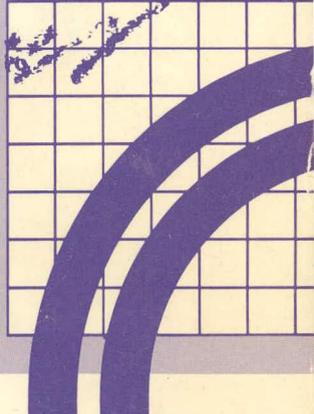


ÉTUDES ET  
RECHERCHES  
EN TRANSPORTS



**BILAN DU TRANSPORT  
AU QUÉBEC  
ACTIVITÉS 1989**



**SOCIO-ÉCONOMIE  
DES TRANSPORTS**

CANQ  
TR  
BSM  
RE  
102  
1989

Québec 

226007

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
PLACE HAUTE-VILLE, 22<sup>e</sup> ÉTAGE  
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1

**BILAN DU TRANSPORT  
AU QUÉBEC  
ACTIVITÉS 1989**

*Dor-Len-Marc*

CANQ  
TR  
BSM  
RE  
102  
1989

Dépôt légal, 3<sup>e</sup> trimestre 1990  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN: 2-550-21116-2



Titre et sous-titre du rapport <b>Le Bilan du transport - activités 1989</b>				N° du rapport Transports Québec <b>RTQ-90-07</b>					
				Rapport d'étape	<input type="checkbox"/>	An	Mois	Jour	
				Rapport final	<input checked="" type="checkbox"/>	9,0	0,9	0,4	
				N° du contrat					
Auteur(s) du rapport <b>Service de la statistique et de l'économie des transports</b>				Date du début d'étude		Date de fin d'étude			
				9,0	0,1	0,8	9,0	0,7	2,7
				Coût de l'étude					
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) <b>Service de la statistique et de l'économie des transports Direction de la recherche 700, Boul. St-Cyrille Est, 17e étage Québec G1R 5H1</b>				Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) <b>Ministère des Transports 700, Boul. St-Cyrille Est Place Hauteville, 17e étage Québec (Québec) G1R 5H1</b>					
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires <p>Cette publication a pour objet de couvrir la période écoulée depuis la dernière publication du "Mémento statistique du transport au Québec". Le "Bilan" contient des informations économiques générales de même que des données spécifiques au secteur du transport des personnes et des marchandises.</p>									
Résumé du rapport <p>"Le Mémento statistique du transport au Québec" présente des données concernant le secteur des transports québécois et canadien. Comme le but du "Mémento" est de publier des données définitives, la disponibilité de ces données entraîne un retard de l'ordre de dix-huit mois. "Le Bilan du transport au Québec" est préparé afin de combler cette lacune.</p> <p>Ce "Bilan" contient des données préliminaires ainsi que des estimations aux données statistiques qui seront colligées subséquemment dans les Mémentos, suivant la parution de ce "Bilan".</p> <p>Le "Bilan" se divise en deux sections. La première décrit l'environnement économique global dans lequel évolue le secteur des transports. On y dresse un portrait de la situation économique, en s'attardant aux principaux secteurs d'activités et agrégats de dépenses.</p> <p>La deuxième section se veut plus spécifique au secteur des transports. Après une entrée en matière portant principalement sur l'emploi et la consommation d'énergie de ce secteur, on aborde les différentes composantes du transport des personnes puis du transport des marchandises.</p>									
Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document	Autre (spécifier)			
59		10	29		<input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais				
Mots-clés <b>transport québécois, transport canadien, activité des transporteurs, statistiques, compte d'autrui, compte propre, établissements, camionnage, routier, aérien, ferroviaire, maritime, pipe-line, production, emploi, investissements, commerce international.</b>				Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite					
						9,0   0,7   0,5			
				Signature du directeur général		Date			

## **ÉQUIPE DE PRODUCTION:**

**Monsieur Yvan Gaudet**

**Madame Josée Péloquin**

**Madame Carole Robitaille**

**Coordination et rédaction**

**Recherche**

**Traitement de l'information**

## **SIGNES CONVENTIONNELS**

Les signes conventionnels suivants, utilisés à la fois par le Bureau de la statistique du Québec et Statistique Canada apparaissent dans cette publication:

- .. Nombre non disponible
- ... N'ayant pas lieu de figurer
- Néant ou zéro

### **Unité de mesure**

On utilise dans ce 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.

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
Liste des tableaux .....	XI
Liste des figures .....	XIII
Introduction .....	1
Situation économique globale .....	3
1.1 Valeur de la production globale .....	3
1.2 Marché du travail .....	5
1.3 Secteur primaire .....	7
1.4 Secteur manufacturier .....	8
1.5 Dépenses personnelles en biens et services de consommation .....	10
1.6 Investissements .....	11
1.7 Commerce international .....	13
Secteur des transports .....	19
2.1 Conjoncture propre au secteur des transports .....	19
2.1.1 Marché du travail .....	19
2.1.2 Investissements .....	23
2.1.3 Consommation d'énergie pour le transport au Québec .....	24
2.2 Transport des personnes .....	25
2.2.1 Indices de prix .....	25
2.2.2 Ventes de véhicules .....	25
2.2.3 Transport urbain et de banlieue .....	27
2.2.4 Transport interurbain par autobus .....	28
2.2.5 Transport ferroviaire .....	29
2.2.6 Transport aérien .....	31
2.2.7 Transport maritime .....	33
2.3 Transport des marchandises .....	35
2.3.1 Camionnage .....	35
2.3.2 Transport ferroviaire .....	38
2.3.3 Transport aérien .....	38
2.3.4 Transport maritime .....	41
2.3.5 Transport par pipe-line .....	44

## Liste des tableaux

	Page
Tableau 1: Produit intérieur brut au Québec, au Canada et aux États-Unis, 1987-1989 .....	3
Tableau 2: Emploi, rémunération et heures travaillées au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	6
Tableau 3: Production dans le secteur primaire au Canada, 1987-1989 .....	7
Tableau 4: Production de véhicules automobiles, camions et camionnettes au Canada et aux États-Unis, 1987-1989 .....	9
Tableau 5: Dépenses personnelles en biens et services de consommation au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	10
Tableau 6: Indice global des prix à la consommation à Québec, à Montréal et au Canada, 1987-1989 .....	11
Tableau 7: Investissements privés et publics au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	12
Tableau 8: Commerce international du Québec et du Canada, 1987-1989 .....	14
Tableau 9: Commerce international du Canada selon les principaux marchés en 1989 .....	15
Tableau 10: Exportations internationales du Québec, détail des principaux produits, 1987-1989 .....	17
Tableau 11: Nombre d'employés au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	20
Tableau 12: Rémunération hebdomadaire moyenne au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	21
Tableau 13: Heures de travail hebdomadaires moyennes au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	22
Tableau 14: Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec, 1987-1989 .....	23
Tableau 15: Consommation d'énergie pour le transport au Québec, 1987-1989 .....	24
Tableau 16: Indice global des prix à la consommation ( IPC global ) et composante transport à Québec, à Montréal et au Canada, 1987-1989 .....	26
Tableau 17: Présentation générale du transport urbain et de banlieue au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	28
Tableau 18: Présentation générale du transport interurbain de voyageurs par autobus au Canada, 1987-1989 .....	29
Tableau 19: Présentation générale du transport ferroviaire de personnes au Canada, 1987-1989 .....	30

### Liste des tableaux (suite)

	Page
Tableau 20: Présentation générale des transporteurs aériens (voyageurs) canadiens de niveau I, 1987-1989 .....	31
Tableau 21: Passagers payants embarqués et débarqués aux 10 principaux aéroports canadiens, 1987-1989 .....	33
Tableau 22: Trafic des traverses maritimes au Québec, 1987-1989 .....	34
Tableau 23: Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada, 1987-1989 Données financières .....	36
Tableau 24: Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada, 1987-1989 Marchandises transportées .....	37
Tableau 25: Présentation générale du transport ferroviaire de marchandises au Canada, 1987-1989 .....	39
Tableau 26: Présentation générale des transporteurs aériens (marchandises) canadiens de niveau I, 1987-1989 .....	40
Tableau 27: Marchandises chargées et déchargées dans les 10 premiers aéroports canadiens, transportées sur les principaux vols à horaire fixe, 1987-1989 .....	41
Tableau 28: Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada. Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports au Canada, 1987-1989 .....	42
Tableau 29: Transport par pipe-line au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	45

## Liste des figures

Figure 1:	Produit intérieur brut au Québec et au Canada Variation trimestrielle, 1986-1989 .....	4
Figure 2:	Indice composite avancé canadien Variation mensuelle, 1987-1989 .....	5
Figure 3:	Population occupée au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	6
Figure 4:	Valeur des livraisons et des commandes en carnet dans le secteur manufacturier au Canada Répartition mensuelle, 1985-1989 .....	8
Figure 5:	Investissements totaux au Québec et au Canada, 1987-1989 .....	12
Figure 6:	Évolution du taux d'intérêt préférentiel au Canada Répartition mensuelle, 1985-1989 .....	13
Figure 7:	Commerce international du Québec et du Canada Répartition trimestrielle, 1985-1989 .....	14
Figure 8:	Répartition des exportations canadiennes selon le pays de destination en 1989 .....	16
Figure 9:	Répartition des importations canadiennes selon le pays d'origine en 1989 .....	16
Figure 10:	Ventes au détail d'automobiles au Québec et au Canada Répartition mensuelle, 1985-1989 .....	27

## INTRODUCTION

Dans un territoire aussi vaste que le Québec, l'existence de moyens de transport efficaces constitue un soutien essentiel à toute activité économique. La grande ouverture de l'économie québécoise face au reste du Canada ainsi que la mondialisation croissante des échanges commerciaux viennent renforcer cette nécessité.

Afin de présenter un portrait du secteur des transports, le ministère des Transports publie annuellement le *Mémento statistique du transport au Québec* qui présente des données définitives. Pour mieux répondre aux besoins des utilisateurs de ces statistiques et en accélérer la diffusion, une nouvelle publication annuelle, le *Bilan du transport au Québec*, est produite. Le *Bilan* vise donc, par l'utilisation de données préliminaires et d'estimations, à couvrir la période écoulée depuis la dernière parution du *Mémento*. Les estimations qui sont produites dans le *Bilan* visent à compléter les séries statistiques pour l'année 1989 lorsque celles-ci ne sont pas encore disponibles. La marge d'erreur devrait toutefois être minimale car les estimations portent généralement sur le dernier mois de l'année 1989, les données relatives aux autres mois étant déjà connues. Les *Mémentos* viendront subséquemment corriger, au besoin, les données parues dans le *Bilan*, en plus d'offrir des informations supplémentaires.

L'organisation du *Bilan* a pour but de situer l'activité de transport dans le contexte économique global et de faire ressortir l'influence des facteurs économiques sur le monde du transport. En effet, la première section trace un portrait global de la conjoncture économique québécoise et canadienne. On y trace un portrait d'ensemble par la présentation de l'évolution de la production intérieure brute ainsi que de l'emploi durant les dernières années. On y traite également de la production dans les secteurs primaire et manufacturier qui constituent l'élément moteur du secteur des transports. Cette section se termine par les principales composantes de la demande globale qui jouent un rôle majeur sur l'industrie des transports, soit les dépenses personnelles en biens et services de consommation, les investissements ainsi que le commerce international. Ainsi, cette vue globale de l'économie doit permettre de bien situer le secteur des transports dans le contexte économique dans lequel il s'intègre et de comprendre les interrelations qui existent entre le transport et le reste de l'économie.

La deuxième section est consacrée spécifiquement aux différents aspects du secteur des transports. Lorsque la disponibilité des données le permet, on présente des statistiques concernant le Québec ainsi que l'ensemble canadien. Cette section débute par une revue d'indicateurs économiques généraux propres à ce secteur, soit l'état du marché du travail, le montant des investissements en transport ainsi que la consommation d'énergie de ce secteur. Viennent ensuite diverses données relatives au transport des personnes. Cette sous-section débute par une revue de divers indices de prix reliés au transport des personnes ainsi que par des données portant sur les ventes de véhicules. Elle se poursuit par une analyse de l'évolution récente de chacun des modes reliés au transport des personnes. Cette section se termine par une sous-section décrivant l'activité de transport des marchandises. On y fait essentiellement une revue de l'évolution récente de chacun des modes y participant.

