, comme l'indique le tableau 1, les prix du transport ont progressé de 2,6 % au Québec et de 3,3 % au Canada, alors que ceux de l'ensemble des biens ont crû de 0,9 % au Québec et de 1,1 % au Canada.

Le prix du transport privé a augmenté de 2,6 % au Québec et de 3,2 % au Canada au deuxième trimestre de 2006, résultat d'une diminution du coût d'achat et de location des véhicules automobiles et d'une hausse du coût d'utilisation des véhicules. Les prix de la composante « Achat et location de véhicules automobiles » ont en effet affiché une baisse de 1,9 % au Québec et de 1,7 % au Canada, et ce, malgré l'absence observée de promotion ou de programme d'incitation financière d'envergure

au cours du trimestre¹. À la lumière des données sur les ventes de véhicules présentées plus loin dans cet article, la diminution du prix d'achat et de location des véhicules pourrait être attribuable à une simple réduction de la demande de véhicules au cours de cette période.

La décroissance des prix d'achat et de location des véhicules est venue contrecarrer en partie les effets sur le prix du transport privé de l'augmentation du coût d'utilisation des véhicules automobiles, qui s'est élevée à 6,3 % au Québec et à 7,2 % au Canada. Les coûts d'utilisation des véhicules ont été portés à la hausse par les prix toujours croissants de l'essence, qui ont bondi de 11,4 % au Québec et de 13,8 % au Canada et, dans une moindre mesure, par la montée de 1,6 % au Québec et de 1,8 % au Canada des prix des autres dépenses d'utilisation des véhicules, attribuable essentiellement à une hausse des primes d'assurance automobile.

Le prix du transport public, pour sa part, a augmenté de 2,3 % au Québec et de 4,7 % au Canada au deuxième trimestre de 2006. Au Québec, la hausse des prix du transport public résulte avant tout d'un accroissement de 5,8 % du prix du transport interurbain, le prix du transport local et de banlieue étant resté relativement stable, affichant une augmentation de 0,1 % au cours de la période. À l'échelle canadienne, la hausse de 4,7 % du prix du transport public découle de l'effet combiné de la hausse de 1,2 % du prix du transport local et de banlieue et de celle de 6,9 % du prix du transport interurbain. Au Québec comme dans l'ensemble du Canada, l'augmentation du prix du transport interurbain est essentiellement imputable à la majoration, en avril, des tarifs intérieurs et transfrontaliers d'Air Canada (y compris sa filiale Jazz), justifiée par les coûts additionnels occasionnés par les prix toujours croissants du carburant. ●

Évolution annuelle

Sur la période allant du deuxième trimestre de 2005 au deuxième trimestre de 2006, les prix du transport ont augmenté de 6,2 % au Québec et de 5,9 % au Canada. Il s'agit d'une évolution relativement plus importante que celle qui a été enregistrée par l'ensemble des biens, dont les prix ont crû de 2,4 % au Québec et de 2,6 % au Canada au cours de cette période.

Sur une base annuelle, les hausses du prix de l'essence, du coût des pièces, de l'entretien et des réparations se sont traduites par une augmentation des coûts d'utilisation des véhicules de 9,2 % au Québec et de 8,5 % au Canada. Ces hausses, combinées à celle des coûts d'achat et de location de véhicules automobiles, de 2,5 % au Québec et de 2,3 % au Canada,

ont entraîné une progression des indices des prix du transport privé de 6,2 % au Québec et de 5,8 % au Canada.

Pour leur part les prix du transport public ont augmenté de 6,1 % au Québec et de 6,4 % au Canada. Au Québec, une partie de l'accroissement est attribuable à la hausse des prix des services de taxi ainsi

que des autres transports locaux et de banlieue, qui se sont élevés de 12,7 %, en raison de la hausse de 12,1 % des tarifs accordée à l'industrie du taxi pour faire face à la montée substantielle des prix du carburant. Au cours de cette période, les prix des services de taxi et autres transports locaux et de banlieue ont augmenté de 7,8 % au Canada. Au Québec

comme au Canada, ces majorations, jumelées aux augmentations des tarifs de transport urbain par autobus (de 3,4 % au Québec et de 4,0 % au Canada), ont contribué de façon importante à la progression des prix du transport local et de banlieue, qui a atteint 5,9 % au Québec et 5,3 % au Canada.

Quant aux prix du transport interurbain, ils ont été en hausse de 6,3 % au Québec et de 7,1 % au Canada, poussés par des majorations des tarifs aériens qui ont eu lieu à quelques reprises en cours d'année, notamment au deuxième trimestre de 2006 (voir à ce sujet la section « Variations trimestrielles »).

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	2005			2006		Variation	
	II	III	IV	I	II	2006 / I au 2006 / II	2005 / II au 2006 / II
Base 1992 = 100						%	
Québec							
Transport privé¹	135,9	141,0	139,8	140,6	144,3	2,6	6,2
Achat et location de véhicules automobiles ²	124,3	123,7	128,3	129,9	127,4	-1,9	2,5
Utilisation de véhicules automobiles	140,8	150,8	144,3	144,6	153,7	6,3	9,2
<i>Essence</i>	<i>152,9</i>	<i>175,0</i>	<i>159,4</i>	<i>159,3</i>	<i>177,5</i>	<i>11,4</i>	<i>16,1</i>
<i>Pièces, entretien et réparation</i>	<i>127,1</i>	<i>127,1</i>	<i>129,4</i>	<i>130,6</i>	<i>131,4</i>	<i>0,6</i>	<i>3,4</i>
<i>Autres dépenses d'utilisation</i>	<i>134,5</i>	<i>134,6</i>	<i>134,9</i>	<i>135,0</i>	<i>137,2</i>	<i>1,6</i>	<i>2,0</i>
<i>Primes d'assurance</i>	<i>147,7</i>	<i>147,9</i>	<i>147,9</i>	<i>147,9</i>	<i>151,5</i>	<i>2,4</i>	<i>2,6</i>
Transport public³	166,8	170,2	171,0	173,0	177,0	2,3	6,1
Transport local et de banlieue	148,3	149,1	152,5	156,9	157,0	0,1	5,9
<i>Transport urbain en autobus et métro</i>	<i>152,1</i>	<i>153,3</i>	<i>153,3</i>	<i>157,1</i>	<i>157,3</i>	<i>0,1</i>	<i>3,4</i>
<i>Taxi et autres transports locaux et de banlieue</i>	<i>137,6</i>	<i>137,6</i>	<i>149,3</i>	<i>155,1</i>	<i>155,1</i>	-	<i>12,7</i>
Transport interurbain	192,1	200,3	195,8	193,0	204,2	5,8	6,3
Ensemble du transport (IPT)	137,9	142,9	141,8	142,7	146,4	2,6	6,2
Ensemble des biens et services (IPC)	123,1	124,3	124,3	125,0	126,1	0,9	2,4
Canada⁴							
Transport privé¹	146,9	150,7	150,0	150,6	155,4	3,2	5,8
Achat et location de véhicules automobiles ²	123,9	122,3	127,4	129,0	126,8	-1,7	2,3
Utilisation de véhicules automobiles	164,8	174,1	167,3	166,8	178,8	7,2	8,5
<i>Essence</i>	<i>165,0</i>	<i>186,6</i>	<i>171,2</i>	<i>169,1</i>	<i>192,4</i>	<i>13,8</i>	<i>16,6</i>
<i>Pièces, entretien et réparation</i>	<i>128,5</i>	<i>128,5</i>	<i>130,5</i>	<i>131,6</i>	<i>132,9</i>	<i>1,0</i>	<i>3,4</i>
<i>Autres dépenses d'utilisation</i>	<i>185,7</i>	<i>184,3</i>	<i>183,3</i>	<i>184,1</i>	<i>187,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,0</i>
<i>Primes d'assurance</i>	<i>200,5</i>	<i>198,5</i>	<i>196,9</i>	<i>197,6</i>	<i>202,2</i>	<i>2,3</i>	<i>0,8</i>
Transport public³	177,1	183,4	180,5	180,0	188,4	4,7	6,4
Transport local et de banlieue	152,2	152,9	154,7	158,3	160,2	1,2	5,3
<i>Transport urbain en autobus et métro</i>	<i>158,3</i>	<i>159,0</i>	<i>159,1</i>	<i>161,7</i>	<i>164,6</i>	<i>1,8</i>	<i>4,0</i>
<i>Taxi et autres transports locaux et de banlieue</i>	<i>131,7</i>	<i>132,4</i>	<i>136,8</i>	<i>142,0</i>	<i>142,0</i>	-	<i>7,8</i>
Transport interurbain	196,9	207,6	201,1	197,2	210,9	6,9	7,1
Ensemble du transport (IPT)	149,4	153,5	152,5	153,1	158,2	3,3	5,9
Ensemble des biens et services (IPC)	127,0	128,2	128,3	128,9	130,3	1,1	2,6

Source : STATISTIQUE CANADA, répertoire CANSIM II, tableau 326-0001, date d'extraction : août 2006.

¹ Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

² Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

³ Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

⁴ Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 1

En bref

Malgré la baisse du coût d'achat des véhicules automobiles de 1,9 % au Québec et de 1,7 % au Canada durant le deuxième trimestre de 2006, les ventes de véhicules automobiles neufs n'ont cessé de diminuer. En effet, au Québec, elles ont chuté de 2,5 % en mai, puis de 2,4 % en juin, après avoir affiché une faible hausse de 0,3 % en avril. À l'échelle du Canada, les ventes de véhicules automobiles neufs ont diminué de 1 % en avril, de 0,8 % en mai et de 0,6 % en juin².

Globalement, pendant le deuxième

trimestre de 2006, les ventes de véhicules automobiles neufs ont chuté de 1,8 % au Québec et de 1,1 % au Canada. À titre comparatif, au premier trimestre, celles-ci avaient diminué de 3,7 % au Québec alors qu'elles avaient augmenté de 2 % dans l'ensemble du Canada.

Selon Statistique Canada, la baisse des ventes de véhicules au deuxième trimestre est entièrement attribuable aux faibles ventes de camions durant cette période. Au mois de juin seulement, ces dernières auraient enregistré

une baisse importante, soit de 5 % dans l'ensemble du Canada. La hausse notable des prix du carburant au cours de la période à l'étude (voir tableau 1) a eu sans aucun doute un impact sur les ventes de camions, qui comprennent, outre les camions légers et les camions lourds, les véhicules personnels plus énergivores que sont les minifourgonnettes et les véhicules utilitaires sport. À ce sujet, il faut noter qu'au Québec l'essence ordinaire s'est vendue au prix moyen de 1 \$ le litre en mars 2006, de 1,11 \$ le litre en avril et de 1,09 \$ le litre en mai³. ●

¹ STATISTIQUE CANADA, *Ventes de véhicules automobiles neufs*, n° 63-007-XIF au catalogue, juin 2006, <http://www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=63-007-X>.

² Ibid.

³ RÉGIE DE L'ÉNERGIE, *Statistiques utiles*, 2006, http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs_liste.html.

Marché du travail

L'emploi en baisse dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Le transport aérien toujours en difficulté

Sur la base des données cumulées des douze derniers mois, qui englobent la période allant d'août 2005 à juillet 2006, comparées aux données cumulées des douze mois précédents, le nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec montre un faible recul, après deux années de légère progression. En effet, le nombre de salariés dans cette industrie a diminué de 0,2 % au cours de cette période, soit de 246 emplois (voir tableau 2). Au Canada, l'emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage a connu une évolution plus positive, affichant un taux de croissance de 1,1 %.

Globalement, tant au Québec qu'au Canada, l'évolution du nombre de salariés dans les industries du transport et de l'entreposage a été moins rapide que celle qui a

été observée dans l'ensemble de l'économie.

LA SITUATION AU QUÉBEC

● Au nombre des industries du transport et de l'entreposage au Québec, trois ont enregistré des baisses au chapitre du nombre de salariés pendant les douze derniers mois, soit les industries du transport aérien, du transport en commun et du transport par camion.

Comme l'indique le tableau 2, la diminution la plus importante du nombre d'effectifs a été observée dans l'industrie du transport aérien, qui a enregistré une perte de 443 emplois, soit de 3,3 % du nombre de ses salariés au cours de la période à l'étude. Cette réduction peut être attribuée en grande partie à la suppression par la société Air Canada de 20 % de

ses postes nonsyndiqués, ce qui a représenté 600 emplois au total. Les compressions de personnel ont eu lieu en début d'année à la suite des mauvais résultats financiers obtenus au quatrième trimestre de 2005.

Vient ensuite l'industrie du transport en commun, qui pour sa part a enregistré une baisse de 1,5 % de ses effectifs durant la période étudiée, soit de 455 salariés. Cette décroissance pourrait résulter d'une diminution conjuguée des effectifs dans les secteurs d'activité qui composent l'industrie du transport en commun soit les services urbains de transport en commun, les services du transport interurbain par autocar, les services de taxi et de limousine, le transport scolaire et des services d'autobus nolisés. En effet, aucune opération de restructuration ou de ra-

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

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2003	2004	2005	2004-2005 (août à juillet)	2005-2006 (août à juillet)	2003-2004	2004-2005	2005-2006 (août à juillet)
%								
Québec								
Transport et entreposage	139 392	140 534	141 831	141 793	141 547	0,8	0,9	-0,2
Transport aérien	13 394	13 551	13 254	13 465	13 022	1,2	-2,2	-3,3
Transport ferroviaire	12 527	11 968	11 986	11 853	12 321	-4,5	0,2	3,9
Transport par camion	38 298	38 174	38 734	38 690	38 482	-0,3	1,5	-0,5
Transport en commun	29 529	30 346	31 031	31 104	30 649	2,8	2,3	-1,5
Activités de soutien au transport	18 484	18 323	18 369	18 167	18 255	-0,9	0,3	0,5
Messengeries et services de messagers	8 229	8 798	9 074	8 999	9 112	6,9	3,1	1,3
Autres ¹	18 931	19 374	19 383	19 515	19 706	2,3	-	1,0
Ensemble de l'économie	3 136 876	3 151 742	3 181 097	3 169 469	3 188 182	0,5	0,9	0,6
Canada²								
Transport et entreposage	609 595	615 394	624 734	622 293	629 201	1,0	1,5	1,1
Transport aérien	57 155	57 223	57 476	57 439	57 279	0,1	0,4	-0,3
Transport ferroviaire	44 936	43 145	43 613	43 245	43 771	-4,0	1,1	1,2
Transport par camion	165 085	168 029	171 410	170 097	171 763	1,8	2,0	1,0
Transport en commun	98 086	98 079	100 241	99 945	100 495	-	2,2	0,6
Activités de soutien au transport	85 228	84 555	83 636	83 467	85 394	-0,8	-1,1	2,3
Messengeries et services de messagers	41 076	42 046	43 438	42 921	43 976	2,4	3,3	2,5
Autres ¹	118 029	122 317	124 920	125 179	126 523	3,6	2,1	1,1
Ensemble de l'économie	13 229 332	13 351 200	13 533 378	13 444 830	13 687 770	0,9	1,4	1,8

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail*, dans CANSIM II, tableau 281-0023, incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : septembre 2006.

¹ Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

² Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 2

tionalisation majeure n'a été relevée dans ces secteurs d'activité pendant la période observée.

L'industrie du transport par camion, quant à elle a été touchée par une décroissance de 0,5 % du nombre de ses effectifs, ce qui a représenté 208 emplois.

Par ailleurs, du côté des industries ayant enregistré des gains au Québec, se trouve notamment l'industrie du transport ferroviaire, qui a enregistré une croissance importante du nombre de ses salariés pendant la période à l'étude, soit de 3,9 % (ou 468 emplois). Le fait que le Canadien Pacifique (CP) a connu une année record en 2005 et que Via Rail commence à retrouver ses niveaux de trafic d'avant 2003 n'est certainement pas étranger à la croissance du nombre de salariés dans cette industrie. Par ailleurs les industries des activités de soutien au transport, des messengeries et services

de messagers ainsi que les autres industries du transport et de l'entreposage ont enregistré des augmentations respectives du nombre de salariés de 0,5 %, de 1,3 % et de 1,0 %.

LA SITUATION AU CANADA

• Du côté canadien, la situation est tout autre. En effet, selon les données cumulées des douze derniers mois, plus de 6 900 emplois ont été créés sur une base annuelle dans l'industrie du transport et de l'entreposage, pour une croissance totale de 1,1 %. En outre, toutes les industries ont enregistré des augmentations du nombre de salariés, à l'exception d'une seule, soit l'industrie du transport aérien, qui a souffert entre autres, de la suppression de postes chez Air Canada dont il a été question précédemment. Au cours de la période étudiée, le nombre de salariés dans l'industrie du transport aérien a chuté de

0,3 %, ce qui représente une perte de 160 emplois.

À l'échelle canadienne, les plus fortes augmentations du nombre d'emplois ont été observées dans les secteurs des messengeries et des services de messagers (+ 2,5 %), des activités de soutien au transport (+2,3 %) et du transport ferroviaire (+1,2 %). Pour l'industrie des activités de soutien au transport, la hausse représente un gain de 1 927 emplois, soit le gain le plus important en nombre de salariés enregistré dans l'ensemble de l'industrie du transport et de l'entreposage au Canada. À noter que les activités de soutien au transport regroupent, entre autres choses, l'exploitation des ports, des aéroports et des gares, les services de navigation pour le transport aérien et par eau ainsi que toutes les activités des intermédiaires spécialisés en transport des marchandises. ●

La rémunération en hausse dans l'ensemble des industries du transport et de l'entreposage

Sur la base des données cumulées des douze derniers mois, qui englobent la période allant d'août 2005 à juillet 2006, comparées avec les données cumulées des douze mois précédents, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés de l'industrie du transport et de l'entreposage continue d'évoluer à la hausse, et ce dans tous les secteurs d'activité, tant au Québec qu'au Canada. En effet, comme l'indique le tableau 3, après avoir augmenté de 3,1 % au Québec et de 2,5 % au Canada en 2005, la rémunération hebdomadaire moyenne dans cette industrie est en progression de 3,0 % au Québec et de 2,3 % au Canada selon les dernières données diffusées. En moyenne, elle s'établit à 753 \$ au Québec et à 784 \$ au Canada. Ainsi, bien qu'elle croisse plus rapidement au Québec qu'au

Canada, la rémunération hebdomadaire moyenne des employés de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec demeure inférieure à celle qui est observée au Canada.

Au Québec comme au Canada, les secteurs où la rémunération hebdomadaire moyenne a augmenté le plus substantiellement au cours des douze derniers mois sont ceux du transport ferroviaire, du transport par camion, du transport en commun et des messageries et services de messagers. Ces secteurs ont enregistré des augmentations respectives de la rémunération hebdomadaire moyenne de 6,5 % (3,9 % au Canada), de 3,9 % (2,8 % au Canada), de 2,6 % (2,1 % au Canada) et de 2,4 % (2,3 % au Canada). La signature de nouvelles conventions

collectives, notamment avec les contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canadien Pacifique (CP), pourrait avoir eu un impact sur la hausse salariale observée dans le secteur du transport ferroviaire. À noter que l'industrie du transport ferroviaire au Québec est celle qui offre la rémunération hebdomadaire moyenne la plus élevée de toutes les industries du transport et de l'entreposage, Québec et Canada confondus, soit 1 048 \$ en moyenne.

Enfin, l'industrie du transport et de l'entreposage accorde en moyenne à ses employés des salaires supérieurs à ceux alloués dans l'ensemble des autres secteurs de l'économie (753 \$ comparativement à 700 \$ en moyenne au Québec et 784 \$ comparativement à 743 \$ en moyenne au Canada). ●

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2003	2004	2005	2004-2005 (août à juillet)	2005-2006 (août à juillet)	2003-2004	2004-2005	2005-2006 (août à juillet)
en dollars						%		
Québec								
Transport et entreposage	716	719	741	731	753	0,4	3,1	3,0
Transport aérien	854	788	789	782	790	-7,7	0,1	1,0
Transport ferroviaire	940	947	1019	984	1 048	0,7	7,6	6,5
Transport par camion	628	630	643	634	659	0,3	2,1	3,9
Transport en commun	631	643	664	658	675	1,9	3,3	2,6
Activités de soutien au transport	783	790	830	825	837	0,9	5,1	1,5
Messageries et services de messagers	646	645	662	655	671	-0,2	2,6	2,4
Autres ¹	746	791	808	798	809	6,0	2,2	1,3
Ensemble de l'économie	658	670	688	678	700	1,8	2,7	3,2
Canada²								
Transport et entreposage	762	757	776	766	784	-0,7	2,5	2,3
Transport aérien	917	868	877	869	885	-5,3	1,0	1,8
Transport ferroviaire	926	935	977	959	996	1,0	4,5	3,9
Transport par camion	712	716	735	724	744	0,6	2,7	2,8
Transport en commun	642	643	664	653	667	0,2	3,3	2,1
Activités de soutien au transport	819	798	822	818	832	-2,6	3,0	1,7
Messageries et services de messagers	690	681	698	689	705	-1,3	2,5	2,3
Autres ¹	778	788	802	791	807	1,3	1,8	2,0
Ensemble de l'économie	691	706	728	716	743	2,2	3,1	3,8

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail*, dans CANSIM II, tableau 281-0026, incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : septembre 2006.

¹ Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

² Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 3

COMMERCE EXTÉRIEUR

Le commerce extérieur du Québec

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au cours des deux premiers trimestres de 2006, les exportations du Québec ont connu une hausse de 1,3 % par rapport à la même période de l'année précédente. Du côté des importations, durant la même période, celles-ci ont progressé de 4,6 %. Après six mois, le solde de la balance commerciale

du Québec se révèle nettement déficitaire. Celui-ci laisse voir une augmentation de son déficit de 62 % par rapport à la période correspondante en 2005 pour atteindre à la mi-année plus de 3,3 milliards de dollars. Depuis 1995, le solde de la balance commerciale enregistrait tous les ans un surplus

pour atteindre un sommet de 6,8 milliards en 2001. En 2003, il enregistrait son plus faible surplus, soit 593 millions. La force de la devise canadienne comparative- ment à celle de chacun des principaux partenaires commerciaux du Québec n'est pas étrangère à un tel revirement. ●

États-Unis

Les données douanières indiquent que la valeur des exportations vers les États-Unis au cours des deux premiers trimestres de 2006 a présenté un recul de 1,7 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Quant à la valeur des importations, elle a régressé de 3,3 %. Le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis s'établirait,

après les deux premiers trimestres de l'année, à 15,9 milliards de dollars, soit un repli de 0,3 % en regard de la même période en 2005, essentiellement en raison de la faiblesse des importations québécoises. Cette situation se compare à un surplus de 31,0 milliards pour toute l'année 2004 et à un sommet de 33,4 milliards atteint en 2000. Après avoir reculé de 2000

à 2003 (figure 1), la valeur des échanges de marchandises (exportations et importations) entre le Québec et les États-Unis a progressé de 4,9 % en 2004 et de 2,1 % en 2005 pour à nouveau connaître un recul, soit de 2,2 % au cours de la première moitié de 2006 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. ●

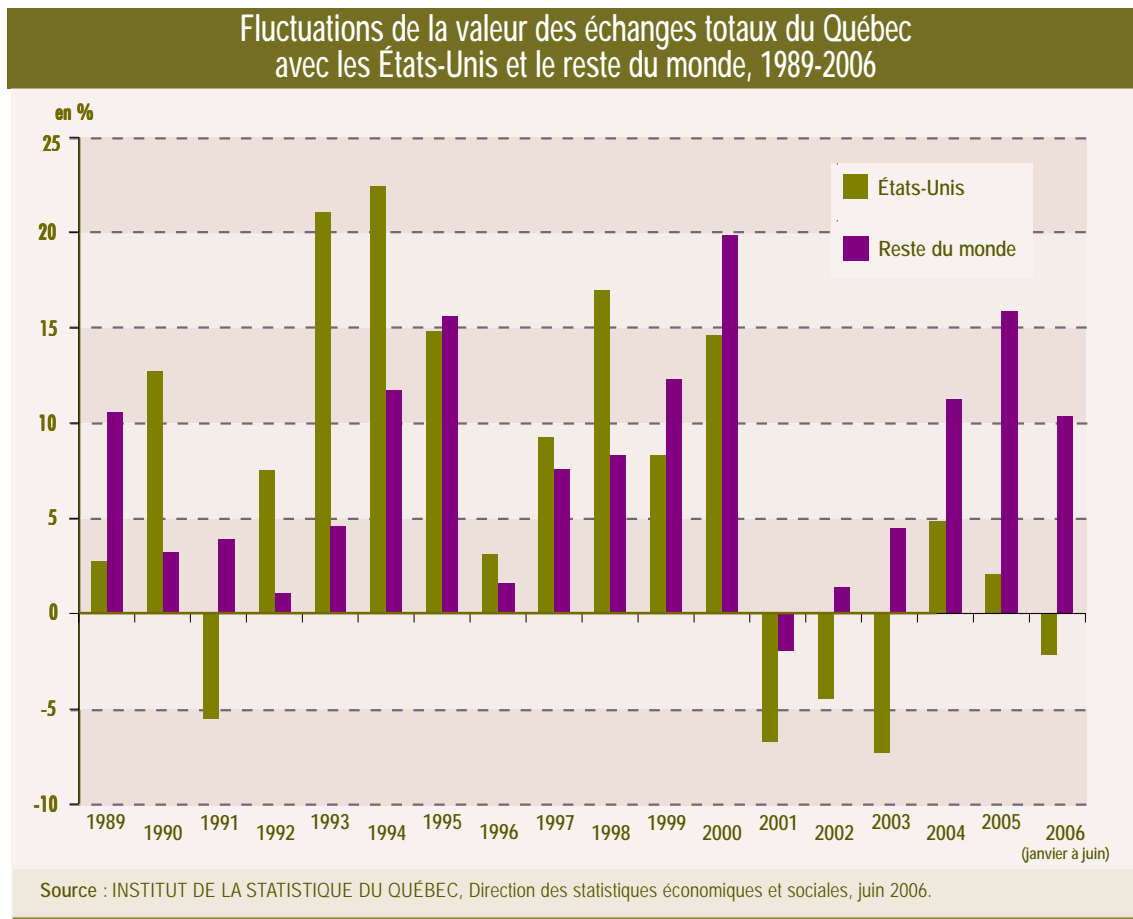


Figure 1

Les autres partenaires commerciaux importants

LES EXPORTATIONS

• En 2006, dans le cas de 3 des 4 marchés les plus importants pour le Québec après celui des États-Unis, une augmentation des achats québécois par rapport à la même période en 2005 a été observée. Ces marchés sont celui du Royaume-Uni (17,5 %), de l'Allemagne (78,2 %) et de la France (12,2 %). La valeur des exportations vers ces trois destinations a atteint plus de 2,1 milliards de dollars, en progression de 20,0 % (tableau 4). En contrepartie, la valeur des exportations vers le Japon était en baisse de 11,9 %, ce qui a représenté un chiffre d'affaires d'environ 482 millions de dollars.

Parmi les 12 principaux marchés d'exportations suivants, seuls ceux de l'Espagne et de la Belgique ont réduit la valeur de leurs achats, de 17,2 % et de 23,0 % respectivement, alors que la valeur des exportations vers plusieurs pays a été en hausse soutenue dont, selon l'importance de la valeur des exportations, le Mexique (127,5 %), l'Australie (34,5 %), la Corée du Sud (39,5 %), le Brésil (60,4 %), Hong Kong (61,1 %) et la Russie (134,8 %). Considérée globalement, la valeur des exportations des 25 principaux marchés a représenté des ventes supplémentaires de près de 500 millions de dollars par rapport à la même période en 2005 pour se chiffrer à 34,7 milliards de dollars, soit une hausse de l'ordre de 1,4 %.

LES IMPORTATIONS

• Les 4 principaux marchés d'approvisionnement du Québec selon la valeur des importations, outre les États-Unis, sont, dans l'ordre, la Chine, le Royaume-Uni, l'Algérie et l'Allemagne. En deux ans, la Chine est passée du cinquième au deuxième rang alors que l'Algérie s'est hissée du dixième au quatrième rang. Dans le cas de ces deux derniers pays, des hausses respectives de 16,4 % et de 20,9 % de la valeur des importa-

Principaux marchés d'exportation du Québec, 2005- 2006

Année	2005		Variation 2005-2006 (janvier à juin)	
	(janvier à juin)	(janvier à juin)		
		en millions de dollars courants		%
Pays destinataires en 2006				
1	États-Unis	29 080,9	28 591,7	-1,7
2	Royaume-Uni	696,5	818,7	17,5
3	Allemagne	397,5	708,5	78,2
4	France	512,8	575,2	12,2
5	Japon	547,5	482,1	-11,9
6	Pays-Bas	345,0	392,2	13,7
7	Chine	369,9	389,9	5,4
8	Mexique	169,8	386,3	127,5
9	Italie	310,3	353,4	13,9
10	Australie	168,5	226,7	34,5
11	Espagne	244,3	202,2	-17,2
12	Corée du Sud	132,0	184,2	39,5
13	Suisse	182,6	183,2	0,3
14	Brésil	110,2	176,8	60,4
15	Hong Kong	77,5	124,8	61,1
16	Russie	51,5	120,8	134,8
17	Belgique	141,1	108,6	-23,0
18	Taiwan	79,9	105,0	31,5
19	Arabie saoudite	59,6	96,7	62,2
20	Irlande	144,4	93,3	-35,4
21	Émirats arabes unis	76,4	88,6	16,0
22	Inde	103,2	87,5	-15,2
23	Suède	84,3	83,2	-1,3
24	Afrique du Sud	67,0	81,2	21,3
25	Singapour	94,5	80,7	-14,6
25 principaux pays		34 247,2	34 741,6	1,4
Total des exportations		35 773,1	36 254,3	1,3

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, juin 2006.