Nous souhaitons que cette nouvelle publication comblera adéquatement les besoins des différentes catégories d'utilisateurs qui, nous l'espérons, nous feront part de leurs commentaires.

## SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE

Puisque l'activité de transport est essentielle au bon fonctionnement de l'économie, il n'y a pas lieu de se surprendre que l'évolution de l'industrie des transports soit étroitement liée aux fluctuations de l'activité économique. D'une part, le transport des personnes, qui englobe les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les voyages d'affaires ainsi que les loisirs, réagit à la conjoncture économique. D'autre part, l'activité de transport des marchandises dépend fortement de l'activité des secteurs primaire et manufacturier. Pour ces raisons, nous débutons par une vue d'ensemble de la conjoncture économique qui nous permettra de mieux comprendre, par la suite, le comportement du secteur des transports qui sera exposé à la section suivante.

### 1.1 Valeur de la production globale

Après la récession qui a marqué le début des années quatre-vingt, une période de croissance économique soutenue a entraîné une hausse marquée de la production. Comme le montre le tableau 1, cette croissance s'est poursuivie, tant au Canada qu'aux États-Unis, jusqu'en 1989. Entre 1987 et 1989, la valeur réelle du produit intérieur brut s'est accrue moins rapidement au Québec, soit de 6,87 %, par rapport à 8,02 % pour le Canada, et à 7,50 % pour les États-Unis.

Tableau 1  
Produit intérieur brut au Québec, au Canada et aux États-Unis, 1987-1989

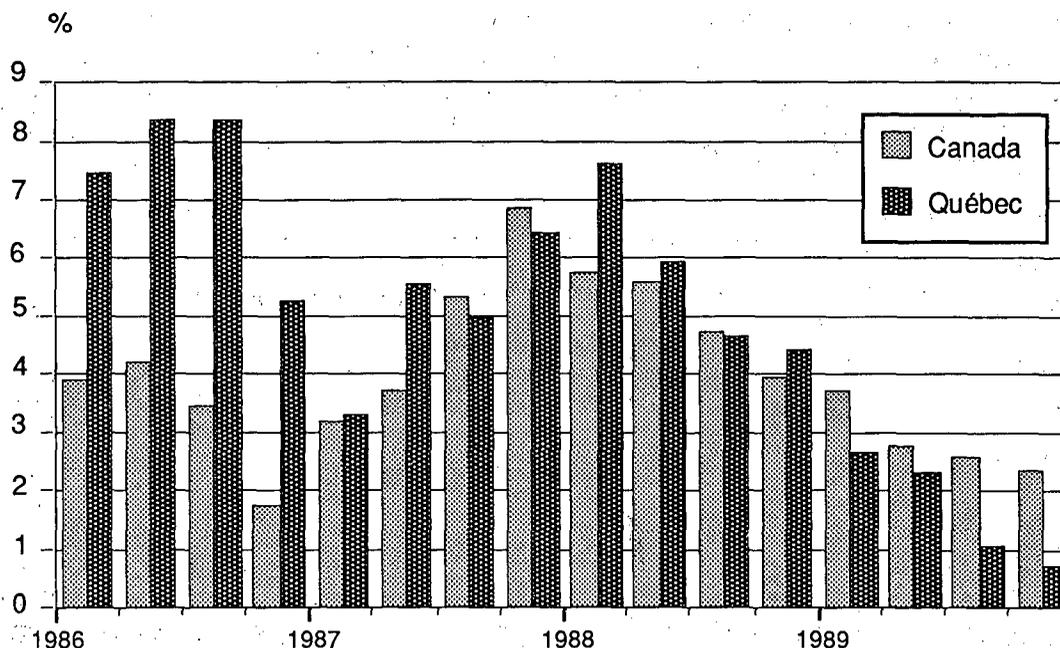
	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en millions de dollars constants* (1981)			en %
<b>Québec</b>	102 108	107 338	109 118	6,87
<b>Canada</b>	426 411	447 779	460 595	8,02
<b>États-Unis</b>	3 637 893	3 799 034	3 910 614	7,50

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.  
*Comptes économiques des revenus et des dépenses*, Bureau de la statistique du Québec.  
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

\* Dollars canadiens sauf pour les États-Unis.

Toutefois, on remarque à la figure 1, selon les données trimestrielles qui y sont présentées, une décélération de la croissance économique depuis le début de 1988. Selon les dernières prévisions disponibles, telles que celles figurant au récent Discours du budget tant provincial que fédéral, on devrait assister en 1990, aussi bien au Québec qu'au Canada, à un accroissement réel de la production d'à peine 1 ou 2 %. Cette prévision se trouve corroborée par la figure 2 portant sur l'indice composite avancé\*. Cet indice, qui constitue un indicateur précurseur de la situation à venir durant les prochains mois, a aussi subi un ralentissement de sa croissance et même une certaine décroissance, en 1989, tendant à confirmer la probabilité d'un ralentissement économique en 1990.

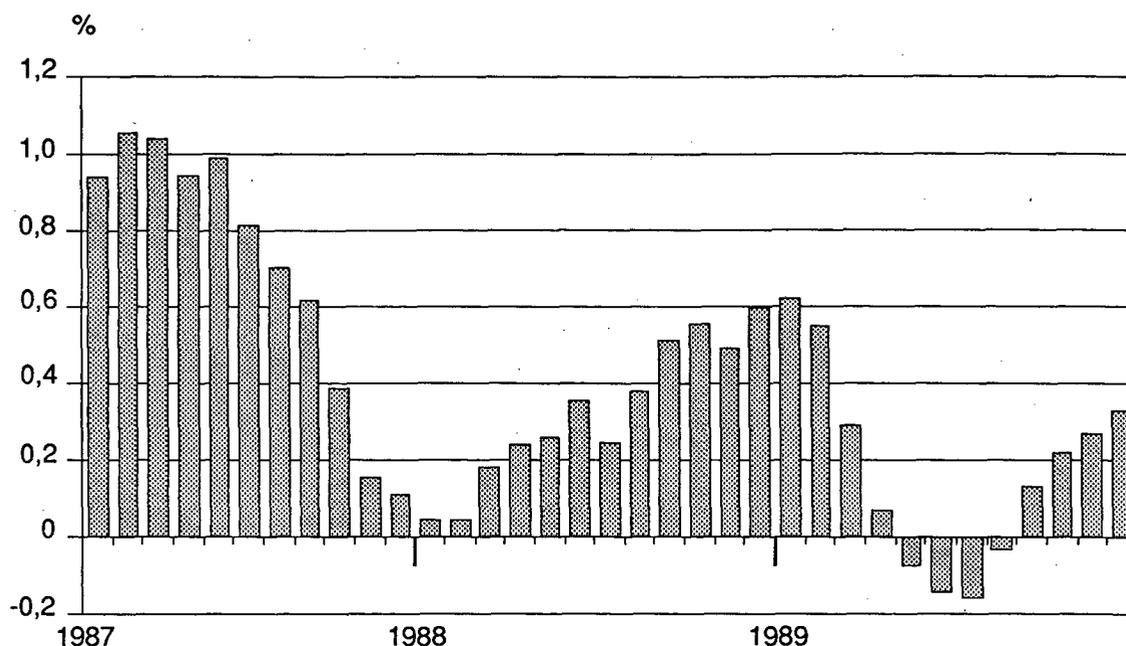
**Figure 1**  
**Produit intérieur brut au Québec et au Canada**  
**Variation trimestrielle, 1986-1989**



Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.  
*Comptes économiques des revenus et des dépenses*, Bureau de la statistique du Québec.  
 Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

\* L'indice composite avancé comprend: ventes au détail de meubles et articles ménagers, ventes d'autres biens durables, offre de monnaie, indice de la bourse de Toronto, nouvelles commandes de biens durables, ratio des livraisons aux stocks, heures moyennes de travail par semaine, emploi dans les services aux entreprises et aux personnes, indice des dépenses en logement, indice composite avancé des États-Unis.

Figure 2  
**Indice composite avancé canadien**  
**Variation mensuelle, 1987-1989**



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

## 1.2 Marché du travail

Entre le marché du travail et la demande de transport, il existe une relation à double sens, les fluctuations de l'un influençant l'autre. En effet, dans une économie où l'emploi est en croissance, on assiste à une vigoureuse demande de transport de passagers tant pour le travail, les affaires que les loisirs. Par ailleurs, la situation économique du secteur des transports influence la demande globale de main-d'oeuvre que ce soit directement, dans le secteur des transports, ou indirectement, par les effets que ce secteur exerce sur les secteurs connexes de même que par le biais des investissements réalisés.

Afin de décrire le comportement du marché du travail dans l'ensemble de l'économie, le tableau 2 ainsi que la figure 3 sont présentés. On y voit, conséquemment à l'accroissement de la production intérieure brute décrite précédemment, que l'emploi a crû continuellement durant la période étudiée, autant chez les hommes que chez les femmes. Cependant, l'amorce de ralentissement de la croissance de la production intérieure brute, débutée en 1989, devrait atténuer la croissance de l'emploi jusqu'en 1990. Entre 1987 et 1989, la croissance de l'emploi s'est effectuée plus rapidement au Canada qu'au Québec, ce qui concorde avec l'observation faite précédemment, à savoir une croissance de la production intérieure brute plus élevée au Canada qu'au Québec durant cette période. On retrouve une description spécifique du marché du travail dans le secteur des transports, au point 2.1.1 de ce *Bilan*.

Tableau 2

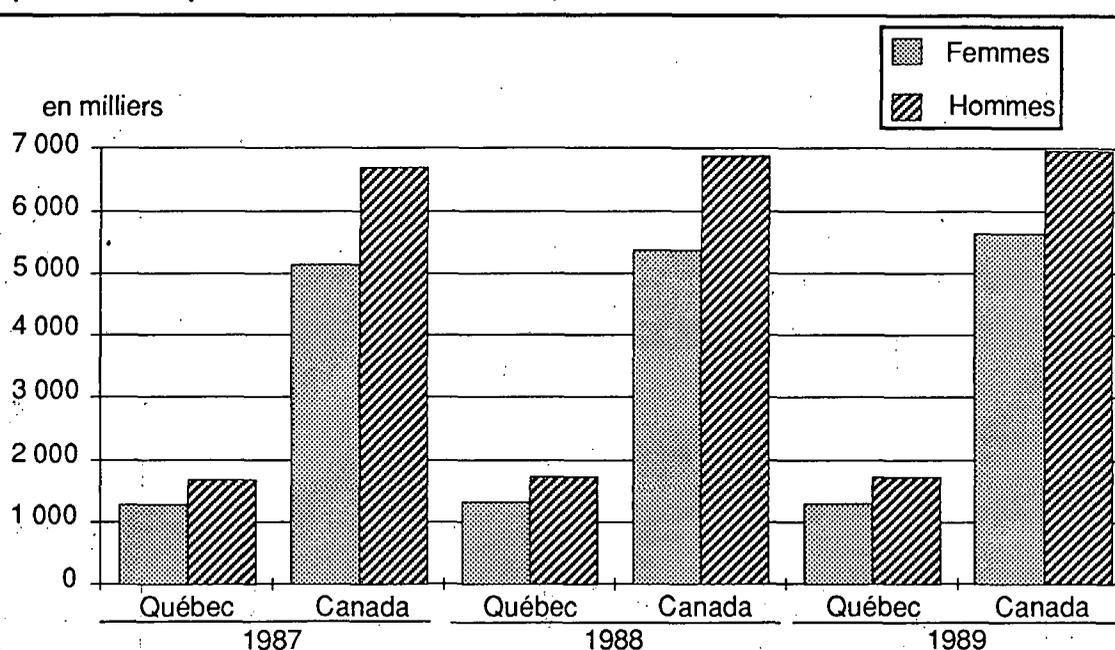
## Emploi, rémunération et heures travaillées au Québec et au Canada, 1987-1989

Ensemble des activités économiques	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
				en %
<b>Québec</b>				
Nombre d'employés (en milliers)	2 481	2 520	2 546	2,63
Rémunération hebdomadaire moyenne (dollars de 1981)	306,80	311,34	310,36	1,16
Heures de travail hebdomadaires moyennes (nombre)	35,8	35,9	36,1	0,84
<b>Canada</b>				
Nombre d'employés (en milliers)	9 946	10 107	10 343	4,00
Rémunération hebdomadaire moyenne (dollars de 1981)	320,31	322,53	322,39	0,65
Heures de travail hebdomadaires moyennes (nombre)	36,7	36,7	36,8	0,27

Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, effectuées à partir de l'*Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures travaillées*, Cansim L1, L24821, L1241, L25489, L4341, L27159.