Tableau 4

tions québécoises ont été enregistrées durant les deux premiers trimestres de 2006 par rapport à la même période en 2005, pour s'établir respectivement à 3,1 milliards et 2,3 milliards de dollars. Au troisième rang, la valeur des importations en provenance du Royaume-Uni a légèrement diminué de 3,1 %, alors que, au cinquième rang, celle des importations provenant de l'Allemagne a connu une faible progression de 1,2 % par rapport à l'année précédente. Un recul a été observé pour la valeur des importations norvégiennes, soit une baisse de 18,0 %, ce qui a permis aux importations du Ja-

pon de retrouver le sixième rang, leur valeur étant en hausse de 8,8 %, comparativement à la situation en 2005, pour s'établir à 1,6 milliard. Pour la première fois, la valeur des importations en provenance de ces 6 pays a été légèrement supérieure (12,7 milliards) à celle des importations du Québec en provenance des États-Unis (12,6 milliards), soit 32,02 % du total contre 31,95 %.

Parmi les 7 marchés d'importance suivants pour la valeur des importations, seul celui de la France a subi une diminution, qui est de 14,3 %. Celle-ci a été largement

compensée par la croissance soutenue de la valeur des importations en provenance de cinq autres pays (Mexique, Brésil, Corée du Sud, Irlande et Venezuela, où cette valeur a varié de 11 % à 88 %). Parmi les valeurs des importations des autres pays, celles de Taïwan, du Chili et de l'Australie ont été en baisse, alors que celles de la Finlande, de l'Espagne, de la Suède, de la Lituanie et de l'Inde ont été en hausse. La valeur des importations en provenance des 25 principaux pays a globalement augmenté de 3,7 % au cours de cette période, soit une hausse d'environ 1,2 milliard de dollars par rapport à 2005 pour atteindre 34,9 milliards.

Après les six premiers mois de 2006, le solde de la balance commerciale du Québec en regard de ses 24 principaux partenaires commerciaux, excluant les États-Unis, présente donc un bilan nettement négatif puisque la valeur des importations est supérieure à celle des exportations de l'ordre de 16,1 milliards de dollars, en hausse de 4,5 % par rapport à la période correspondante en 2005.

Contrairement à ce qui se passe dans le cas des échanges avec les États-Unis, le commerce du Québec avec le reste du monde n'a jamais cessé d'augmenter au cours des 17 dernières années, exception faite d'un léger déclin de 1,9 % en 2001, et ce, en dépit d'un rythme de croissance moins soutenu au début des années 2000 (figure 1). La valeur des échanges a progressé de 11,3 % en 2004, de 15,9 % en 2005 et de 10,4 % durant la première moitié de 2006 par rapport à la période correspon-

dante de l'année précédente. C'est donc dire combien les réseaux de transport de marchandises se révèlent de plus en plus sollicités, particulièrement les modes maritime et aérien étant donné que

tous les principaux partenaires commerciaux extra-étasuniens du Québec se retrouvent sur d'autres continents, à l'exception du Mexique. ●

Les principaux produits

LES EXPORTATIONS
(EN DOLLARS CONSTANTS¹)

• Au cours de la première moitié de 2006, la valeur des exportations de 12 des 25 principaux groupes de produits exportés a connu une diminution par rapport à la période correspondante en 2005. Au total, une augmentation d'à peine 0,7 %

(tableau 6) a été notée pour les 25 principaux groupes de produits. La valeur des exportations de ces 25 produits a compté pour plus des deux tiers (67,0 %) de la valeur des exportations québécoises. La valeur du principal produit d'exportation du Québec, l'aluminium et ses alliages, a laissé voir en 2006 une hausse de

22,7 % en comparaison de l'année précédente, pour s'établir à 3,2 milliards de dollars constants et désaisonnalisés. Au deuxième rang, la valeur des avions complets exportés a été en baisse de 21,3 %, pour des ventes de 2,9 milliards. Les ventes de machines et matériel de bureau ont crû de 17,7 % alors que les

Principaux marchés d'importation du Québec, 2005-2006				
Année	2005	2006	Variation	
	(janvier à juin)	(janvier à juin)	2005-2006 (janvier à juin)	
		en millions de dollars courants		
Pays d'origine en 2006		%		
1	États-Unis	13 084,7	12 648,6	-3,3
2	Chine	2 693,6	3 135,4	16,4
3	Royaume-Uni	2 602,6	2 522,0	-3,1
4	Algérie	1 886,1	2 281,0	20,9
5	Allemagne	1 699,2	1 719,8	1,2
6	Japon	1 497,5	1 629,1	8,8
7	Norvège	1 694,7	1 389,2	-18,0
8	Mexique	1 164,4	1 293,5	11,1
9	France	1 451,4	1 244,2	-14,3
10	Brésil	445,4	839,2	88,4
11	Italie	806,6	807,8	0,1
12	Corée du Sud	570,3	596,4	4,6
13	Venezuela	366,4	580,1	58,3
14	Irlande	301,8	435,7	44,4
15	Chili	498,1	418,1	-16,1
16	Belgique	368,2	415,4	12,8
17	Finlande	258,0	386,0	49,6
18	Taïwan	375,9	370,4	-1,5
19	Autriche	339,9	367,5	8,1
20	Espagne	275,6	330,3	19,9
21	Suède	275,4	322,3	17,0
22	Lituanie	85,2	310,8	265,0
23	Pays-Bas	266,9	282,6	5,9
24	Australie	445,2	281,7	-36,7
25	Inde	192,1	281,4	46,5
25 principaux pays		33 645,0	34 888,6	3,7
Total des importations		37 830,3	39 583,5	4,6

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, juin 2006.

Tableau 5

ventes d'équipement et de matériel de télécommunication ont régressé de 17,7 %. Les exportations de papier journal ont diminué légèrement de 0,5 % tandis que celles des moteurs d'avions et de leurs pièces ont progressé de 19,9 %. Une baisse des ventes a été observée pour d'autres produits, notamment le bois d'œuvre (4,3 %), les autres matériels et outils (7,9 %), les autres produits finis (22,9 %), les vêtements et accessoires vestimentaires (22,1 %), les ouvrages de base en métal (1,9 %), les autres effets ménagers et personnels (1,6 %), les récipients et fermetures (2,6 %), les autres papiers (8,1 %) ainsi que les imprimés (5,7 %). La diminution de la demande extérieure du Québec pour ces 10 produits en perte de vitesse a ainsi été de 19,8 %. La valeur des exportations pour ces produits québécois correspond à plus de 9,2 milliards de ventes à l'étranger, ce qui représente en 2006 au-delà du quart (26,1 %) des ventes hors du Canada comparativement à près du tiers des ventes (32,7 %) en 2005. La valeur des 15 produits en progression a fait un bond de 15,5 %, ce qui correspond à des ventes dépassant 13,9 milliards, soit 39,4 % du chiffre d'affaires hors du Canada comparativement à 34,4 % en 2005. Une concentration des exportations du Québec se dessine donc pour une quinzaine de produits parmi les plus en demande.

LES IMPORTATIONS
(EN DOLLARS CONSTANTS)

• Au cours des six premiers mois de 2006, la valeur des importations de seulement 7 des 25 principaux groupes de produits importés a diminué par rapport à l'année précédente. Ainsi, la valeur des importations de l'ensemble des 25 principaux groupes de produits a progressé de 6,0 % par rapport à la période correspondante de 2005. La valeur des importations des 25 principaux produits a repré-

Principaux produits québécois exportés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2005-2006

Année	2005	2006	Variation
	(janvier à juin)	(janvier à juin)	2005-2006 (janvier à juin)
	en millions de dollars		%
Aluminium, y compris alliages	2 631,9	3 228,2	22,7
Avions complets, y compris moteurs	3 715,2	2 923,4	-21,3
Machines et matériel de bureau	1 961,0	2 308,8	17,7
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 266,1	1 864,0	-17,7
Papier journal	1 733,5	1 725,1	-0,5
Moteurs d'avions et leurs pièces	950,0	1 139,0	19,9
Bois d'oeuvre, résineux	992,2	949,3	-4,3
Autres matériels et outils	1 003,0	923,6	-7,9
Autres instruments de mesure, contrôle, laboratoire, médical et optique	661,5	785,4	18,7
Cuivre et alliages	487,2	721,0	48,0
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	629,9	681,3	8,2
Autres demi-produits en bois	555,8	615,0	10,6
Autres produits finis	718,4	553,6	-22,9
Vêtements et accessoires vestimentaires	697,4	543,0	-22,1
Pâte de bois et pâte similaire	481,0	512,4	6,5
Autre papier à imprimerie	445,4	484,0	8,7
Ouvrages de base en métal	478,3	469,3	-1,9
Formes de bases en matières plastiques	434,5	465,0	7,0
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	393,6	451,5	14,7
Autres effets ménagers et personnels	453,3	445,8	-1,6
Camions, tracteurs routiers et châssis	337,3	434,4	28,8
Récipients et fermetures	435,5	424,2	-2,6
Autres produits chimiques	341,8	363,1	6,2
Autre papier	363,0	333,4	-8,1
Imprimés	347,0	327,4	-5,7
25 principaux produits	23 514,0	23 671,3	0,7
Total	35 037,8	35 307,5	0,8

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, juin 2006.

Tableau 6

senté près des deux tiers (65,0 %) des importations québécoises. La valeur des importations du principal produit acheté à l'étranger soit les ordinateurs électroniques, a augmenté de 18,2 % pour s'établir à 5,2 milliards de dollars constants et désaisonnalisés. Les achats d'automobiles et de châssis viennent au deuxième rang, ils ont connu une hausse de 9,7 % (4,0 milliards). Les achats de pétrole brut ont décliné de 18,0 % (2,2 milliards), de même que les tubes électriques et les semi-conducteurs en baisse de 29,4 % (1,8 milliard), alors que les autres équipements et le matériel de télécommunication ont progressé de 13,0 % (1,6 milliard). Les impor-

tations de médicaments et de produits pharmaceutiques ont crû de 33,5 % (1,3 milliard) et celles des camions, tracteurs routiers et châssis, de 10,7 % (1,1 milliard). De même, il y a eu des hausses de la valeur des importations des produits chimiques inorganiques (16,5 %), des moteurs d'avions et de leurs pièces (1,1 %), des dérivés du pétrole et du charbon (50,9 %) et des autres minerais, concentrés et déchets métallifères (32,6 %), la croissance globale ayant été de plus de 500 millions de dollars pour s'établir à un montant total de 2,9 milliards. Au premier semestre, l'accroissement de la valeur des importations de ces 11 groupes de produits a été de

5,6 % et a totalisé ainsi près de 19,9 milliards d'achats à l'étranger.

Parmi les 14 produits importés subséquents, la valeur des importations de 9 d'entre eux a augmenté, alors qu'elle a diminué pour les 5 autres, de telle sorte que les importations québécoises de ces produits se sont élevées globalement de 7,3 % pour totaliser 6,0 milliards de dollars, soit plus de 15 % de la valeur des importations totales du Québec. Parmi les produits ayant connu la plus forte demande, il y a notamment les avions entiers avec moteurs (72,5 %, soit une majoration de 182 millions) ainsi que les instruments de mesure et de laboratoire (45,2 %, pour 129 millions). Le repli de la demande s'est principalement manifesté pour les produits chimiques organiques (16,6 % soit un recul de 110 millions) et, dans une moindre mesure, pour les pièces d'avions (3,6 % pour 25 millions), pour le cuivre et les alliages (7,8 %, pour 33 millions) de même que pour le papier et le carton (4,5 %, pour 17 millions).

Principaux produits québécois importés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2005-2006

Année	2005	2006	Variation
	(janvier à juin)	(janvier à juin)	2005-2006 (janvier à juin)
	en millions de dollars		%
Ordinateurs électroniques	5 151,6	9 127,0	18,2
Automobiles et châssis	3 954,7	7 133,5	9,7
Pétrole brut	2 147,8	5 202,0	-18,0
Tubes électriques et semi-conducteurs	1 810,1	4 711,6	-29,4
Autre équipement et matériel de télécommunication	1 547,5	2 893,6	13,0
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	1 283,3	1 957,8	33,5
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 055,3	1 951,4	10,7
Produits chimiques inorganiques	833,5	1 436,1	16,5
Autres dérivés du pétrole et du charbon	714,5	1 417,1	50,9
Moteurs d'avions et leurs pièces	684,4	1 318,9	1,1
Autres minerais, concentrés et déchets métallifères	666,6	1 303,9	32,6
Pièces d'avions, sauf moteurs	658,4	1 234,0	-3,6
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	601,4	1 173,5	1,9
Produits chimiques organiques	553,1	990,9	-16,6
Vêtements de dessus non tricotés	462,3	935,8	5,5
Avions entiers avec moteurs	432,3	896,2	72,5
Autres instruments de mesure, de laboratoire, etc.	412,8	815,1	45,2
Vêtements de dessus tricotés	393,0	784,2	23,9
Cuivre et alliages	387,0	709,4	-7,8
Meubles et accessoires	372,1	706,4	24,9
Matières plastiques non façonnées	369,9	659,1	2,8
Papier et carton	365,9	636,6	-4,5
Téléviseurs, radios et phonographes	352,9	609,4	-0,3
Autres boissons	316,5	602,1	15,1
Chaussures	314,4	598,6	16,1
25 principaux produits	25 841,3	49 804,3	6,0
Total	39 770,9	76 633,2	4,7

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, juin 2006.