Figure 3

## Population occupée au Québec et au Canada, 1987-1989



Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, effectuées à partir de l'*Enquête sur la population active*, Cansim D767418, D767550, D768421, D768428.

Il ressort également du tableau 2, tant au Québec qu'au Canada, que la rémunération hebdomadaire moyenne, corrigée de l'inflation, est demeurée presque constante, entre 1987 et 1989; le travailleur canadien reçoit, pour chacune des années étudiées, une rémunération moyenne supérieure à celle du travailleur québécois. Par ailleurs, il apparaît, selon ce tableau, que l'on continue à travailler en moyenne durant un nombre d'heures moindre au Québec qu'au Canada et cela, malgré la hausse de la durée de la semaine de travail observée au Québec, entre 1987 et 1989. Cet écart dans la durée du temps de travail explique partiellement la différence dans le niveau de la rémunération hebdomadaire moyenne.

### 1.3 Secteur primaire

Cette sous-section ainsi que la suivante traitent des composantes de l'activité économique qui influencent fortement la demande de transport de marchandises. Pour débiter, mentionnons que le secteur primaire contribue de façon significative à la demande de transport de marchandises à cause de la nature pondéreuse de sa production. Pour tracer un portrait de ce secteur, le tableau 3 présente des données sur les principales productions jouant un rôle majeur sur la demande de transport au Québec et au Canada.

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en milliers de tonnes			en %
Minerai de fer**	37 804	39 934	39 476	4,42
Autres minerais métalliques	1 444	1 623	1 552	7,45
Blé	25 950	15 996	24 383	-6,04
Autres céréales	73 112	62 858	67 919	-7,10

Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.  
*Série de rapports sur les grandes cultures* (22-002), Statistique Canada.  
*Le commerce des grains au Canada* (22-201), Statistique Canada.

\* Les données portent sur les marchandises importantes dans l'activité de transport au Québec et au Canada.  
 \*\*Livraisons.

Alors que la production canadienne de minerai de fer se retrouve principalement au Québec et au Labrador, la culture des céréales s'effectue principalement dans les Prairies. Il existe une sorte de synergie dans le transport de ces deux produits sur la Voie maritime du Saint-Laurent. En effet, les laquiers qui transportent le fer du Québec vers les Grands Lacs, en reviennent avec des céréales qui sont déchargées au Québec. Celles-ci sont ensuite transbordées dans des silos puis sur des navires océaniques. À l'image de l'ensemble du secteur primaire, ces deux produits connaissent d'année en année d'amples fluctuations.

Le tableau 3 permet de constater que les livraisons de minerai de fer se sont élevées de 4,42 %, entre 1987 et 1989, même si elles ont régressé légèrement entre 1988 et 1989. Quant aux autres types de minerai, l'évolution fut dans le même sens, soit une hausse, en 1988, et un recul, en 1989. Comme la masse totale représentée par ces autres minerais est très inférieure à celle du fer, ses fluctuations entraînent moins de conséquence sur l'activité de transport que l'évolution des livraisons de fer.

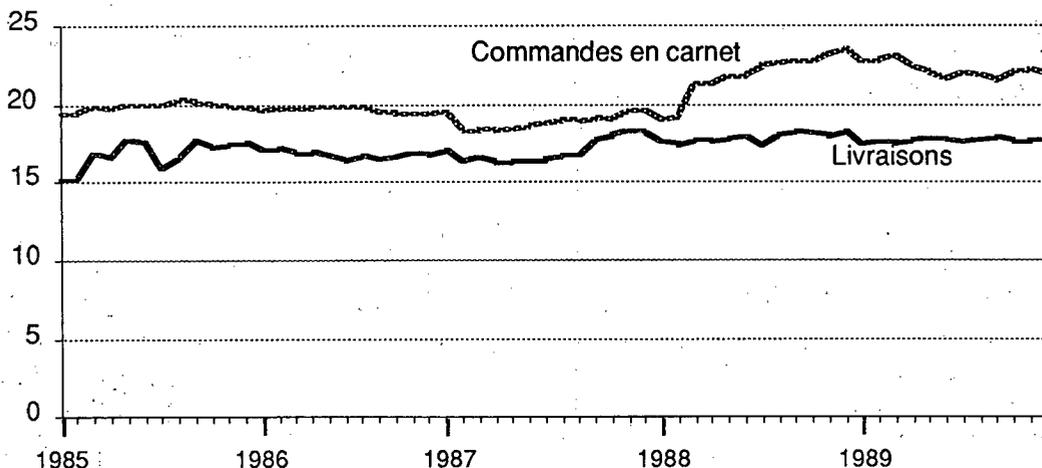
Du côté de la production de céréales, on observe une hausse substantielle en 1989 comparativement à 1988, année marquée par une importante sécheresse ayant occasionné une baisse importante de la production par rapport à 1987. On doit toutefois noter, indépendamment de la valeur de la production céréalière, que l'exportation de céréales échappe de plus en plus aux ports québécois au profit de l'activité portuaire de la Côte Ouest.

#### 1.4 Secteur manufacturier

À cause de la nature de ses activités, le secteur manufacturier constitue un élément moteur de l'activité de transport des marchandises. Pour prendre le pouls de ce secteur, la figure 4 illustre l'évolution récente des livraisons manufacturières et des commandes en carnet. La relative stabilité des livraisons s'en dégagant représente un effet stabilisateur sur le transport des marchandises. Par ailleurs, le comportement des commandes en carnet, qui constitue un indicateur avancé de la production manufacturière, ne laisse pas entrevoir de changements majeurs de cette activité. En effet, après un accroissement marqué au début de 1988, les commandes en carnet ont subséquemment vu leur valeur décroître puis se stabiliser.

Figure 4  
Valeur des livraisons et des commandes en carnet dans le secteur manufacturier au Canada  
Répartition mensuelle, 1985-1989

en milliards de dollars constants ( 1981 )



Sources: *L'observateur économique canadien* ( 11-010 ), Statistique Canada.  
*Revue statistique* ( 11-003F ), Statistique Canada.

Parmi les composantes de l'industrie manufacturière, le secteur de la production d'automobiles, de camions et de camionnettes constitue en Amérique du Nord une activité très importante tant directement qu'indirectement, par le biais des fournisseurs d'intrants tels que l'acier, le plastique, les pneus, le verre, etc. Le tableau 4 montre qu'après une hausse importante de la production canadienne d'automobiles, de 1987 à 1988, l'année 1989 a été marquée par une légère baisse de cette production, ce qui peut constituer un autre indicateur de ralentissement économique. Quant à la production canadienne de camions et camionnettes, la période de 1987 à 1989 en a été une de croissance continue. Par ailleurs, aux États-Unis, la production d'automobiles semble engagée dans une période difficile puisqu'elle a reculé de 3,9 %, de 1987 à 1989.

Tableau 4

**Production de véhicules automobiles, camions et camionnettes au Canada et aux États-Unis, 1987-1989**

	1987	1988	1989 *	Variation 1987-1989
	en milliers de véhicules			en %
<b>Canada</b>				
Automobiles	810	1 008	903	11,46
Camions et camionnettes	825	921	994	20,43
<b>Total canadien</b>	<b>1 635</b>	<b>1 929</b>	<b>1 889</b>	<b>15,52</b>
<b>États-Unis</b>				
Automobiles	7 085	7 105	6 808	-3,91
Camions et camionnettes	..	..	..	..
<b>Total américain</b>	<b>7 085</b>	<b>7 105</b>	<b>6 808</b>	<b>-3,91</b>

Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.

\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

Il est intéressant de noter que la production canadienne d'automobiles est du même ordre de grandeur que la production de camions et de camionnettes. Cela peut sembler étrange car on retrouve sur les routes beaucoup plus d'automobiles que de camions et de camionnettes. Cette situation peut s'expliquer par l'intégration de la production de cette industrie à l'échelle nord-américaine par le biais du Pacte de l'automobile. Ainsi, les usines situées au Canada et aux États-Unis ne produisent pas strictement selon les besoins propres de leur pays respectif mais en fonction des besoins continentaux. Cette intégration de la production se trouve accentuée par la présence d'usines appartenant aux trois géants américains (General Motors, Ford et Chrysler) des deux côtés de la frontière.

## 1.5 Dépenses personnelles en biens et services de consommation

Cette sous-section ainsi que les suivantes visent à discuter des éléments constituant le volet «dépenses» de la production intérieure brute. Examinons d'abord les dépenses de consommation qui représentent, en moyenne, entre 55 % et 60 % de la valeur de la production intérieure brute. Comme indiqué au tableau 5, nous avons assisté, entre 1987 et 1989, à un important accroissement réel de ces dépenses au niveau canadien, ce qui devrait avoir stimulé la demande de transport. Toutefois, la croissance de ces dépenses s'est faite plus modestement au Québec. Tout comme pour la production intérieure brute, cette évolution haussière s'est fait sentir avec plus de vigueur au niveau canadien qu'au niveau québécois.

**Tableau 5**  
**Dépenses personnelles en biens et services de consommation au Québec et au Canada, 1987-1989**

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en millions de dollars constants (1981)			en %
<b>Québec</b>	57 585	59 754	61 536	6,86
<b>Canada</b>	237 525	247 790	257 690	8,49

Sources: *L'observateur économique canadien* ( 11-010 ), Statistique Canada.  
*Comptes économiques des revenus et des dépenses*, Bureau de la statistique du Québec.  
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

En guise de complément sur le plan de la consommation, nous présentons, au tableau 6, l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Entre 1987 et 1989, la région métropolitaine de Québec se distingue par un taux d'inflation plus faible que dans la région de Montréal ou dans l'ensemble du Canada. Cependant, si on considère l'évolution de l'indice des prix de 1981 à 1989, on constate que, pour les trois entités géographiques retenues, l'inflation s'est située à un niveau presque identique, la région de Montréal ne devançant que légèrement le Canada et la région de Québec.

**Tableau 6**  
**Indice global des prix à la consommation à Québec, à Montréal et au Canada , 1987-1989**

	1987	1988	1989	
		1981=100		en %
<b>Agglomération de Québec</b>	139,7	144,6	150,4	7,64
<b>Agglomération de Montréal</b>	140,4	145,8	152,3	8,49
<b>Canada</b>	138,2	143,8	151,0	9,23

Sources: *Prix et indices de prix*, Cansim D484000, D485760, D486056.  
 Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports,  
 ministère des Transports du Québec.

### 1.6 Investissements

Les dépenses en investissements se caractérisent non seulement par leur apport dans la croissance économique mais aussi par une grande volatilité qui a induit une bonne part des fluctuations auxquelles l'économie canadienne a été soumise par le passé. Le tableau 7 de même que la figure 5 présentent des données à cet égard. On y relève une croissance réelle des investissements plus élevée au Canada qu'au Québec, entre 1987 et 1989. Alors que la croissance des investissements dans le secteur public s'est effectuée avec plus de vigueur au Québec, dans le secteur privé la hausse s'est fait sentir avec plus d'ampleur au niveau canadien. Un autre élément intéressant qui ressort du graphique mais également du tableau est la sous-représentation du Québec dans le total des investissements effectués au Canada. Alors que le Québec compte pour le quart de la population canadienne, les données permettent de déterminer, pour l'année 1989, que le rapport des investissements effectués au Québec sur ceux réalisés dans l'ensemble canadien se situe à 22,1 %. Dans le cas des investissements du secteur privé, le Québec représente 21,6 % de l'ensemble canadien alors que dans le secteur public, la part du Québec atteint 23,5 % du total canadien.

Selon la figure 6, décrivant l'évolution récente du taux d'intérêt préférentiel des banques au Canada, il ressort, hormis une courte période au début de 1986, que le taux d'intérêt a connu une stabilité relative de 1985 jusqu'à la première moitié de 1988. À partir de ce moment-là, le taux a commencé à croître puis s'est stabilisé à 13,50 % de mars 1989 jusqu'à la fin de l'année 1989. Cette hausse, résultant de la politique anti-inflationniste appliquée par la Banque du Canada, risque de se répercuter dans un proche avenir par un ralentissement des dépenses d'investissement et de la croissance de la production intérieure brute (PIB).

Tableau 7

**Investissements privés et publics au Québec et au Canada, 1987-1989**

	1987 *	1988 **	1989 ***	Variation 1987-1989
en millions de dollars constants (1981)				en %
<b>Québec</b>				
Investissements privés	21 602	23 024	24 179	11,93
Investissements publics	5 834	7 006	7 848	34,52
<b>TOTAL</b>	<b>27 436</b>	<b>30 030</b>	<b>32 027</b>	<b>16,73</b>
<b>Canada</b>				
Investissements privés	95 459	104 500	111 694	17,01
Investissements publics	26 547	29 977	33 439	25,96
<b>TOTAL</b>	<b>122 006</b>	<b>134 477</b>	<b>145 133</b>	<b>18,96</b>

Sources: *Investissements privés et publics au Canada* (61-206), Statistique Canada.

Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports,  
ministère des Transports du Québec.

\* Dépenses réelles.

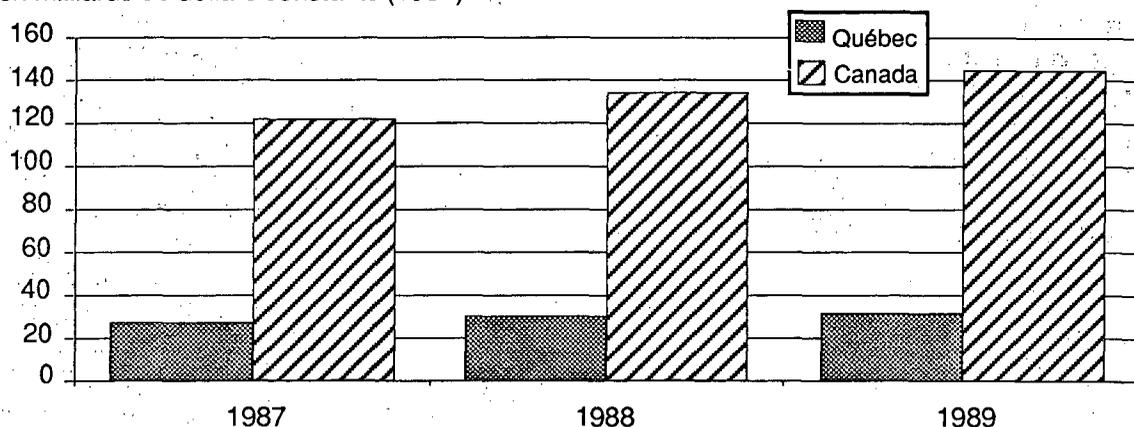
\*\* Dépenses réelles provisoires.

\*\*\* Perspectives révisées.

Figure 5

**Investissements totaux au Québec et au Canada, 1987-1989**

en milliards de dollars constants (1981)



Sources: *Investissements privés et publics au Canada* (61-206), Statistique Canada.

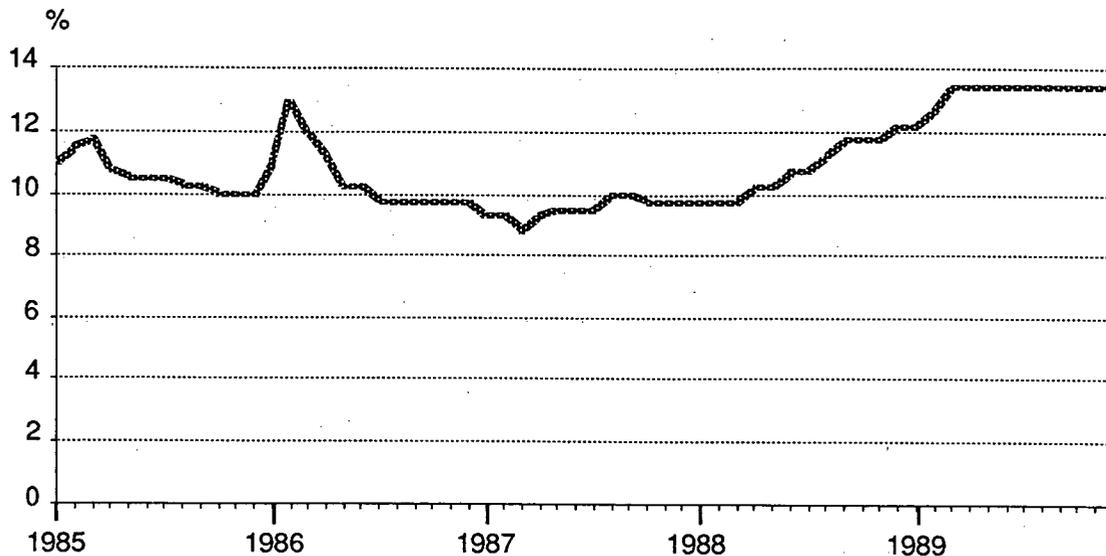
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports,  
ministère des Transports du Québec.

\* Dépenses réelles.

\*\* Dépenses réelles provisoires.

\*\*\* Perspectives révisées.

Figure 6  
**Évolution du taux d'intérêt préférentiel au Canada**  
**Répartition mensuelle, 1985-1989**



Source: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada, pour les années 1986-1989.  
 Revue de la Banque du Canada, pour l'année 1985.

### 1.7 Commerce international

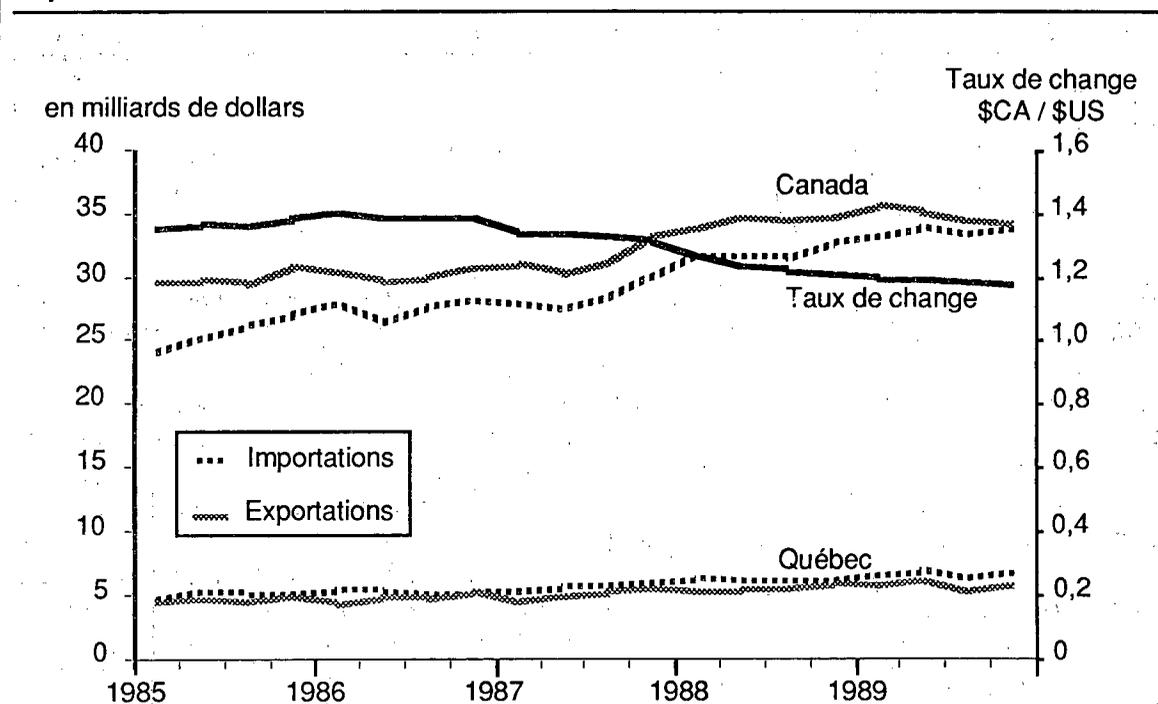
Le commerce international compte pour une part majeure de l'activité économique québécoise et canadienne. Cette situation s'explique par le fait que le Canada, et a fortiori le Québec, constituent de petits ensembles par rapport à l'économie mondiale. Ils peuvent ainsi retirer des gains économiques importants en échangeant avec le reste du monde. Selon le tableau 8 et la figure 7, le Québec semble connaître, depuis les dernières années, une situation déficitaire de sa balance commerciale; il faut cependant savoir que les données sur le commerce international sont moins précises lorsqu'on les désagrège au niveau provincial. Ainsi, il vaut mieux porter attention aux données concernant la balance commerciale du Canada. Celle-ci demeure positive bien qu'on observe une tendance marquée à la décroissance depuis les dernières années. Ce déclin trouve son explication par l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, telle qu'illustrée à la figure 7. Cette variation du taux de change renchérit les exportations canadiennes et réduit le coût des importations effectuées par le Canada. Cette appréciation du dollar canadien n'est pas étrangère à la hausse du taux d'intérêt relevée à la figure 6.

Tableau 8  
**Commerce international du Québec et du Canada, 1987-1989**

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en millions de dollars			en %
<b>Québec</b>				
Exportations	20 215	22 581	23 303	15,28
Importations	23 196	24 810	26 717	15,18
Balance commerciale	-2 981	-2 229	-3 414	...
<b>Canada</b>				
Exportations	125 274	137 296	138 935	10,90
Importations	113 643	127 484	134 257	18,14
Balance commerciale	11 631	9 812	4 678	...

Sources: *Sommaire du commerce international du Canada* ( 65-001 ), Statistique Canada.  
 Statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

Figure 7  
**Commerce international du Québec et du Canada**  
**Répartition trimestrielle, 1985-1989**



Sources: *L'observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada.  
*Sommaire du commerce international du Canada* ( 65-001 ), Statistique Canada.  
 Statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

Le tableau 9 ainsi que les figures 8 et 9 montrent que les États-Unis comptent pour près des trois quarts des exportations canadiennes et pour une part presque aussi grande des importations canadiennes, d'où une forte dépendance de la balance commerciale canadienne face à la valeur du dollar américain. L'ensemble des pays de la CEE constitue le deuxième partenaire commercial du Canada alors que le Japon arrive au troisième rang. Tous les autres pays, qu'ils soient membres ou non de l'OCDE, n'interviennent que pour 11 % des exportations canadiennes et pour 13,5 % des importations canadiennes. Si le Canada maintient une situation de surplus de sa balance commerciale, c'est en raison de l'important surplus réalisé dans le commerce avec les États-Unis. En effet, le Canada connaît une situation très déficitaire avec la CEE et les pays non-membres de l'OCDE alors que le surplus commercial réalisé avec le Japon est très faible.

Tableau 9

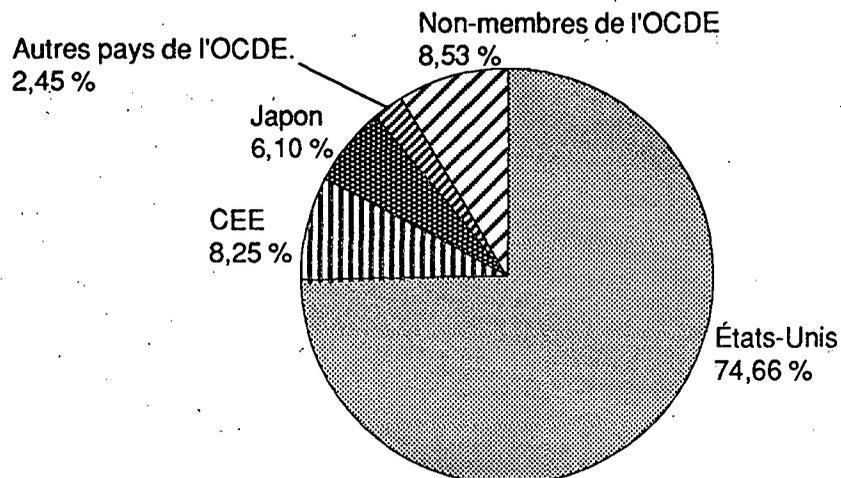
**Commerce international du Canada selon les principaux marchés en 1989**

	Membres de l'OCDE				Non-membres	Total
	États-Unis	CEE	Japon	Autres pays		
	en millions de dollars					
Exportations	103 732	11 466	8 472	3 407	11 858	<b>138 934</b>
Importations	93 322	14 485	8 262	4 030	14 156	<b>134 255</b>
Balance commerciale*	10 410	-3 019	210	-622	-2 299	<b>4 679</b>

Source: *Sommaire du commerce international* ( 65-001 ), Statistique Canada.