Tableau 7

L'impact du ralentissement de la demande américaine sur le camionnage

Au cours de 2007, l'essor des exportations devrait se poursuivre grâce à la vitalité de la demande mondiale. Cependant, la Banque du Canada prévoit maintenant que la croissance des exportations apportera une contribution plus modeste à l'expansion de l'économie, compte tenu de l'hypothèse du maintien du taux de change dans la fourchette actuelle. Toutefois, une nouvelle hausse appréciable des investissements en machines et en matériel, combinée à la vigueur du dollar canadien, devrait dynamiser les importations. Les exportations nettes devraient donc freiner la croissance globale pendant un certain temps : néanmoins cet effet s'estompera probablement

au cours de la période de projection.

Pour l'avenir, la Banque du Canada s'attend donc encore que l'économie du pays fonctionne près de son potentiel et que le taux d'accroissement de l'indice des prix à la consommation (IPC) regagne la cible de 2 % au second semestre de 2007. À la lumière de ces perspectives, la Banque juge que les principaux risques concernant les perspectives pour les prochains trimestres sont les mêmes que ceux exposés dans la mise à jour de sa politique monétaire² rendue publique en juillet dernier :

Les risques à la hausse (des taux d'intérêt) touchant la production et

l'inflation au Canada sont surtout liés au dynamisme des dépenses des ménages et à la progression des prix des logements, tandis que le plus important risque à la baisse tient au fait que la demande des ménages aux États-Unis pourrait ralentir plus rapidement que prévu, et réduire ainsi la demande d'exportations canadiennes³.

Dans son scénario de référence, la Banque du Canada prévoit que les perspectives pour 2007 de l'économie canadienne sont moins favorables que celles présentées dans la Mise à jour de juillet dernier, et ce, en raison de deux principaux facteurs.

Premièrement, la détérioration des perspectives concernant l'économie américaine a entraîné une révision

à la baisse des projections relatives aux exportations nettes et, dans une moindre mesure, des investissements. Deuxièmement, la productivité du travail est plus faible qu'escompté (...). Le plus grand risque à la baisse pour l'économie canadienne tient à la possibilité que l'activité ralentisse plus que ce à quoi on s'attendait aux États-Unis (...). Un essoufflement plus grand de la demande intérieure américaine ferait décroître la demande d'exportations canadiennes, ce qui affaiblirait l'économie du Canada (...).

Ce scénario est entaché d'incertitudes additionnelles rattachées à ces risques principaux. (...), (Notamment,) un risque à la baisse est lié aux effets qu'aura le ralentissement anticipé de la croissance de l'économie américaine sur le reste du monde, en particulier dans les pays à marché émergent qui enregistrent actuellement une très vive

expansion. Dans la mesure où les investissements des entreprises, au sein de ces économies, sont destinés à satisfaire la demande potentielle des consommateurs américains, la progression de la demande intérieure de ces pays pourrait ne pas suffire à compenser la baisse de régime attendue de l'économie américaine. Un ralentissement plus prononcé qu'escompté de l'activité à l'échelle mondiale entraînerait vraisemblablement une réduction des prix des produits de base et une détérioration des perspectives concernant les exportations canadiennes au cours de la période projetée, ce qui exercerait une pression à la baisse sur le taux d'inflation au pays.

Par ailleurs, près des deux tiers des déplacements québécois de marchandises sur le continent nord-américain s'effectuent par camion en raison notamment de la plus

grande flexibilité et des coûts concurrentiels de ce mode de transport. La prospérité économique nord-américaine, le taux de change canadien (le Québec exporte aux États-Unis plus du double de ce qu'il en importe, d'où une grande sensibilité à cet égard) ainsi que le prix mondial du baril de pétrole sont des variables difficiles à anticiper et qui auront une influence importante sur la prospérité de cette industrie de même que sur les répartitions modales. Cependant, la vitalité de la devise canadienne au cours de la dernière année pourrait avoir des répercussions sur l'industrie du camionnage puisque, après deux années de reprise, il y a de nouveau un ralentissement marqué des échanges de biens entre le Québec et son principal partenaire commercial. ●

¹ Toutes les données d'échanges commerciaux concernant la ventilation par produit sont exprimées en dollars constants au prix de 1997 pour éviter d'intégrer de trop grandes fluctuations des prix influant artificiellement la valeur des échanges.

² BANQUE DU CANADA, *Mise à jour de la politique monétaire*, juillet 2006, en ligne au : <http://www.banqueducanada.ca/fr/rpm/misejour0706.html>

³ BANQUE DU CANADA, *Communiqué portant sur le taux cible de financement à un jour*, 6 septembre 2006, en ligne au : http://www.banqueducanada.ca/fr/dates-fixes/2006/rate_060906f.html

⁴ BANQUE DU CANADA, *Mise à jour de la politique monétaire*, juillet 2006, en ligne au : <http://www.bankofcanada.ca/fr/rpm/pdf/rpmoct06.pdf>

ÉTUDE MODALE

Le transport routier pour compte d'autrui : bilan de l'année 2004

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

PARTIE 1 : LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

L'industrie du camionnage

Le camionnage demeure une industrie importante tant dans le secteur des transports que pour l'ensemble de l'économie du Québec. Une bonne partie des achats et des expéditions hors du Québec est transportée par la route. Dans une économie aussi ouverte que celle du Québec le camionnage s'avère d'une importance névralgique pour l'enrichissement collectif de sa population. Outre son impact sur le commerce extérieur proprement dit, le camionnage fait vivre un nombre considérable de travailleurs et il constitue bien souvent le moyen le plus rentable et le plus efficace d'ap-

Le remaniement de l'enquête

L'enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion (ODMTC) a été remaniée à compter de l'année de référence 2004. La nouvelle enquête englobe toutes les expéditions de l'industrie du camionnage, améliore la qualité des données relativement aux renseignements recueillis et fournit des données plus détaillées aux niveaux provincial et territorial. Les résultats de cette enquête ne seront toutefois diffusés que plus tard durant l'année. Ils feront l'objet d'un article dans un prochain numéro de ce bulletin. Le présent article expose uniquement les résultats de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM).

provisionner les divers agents économiques québécois et d'expédier les produits vers les marchés locaux et extérieurs pour fournir aux consommateurs et aux entreprises

les produits frais ou manufacturés ou encore les ressources indispensables à la prospérité collective. Toutefois, les performances de l'industrie du camionnage sont tribu-

taires des conditions économiques existantes et, par conséquent, une relation étroite existe entre ces dernières et le rendement du plus important secteur des transports.

Avec la croissance économique et l'augmentation de la demande par les consommateurs, l'industrie du camionnage continue de croître. Il importe donc d'établir un état de

la situation des facteurs économiques susceptibles d'avoir une incidence sur l'industrie et des indicateurs de rentabilité de l'industrie du camionnage. ●

La conjoncture en bref

L'INDUSTRIE CANADIENNE ET QUÉBÉCOISE

- L'industrie du camionnage joue un rôle important dans l'économie du Canada. En 2004, le camionnage a contribué à l'économie pour un montant de 14,8 milliards de dollars, soit un peu moins du tiers de la production totale générée par le secteur des transports.

Au cours de cette année, le produit intérieur brut (PIB) réel¹ a augmenté de 2,9 % comparativement à 2,0 % l'année précédente. Depuis trois ans, la croissance du PIB canadien s'est établie en moyenne à 2,7 % par année. L'économie du Québec, pour sa part, a progressé de 2,3 % en 2004 après avoir connu des taux de croissance de 2,2 % en 2003, de 2,9 % en 2002 et d'à peine 1,4 % en 2001. En 2004, le Québec a bénéficié de l'activité dans la construction résidentielle et a

connu une reprise dans la fabrication, notamment dans l'industrie aérospatiale.

Les exportations canadiennes ont connu une nette reprise en 2004, soit une progression de 8,2 % pour atteindre 412 milliards de dollars. Malgré l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine, les exportations vers les États-Unis ont augmenté de 6,2 % pour s'établir à 348 milliards, alors que, durant la même année, les importations provenant de ce pays ont été en hausse de 2,8 % pour atteindre environ 209 milliards. Au Québec, les échanges commerciaux totaux ont bondi de 6,8 % pour les exportations et de près de 8,0 % pour les importations, ce qui représente une valeur de 133,3 milliards (soit 64,6 milliards d'exportations et 68,7 milliards d'importations). Les ventes et les achats québécois aux États-Unis ont augmenté de 4,9 %

et 5,1 % respectivement pour totaliser des échanges d'une valeur de 81,0 milliards de dollars².

Selon les données douanières, le camionnage est demeuré le principal mode de transport des marchandises entre le Québec et les États-Unis en ce qui concerne la valeur des échanges. En 2004, environ les deux tiers de la valeur des échanges commerciaux avec ce pays ont été attribuables au camionnage. Ce ratio est essentiellement inchangé depuis 2000.

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT PAR CAMION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE

- Le secteur du transport et de l'entreposage a connu une reprise en 2004. Le PIB de cette industrie a progressé de 3,4 % au Québec et de 4,5 % au Canada, contre seulement 0,5 % et 1,0 % respec-

Les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants

En 2003, l'industrie du camionnage au Canada comptait 44 400 entreprises actives. De ce nombre, 35 000 (79 %) étaient des entreprises se désignant comme « chauffeur contractant », 5 900 (13 %) étaient des transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes inférieures à 1 million de dollars, alors que 3 500 (8 %), avaient enregistré des recettes au-dessus de ce seuil.

Les petits transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont généré 1,63 milliard de dollars en recettes d'exploitation, soit environ 273 000 \$ par transporteur. Leurs dépenses d'exploitation, quant à elles, ont totalisé 1,52 milliard de dollars, soit 255 000 \$ par transporteur. Leurs principales charges d'exploitation ont été les traitements, les salaires et les avantages sociaux, qui ont représenté 27 % des dépenses totales, suivis des frais de carburant (21 %) et des autres dépenses (19 %). Pour ces transporteurs, les mouvements intraprovinciaux ont été à l'origine de près des trois quarts des recettes d'exploitation (73 % ou 1,19 milliard de dollars). Un peu plus de la moitié (53 %) de ceux-ci se spécialisaient dans le transport local de marchandises. Sur le plan géographique, l'Ontario comptait près du tiers (31 %) de ces petits transporteurs; venait ensuite le Québec (26 %).

Par ailleurs, les chauffeurs contractants ont généré des recettes d'exploitation totalisant 6,80 milliards de dollars, soit environ 194 000 \$ par transporteur. En contrepartie, leurs dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 6,19 milliards de dollars, soit 177 000 \$ par transporteur. Pour les chauffeurs contractants, ce sont les frais de carburant ainsi que les traitements, les salaires et les avantages sociaux (23 %), suivis des autres dépenses (14 %), qui ont constitué les principales charges d'exploitation. Les mouvements intraprovinciaux ont représenté 67 % des recettes d'exploitation des chauffeurs contractants (4,55 milliards de dollars). À noter que 53 % de ceux-ci se spécialisaient dans le transport de marchandises de longue distance. Leur répartition géographique était toutefois analogue à celle qui était observée chez les petits transporteurs pour compte d'autrui.

Les résultats de l'Enquête de 2003 sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants paraîtront dans la publication *Transports terrestre et maritime : bulletin de service* (50-002-XIF, gratuite à l'adresse : <http://www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=50-002-XIF>), qui paraîtra sous peu.

tivement en 2003. Tous les secteurs, sauf le mode ferroviaire au Québec et le service postal au Canada, ont connu une hausse. Tant au Québec qu'au Canada, c'est le secteur du transport par camion qui a bénéficié de la plus forte augmentation, soit respectivement 138 millions de dollars (4,8 %) et 749 millions (5,4 %).

En 2004, l'industrie des services de transport employait au total plus de 451 000 Canadiens dont 112 400 salariés au Québec³. Le plus gros employeur était l'industrie du camionnage canadien : 168 000 personnes y travaillaient, soit 37 % des emplois, alors que le nombre d'emplois s'élevait à 38 200 au Québec, soit 34 % du total. Au deuxième rang, se si-

tuaient le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs, qui comptaient 98 000 salariés au Canada (22 % du total) et 30 350 salariés au Québec (27 %). La troisième place était occupée par les activités de soutien au transport où travaillaient respectivement 84 600 et 18 320 personnes au Canada et au Québec pour des parts de 19 % et de 16 %.

Du total des Canadiens travaillant dans le secteur du transport et de l'entreposage, la proportion de ceux qui sont employés dans l'industrie du camionnage est restée relativement constante depuis 1997 : elle a varié de 35 % à 37 %. Au Québec, la proportion fluctue un peu plus, soit de 33 % à 37 %, au cours de la même période. En

2004, seuls le transport ferroviaire et les activités de soutien au transport laissent voir un recul du nombre de salariés, respectivement de 4,0 % et de 0,8 % à l'échelle canadienne ainsi que de 4,5 % et de 0,9 % au Québec. Cependant, l'industrie québécoise du camionnage enregistre un repli de 0,3 % comparativement à une majoration de 1,8 % dans l'ensemble du Canada. Les données de 2005 montrent des baisses soutenues du nombre de salariés canadiens dans le secteur des activités de soutien au transport (plus de 1 %), alors que, à l'échelle du Québec, c'est le transport aérien qui connaît des diminutions de plus de 2 % sur une base annuelle. ●

L'enquête sur les TRM

Les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation reflètent les tendances globales fondamentales de la performance de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Si les recettes du camionnage pour compte d'autrui canadien ont connu une reprise en 2003, l'année 2004 a laissé voir une progression soutenue de l'ordre de 17 %. Les recettes des transporteurs québécois, pour leur part, ont fait un bond de 37 % en 2004, pour s'établir à 5,1 milliards de dollars (tableau 8). De leur côté, les dépenses ont suivi les mêmes tendances, et ont connu des augmentations similaires. Ainsi, au cours des deux années précédentes, le ratio d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui canadiens s'était détérioré, mais il s'est amélioré en 2004 pour atteindre 0,94. Pour les transporteurs québécois, ce ratio est demeuré stable pendant trois ans, et a profité ensuite d'une légère amélioration en 2004, pour rejoindre finalement la moyenne canadienne.

LES RECETTES ET LES MARGES BÉNÉFICIAIRES

- L'analyse des résultats financiers à partir de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de mar-

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises a pour objet principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur du camionnage pour compte d'autrui. L'enquête sur les TRM recueille également des données d'exploitation et financières portant sur l'information relative au bilan, à l'état des recettes et des dépenses ainsi qu'à certains ratios d'exploitation. Ces données financières sont, notamment, utilisées comme intrants pour le système de comptabilité nationale.