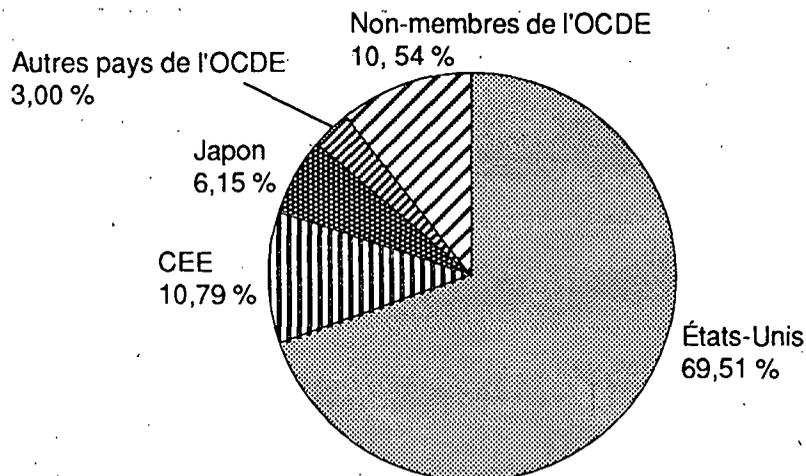
\* Représente la balance commerciale du Canada par rapport aux pays mentionnés.

Figure 8  
Répartition des exportations canadiennes selon le pays de destination en 1989



Source: *Sommaire du commerce international* ( 65-001 ), Statistique Canada.

Figure 9  
Répartition des importations canadiennes selon le pays d'origine en 1989



Source: *Sommaire du commerce international* ( 65-001 ), Statistique Canada.

Il est à prévoir que le commerce canadien vers l'est de l'Asie continuera de croître dans les prochaines années, en raison de l'émergence de plusieurs nations industrialisées qui suivent les traces du Japon, dont Taïwan, la Corée du Sud et Hong Kong. Ainsi, les moyens de transport permettant le commerce «transpacifique» devraient bénéficier de cet essor. Par ailleurs, le traité de libre-échange avec les États-Unis devrait amener un renforcement des échanges commerciaux nord-sud, favorisant les moyens de transport terrestre des marchandises.

Le tableau 10 montre la composition des exportations québécoises. On y observe que le papier journal demeure le premier produit d'exportation internationale du Québec, en termes monétaires, quoique la valeur soit stationnaire. Il ressort également une importance accrue des exportations d'aluminium qui devraient se maintenir dans les prochaines années avec la construction de nouvelles alumineries. La production d'aluminium entraîne une certaine activité de transport puisque la matière première est importée par navire alors que la production finale est exportée. La très forte croissance des exportations d'automobiles et châssis, entre 1987 et 1989, s'explique surtout par le fait que l'année 1987 a été marquée par des arrêts de production sur les chaînes de montage. On peut également constater que les cinq principaux produits mentionnés représentent à eux seuls, en 1989, 40,7 % de la valeur totale. En 1987, ils comptaient pour 37,9 % de l'ensemble.

Tableau 10				
Exportations internationales du Québec, détail des principaux produits*, 1987-1989				
	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en millions de dollars			en %
Papier journal	2 796	3 119	2 786	-0,34
Aluminium et alliages	1 880	2 675	2 344	24,69
Automobiles et châssis	975	1 959	1 825	87,30
Autres équipements et matériel de télécommunication	1 204	1 097	1 485	23,39
Moteurs d'avions et pièces	808	803	1 040	28,59
Autres produits	12 552	12 929	13 823	10,12
<b>Total</b>	<b>20 215</b>	<b>22 581</b>	<b>23 303</b>	<b>15,28</b>

Source: Statistiques des entreprises, Bureau de la statistique du Québec.

\* Selon la classification de 1988.

Nous aimerions également faire observer que les cinq principaux produits au chapitre des exportations québécoises ne sont pas nécessairement ceux pour lesquels l'activité de transport est la plus considérable. À titre d'exemple, le minerai de fer ne figure pas au tableau 10, à cause de sa faible valeur par unité de masse bien qu'il suscite une activité de transport d'envergure. À l'inverse, l'aluminium, dont la valeur par unité de masse est beaucoup plus élevée, compte parmi les principales exportations québécoises, en termes monétaires; cependant, l'activité de transport qui en découle est beaucoup plus faible que dans le cas du minerai de fer.

## **SECTEUR DES TRANSPORTS**

Maintenant que le contexte économique global a été décrit, il faut diriger notre regard sur le secteur des transports proprement dit. Pour débiter, certaines statistiques globales seront présentées pour expliciter la conjoncture propre à ce secteur. Ainsi, trois thèmes seront abordés: le marché du travail, les investissements en transport et la consommation d'énergie. La sous-section qui suivra celle portant sur la conjoncture propre au secteur des transports traitera du transport des passagers spécifiquement tandis que la dernière sous-section sera consacrée au transport des marchandises.

### **2.1 Conjoncture propre au secteur des transports**

#### **2.1.1 Marché du travail**

Afin de bien comprendre l'état du secteur des transports, un regard sur le marché du travail dans ce secteur s'impose; les tableaux 11, 12 et 13 sont consacrés à ce sujet. Il sera d'abord question de l'emploi; ces données se retrouvent au tableau 11. De façon globale, on y discerne une croissance de l'emploi plus accentuée au Québec, entre 1987 et 1989, dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie. À l'inverse, si on considère tout le Canada, on s'aperçoit que l'emploi dans l'ensemble de l'économie s'est accru plus rapidement que dans le seul secteur des transports. Tant au Québec qu'au Canada, le transport aérien se distingue par une performance haussière de l'emploi très marquée alors que le transport ferroviaire connaît un déclin significatif. Le camionnage semble se démarquer par une forte croissance de ses effectifs au Québec. Il faut cependant considérer cette statistique avec prudence, la faible taille de l'échantillon pouvant apporter une marge d'erreur importante.

Le tableau 12, portant sur la rémunération hebdomadaire moyenne, fait ressortir que le transport ferroviaire, le transport aérien ainsi que le transport urbain constituent les sous-secteurs de l'industrie des transports où les salaires sont les plus élevés. Une présence syndicale forte ne serait pas étrangère à cette situation qui fait en sorte que le secteur des transports offre une rémunération nettement plus élevée que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, comparativement à la faible croissance de la rémunération dans l'ensemble de l'économie québécoise et canadienne, le secteur des transports a été témoin d'un léger recul des salaires réels. Pour expliquer cette faible baisse, plusieurs hypothèses se présentent. On peut penser qu'une concurrence interfirmes accrue, à la suite de la déréglementation, a mis une pression à la baisse sur les salaires. Par ailleurs, une augmentation de l'emploi plus prononcée dans le secteur des transports, possiblement à la suite de la création de nouvelles entreprises découlant de la déréglementation, a pu obliger les entreprises à embaucher des travailleurs moins expérimentés, donc moins rémunérés.

En décomposant l'emploi global en ses composantes, on découvre une grande diversité sectorielle. Ainsi, malgré une chute importante de ses effectifs, le secteur du transport ferroviaire a vu croître sa rémunération moyenne. À l'inverse, le secteur du transport aérien a été témoin d'un faible recul de sa rémunération moyenne en dépit d'une hausse de ses effectifs; il en est de même pour le camionnage au Québec où l'augmentation des effectifs se conjugue avec une diminution de la rémunération moyenne. Ces observations vont dans le sens des deux hypothèses présentées, soit une concurrence interfirmes accrue ainsi que l'embauche de travailleurs moins expérimentés, recevant donc une rémunération inférieure.

**Tableau 11**  
**Nombre d'employés au Québec et au Canada, 1987-1989**

Employés		1987	1988	1989	Variation 1987-1989
		nombre			en %
Camionnage	QC	22 348	25 358	26 411	16,51
	CAN	102 513	106 760	109 161	6,49
Réseaux de transport urbain	QC	..	..	..	..
	CAN	37 842	37 563	38 479	1,68
Entretien des routes et des ponts	QC	11 899	12 644	12 337	3,68
	CAN	56 981	55 523	56 661	-0,56
Transport aérien	QC	12 441	13 356	13 969	12,28
	CAN	48 601	53 531	57 707	18,74
Transport ferroviaire	QC	20 498	19 510	18 657	-8,98
	CAN	79 711	76 742	72 695	-8,80
Autres transports*	QC	41 138	40 469	44 068	7,12
	CAN	167 384	168 289	174 988	4,54
Ensemble des transports	QC	108 323	111 337	115 442	6,57
	CAN	455 189	460 846	471 212	3,52
Ensemble de l'économie	QC	2 481 081	2 519 925	2 546 278	2,63
	CAN	9 945 649	10 107 039	10 343 447	4,00

Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures travaillées, Cansim L1, L168-L183, L24821, L24918-L24923.

\* Comprend: services auxiliaires au transport aérien, transport maritime et services connexes, déménagement et entreposage, transport urbain (pour le Québec) et interurbain par autobus, système de transit urbain, taxis, transport par pipe-line, services connexes au transport.

**Tableau 12**  
**Rémunération hebdomadaire moyenne\* au Québec et au Canada, 1987-1989**

<b>Employés</b>		<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>Variation 1987-1989</b>
		dollars constants (1981)			en %
Camionnage	<b>QC</b>	<b>345,34</b>	<b>353,22</b>	<b>326,85</b>	<b>-5,35</b>
	<b>CAN</b>	<b>349,96</b>	<b>360,03</b>	<b>355,48</b>	<b>1,58</b>
Réseaux de transport urbain	<b>QC</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>
	<b>CAN</b>	<b>453,47</b>	<b>454,28</b>	<b>448,72</b>	<b>-1,05</b>
Entretien des routes et des ponts	<b>QC</b>	<b>387,44</b>	<b>417,93</b>	<b>414,80</b>	<b>7,06</b>
	<b>CAN</b>	<b>382,93</b>	<b>384,90</b>	<b>381,31</b>	<b>-0,42</b>
Transport aérien	<b>QC</b>	<b>474,92</b>	<b>485,65</b>	<b>474,56</b>	<b>-0,08</b>
	<b>CAN</b>	<b>451,26</b>	<b>451,87</b>	<b>446,10</b>	<b>-1,14</b>
Transport ferroviaire	<b>QC</b>	<b>464,71</b>	<b>489,96</b>	<b>491,30</b>	<b>5,72</b>
	<b>CAN</b>	<b>460,01</b>	<b>485,95</b>	<b>485,21</b>	<b>5,48</b>
<b>Ensemble des transports</b>	<b>QC</b>	<b>383,13</b>	<b>390,75</b>	<b>376,25</b>	<b>-1,79</b>
	<b>CAN</b>	<b>381,49</b>	<b>386,92</b>	<b>381,21</b>	<b>-0,07</b>
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>QC</b>	<b>311,69</b>	<b>315,67</b>	<b>313,03</b>	<b>0,43</b>
	<b>CAN</b>	<b>320,30</b>	<b>322,53</b>	<b>322,39</b>	<b>0,65</b>

Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'*Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures travaillées*, Cansim L1241, L1408-L1423, L25586-L25591.

\* Incluant les heures supplémentaires.

Par l'observation du tableau 13, on constate que les heures hebdomadaires travaillées sont demeurées relativement stables, entre 1987 et 1989, pour tous les types de service de transport décrits. Par ailleurs, on n'observe qu'une faible différence dans la durée moyenne de la semaine de travail, au Québec par rapport au Canada, pour toutes les situations présentées. En général, les travailleurs du secteur des transports travaillent plus longtemps chaque semaine que les travailleurs de l'ensemble de l'économie. Il existe cependant une exception notable, soit dans les réseaux de transport urbain, où la durée hebdomadaire de la semaine de travail se situe à près de 35 heures.

**Tableau 13**  
**Heures de travail hebdomadaires moyennes\* au Québec et au Canada, 1987-1989**

Employés		1987	1988	1989	Variation
					1987-1989
			nombre		en %
Camionnage	QC	39,5	39,2	39,1	-1,10
	CAN	39,4	39,2	39,3	-0,13
Réseaux de transport urbain	QC	..	..	..	
	CAN	35,2	35,0	34,9	-0,64
Entretien des routes et des ponts	QC	37,6	38,0	38,4	1,95
	CAN	37,5	37,4	37,4	-0,18
Transport aérien	QC	39,0	38,5	38,7	-0,86
	CAN	38,7	38,4	38,4	-0,75
Transport ferroviaire	QC	38,6	39,3	39,3	1,97
	CAN	38,7	39,4	39,4	1,83
Ensemble des transports	QC	37,9	38,4	38,1	0,68
	CAN	38,1	38,3	38,2	0,26
Ensemble de l'économie	QC	35,8	35,9	36,1	0,74
	CAN	36,7	36,7	36,8	0,13

Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec, à partir de l'*Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures travaillées*, Cansim L4341, L4508-L4520, L27256-L27260.

\* Incluant les heures supplémentaires.

## 2.1.2 Investissements

Un autre indicateur de la situation du secteur des transports réside dans les dépenses d'investissements; le tableau 14 présente des données à cet égard pour les entreprises privées et publiques. En désagrégeant le comportement des investissements dans le secteur des transports au Québec, il ressort un large éventail de situations. Alors que le transport maritime, le transport par pipe-line ainsi que le transport urbain et interurbain ont connu une très forte expansion du montant des investissements, le secteur du transport par camion et celui du transport ferroviaire ont subi une stagnation de ceux-ci. Par conséquent, le transport ferroviaire parvient à maintenir sa première position quant aux montants investis bien que sa part relative dans le total du secteur des transports recule de 42,4 % en 1987, à 36 % en 1989.

Tableau 14  
Investissements des entreprises de transport privées et publiques au Québec, 1987-1989

	1987 *	1988 **	1989 ***	Variation 1987-1989
	en milliers de dollars constants (1981)			en %
Transport par camion incluant le déménagement	126 284	126 793	130 136	3,05
Transport urbain et interurbain	190 165	205 272	288 115	51,51
Transport aérien	188 860	269 922	235 654	24,78
Transport ferroviaire	436 902	492 826	462 564	5,87
Transport maritime et services auxiliaires	80 505	112 187	153 396	90,54
Pipe-lines et autres types de transport	8 877	23 941	15 195	71,17
<b>TOTAL</b>	<b>1 031 593</b>	<b>1 230 942</b>	<b>1 285 059</b>	<b>24,57</b>

Sources: *Investissements privés et publics au Québec*, Bureau de la statistique du Québec.  
*L'observateur économique canadien (11-010)*, Statistique Canada.  
Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

\* Dépenses réelles.

\*\* Dépenses réelles provisoires.

\*\*\* Prévisions révisées (mi-année).

### 2.1.3 Consommation d'énergie pour le transport au Québec

Nous terminons cette vue d'ensemble par une présentation au tableau 15 de la consommation d'énergie selon le type d'utilisation, pour le Québec. Afin d'établir une comparaison significative, les différentes utilisations d'énergie sont ramenées à une unité de mesure commune, soit la joule. On constate au tableau 15 que le transport routier (vente au détail et autres transports routiers et urbains) domine largement la consommation d'énergie puisqu'il compte, en 1989, pour 82,2 % du total. Quant au transport aérien, il accapare 9,1 % du total. Les autres types d'utilisation représentent une faible part de l'ensemble. Le transport par pipe-line, le transport ferroviaire ainsi que la catégorie autres transports routiers et urbains ont connu une très forte croissance de leur consommation énergétique de 1987 à 1989 alors que le transport maritime a subi un recul. Globalement durant les dernières années nous avons observé une augmentation de la demande d'énergie reflétant la croissance économique observée au niveau de l'ensemble de l'économie québécoise ainsi que l'évolution modérée des prix de l'énergie.

Tableau 15  
Consommation d'énergie pour le transport au Québec, 1987-1989

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	térajoules*			en %
Ventes au détail (stations-service)	248 423	265 210	276 306	11,22
Autres transports routiers et urbains	24 761	30 305	36 011	45,43
Transport aérien	31 753	34 162	34 648	9,12
Transport ferroviaire	6 923	9 275	10 832	56,46
Transport maritime	24 642	24 638	21 605	-12,33
Pipe-lines	327	615	690	110,89
<b>Ensemble des transports**</b>	<b>336 831</b>	<b>364 202</b>	<b>380 060</b>	<b>12,83</b>

Source: *Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (57-003)*, Statistique Canada.

\* Joules x 10<sup>12</sup>.

\*\*La somme des composantes est différente du total de l'ensemble des transports, à cause des arrondissements successifs.

## **2.2 Transport des personnes**

Le secteur du transport des personnes regroupe une vaste gamme d'activités répondant aux besoins particuliers des usagers. Chaque type d'activité vise à joindre une clientèle spécifique par le biais des caractéristiques offertes: le prix, le degré de confort, la rapidité, la fréquence du service, etc. Alors que dans certains cas le consommateur se transporte lui-même, soit en utilisant son automobile, dans d'autres situations il fera appel à un transporteur agissant pour le compte d'autrui (autobus, train, taxi, etc.). Cette sous-section dressera donc une image succincte de l'activité de transport des passagers, en respectant sa diversité. Les données présentées concernent les moyens de transport pour lesquels des données sont disponibles jusqu'en 1989.

### **2.2.1 Indices de prix**

Nous débutons par une revue de divers indices de prix à la consommation relatifs au transport, présentée au tableau 16. De façon similaire à l'évolution de l'indice global des prix à la consommation, entre 1987 et 1989, le prix du transport a crû plus rapidement au Canada qu'à Montréal et plus fortement à Montréal qu'à Québec. Cependant, en élargissant la perspective de 1981 à 1989, on s'aperçoit que Montréal a été plus touché par la hausse du coût du transport que le Canada ou la région de Québec.

Alors qu'entre 1987 et 1989 le prix du transport privé s'est élevé plus rapidement que celui du transport public, entre 1981 et 1989 le transport public a connu une augmentation de prix plus forte que le transport privé. Parmi les composantes du prix du transport privé, on observe que le coût d'achat de véhicules constitue l'élément ayant crû le plus rapidement pour la période de 1987 à 1989 tandis que le coût d'utilisation de véhicules automobiles et celui d'achat de l'essence ont augmenté nettement plus lentement. Du côté du transport public au Canada, le transport urbain et le transport ferroviaire ont connu des hausses de coûts importantes entre 1987 et 1989. À l'inverse, le transport aérien a été témoin d'une décroissance de ses tarifs tandis que le transport interurbain par autocar subissait une hausse modeste de ses tarifs.

### **2.2.2 Ventes de véhicules**

Nous poursuivons par la figure 10 portant sur les ventes au détail de véhicules; ces données excluent les ventes de véhicules usagés effectuées par des particuliers. Il ressort de cette figure une légère tendance haussière jusqu'au début de 1989, moment à partir duquel on perçoit un ralentissement de l'activité. Régulièrement, à l'intérieur de chaque année, on retrouve le même cycle d'activité. Ainsi, les mois d'avril à juin ainsi que l'automne, en particulier le mois d'octobre, constituent les moments où les ventes atteignent leur maximum tandis que l'hiver et l'été apparaissent comme un creux cyclique.

Tableau 16

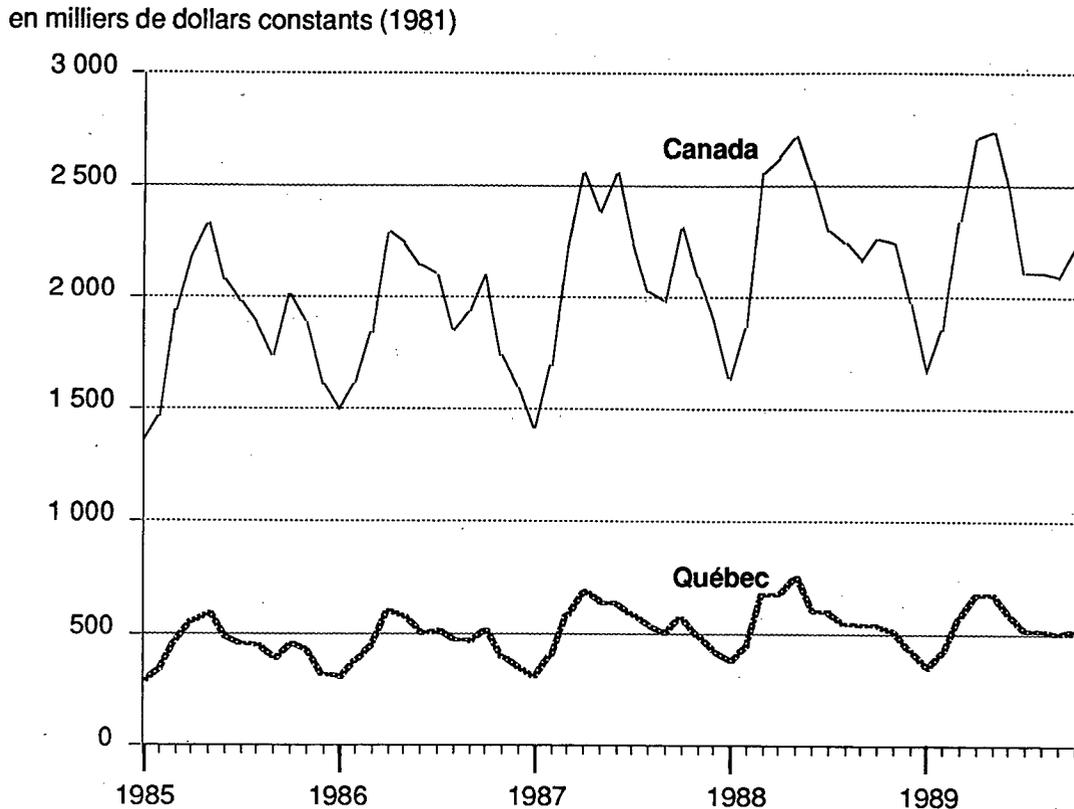
Indice global des prix à la consommation (IPC global) et composante transport à Québec, à Montréal et au Canada, 1987-1989

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
		1981=100		en %
<b>Agglomération de Québec</b>				
<b>Transport privé</b>	135,9	138,3	142,5	4,86
-Achat de véhicules	131,6	137,4	145,2	10,31
-Utilisation d'automobile	141,0	141,4	145,6	3,26
-essence	142,5	141,5	146,5	2,80
<b>Transport public</b>	176,8	171,0	179,3	1,38
<b>L'ensemble du transport</b>	<b>139,7</b>	<b>141,3</b>	<b>145,5</b>	<b>4,18</b>
<b>IPC global</b>	<b>139,7</b>	<b>144,6</b>	<b>150,4</b>	<b>7,64</b>
<b>Agglomération de Montréal</b>				
<b>Transport privé</b>	141,0	144,3	149,4	6,02
-Achat de véhicules	133,2	138,6	145,9	9,49
-Utilisation d'automobile	146,9	148,5	153,0	4,12
-essence	144,4	145,0	148,5	2,87
<b>Transport public</b>	161,3	157,0	166,6	3,29
<b>L'ensemble du transport</b>	<b>143,5</b>	<b>145,9</b>	<b>151,3</b>	<b>5,40</b>
<b>IPC global</b>	<b>140,4</b>	<b>145,8</b>	<b>152,3</b>	<b>8,49</b>
<b>Canada</b>				
<b>Transport privé</b>	135,2	139,7	147,0	8,74
-Achat de véhicules	131,0	136,6	144,3	10,15
-Utilisation d'automobile	139,1	143,0	151,7	9,08
-essence	134,5	133,3	141,6	5,24
<b>Transport public</b>	174,4	163,4	175,4	0,54
-Urbain	156,0	165,0	173,9	11,46
-Aérien	193,0	162,0	179,4	-7,01
-Ferroviaire	160,3	170,0	185,9	15,87
-Routier interurbain	153,3	154,3	161,2	5,09
<b>L'ensemble du transport</b>	<b>139,9</b>	<b>142,6</b>	<b>149,9</b>	<b>7,20</b>
<b>IPC global</b>	<b>138,2</b>	<b>143,8</b>	<b>151,0</b>	<b>9,23</b>

Sources: *Prix et indices de prix*, Cansim D484357, D484385, D485909, D485924, D486205, D486220.