Le ratio d'exploitation est la part des recettes d'exploitation totales consacrées aux dépenses d'exploitation totales (sans les frais d'intérêt). C'est le quotient des dépenses d'exploitation sur les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration des résultats financiers. Un ratio égal ou supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation. Statistique Canada considère un ratio d'exploitation de 0,95 comme une donnée repère pour le secteur du camionnage. Par ailleurs, l'année 1993 représente l'année de référence. C'est la dernière année où le secteur a connu un ratio d'exploitation de 0,95. Il s'agit d'une année charnière puisqu'elle marque la reprise à la suite de la récession de 1990 et précède l'année record de 1994, où le ratio d'exploitation a atteint 0,92.

chandises pour compte d'autrui révèle que les entreprises de camionnage établies au Canada et ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus ont généralement enregistré une rentabilité sans précédent en 2004. À l'échelle canadienne, les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint un sommet de 1,46 milliard de dollars. Il s'agit d'une progression de 61 % après

deux replis significatifs. Au Québec, les profits correspondants ont été de 209 millions, soit une hausse de près de 19 % par rapport à la situation en 2003, mais de 37 % par rapport au creux de 153 millions atteint en 2002. Fait à noter, la part revenant au Québec correspond à 14,3 % de toutes les recettes nettes d'exploitation générées pour l'ensemble de l'industrie canadienne.

La reprise des échanges commerciaux au cours de l'année 2004, soit des augmentations de 8,2 % des exportations et de 6,1 % des importations canadiennes (de 6,8 % et de 8,0 % respectivement au Québec) de même que la croissance soutenue des économies canadienne et québécoise expliqueraient l'amélioration importante de la marge bénéficiaire des transporteurs. Des dépenses moins soutenues, notamment en fait de paiements pour les chauffeurs contractants (baisse de 65 % au Canada et de 47 % au Québec), ont éga-

lement contribué à l'amélioration de la rentabilité. En 2004, les dépenses des transporteurs ont crû de 18 % au Canada et de 34 % au Québec. À noter que, à l'exception des dépenses de carburant, toutes les catégories de dépenses ont eu un taux de croissance nettement plus élevé (ou une diminution plus faible) au Québec. À nouveau en 2004, les frais de carburant ont représenté, tant au Québec qu'au Canada, l'augmentation nominale la plus importante subie par les transporteurs routiers, avec des majorations correspondantes,

en une seule année, de 466 millions et de 3,3 milliards de dollars, soit des hausses respectives de 96 % et de 149 % par rapport à la situation en 2003.

Les transporteurs québécois ont enregistré en 2004 une marge bénéficiaire légèrement au-dessus de la moyenne de celle des transporteurs des grandes régions canadiennes (6,35 % comparativement à 6,08 %) En outre, les marges bénéficiaires d'exploitation des transporteurs domiciliés au Québec ont été les meilleures depuis

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui: sommaire des statistiques financières, comparaison Québec-Canada, 2001-2004

Année					Variation		
	2001	2002	2003	2004	2001-2002	2002-2003	2003-2004
	en millions de dollars				%		
Québec							
État des revenus et des dépenses							
Recettes totales d'exploitation	3 349,2	3 324,9	3 770,0	5 146,7	-0,7	13,4	36,5
Dépenses totales d'exploitation	3 166,8	3 171,7	3 593,4	4 819,8	0,2	13,3	34,1
Recettes nettes d'exploitation	182,4	153,1	176,6	209,4	-16,1	15,3	18,6
Bilan							
Actif total	1 966,1	1 971,7	2 051,8	2 754,8	0,3	4,1	34,3
Passif total (dette)	1 325,8	1 318,2	1 305,8	1 746,6	-0,6	-0,9	33,8
Avoir des actionnaires (participation)	640,3	653,6	746,0	1 008,1	2,1	14,1	35,1
Ratios financiers							
Ratio d'exploitation	0,95	0,95	0,95	0,94	...	...	...
Marge bénéficiaire d'exploitation (en %)	5,45	4,61	4,69	6,35	...	...	...
Ratio du fonds de roulement	1,20	1,00	1,05	1,10	...	...	...
Ratio dette à long terme/avoir des actionnaires	0,56	0,52	0,47	0,46	...	...	...
Rendement de l'avoir (en %)	10,88	19,12	14,31	16,57	...	...	...
Rendement des capitaux employés (en %)	10,61	13,81	15,11	15,14	...	...	...
Canada							
État des revenus et des dépenses							
Recettes totales d'exploitation	19 524,0	19 341,3	20 505,2	24 010,8	-0,9	6,0	17,1
Dépenses totales d'exploitation	18 405,8	18 317,1	19 600,1	22 550,6	-0,5	7,0	15,1
Recettes nettes d'exploitation	1 119,0	1 024,2	905,1	1 460,3	-8,5	-11,6	61,3
Bilan							
Actif total	9 756,9	10 216,6	9 988,3	11 983,0	4,7	-2,2	20,0
Passif total	6 521,7	6 699,0	6 543,4	7 906,6	2,7	-2,3	20,8
Avoir des actionnaires (participation)	3 235,2	3 517,7	3 444,9	4 076,4	8,7	-2,1	18,3
Ratios financiers							
Ratio d'exploitation	0,94	0,95	0,96	0,94	...	...	...
Marge bénéficiaire d'exploitation (en %)	5,73	5,30	4,41	6,08	...	...	...
Ratio du fonds de roulement	1,22	1,19	1,14	1,12	...	...	...
Ratio dette à long terme/avoir des actionnaires	0,51	0,49	0,47	0,47	...	...	...
Rendement de l'avoir (en %)	18,47	20,47	16,64	16,60	...	...	...
Rendement des capitaux employés (en %)	16,63	16,38	16,17	15,69	...	...	...
Source : STATISTIQUE CANADA, <i>Le camionnage au Canada</i> , n° 53-222-XIB au catalogue, années diverses.							

Tableau 8

le sommet atteint en 2000. La détérioration marquée de la marge bénéficiaire des transporteurs canadiens au cours des deux années précédentes et un redressement moins spectaculaire en 2004 font en sorte que le Québec se classe en bien meilleure position que les années précédentes parmi les six grandes régions canadiennes répertoriées : il se trouve derrière les régions de l'Atlantique (7,13 %) et les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon (10,32 %) et tout près des Prairies (6,77 %), loin devant l'Ontario (5,66 %) et la Colombie-Britannique (4,57 %).

LES RECETTES D'EXPLOITATION PAR INDUSTRIE

Le Canada

Après avoir enregistré au cours des trois années précédentes des recettes s'établissant à environ 20,5 milliards de dollars, les transporteurs routiers canadiens pour compte d'autrui ont vu leurs recettes bondir en 2004 de 17,1 % par rapport à la situation en 2003 pour atteindre plus de 24 milliards. Aucun des sous-secteurs des transporteurs canadiens n'a enregistré de repli de ses recettes. Sur le plan nominal, c'est le fret général, tant de charge complète que de charge partielle, qui a montré les meilleurs résultats, soit respectivement des majorations de 1,5 milliard de dollars et de 676 millions, correspondant à des hausses de 17 % et de 18 %, suivi des autres marchandises spécialisées (augmentation de 587 millions, soit 17 %) et du vrac liquide (hausse de 421 millions, soit 25 %).

Le Québec

Au Québec, la situation financière apparaît tout aussi saine puisque les recettes d'exploitation tirées du transport routier pour compte d'autrui ont augmenté de plus de 36 % par rapport à celles de 2003 pour s'établir à 5,1 milliards de dollars. Seul le sous-secteur du déménagement d'articles ménagers a connu une diminution de ses revenus (27 millions, soit un repli de 9,5 %). Sur le plan nominal, c'est le fret général de charge complète

qui a le plus contribué à la majoration, soit 669 millions, suivi en second lieu du fret général de charge partielle avec 281 millions. Tous deux ont enregistré une hausse des recettes de 39 %. Les autres marchandises spécialisées (dont la machinerie lourde) occupent le troisième rang (134 millions pour une hausse de 31 %), alors que, en quatrième place, les camionneurs de produits forestiers ont généré des recettes supplémentaires de 102 millions, soit une hausse de plus de 28 %.

LES DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR CATÉGORIE

Le Canada

La majorité des postes de dépenses d'exploitation ont connu des augmentations en 2004. Ainsi, les salaires et traitements de même que le paiement aux chauffeurs contractants (plus du tiers des dépenses totales) ont représenté d'importantes catégories de dépenses dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. Si la part dévolue aux salaires et traitements a augmenté de 15 %, la part réservée aux paiements pour les chauffeurs contractants s'est repliée de près de 65 % (tableau 9). Il s'agit ici de la tendance inverse de celle qui régnait en 2003 au moment où l'industrie cherchait des moyens de réduire ses coûts et d'augmenter sa compétitivité. La croissance économique et la relative prospérité de l'industrie auront donc incité les transporteurs à miser davantage sur les ressources de l'entreprise plutôt que sur des camionneurs contractuels externes.

Statistique Canada signale à cet égard que, compte tenu de la taille des entreprises, il existe des différences notables du point de vue des dépenses. Par exemple, chez les entreprises ayant les plus faibles recettes annuelles (variant de 1 à 2 millions de dollars), les salaires et traitements représentaient une part considérable de leur budget d'exploitation (35 % de leurs dépenses totales), alors que les versements aux chauffeurs contractants correspondaient à seu-

lement 10 % de leurs dépenses totales. À l'inverse, chez les principaux transporteurs dont les recettes annuelles étaient supérieures à 25 millions de dollars, les salaires et traitements équivalaient à un peu moins de 25 % des dépenses totales, alors que les paiements aux chauffeurs contractants représentaient environ 27 % des dépenses totales.

Par comparaison avec les données de 2003, les plus importantes augmentations par catégorie de dépenses ont été les frais d'entretien et les dépenses de garage (96 %), les achats de services de transports (courtage, location-bail, etc.) (21 %) et les autres dépenses (assurances, administration, etc.) (18 %). Cependant, ce sont les dépenses pour le carburant qui ont entamé le plus la marge bénéficiaire avec une augmentation de 149 %, soit 3,2 milliards de frais supplémentaires sur ce seul chapitre, pour totaliser 5,5 milliards (43 % des dépenses totales).

Le Québec

Les transporteurs routiers québécois pour compte d'autrui ont produit, toutes proportions gardées, un bilan de leurs dépenses à peu près semblable à celui qui a été établi à l'échelle canadienne. Au cours de l'année, tous les postes de dépenses ont augmenté à l'exception des paiements pour les chauffeurs contractants. Ces transporteurs semblent également délaissé la stratégie misant sur l'utilisation de chauffeurs contractants afin de réduire les frais d'entretien et de réparation. Ainsi, en 2004, la plus forte diminution des dépenses a été dans cette dernière catégorie (47 %, soit une réduction de 334 millions de dollars), alors que les paiements aux titres de salaires et traitements ont crû de 34 % (347 millions), soit une majoration de coût net présumée de 13,3 millions en fait de rémunération.

Contrairement à la situation en 2003, année au cours de laquelle les dépenses totales d'exploitation ont reculé de 3,8 % en comparaison de celles de 2002, l'année

2004 a vu se produire une nette accélération de celles-ci de 34 %. Parmi les augmentations nominales observées, outre les salaires

et traitements déjà mentionnés, se trouvent les frais d'entretien et les dépenses de garage qui se sont élevés à 372 millions de dollars

(136 %), les achats de service de transport (y compris la location-bail de véhicules, les services de transport, de courtage de fret et

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui: sommaire des statistiques financières, comparaison Québec-Canada, par catégories de recettes et de dépenses, 2001-2004

Année					Variation		
	2001	2002	2003	2004	2001-2002	2002-2003	2003-2004
	en millions de dollars				%		
Québec							
Recettes par marchandises transportées							
Fret général – charge complète	1 650,7	1 703,0	1 705,8	2 375,0	3,2	0,2	39,2
Fret général – charge partielle	524,1	831,5	728,3	1 009,3	58,7	-12,4	38,6
Produits secs en vrac	209,9	139,4	196,0	243,5	-33,6	40,6	24,2
Liquide en vrac	332,0	276,4	240,2	313,5	-16,7	-13,1	30,5
Déménagement d'articles ménagers	129,8	140,5	102,3	92,6	8,2	-27,2	-9,5
Produits forestiers	256,6	385,0	359,2	460,9	50,0	-6,7	28,3
Autres marchandises spécialisées (dont machinerie lourde)	390,8	417,9	432,1	566,0	6,9	3,4	31,0
Autres recettes tirées du transport	24,6	43,1	16,4	37,6	75,2	-61,9	129,3
Total	3 518,5	3 936,8	3 780,3	5 098,4	11,9	-4,0	34,9
Dépenses par poste budgétaire							
Salaires et traitements (incluant avantages sociaux)	931,5	1 111,6	1 034,8	1 382,1	19,3	-6,9	33,6
Dépenses pour le carburant	241,7	254,2	480,6	946,5	5,2	89,1	96,9
Frais d'entretien et dépenses de garage	611,3	649,5	272,9	645,0	6,2	-58,0	136,4
Paiements pour les chauffeurs contractants	502,1	508,0	716,4	382,3	1,2	41,0	-46,6
Achats de services de transport (courtage, location-bail, etc.)	377,1	442,0	387,5	507,8	17,2	-12,3	31,0
Dépréciation	214,9	268,7	236,4	301,1	25,0	-12,0	27,4
Autres dépenses (assurances, administration, frais de terminus, etc.)	481,9	574,3	536,4	750,1	19,2	-6,6	39,8
Total	3 360,5	3 808,3	3 665,0	4 914,9	13,3	-3,8	34,1
Canada							
Recettes par marchandises transportées							
Fret général – charge complète	8 179,4	8 052,2	8 686,8	10 170,6	-1,6	7,9	17,1
Fret général – charge partielle	3 917,0	3 811,3	3 718,8	4 394,7	-2,7	-2,4	18,2
Produits secs en vrac	1 151,4	977,0	1 187,1	1 370,7	-15,1	21,5	15,5
Liquide en vrac	1 760,7	1 760,9	1 686,1	2 106,9	0,0	-4,2	25,0
Déménagement d'articles ménagers	616,8	576,1	519,9	641,1	-6,6	-9,8	23,3
Produits forestiers	1 084,4	1 107,4	1 036,6	1 220,6	2,1	-6,4	17,8
Autres marchandises spécialisées (dont machinerie lourde)	3 503,6	3 383,0	3 445,0	4 032,1	-3,4	1,8	17,0
Autres recettes tirées du transport	245,6	252,1	188,8	305,1	2,6	-25,1	61,6
Total	20 458,9	19 920,0	20 469,1	24 241,8	-2,6	2,8	18,4
Dépenses par poste budgétaire							
Salaires et traitements (incluant avantages sociaux)	5 086,1	5 344,2	5 364,8	6 190,7	5,1	0,4	15,4
Dépenses pour le carburant	1 254,1	1 270,1	2 202,2	5 473,5	1,3	73,4	148,5
Frais d'entretien et dépenses de garage	4 885,8	4 464,5	1 301,2	2 547,7	-8,6	-70,9	95,8
Paiements pour les chauffeurs contractants	2 199,3	2 130,6	4 604,8	1 617,1	-3,1	116,1	-64,9
Achats de services de transport (courtage, location-bail, etc.)	2 186,1	2 068,9	2 201,2	2 654,2	-5,4	6,4	20,6
Dépréciation	949,3	1 062,4	1 026,8	1 118,6	11,9	-3,4	8,9
Autres dépenses (assurances, administration, frais de terminus, etc.)	2 905,4	2 874,4	3 152,0	3 729,6	-1,1	9,7	18,3
Total	19 466,1	19 215,1	19 853,0	23 331,4	-1,3	3,3	17,5

Source : STATISTIQUE CANADA, *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XIB au catalogue, tableau 2.2, moyennes trimestrielles annualisées, années diverses.

Note : Il s'agit dans ce tableau de la somme de moyennes trimestrielles annualisées, car le total des recettes et des dépenses trimestrielles ventilées ne peut correspondre au total annuel des recettes et des dépenses.

Tableau 9

de conducteurs) qui ont atteint 507,8 millions (31 %) et les autres dépenses (assurances, administration, etc.) qui se sont chiffrés à 214 millions (40 %). Les dépenses en carburant remportent encore une fois la palme de l'augmentation la plus forte avec des frais supplémentaires de 466 millions, soit une hausse de 97 %.

LES DIFFÉRENCES SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR

- Bien qu'ils n'aient compté que pour moins de 3 % du total des transporteurs canadiens ayant un revenu de plus de 1 million de dollars, les transporteurs dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions ont été responsables de 29 % des recettes d'exploitation totales. Ils ont atteint un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,94. Comptant pour environ le cinquième des entreprises de camionnage représentées dans l'enquête sur les TRM, les transporteurs dont les recettes annuelles varient de 12 millions à 25 millions ont également été responsables de 29 % des recettes d'exploitation totales. Leur ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé se chiffrait à 0,91. Les transporteurs dont les recettes annuelles fluctuent de 2 à 12 millions ont représenté la majorité des entreprises, avec 60 % du nombre total, et ont été responsables de 37 % des recettes totales d'exploitation. Pour leur part, ils ont obtenu un ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé de 0,92. Enfin, les plus petits transporteurs, soit ceux dont les recettes annuelles se situent autour de 1 à 2 millions, constituaient plus de 27 % du total des entreprises, mais ils ont généré seulement 5 % des recettes totales d'exploitation. Leur ratio d'exploitation annuel non désaisonnalisé était de 1,00. À noter qu'un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.

LES RATIOS DE SOLVABILITÉ

- L'enquête de Statistique Canada présente les performances financières des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui selon certains postes du

bilan (voir tableau 8). Ainsi, l'actif total des camionneurs québécois a atteint 2,8 milliards de dollars (12,0 milliards à l'échelle canadienne) en 2004, soit une hausse de 34,3 % (20,0 % au Canada) par rapport aux données de 2003. L'actif total par transporteur est demeuré pratiquement inchangé à l'échelle canadienne : il est passé de 3,2 millions en 1999 à près de 3,5 millions en 2003 et à 3,8 millions en 2004. Au Québec, ce ratio a augmenté plus rapidement et tend à rejoindre la moyenne nationale : il a progressé de 2,7 millions en 1999 à 3,4 millions en 2003 pour atteindre un sommet de 3,7 millions en 2004.

Par ailleurs, le passif total (dettes) des transporteurs routiers québécois s'est établi en 2004 à 1,8 milliard de dollars (7,9 milliards à l'échelle canadienne), soit une majoration de 23,1 % depuis le sommet atteint en 2000 et de 33,8 % par rapport à l'année précédente. Au Canada, après un léger repli de l'endettement en 2003, celui-ci a crû de 20,8 % en 2004. Au cours de cette dernière année, la proportion de la dette à long terme dans le passif total a atteint, pour les entreprises tant québécoises que canadiennes, son plus bas niveau, soit respectivement 48,8 % et 45,5 % comparativement à 61,1 % et à 52,1 % en 2001. En 2004, les transporteurs québécois pour compte d'autrui ont montré une plus faible solvabilité à court terme, le ratio du fonds de roulement passant à 1,10 (1,05 en 2003) en comparaison de 1,20 en 2001 (1,12 en 2004 et 1,23 en 2001 à l'échelle canadienne).

Contrairement à la situation en 2002 où l'ensemble des activités présentait un repli du ratio du fonds de roulement, hormis les marchandises spécialisées, ce ratio a régressé en 2003 et en 2004 pour les transporteurs de liquide en vrac, d'autres marchandises spécialisées et de produits forestiers, alors qu'il était en hausse pour les trois autres types de transporteurs. La solvabilité à court terme s'est améliorée pour trois des cinq groupes de revenus, sauf dans le cas des petits transporteurs et des principaux transporteurs.

Enfin, la solvabilité à court terme a été en baisse dans toutes les régions, à l'exception du Québec et l'Ontario.

En 2004, la participation des actionnaires des entreprises de transport domiciliées au Québec a compté pour environ 1 milliard de dollars (4,1 milliards à l'échelle canadienne) comparativement à 746 millions (6,5 milliards) l'année précédente, soit une augmentation d'environ 35,1 % (18,3 % au Canada). Cette participation a donc connu au Québec une troisième hausse consécutive. Ainsi, la contribution des actionnaires par transporteur au Québec s'est établie à 1,4 million de dollars en regard de seulement 975 000 \$ en 2001 (elle est stable autour de 1,3 million à l'échelle canadienne) : à noter que le Québec a dépassé ici encore la moyenne canadienne.

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio de la dette à long terme par rapport à l'avoir des actionnaires, est demeurée inchangée à 0,47 à l'échelle canadienne. Les résultats ont varié d'une région à l'autre, oscillant entre 0,37 pour la région de l'Atlantique à 0,52 dans les Prairies. Globalement, ce ratio a augmenté pour toutes les régions, à l'exception du Québec, avec un quatrième repli annuel consécutif pour s'établir à 0,46, et de l'Ontario (également à 0,46). Le ratio a été à la hausse pour toutes les activités, à l'exception du transport des liquides en vrac et des produits secs en vrac. Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires était sensiblement moins élevé chez les transporteurs locaux (0,45) que chez les transporteurs de longues distances (0,48).

L'ASPECT POSITIF DE L'EFFET DE LEVIER

- En 2004, le rendement de l'avoir au Québec (16,6 %) est redevenu plus élevé que le rendement des capitaux employés (15,1 %)⁴. Cela signifie qu'en 2004 les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré un rendement de l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds em-

pruntés, ce qui leur a donné plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. En 2003, pour la première fois depuis au moins les sept dernières années, le rendement des capitaux (15,1 %) surpassait celui de l'avoir (14,3 %).

À l'échelle canadienne, le rendement de l'avoir (16,6 %) est demeuré plus élevé en 2004 que le rendement des capitaux utilisés (15,7 %) dans toutes les régions, sauf dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. En 2003, la situation était similaire : à 16,6 %, le rendement de l'avoir était en effet également plus élevé que celui des capitaux utilisés (16,2 %), ce qui a laissé aux trans-

porteurs plus de marge de manœuvre concernant le financement de leurs activités pour une huitième année consécutive.

Sur le plan régional, l'effet de levier a été positif en 2004 dans les provinces de l'Atlantique et dans les Prairies, légèrement positif en Ontario et négatif en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Selon le type d'activité, si l'effet de levier a été favorable en 2002 pour le transport du fret général et des produits forestiers, il a été défavorable uniquement pour le transport du fret général l'année suivante, compensé par les bons résultats affichés par tous les autres types d'activité. En 2004, l'effet de

levier est favorable à tous les genres d'activité à l'exception des autres marchandises spécialisées. Selon la taille des entreprises, l'effet de levier s'est nettement amélioré en 2002 chez tous les transporteurs du groupe dont les recettes se retrouvent entre 2 à 25 millions de dollars, mais il s'est détérioré chez ceux qui font partie des groupes affichant les recettes les plus élevées ou les plus faibles. En 2003, il s'est détérioré auprès de tous les groupes de revenus, alors qu'en 2004 il a été favorable pour l'ensemble des groupes de revenus, hormis les transporteurs dont les recettes annuelles s'établissent entre 12 et 25 millions de dollars. ●

Un nombre sans précédent de transporteurs

L'estimation du nombre total moyen de transporteurs pour compte d'autrui domicilié au Québec et ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars a connu en 2004 un seuil sans précédent : en effet, il s'est établi à 772 comparativement à 3 197 au Canada. Après avoir atteint un sommet de 680 transporteurs en

2001, en regard de 2 949 au Canada, l'estimation du nombre total de transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Québec avait chuté au cours des deux années subséquentes. En moyenne, 615 transporteurs pour compte d'autrui étaient en service pendant l'année 2002 (2 952 au Canada). En 2003, ils n'étaient plus que 592

(2 846 au Canada), ce qui représentait 20,8 % de l'ensemble des transporteurs de cette catégorie à l'échelle canadienne par comparaison avec 23,1 % en 2001 et à 24,1 % en 2004. Il s'agit donc d'une augmentation de 30,4 % (12,3 % au Canada) par rapport au plancher observé en 2003. ●

Les revenus des camionneurs par destination

Selon Statistique Canada, les recettes provenant des mouvements de marchandises à l'intérieur du Canada ont totalisé 15,5 milliards de dollars en 2004, soit 64 % du total des recettes tirées du transport par camion. Il s'agit d'une augmentation de 18 % par rapport à la situation en 2003. De cette somme, environ 65 % des recettes étaient attribuables aux mouvements à l'intérieur des provinces (67 % en 2001), alors que le reste (35 %) était imputable aux mouvements entre les provinces.

L'activité transfrontalière entre le Canada, les États-Unis et le Mexique a continué de jouer un rôle clé. Les recettes provenant des

mouvements internationaux de marchandises ont ainsi atteint 8,7 milliards de dollars en 2004, soit une augmentation de 18 % par rapport aux résultats de 2003. De manière plus détaillée, les recettes des mouvements de marchandises en provenance du Canada ont progressé de 15 %, alors que celles des mouvements de marchandises à destination du Canada ont crû de 21 %. Ce dernier résultat s'explique notamment par le taux de change favorable aux importations, ce qui favorise l'achat moins coûteux à l'étranger.

Depuis les dix dernières années, la part des recettes qui découle des déplacements transfrontaliers a

été en progression comparative- ment à la part des recettes provenant des déplacements intérieurs. Ainsi, en 1995, les recettes d'exploitation attribuables aux mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux (donc intérieurs) représentaient environ 75 % des recettes totales provenant du transport. Cette proportion s'établissait à 72 % en 1998 puis à 64 % en 2000 pour passer sous la barre des 63 % en 2002. À noter que la proportion du commerce intraprovincial représente toujours depuis une dizaine d'années une part plus importante du commerce intérieur (60 % en 1995, 66 % en 2000 et 65 % en 2004). ●

Conclusion

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré de bons résultats financiers en 2004, en raison de la remontée des

recettes nettes d'exploitation après plusieurs années de stagnation ou de repli. Les résultats encourageants notés tant dans l'ensemble

de l'économie que dans l'industrie ne sont certainement pas étrangers à la croissance significative observée chez les transporteurs

pour compte d'autrui aux recettes annuelles de plus de 1 million de dollars. Parmi les secteurs d'activité du transport, le camionnage est celui qui a connu la croissance la plus forte à l'égard de la progression et de son PIB et de l'emploi. En une seule année, les transporteurs québécois ont presque atteint la moyenne nationale pour la

plupart des ratios financiers. Cependant, la prospérité toute relative de cette industrie a interrompu l'effort de rationalisation amorcé l'an dernier. En 2004, les chauffeurs salariés étaient ceux qui avaient le plus bénéficié de la reprise au détriment des chauffeurs contractants. En 2003, le recours plus important aux chauffeurs con-

tractants avait permis de circonscrire tant les dépenses d'entretien que les salaires. Depuis, la plupart des postes de dépenses ont augmenté, ce qui, à terme, advenant un ralentissement ou une crise quelconque, pourrait à nouveau mettre l'industrie du camionnage dans une situation plus précaire. ●

¹ Le PIB réel est le produit intérieur aux prix de base, en dollars enchaînés de 1997, selon le tableau 379-0017 de CANSIM de Statistique Canada pour les données canadiennes et le tableau 2.3A des comptes économiques québécois : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/conjn_econm/compt_econm/cea2_3a.htm

² Pour plus de détails sur les échanges commerciaux canadiens et québécois, voir l'article sur le commerce extérieur dans le présent *Bulletin*.

³ Dans le contexte du présent article, les services de transport excluent les messageries et autres services de messagers, de même que le transport par eau, le transport de tourisme et d'agrément et le transport par pipeline.

⁴ Le rendement de l'avoir (%) = (recettes nettes avant postes extraordinaires/avoir des propriétaires) * 100.

Le rendement des capitaux employés (%) = (recettes nettes avant impôt et intérêt/capitaux employés à long terme) * 100.

ANALYSE

Une nouvelle loi américaine sur le financement des transports : la SAFETEA – LU

Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users

Pierre Beaudoin *Analyste en transport - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Mise en contexte

Il y a plus d'un an, soit le 10 août 2005, le président américain, George W. Bush, signait la Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act – A Legacy for Users (SAFETEA – LU), ou Loi sur le financement des transports, après son adoption au Sénat et à la Chambre des représentants. Cette loi prévoit le financement de projets d'infrastructures de transport dans plusieurs domaines dont les routes, le transport en commun, les corridors de commerce et les infrastructures stratégiques. Son budget est de 286,4 milliards de dollars¹ et est étalé sur une période de cinq ans (2005-2009). Plus de 80 % de ce budget est af-

fecté aux projets d'infrastructures routières (233 milliards) tandis que le reste est alloué aux projets de transports publics (53 milliards). Cette répartition varie toutefois d'un État à l'autre, notamment en raison de l'urbanisation et de l'étendue du territoire.