Compilations du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

**Figure 10**  
**Ventes au détail d'automobiles au Québec et au Canada**  
**Répartition mensuelle, 1985-1989**



Source: Compilations spéciales du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des transports du Québec, à partir de l'*Observateur économique canadien* (11-010), Statistique Canada et de *Ventes au détail*, Cansim D650066, D650067, D650534, D650535.

### 2.2.3 Transport urbain et de banlieue

Nous présentons maintenant diverses statistiques relatives aux différents types de transport public de passagers, pour la période de 1987 à 1989. À cause de la disponibilité des données, nous ne pouvons, dans certains cas, présenter la même information pour le Québec et le Canada. Dans d'autres cas, nous avons dû procéder à des estimations qui se veulent le plus près possible de la réalité.

Le transport urbain et de banlieue de passagers constitue le moyen de transport public le plus fréquemment utilisé. Alors que le Québec représente le quart de la population canadienne, le tableau 17 révèle que le Québec compte, en 1989, pour 34,4 % des passagers payants, pour 27,3 % du revenu des passagers et pour 29 % de la distance parcourue. Il ressort également de ces données que les Québécois paient leur passage relativement moins cher que les autres Canadiens, le revenu tiré des passagers payants s'établissant en moyenne par passager, pour l'année 1989, à 0,59 \$ au Québec, 0,74 \$ au Canada, et à 0,82 \$, au Canada excluant le Québec.

Pour la période de 1987 à 1989, on constate que les recettes tirées du transport des passagers ont crû de façon importante, soit supérieure au taux d'inflation, quoiqu'un peu moins rapidement au Québec qu'au Canada. Quant au nombre de passagers payants, la croissance s'est située au Québec. En fait, si on considère le nombre de passagers payants transportés dans les autres provinces, soit 989 875 en 1987, et 988 488 en 1989, on constate qu'il y a eu un déclin de 1387 passagers. En ce qui concerne la distance totale parcourue, elle s'est accrue faiblement tant au Québec qu'au Canada dans son ensemble, témoignant d'un marché qui plafonne.

Tableau 17

**Présentation générale du transport urbain et de banlieue\* au Québec et au Canada, 1987-1989**

				Variation 1987-1989
<b>Québec</b>				en %
Nombre de transporteurs interrogés	9	9	11	
Passagers payants (en milliers)	484 163	499 627	517 367	6,86
Recettes tirées du transport des passagers** (en milliers de dollars)	273 889	289 868	306 040	11,74
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	206 553	215 264	215 107	4,14
<b>Canada</b>				
Nombre de transporteurs interrogés	68	69	71	
Passagers payants (en milliers)	1 474 038	1 511 082	1 505 855	2,16
Recettes tirées du transport des passagers** (en milliers de dollars)	990 502	1 069 297	1 119 847	13,06
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	719 403	736 807	741 169	3,03

Source: *Transport par autobus et transport urbain* (53-003), Statistique Canada.

L'enquête porte sur les entreprises dont le revenu total brut d'opération est de 500 000 \$ et plus par an.

\* L'enquête porte sur les entreprises dont le revenu total brut d'opération est de 500 000 \$ et plus par an. Les données retenues dans ce tableau concernent le service régulier et supplémentaire.

\*\* N'inclut pas les subventions.

#### 2.2.4 Transport interurbain par autobus

Selon le tableau 18, un déclin marqué a été observé dans ce marché pour la période de 1987 à 1989. Le recul le plus prononcé concerne le nombre des passagers payants qui baisse de 19,12%. Bien que

les recettes augmentent en dollars courants, si on tient compte d'un taux d'inflation de 9 % au Canada entre 1987 et 1989, on en déduit un recul en dollars constants. Par ailleurs, la distance parcourue par les véhicules ne diminue que très peu. On peut en conclure que les dirigeants de ces entreprises de transport ne réagissent pas à ce déclin d'activité par des modifications substantielles aux services offerts. On peut toutefois s'interroger quant à l'effet, du moins à moyen terme, sur la rentabilité de certains services offerts; à plus long terme, si le déclin de la clientèle se poursuit, des réductions de service importantes sont à craindre.

**Tableau 18**  
**Présentation générale du transport interurbain\* de voyageurs par autobus au Canada, 1987-1989**

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989 en %
Nombre de transporteurs	20	20	23	
Passagers payants (en milliers)	21 162	19 136	17 115	-19,12
Recettes tirées du transport de passagers (en milliers de dollars)	220 985	213 140	231 535	4,77
Distance totale parcourue (en milliers de kilomètres)	171 441	166 086	169 444	-1,16

Source: *Transport par autobus et transport urbain* (53-003), Statistique Canada.

L'enquête porte sur les activités des entreprises de transport interurbain et rural dont les recettes d'exploitation sont de 500 000 \$ et plus par an.

\* L'enquête porte sur les activités des entreprises de transport interurbain et rural dont les recettes d'exploitation sont de 500 000 \$ et plus par an. Les données retenues dans ce tableau concernent les services interurbains et ruraux.

### 2.2.5 Transport ferroviaire

Comme le montre le tableau 19, le transport des passagers au Canada est fortement dominé par la société Via Rail. En effet, Via Rail perçoit environ 94 % de toutes les recettes tirées des passagers pour les sept grandes sociétés ferroviaires. Si ce n'était que des recettes tirées des passagers, le transport ferroviaire des personnes constituerait une activité très déficitaire; pour cette raison, des subventions (versements gouvernementaux) très considérables sont allouées. Pour l'ensemble du transport des passagers, les subventions équivalaient à 2,89 fois les recettes tirées des passagers en 1987, et à 2,47 fois en 1989. La volonté du gouvernement fédéral de réduire ses subventions à Via Rail, traduite par les réductions de service survenues en janvier 1990, devrait amener une diminution de ce rapport. Il aurait été intéressant de présenter une désagrégation des données au niveau québécois, cependant de telles données ne sont pas disponibles. On peut toutefois obtenir une approximation de l'importance du transport ferroviaire au Québec en consultant le tableau 11 qui donne des données sur l'emploi dans ce secteur tant au Québec qu'au Canada.

Tableau 19

## Présentation générale du transport ferroviaire de personnes au Canada, 1987-1989

	Via Rail	Canadien National	Canadien Pacifique	Autres*	Total*
<b>1987</b>					
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	192 224	7 392	-	5 141	204 757
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	517 067	52 743	18 611	3 458	591 879
Autres recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	935	**	**	**	935
Dépenses ferroviaires (en milliers de dollars)	691 687	**	**	**	691 687
Sommes reçues de VIA (en milliers de dollars)	...	148 263	33 184	-	181 448
<b>Trafic de passagers</b>					
(en milliers de passagers)	5 331	161	-	149	5 641
(en millions de passagers-kilomètres)	1 889	4	-	24	1 917
<b>1988</b>					
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	216 344	6 403	-	6 085	228 832
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	564 651	52 224	19 198	4 832	640 905
Autres recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	2 281	**	**	**	2 281
Dépenses ferroviaires (en milliers de dollars)	785 185	**	**	**	785 185
Sommes reçues de VIA (en milliers de dollars)	...	109 345	35 797	-	145 142
<b>Trafic de passagers</b>					
(en milliers de passagers)	6 268	79	-	328	6 517
(en millions de passagers-kilomètres)	2 109	2	-	35	2 141
<b>1989 ***</b>					
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	239 497	6 989	-	7 592	254 078
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	546 403	55 627	22 306	4 220	628 556
Autres recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	3 443	**	**	**	3 443
Dépenses ferroviaires (en milliers de dollars)	754 904	**	**	**	754 904
Sommes reçues de VIA (en milliers de dollars)	...	85 861	45 062	-	130 923
<b>Trafic de passagers</b>					
(en milliers de passagers)	5 942	-	-	173	6 116
(en millions de passagers-kilomètres)	2 196	-	-	34	2 230

Source: *Statistique de l'exploitation ferroviaire* (52-003), Statistique Canada.

\* Comprend les quatre sociétés ferroviaires suivantes: l'Ontario Northland Railway, le British Columbia Rail, le Québec North Shore and Labrador Railway et le CSX Transportation Ltd.

\*\* Comme il est impossible de répartir ce montant entre le transport des personnes et le transport des marchandises, la donnée globale est présentée au tableau 24.

\*\*\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

## 2.2.6 Transport aérien

Les données, présentées au tableau 20 et se rapportant au transport aérien, ne permettent pas, dans certains cas, de séparer l'activité de transport des passagers du transport des marchandises. Toutefois, on sait que le transport des passagers constitue l'activité dominante des grands transporteurs aériens canadiens. De 1987 à 1989, les recettes et les dépenses ont connu une croissance appréciable. Cependant, la hausse des dépenses a été telle que celles-ci ont légèrement excédé les revenus en 1989.

Tableau 20 Présentation générale des transporteurs aériens (voyageurs) canadiens de niveau I*, 1987-1989				
	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en milliers			en %
<b>Voyageurs</b>				
Recettes d'exploitation**	5 046 751	5 428 020	5 604 548	11,05
Dépenses d'exploitation**	4 679 614	5 259 155	5 622 850	20,16
Heures de vol*	706	733	724	2,55
<b>Passagers transportés</b>				
Taux unitaires				
- Intérieur	..	15 817	13 782	-12,87 ***
- International	..	5 797	6 570	13,33 ***
- Total	20 895	21 614	20 352	-2,60
Affrètements	2 637	2 747	2 140	-18,85
<b>Total</b>	<b>23 532</b>	<b>24 321</b>	<b>22 492</b>	<b>-4,42</b>
<b>Passagers-kilomètres</b>				
Taux unitaires				
- Intérieur	..	22 666 092	21 007 193	-7,32 ***
- International	..	23 397 677	25 827 638	10,39 ***
- Total	40 386 037	46 063 770	46 834 832	15,97
Affrètements	8 030 876	8 191 383	6 343 501	-21,01
<b>Total</b>	<b>48 416 913</b>	<b>54 255 154</b>	<b>53 178 333</b>	<b>9,83</b>
Source: <i>Bulletin de service</i> (51-004), Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada.				
* En 1987 le niveau I comprenait les compagnies aériennes suivantes: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée (CP Air et Pacific Western Airlines), Québecair et Wardair. Pour 1988 et 1989 il comprend: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée et Wardair.				
** Comprend le transport des personnes et des marchandises.				
*** Variation 1988-1989.				

Le tableau 20 illustre le fait que les passagers transportés à taux unitaires représentent environ 90 % de l'ensemble des passagers pour les entreprises de niveau I, c'est-à-dire les plus grandes entreprises de transport. Pour la période étudiée, le nombre total de passagers transportés a régressé de 4,42 %, le déclin s'effectuant principalement parmi les affrètements. Dans le cas des passagers à taux unitaires, on a assisté à un recul du trafic intérieur mais à une expansion des voyages internationaux. Il est à remarquer, malgré la baisse du nombre de passagers à taux unitaires, que le nombre de passagers-km a crû substantiellement, soit de 15,97 %. Il en résulte une augmentation de la longueur moyenne des trajets qui passe de 1 933 km en 1987, à 2 301 km en 1989, soit une hausse de 19,0 %. À l'inverse, on observe un raccourcissement des trajets pour les affrètements puisque la longueur moyenne du trajet passe de 3 045 km en 1987, à 2 964 km en 1989, soit une baisse de 2,7 %. Quant au nombre total d'heures de vol, il témoigne d'une grande stabilité.

Pour avoir une image plus fine du transport aérien au Québec et au Canada, on présente le tableau 21 concernant les passagers payants embarqués et débarqués dans les dix principaux aéroports canadiens. Pour l'ensemble de ces aéroports, le nombre de passagers payants est demeuré presque stationnaire entre 1988 et 1989, ce qui contraste avec la hausse de 10,8 % observée entre 1987 et 1988. Si on se réfère au tableau 16, traitant des indices de prix, on trouve une explication potentielle de cette évolution. Ainsi, de 1987 à 1988, la hausse de la clientèle coïncide avec une baisse de 16,1 % de l'indice de prix du transport aérien tandis que la baisse de clientèle de 1988 à 1989 survient parallèlement à une hausse des prix de 10,7 %. De même, la croissance économique dont on a été témoin en 1987 et en 1988 ainsi que le ralentissement de la croissance, en 1989, fournissent une autre explication de l'évolution.