À noter que la version antérieure du Transportation Bill, soit la Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA – 21) était arrivée à échéance le 30 septembre 2003 et disposait d'un budget global de 219 milliards pour une période de six ans. Devant l'incapacité de la Maison-Blanche et des deux chambres du Congrès à s'entendre sur un niveau de finance-

ment et une répartition des sommes allouées, la TEA – 21 a été prolongée à douze reprises afin que l'aide fédérale continue d'être distribuée aux États.

Ce montant de 286,4 milliards de dollars sur cinq ans représente donc une augmentation de près de 70 milliards par rapport à la TEA – 21 adopté en 1998. Si ce montant était en deçà des attentes du Sénat américain, il s'est avéré un compromis acceptable entre les propositions de la Chambre des représentants (284 milliards) et du Sénat (318 milliards) et la position de la Maison-Blanche qui souhaitait une augmentation moins importante. ●

Financement

Le Highway Trust Fund (HTF) qui existe depuis 1956 est la principale source de financement des programmes du Federal-Aid Highway Program (FAHP). Ce fonds s'appuie sur le principe de l'utilisateur-payeur et sa structure de taxation

a été modifiée à plusieurs reprises depuis son instauration². Les plus importantes révisions ont eu lieu en 1982 (Surface Transportation Assistance Act) et en 1984 (Deficit Reduction Act) et ont eu pour effet de modifier la structure de taxa-

tion. C'est en 1982 qu'est apparue la taxe pour le financement du transport collectif (1 ¢/gallon) et depuis le 1er octobre 1997, celle-ci est de 2,86 ¢/gallon sur la plupart des carburants. Depuis 1984, les revenus générés par les amen-

des et les pénalités imposées en vertu des exigences de sécurité pour les transporteurs routiers (moteurs carriers) sont versés au HTF.

Les revenus tirés des taxes sur les carburants comptent pour près de 85 % des revenus globaux du HTF. La contribution des véhicules lourds (pneus, vente et utilisation) représente presque 13 % des revenus alors que le reste provient des amendes perçues et des revenus d'intérêt. À noter que la dernière augmentation de la taxe sur les carburants a eu lieu en 1993 et que celle-ci n'a jamais été indexée au coût de la vie. Depuis, les sommes générées par la taxe fédérale sur les carburants ont perdu environ le tiers de leur valeur en termes de pouvoir d'achat bien que la hausse de consommation a permis tout de même aux recettes de croître durant ces années. Cette situation risque de compromettre la capacité budgétaire de l'United States Department of Transport (USDOT)³ à maintenir et à améliorer la qualité de l'of-

Principales sources de revenus du Highway Trust Fund, 2005

Carburants	
Essence	18,4 ¢/gallon
Diesel	24,4 ¢/gallon
Gasohol (10 % éthanol) ¹	13,0 ¢/gallon
Carburants spéciaux ²	18,4 ¢/gallon (taux moyen)
Pneus	
De 40 à 70 lbs	15,0 ¢/lb excédant 40 lbs
De 70 à 90 lbs	4,50 \$ + 30 ¢/lb excédant 70 lbs
Plus de 90 lbs	10,50 \$ + 50 ¢/lb excédant 90 lbs
Vente de camions et de remorques	
12 % du prix de vente du détaillant pour les tracteurs et les camions de plus de 33 000 lbs et les remorques de plus de 26 000 lbs (gross vehicle weight)	
Utilisation des véhicules lourds (taxe annuelle)	
Camions de 55 000 lbs et plus : 100 \$ + 22 \$ pour chaque tranche de 1 000 lbs supplémentaire pour un montant maximal de 550 \$	

¹ Les taux sont variables pour les différents carburants de substitution contenant moins de 10 % d'éthanol.

² À compter du 1er octobre 2006, la taxe sur certains de ces carburants a été majorée dans des proportions de 34 % à plus de 104 % pour le gaz naturel liquéfié.

Tableau 10

fre des infrastructures et des services nationaux de transport

compte tenu de l'importance des besoins d'investissement. ●

Investissements ciblés

Le réseau routier national américain appelé National Highway System (NHS) (tableau 11) compte plus de 161 000 milles (260 000 km) et est constitué des routes permettant la desserte des centres urbains majeurs, l'accès aux postes frontaliers importants,

l'accès aux principaux centres intermodaux de même que l'accès aux destinations touristiques majeures et aux installations de la défense nationale. Son identification a été faite par l'USDOT en collaboration avec les gouvernements locaux et d'États ainsi qu'avec les

organismes métropolitains de planification (Metropolitan Planning Organization (MPO)). Bien que le NHS ne représente que 4 % de la longueur totale du réseau routier américain (plus de 3 960 000 milles), il supporte 40 % du trafic routier global, 75 % du camionnage et

Composantes du National Highway System¹ admissibles au financement en vertu du Federal-Aid Highways

		Federal-Aid Highways				Non-Federal-Aid Highways	Total	
		National Highway System			Autres			
		Interstate	Autres	Total				
Milieu rural ²	• en milles	33 164	86 087	119 251	585 233	704 484	2 374 594	3 079 078
	• en %	1,1	2,8	3,9	19	22,9	77,1	100
Zone urbanisée								
	Moins de 200 000 personnes ²	• en milles	1 811	6 023	7 834	49 374	57 208	123 623	180 831
	• en %	1	3,3	4,3	27,3	31,6	68,4	100
Plus de 200 000 personnes ²	• en milles	11 740	22 598	34 338	164 404	198 742	504 613	703 355
	• en %	1,7	3,2	4,9	23,4	28,3	71,7	100
Total	• en milles	46 715	114 708	161 423	799 011	960 434	3 002 830	3 963 264
	• en %	1,2	2,9	4,1	20,2	24,2	75,8	100

¹ Selon les données d'octobre 2002.

² Cela comprend les infrastructures routières relevant des Départements of Transport (DOT) des États, des comtés, des villes, des municipalités, des autres administrations et des agences fédérales.

Tableau 11

90 % des déplacements touristiques.

Le NHS est constitué des principales infrastructures routières suivantes :

- l'Interstate System : infrastructures routières reliant les différents États américains;
- l'Eisenhower Interstate System : réseau de routes inter-États considérées comme stratégiques;
- les autres artères principales :

routes en milieu rural ou urbain qui permettent l'accès à un port ou à un aéroport d'importance, aux équipements de transport collectif (gares ferroviaires, terminus de transport interurbain par autocar, etc.) et aux centres intermodaux (marchandises);

- le Strategic Highway Network (STRAHNET) : réseau d'infrastructures routières qui sont importantes pour des considérations de défense nationale;

- le Major Strategic Highway Network Connectors : infrastructures routières permettant l'accès entre les installations militaires et les infrastructures routières du STRAHNET;
- l'Intermodal Connectors : infrastructures routières permettant l'accès entre les centres intermodaux d'importance et les autres composantes du NHS. ●

Répartition budgétaire annuelle

Avant d'aborder la répartition budgétaire annuelle par grands axes d'intervention, il y a lieu de préciser que les sommes provenant du HTF pour les infrastructures routières sont déposées dans le Highway Account et gérées par la Federal Highway Administration (FHWA : <http://www.fhwa.dot.gov>). Pour ce qui est des projets de transport collectif, l'argent est versé dans le Mass Transit Account et la gestion des projets relève de la Federal Transit Administration (FTA : <http://www.fta.dot.gov>).

La contribution du gouvernement fédéral par l'entremise de l'USDOT varie généralement de 80 à 100 % selon les programmes et les priorités gouvernementales et les bud-

gets annuels par programmes et pour chacun des États sont déjà connus. À noter que certains programmes permettent aux Départements des transports des États (DOT) de financer des projets sur le réseau routier local ou même les y obligent. Le budget alloué à certains programmes est établi selon une « formule de péréquation » et prend en compte par exemple la population, la longueur du réseau routier (voies de circulation), le nombre de véhicules/milles effectués, le nombre de personnes à faible revenu.

Enfin et comme c'est généralement le cas lors de l'adoption de grands projets de loi sur les infrastructures, une part appréciable du budget est

consacrée aux projets spéciaux (*earmarks*). La SAFETEA – LU se montre plus généreuse que la TEA –21 puisque ce n'est pas moins de 24 milliards de dollars qui sont prévus pour plus de 6 370 projets comparativement à 9,4 milliards pour 1 850 projets rattachés à la TEA – 21.

Bien qu'il soit composé de données préliminaires, le tableau 12 permet d'avoir un aperçu de l'importance des budgets pour les principaux axes d'intervention. À retenir que les principales dépenses sont prévues pour les infrastructures routières, le transport collectif et la sécurité et que les budgets sont généralement croissants avec les années. ●

Répartition budgétaire par grands axes d'intervention¹

Programmes	Année budgétaire					Total
	2005	2006	2007	2008	2009	
<i>en millions de dollars américains</i>						
Infrastructures routières (Federal-Aid-Highways)	37 109,0	38 127,7	40 447,1	41 824,6	41 982,0	199 490,4
Sécurité routière	298,6	693,5	699,5	711,0	729,0	3 131,6
Transport collectif	7 646,3	8 622,9	8 974,8	9 730,9	10 338,1	45 313,0
Sécurité des transporteurs routiers (motor carrier)	443,3	490,5	517,0	528,0	541,0	2 519,8
Recherche	551,8	429,8	429,8	429,8	429,8	2 271,0
Planification ²		55,0	55,0			110,0
Sécurité – Matières dangereuses	55,2	59,3	60,3	60,3		235,1
Transport ferroviaire		451,0	450,8	450,0	450,0	1 801,8
Divers		136,0	142,8	149,9	157,4	586,1
Total	46 104,2	49 065,7	51 777,1	53 884,5	54 627,3	255 458,8³

Source : CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users : Selected Major Provisions*, Washington D.C., 18 octobre 2005, p. 33-36.

¹ Cette répartition est établie en fonction des données préliminaires du 4 août 2005. Les budgets annuels par axe d'intervention pourraient faire l'objet d'une révision.

² Cet axe d'intervention ne comprend qu'un seul programme (Clean School Bus Grant). Les activités de planification des États sont financées par une ponction de 2 % dans les budgets de certains programmes (Interstate Maintenance Program, National Highway System Program, Surface Transportation Program, Congestion, Mitigation and Air Quality Improvement Program, Highway Bridge Replacement and Rehabilitation Program, Highway Safety Improvement Program). Quant aux activités de planification des organismes métropolitains, elles sont financées par une ponction de 1,25 %.

³ De ce montant, une somme de plus de 8,5 milliards de dollars doit être enlevée pour tenir compte d'engagements antérieurs.

Tableau 12

Principaux programmes

La SAFETEA – LU s'attarde aux problématiques d'envergure nationale et doit permettre de résoudre les problèmes de congestion, de faciliter les mouvements de marchandises, d'améliorer les connexions intermodales et d'accélérer la réalisation des projets. Les priorités stratégiques retenues par le gouvernement américain visent le maintien et le développement des infrastructures de transport terrestre, principalement routières ainsi que l'amélioration du bilan de sécurité routière (plus de 42 600 décès en 2003 dont 4 750 piétons).

En vertu de la TEA – 21, les budgets les plus importants étaient réservés à cinq principaux programmes routiers. Pour l'année budgétaire 2003, ceux-ci correspondaient à 86 % du budget annuel autorisé par cette loi. La SAFETEA – LU augmente leur nombre à six et ils représentent presque les deux tiers du budget global autorisé par cette nouvelle loi sur le financement des transports. Ce sont :

- le National Highway System Program;
- l'Interstate Maintenance Program;
- le Surface Transportation Program;
- le Highway Bridge Program;
- le Congestion, Mitigation and Air Quality Improvement Program;
- le Highway Safety Improvement Program (nouveau).

Puisqu'ils constituent la base de la SAFETEA – LU, ces principaux programmes seront abordés ci-dessous. Par ailleurs, les fiches descriptives de l'ensemble des programmes sont accessibles par l'hyperlien suivant : <http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/factsheets-safetea-lu.pdf>

NATIONAL HIGHWAY SYSTEM PROGRAM

- Ce programme qui dispose d'un budget de plus de 30 milliards de dollars (tableau 13) a pour objet le financement de projets routiers, en milieu tant rural qu'urbain, à condition que ces routes soient des composantes du NHS ou que celles-ci relient des terminaux intermodaux majeurs au NHS. Les fonds peuvent, selon certaines conditions, être aussi utilisés pour financer des projets de transport collectif dans les corridors constituant le NHS. De plus, les budgets annuels autorisés sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus Program⁴ et sont assujettis à la Federal-Aid Obligation Limitation⁵.

Un État peut transférer jusqu'à 50 % de son budget alloué par ce programme pour bonifier les budgets des programmes suivants : l'Interstate Maintenance Program, le Surface Transportation Program, le Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program, le Highway Bridge Program et les

Recreational Trails Programs. De plus avec l'approbation du secrétaire de l'USDOT et après consultation du public, un État peut transférer jusqu'à 100 % de son budget au Surface Transportation Program.

En plus de ce qui précède, un budget annuel de 30 millions de dollars pour la durée de la SAFETEA – LU est prévu pour l'autoroute de l'Alaska. Pour ce qui est des territoires américains⁶, un budget annuel de 40 millions de dollars pour les années fiscales 2005 et 2006 ainsi que de 50 millions pour les années 2007 à 2009 est réservé à différents projets.

Chaque État est assuré de recevoir un minimum de 0,5 % des budgets combinés du National Highway System Program et de l'Interstate Maintenance Program. Les budgets annuels par État ont été calculés selon les critères suivants :

- 25 % pour la longueur totale des voies de circulation des artères principales (*principal arterials*);
- 35 % pour le total de véhicules/milles effectués sur ces voies de circulation;
- 30 % pour la consommation de diesel utilisé sur l'ensemble des infrastructures routières;
- 10 % pour un ratio de la longueur totale des voies de circulation des artères principales par habitant.

Ce programme permet aussi, se-

Budgets annuels des six principaux programmes de la SAFETEA – LU

Programmes	2005 ¹	2006	2007	2008	2009	Total
	<i>en millions de dollars américains</i>					
National Highway System Program	5 911	6 005	6 111	6 208	6 307	30 542
Interstate Maintenance Program	4 884	4 961	5 039	5 119	5 199	25 202
Surface Transportation Program	6 860	6 270	6 370	6 473	6 577	32 550
Highway Bridge Program	4 188	4 254	4 320	4 388	4 457	21 607
Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program	1 667	1 694	1 721	1 749	1 777	8 608
Highway Safety Improvement Program	STP ¹	1 236	1 256	1 276	1 296	5 064
Total	23 510	24 420	24 817	25 213	25 613	123 573

¹ Pour l'année 2005, les États avaient l'obligation de consacrer 10 % du budget du Surface Transportation Program aux différents programmes visant l'amélioration de la sécurité routière.

Tableau 13

lon certaines conditions, le financement de projets de mesures d'atténuation des impacts environnementaux et de contrôle des espèces exotiques envahissantes de même que la décontamination de terrains vacants désaffectés. La contribution du fédéral (USDOT) est généralement de 80 %, mais elle peut atteindre 90 % dans le cas des projets d'ajouts de capacité pour les voies à haut taux d'occupation et 100 % pour certaines améliorations en matière de sécurité routière. De plus, une attention particulière est accordée aux corridors stratégiques du NHS⁷ et aux routes d'évacuation d'urgence.

INTERSTATE MAINTENANCE PROGRAM

- Doté d'un budget global de plus de 25 milliards de dollars ce programme permet de financer les travaux de resurfacement, de restauration, de réfection et de reconstruction (4R) pour les infrastructures routières inter-États (*Interstate system*). Les budgets annuels sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus Program et sont assujettis à la Federal-Aid Obligation Limitation.

Un État peut transférer jusqu'à 50 % de son budget alloué par ce programme pour bonifier les budgets des programmes suivants : le National Highway System Program, le Surface Transportation Program, le Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program, le Highway Bridge Program et les Recreational Trails Programs.

Un budget discrétionnaire annuel de 100 millions de dollars est réservé au secrétaire de l'USDOT dans le cas des projets incluant l'ajout de voies de circulation pour l'ensemble des composantes routières du réseau inter-États.

Chaque État est assuré de recevoir un minimum de 0,5 % des budgets combinés de l'Interstate Maintenance Program et du National Highway System Program. Les budgets annuels par État ont été calculés selon les critères suivants :

- 33,3 % pour la longueur totale des voies de circulation du réseau inter-États;
- 33,3 % pour le total de véhicules/milles effectués sur ces voies de circulation;
- 33,3 % des contributions financières annuelles des véhicules commerciaux de l'État au Highway Account.

La contribution du fédéral est généralement de 80 %, mais elle peut atteindre 90 % dans le cas des projets d'ajouts de capacité pour les voies à haut taux d'occupation et 100 % pour certaines améliorations en matière de sécurité routière.

SURFACE TRANSPORTATION PROGRAM

- Ce programme qui dispose d'un budget global de plus de 32,5 milliards de dollars, permet le financement de projets d'infrastructures routières sur le réseau assujetti à la Federal-Aid Highways, de ponts peu importe leur localisation sur le réseau routier public ainsi que des projets de transport collectif urbain et interurbain (terminus et équipement). Les budgets annuels sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus Program. Les projets doivent obligatoirement se réaliser sur des composantes routières de la Federal-Aid Highways et sont assujettis à la Federal-Aid Obligation Limitation.

Des budgets spécifiques sont prévus pour les programmes suivants:

- l'Operation Lifesaver, qui permet le financement de projets pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau (560 000 \$ par année);
- le Rail-Highway Crossing Hazard Elimination in High Speed Rail Corridor, qui a aussi pour objet l'amélioration de la sécurité pour les traverses des corridors des trains à haute vitesse. Les budgets annuels réservés pour ce programme étaient de 5,25 millions de dollars en 2005 et atteindraient 15 millions de dollars en 2009.

Chaque État est assuré de recevoir un minimum de 0,5 % du budget du Surface Transportation Program. Les budgets annuels par État ont été calculés selon les critères suivants :

- 25 % pour la longueur totale des voies de circulation des composantes de la Federal-Aid Highways (voir tableau 11);
- 40 % pour le total de véhicules/milles effectués sur les composantes de la Federal-Aid Highways⁸;
- 35 % des taxes payées par les usagers de la route et versées au Highway Account.

Le Surface Transportation Program permet de financer, généralement dans une proportion de 10 % de son budget, les améliorations en matière de transport (*transportation enhancements*). Celles-ci sont les activités reliées au transport et qui permettent de consolider les traits culturels et la qualité de l'environnement du système de transport américain.

Les principaux projets admissibles au financement sont :

- les équipements pour les piétons et les cyclistes;
- les activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes;
- l'acquisition de sites panoramiques ou historiques et leur mise en valeur;
- les programmes de promotion des sites panoramiques et historiques, y compris les équipements dans les haltes routières aux portes d'entrée des États (*welcome center*);
- l'aménagement paysager et la mise en valeur des sites d'intérêt;
- la préservation des sites historiques;
- la réfection et la gestion des équipements, des structures et des bâtiments historiques;
- la protection des corridors ferroviaires abandonnés, y compris la conversion de ceux-ci en sentier pédestre ou en piste cyclable;
- le contrôle de l'affichage publicitaire extérieur;

- les fouilles archéologiques;
- les mesures d'atténuation des impacts environnementaux concernant la pollution des plans d'eau par l'utilisation des infrastructures routières et les accidents avec la faune;
- la création de musées consacrés au transport.

La contribution du fédéral est généralement de 80 %, mais peut atteindre 90 % dans le cas des projets d'ajouts de capacité pour les voies à haut taux d'occupation et 100 % pour certaines améliorations en matière de sécurité routière.

HIGHWAY BRIDGE PROGRAM

- Pourvu d'un budget global de plus de 21,6 milliards de dollars, ce programme veut aider les États à améliorer la qualité de leurs ponts par la réfection, la reconstruction ou l'entretien préventif systématique.

Les budgets annuels sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus Program et les projets sont assujettis à la Federal-Aid Obligation Limitation. Des budgets spécifiques sont aussi inclus dans ce programme. Un budget discrétionnaire de 100 millions de dollars était prévu pour l'année 2005 à l'usage du secrétaire de l'USDOT. Pour les années subséquentes, soit de 2006 à 2009, 100 millions par année sont réservés à des projets déjà identifiés dans la SAFETEA – LU (*earmarks*). De plus, une portion minimale de 15 % du budget annuel des États doit être consacrée aux structures situées sur des routes ne faisant pas parties de la Federal-Aid Highways.

Précisons que le financement de l'entretien préventif des structures est un ajout par rapport au programme précédent (TEA – 21). Ce volet du programme d'aide s'applique maintenant à l'ensemble des structures et non plus seulement aux ponts d'importance (*significantly important*). La contribution du fédéral est généralement de 80 %, mais elle peut atteindre 90 % pour les projets faisant partie du réseau inter-États.

CONGESTION MITIGATION AND AIR QUALITY IMPROVEMENT PROGRAM

- L'objet premier de ce programme, doté d'un budget global de plus de 8,6 milliards de dollars, est de financer les projets réalisés en vue d'améliorer la qualité de l'air par, entre autres choses, une réduction des zones de congestion et des émissions polluantes. Les budgets sont répartis en fonction de la population et de la gravité de la pollution existante. Les budgets annuels sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus Program et les projets sont assujettis à la Federal-Aid Obligation Limitation.

Un État peut transférer jusqu'à 50 % du budget alloué par ce programme et l'utiliser pour bonifier les budgets des programmes suivants : le Surface Transportation Program, le National Highway System Program, l'Interstate Maintenance Program, le Highway Bridge Program, le Highway Safety Improvement Program et les Recreational Trails Programs.

L'amélioration des opérations et la gestion des systèmes de transport ayant pour objet une atténuation de la congestion et l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que l'achat d'équipements pour les communications d'urgence sont des exemples de projets pouvant être financés par ce programme.

La contribution du fédéral est généralement de 80 %, mais elle peut atteindre 90 % dans le cas des projets faisant partie du réseau inter-États. Certaines autres activités comme le covoiturage, les systèmes de contrôle des feux de circulation pour les véhicules d'urgence et les autobus urbains sont financés entièrement par le fédéral.

HIGHWAY SAFETY IMPROVEMENT PROGRAM

- Disposant d'un budget global de plus de 5 milliards de dollars, ce programme doit remplacer, sauf pour l'année 2005 puisque la SAFETEA – LU n'était pas encore

adoptée, l'obligation pour l'État de consacrer 10 % du budget du Surface Transportation Program aux différents programmes implantés en vue de l'amélioration de la sécurité routière aux traverses ferroviaires et l'élimination des zones à risque (*hazard elimination*)⁹. Ce nouveau programme cible principalement les sites inventoriés de concentration annuelle d'accidents mortels et avec blessés sur l'ensemble des routes publiques. Les budgets annuels sont bonifiés par une portion des fonds de l'Equity Bonus program et chaque État est assuré d'obtenir 0,5 % du budget de ce programme.

Pour la période 2006-2009, une ponction annuelle de 220 millions de dollars est prise à même ce programme pour financer le Railway Highway Crossing Program¹⁰. Le reste des budgets annuels de plus de 1 milliard de dollars est distribué aux États selon les critères suivants :

- 33,3 % pour la longueur totale des voies de circulation de la Federal-Aid Highways;
- 33,3 % pour le total de véhicules/milles effectués sur ces voies de circulation;
- 33,3 % pour le nombre de décès recensés sur les mêmes voies de circulation.

Ce programme accorde une attention particulière aux routes rurales qui présentent des problèmes de sécurité et à l'élaboration par les États, d'un plan stratégique en matière de sécurité routière (Strategic Highway Safety Plan).

Routes rurales

Ayant accès à un budget annuel de 90 millions de dollars à l'échelle du pays, les États doivent, pour être admissibles à ce financement, se préoccuper de la question de la sécurité routière sur les routes rurales et proposer des interventions¹¹. Si un État certifie qu'il n'y a pas de problème particulier de sécurité pour ce type de routes, il peut alors utiliser le budget prévu pour des projets admissibles au Highway Safety Improvement Program.

Plan stratégique en matière de sécurité routière

À partir de l'année budgétaire 2006, les États qui ont déjà leur plan stratégique peuvent utiliser le budget à leur disposition pour des projets sur les routes publiques, les pistes cyclables et les sentiers pédestres. À compter du 1^{er} octobre 2007, chaque État devra avoir son

plan stratégique mettant en évidence les zones d'insécurité routière et les interventions retenues pour les corriger. De plus, ces plans stratégiques devront comprendre un système de collecte et de localisation des données d'accidents. Si, à cette date, l'État n'a pas son plan stratégique, le budget prévu par ce programme demeurera gelé

au niveau de 2007 et l'État ne pourra l'utiliser que pour des projets concernant l'amélioration de la sécurité aux traverses à niveau et l'élimination des zones à risque. La contribution financière du fédéral est généralement de 90 %, mais elle peut atteindre 100 % dans le cas de certains projets. ●

Conclusion

Ce survol de la SAFETEA – LU a permis de faire une synthèse des six principaux programmes routiers qui constituent le cœur de la plus récente loi américaine sur le financement de projets en matière de

transport. Un prochain article présentera les programmes les plus intéressants du point de vue de la planification, comme ceux sur le transport collectif des personnes, les corridors de commerce, les in-

frastructures frontalières et les processus de planification à l'échelle des États et des régions métropolitaines. ●

¹ Tous les montants apparaissant dans le présent article sont en dollars américains.

² Voir le site de la FHWA : www.fhwa.dot.gov/reports/fifahiwy/ pour de plus amples renseignements sur le financement des programmes d'aide.

³ L'USDOT (<http://www.dot.gov>) a été créé par le Congrès américain le 15 octobre 1966 et est entré en fonction le 1^{er} avril 1967. Sa mission est de servir les États-Unis en s'assurant que le système de transport est rapide, sécuritaire, efficace et accessible, qu'il répond aux intérêts nationaux et qu'il améliore la qualité de vie actuelle et future de la population américaine. L'USDOT est composé d'une vingtaine d'organismes (regroupant environ 60 000 personnes), qui possèdent leur propre gestion et structure organisationnelle et relèvent tous du Secrétariat. Le Bureau du secrétariat est, par l'entremise de son secrétaire, le principal conseiller du président pour les questions touchant les programmes fédéraux en matière de transport. Le Bureau du secrétariat est responsable, entre autres choses, de l'élaboration des politiques nationales de transport, des lois sur le transport ainsi que de la négociation et de la mise en œuvre des accords internationaux concernant le transport.

⁴ Ce programme garantit le financement aux États sur une base d'équité en leur assurant un taux minimal de retour de leurs contributions au Highway Account du Highway Trust Fund. En vertu de la TEA – 21, ce taux de retour était fixé à 90,5 %. La SAFETEA – LU bonifie ce taux de retour après 2006, en le faisant passer à 91,5 % en 2007 et à 92 % pour 2008 et 2009.

⁵ Ce programme, qui dispose d'un budget global de près de 190 milliards de dollars permet de faire un suivi administratif et financier du nombre de projets routiers par État en vue d'en contrôler les dépenses et de tenir compte de considérations économiques et budgétaires.

⁶ Il est question ici des territoires de Guam, des Îles Vierges américaines, du Commonwealth des Mariannes du Nord et des Samoa américaines.

⁷ La désignation et la localisation des corridors stratégiques sont accessibles par l'hyperlien suivant: <http://www.fhwa.dot.gov/hep10/nhs/hpicorridors/index.html>.

⁸ Les composantes routières de la Federal-Aid Highways représente près du quart (24,2 %) de la longueur totale du réseau routier américain.

⁹ Les projets d'élimination des zones à risque sont généralement l'installation de feux de circulation, la bonification de la signalisation, l'installation de glissières de sécurité, de barrières médianes et d'atténuateurs d'impacts, l'élargissement des accotements et leur pavage.

¹⁰ Ce programme a essentiellement pour objet de réduire le nombre de décès et de blessés aux passages à niveau. Il oblige tous les États à faire un inventaire des traverses ferroviaires à niveau jugées problématiques du point de vue de la sécurité, à le maintenir à jour et à élaborer un plan d'intervention à cet égard.

¹¹ Selon les données publiées sur le sujet, 60 % des décès aux États-Unis se produisent sur ces catégories de routes.

Bibliographie

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act – A Legacy for Users: Selected Major Provisions*, Washington D.C., 18 octobre, 2005, 36 p.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. *Fact Sheets for Highway Provisions in the Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act – A Legacy for Users*. Office of Legislation and Strategic Planning, Washington D.C., 31 août 2005, 94 p.

NATIONAL CHAMBER FOUNDATION. *Future Highway and Public Transportation Financing – Executive Summary*, US Chamber of Commerce, Washington D.C., 2005, 12 p.

BUREAU DU TOURISME DU QUÉBEC À WASHINGTON, MINISTÈRE DES RELATIONS INTERNATIONALES, DIRECTION ÉTATS-UNIS. *Adoption du Transportation Bill (SAFETEA-LU)*, note d'information, 1^{er} août 2005, 3 p.

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 du Québec.