Cette évolution du nombre de passagers s'est effectuée différemment selon l'aéroport. En effet, on remarque une croissance deux fois supérieure à la moyenne canadienne aux aéroports Mirabel International et Edmonton Municipal alors qu'aux aéroports Winnipeg International et Edmonton International, la croissance a été très faible.

Du côté québécois, seuls les deux aéroports de Montréal (Montréal International et Mirabel International) comptent parmi les dix principaux au Canada. Par ailleurs, ces deux aéroports montréalais ne représentent que 16,6 % du nombre total de passagers embarqués et débarqués, en 1989, dans les dix principaux aéroports canadiens.

L'aéroport Lester B. Pearson (Toronto) domine le marché canadien. En effet, sa position géographique centrale en fait un point de correspondance important. Ainsi, parmi les dix principaux aéroports, il compte de 1987 à 1989 pour 38 % de l'ensemble des passagers embarqués ou débarqués. Si on ajoute les passagers embarqués et débarqués à l'aéroport Ottawa International, c'est 43 % du volume des passagers des dix grands aéroports canadiens qui se retrouve en Ontario, pour l'année 1989. Dans l'Ouest du pays, l'aéroport de Vancouver International est le plus important. À lui seul, cet aéroport dessert une clientèle d'importance similaire aux deux aéroports principaux de Montréal (Montréal International et Mirabel International). Globalement, les cinq aéroports de l'Ouest canadien, qui font partie de la liste des dix principaux aéroports canadiens, regroupent, en 1989, 36 % du total des passagers embarqués et débarqués dans les grands aéroports canadiens. Quant aux Maritimes, seul l'aéroport Halifax International parvient à se classer parmi les grands aéroports canadiens.

Tableau 21  
**Passagers payants embarqués et débarqués aux dix principaux aéroports canadiens\*,  
 1987-1989**

	1987	1988	1989 **	Variation 1987-1989
	en milliers de passagers			en %
Lester B. Pearson International (Toronto)	18 348	20 267	20 381	11,08
Vancouver International	7 826	8 805	9 134	16,71
<b>Montréal International (Dorval)</b>	<b>5 968</b>	<b>6 536</b>	<b>6 457</b>	<b>8,19</b>
Calgary International	4 049	4 549	4 442	9,71
Ottawa International	2 437	2 711	2 640	8,33
<b>Mirabel International</b>	<b>1 974</b>	<b>2 214</b>	<b>2 375</b>	<b>20,31</b>
Halifax International	2 123	2 325	2 356	10,98
Winnipeg International	2 226	2 459	2 297	3,19
Edmonton International	1 928	2 072	1 976	2,49
Edmonton Municipal	846	965	1 027	21,39
<b>Total</b>	<b>47 725</b>	<b>52 903</b>	<b>53 085</b>	<b>11,23</b>

Source: *Bulletin de service* (51-004), Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada.

\* Selon la classification de 1989.

\*\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

### 2.2.7 Transport maritime

Nous terminons cet aperçu du transport des personnes par un survol du transport maritime. Compte tenu de la disponibilité des données, nous nous limitons au trafic des traverses maritimes au Québec. Selon le tableau 22, le nombre de véhicules transportés a crû plus rapidement que le nombre de passagers. Tant pour le transport des personnes que des véhicules, la situation varie grandement d'une traverse à l'autre.

Tableau 22

## Trafic des traverses maritimes\* au Québec, 1987-1989

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en milliers			en %
<b>Passagers</b>				
Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac	1 243	1 303	1 474 **	18,58
Île-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	480	413	506 **	5,42
Île-d'Entrée-Cap-aux-Meules-Havre-Aubert	3	3	N/D	N/D
Matane-Baie-Comeau-Godbout	206	232	243 **	17,96
Montmagny-Île-aux-Grues	41	33	37 **	-9,76
Québec-Lévis	1 617	1 421	1 437 **	-11,13
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	191	187	221	15,71
Saint-Juste-du-Lac-Notre-Dame-du-Lac	67	65	62	-6,77
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	851	860	900 **	5,76
<b>TOTAL</b>	<b>4 699</b>	<b>4 518</b>	<b>4 880</b>	<b>3,86</b>
<b>Véhicules</b>				
Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac	505	518	570 **	12,87
Île-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	199	181	217 **	9,05
Matane-Baie-Comeau-Godbout	74	84	90 **	21,62
Montmagny-Île-aux-Grues	15	14	16 **	6,67
Québec-Lévis	318	266	274 **	-13,84
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	74	73	87	17,57
Saint-Juste-du-Lac-Notre-Dame-du-Lac	33	33	31	-6,06
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	365	371	394 **	7,95
<b>TOTAL</b>	<b>1583</b>	<b>1 541</b>	<b>1 679</b>	<b>6,06</b>

Source: Service du transport maritime, ministère des Transports du Québec.

\* Traverses subventionnées.

\*\* Estimation du Service du transport maritime, ministère des Transports du Québec.

En effet, pour le transport des personnes, les traverses de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, de Matane—Baie-Comeau—Godbout et de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ont connu une forte augmentation de leur clientèle alors que la traverse de Québec—Lévis a connu un recul considérable; il faut noter que cette traverse joue un rôle très particulier car elle s'intègre dans un réseau de transport en commun urbain. Le résultat de cette diversité d'évolution a été de faire passer la traverse de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac du deuxième au premier rang, de 1987 à 1989, cette traverse devant maintenant celle de Québec—Lévis qui a glissé au deuxième rang.

Pour ce qui est du transport des véhicules, on distingue le même type de variabilité dans l'évolution. Alors que les traverses de Matane—Baie-Comeau—Godbout, de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et de Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac ont enregistré un accroissement marqué de leur activité, la

traverse de Québec—Lévis a subi une baisse importante du nombre de véhicules transportés. La conséquence de cette évolution est de maintenir au premier rang, de 1987 à 1989, la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, et de conserver au deuxième rang la traverse de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. Il faut rappeler que cette traverse constitue le seul lien "transfluvial" entre Montréal et Trois-Rivières.

## 2.3 Transport des marchandises

Pour faire suite à la sous-section précédente relative au transport des personnes, nous abordons maintenant la question du transport des marchandises. Pour chaque moyen de transport, des statistiques financières et d'opération sont présentées. Les données se rapportent au Québec dans la mesure du possible; dans certains cas, il a fallu se limiter aux données canadiennes à cause de l'insuffisance des sources.

### 2.3.1 Camionnage

Nous débutons par le camionnage qui constitue le mode ayant le plus large rayonnement géographique tant au Québec qu'au Canada. Le tableau 23 présente des données financières pour les transporteurs québécois et canadiens. En ce qui concerne les recettes d'exploitation des entreprises oeuvrant pour le compte d'autrui, on observe, entre 1987 et 1989, une tendance à la hausse au niveau canadien alors que le Québec est témoin d'une situation stable. Cette même divergence dans l'évolution se reflète au niveau des dépenses d'exploitation dans le cas du transport pour compte d'autrui. Quant au transport pour compte propre, on a assisté, de 1987 à 1989, tant au Québec que dans l'ensemble du Canada, à une hausse importante des dépenses.

Un point intéressant à relever est l'importance relativement faible, quant aux recettes, des transporteurs québécois par rapport aux transporteurs canadiens, dans le secteur du transport pour compte d'autrui. Ainsi, en 1989, les entreprises québécoises ne récoltent que 16 % des recettes de l'ensemble du Canada. On peut proposer deux explications à cette situation. D'une part, une grande proportion des entreprises canadiennes de transport pour compte d'autrui ont leur siège en Ontario; en particulier, il faut noter que cette province est le siège d'une activité de transport de pièces d'automobiles, vers les États-Unis, de grande envergure. D'autre part, les statistiques présentées au tableau 23 ne recensent, dans le cas du transport pour compte d'autrui, que les entreprises ayant des revenus supérieurs à 100 000 \$; pour juger de façon plus précise l'importance de l'industrie québécoise du transport pour compte d'autrui en regard de l'ensemble du Canada, il faudrait considérer l'activité de toutes les entreprises quelle que soit leur taille. La disponibilité des données ne permet toutefois pas d'établir une telle comparaison. En ce qui concerne le transport pour compte propre, les entreprises québécoises comptent pour 24 % du total canadien, ce qui correspond approximativement au poids relatif de l'économie du Québec dans l'économie canadienne.

Tant au Québec qu'au Canada, les dépenses des entreprises oeuvrant pour le compte d'autrui semblent surpasser de beaucoup celles des entreprises oeuvrant dans le transport pour compte propre. Toutefois, comme le critère de recensement utilisé par Statistique Canada diffère selon qu'il s'agit d'une entreprise oeuvrant pour compte propre ou compte d'autrui, on peut difficilement conclure avec exactitude sur l'écart réel existant entre ces deux types d'entreprises de transport.

Tableau 23

**Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada, 1987-1989****Données financières**

	1987	1988	1989 *	Variation 1987-1989
	en milliers de dollars			en %
<b>Québec</b>				
Recettes d'exploitation compte d'autrui**	1 640 680	1 598 019	1 637 969	-0,17
Dépenses d'exploitation compte d'autrui**	1 550 219	1 512 891	1 549 200	-0,07
compte propre***	974 428	1 116 927	1 172 773	20,36
<b>Canada</b>				
Recettes d'exploitation compte d'autrui**	9 344 837	9 611 711	10 063 461	7,69
Dépenses d'exploitation compte d'autrui**	8 936 620	9 212 772	9 839 240	10,10
compte propre***	4 349 098	4 623 956	4 910 641	12,91

Sources: *Le camionnage au Canada 1987 (53-222)*, Statistique Canada.

Compilations spéciales à partir de l'enquête sur le camionnage (origine-destination).  
Division des transports, Statistique Canada.

\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

\*\* Entreprises ayant déclaré des recettes de 100 000 \$ et plus.

\*\*\* Entreprises exploitant un parc de 15 véhicules commerciaux ou plus.

Le tableau 24 traite de l'activité de transport proprement dit puisqu'il s'intéresse à la masse des marchandises chargées et déchargées au Québec et au Canada. Comme l'enquête de Statistique Canada concernant le transport pour compte d'autrui se limite aux mouvements à l'intérieur du Canada, la quantité de marchandises chargées et déchargées au niveau canadien est nécessairement la même. Du côté de l'enquête relative au transport pour compte propre, les mouvements à destination et en provenance des États-Unis sont aussi recensés; pour cette raison, le total de la masse chargée au Canada diffère de la masse déchargée.

De façon générale, on remarque, pour les entreprises faisant du transport pour compte d'autrui, que la masse chargée et déchargée a crû, entre 1987 et 1989, tant au Québec qu'au Canada, bien que dans ce dernier cas, la hausse fut plus importante. Ces données témoignent d'une évolution comparable à celle déjà évoquée par les données financières, c'est-à-dire une hausse au Canada et une situation stable au Québec. Quant au transport effectué par les entreprises pour compte propre, le Québec se distingue par un léger déclin de la manutention de marchandises, entre 1987 et 1989, alors que le Canada est témoin d'une stabilité.

Tout comme en ce qui concerne les données financières, le Québec occupe, en 1989, une part de 16 % de la masse chargée et déchargée au Canada, soit une sous-représentation par rapport à la taille de son économie. À l'inverse, le Québec se démarque par la part importante qu'il occupe dans le transport pour compte d'autrui, soit 28 %. Ceci s'explique par l'importance, au Québec, du transport de matières premières qui sont de nature pondéreuse.

Tableau 24

**Présentation générale du transport routier de marchandises au Québec et au Canada, 1987-1989**

**Marchandises transportées**

	1987	1988	1989 *	Variation 1987-1989
<b>Québec</b>	en milliers de tonnes			en %
Marchandises chargées				
compte d'autrui**	29 289	28 656	30 375	3,71
compte propre***	20 679	19 860	18 986	-8,19
Marchandises déchargées				
compte d'autrui**	28 923	28 239	29 707	2,71
compte propre***	20 271	19 606	19 155	-5,51
<b>Canada</b>				
Marchandises chargées				
compte d'autrui**	168 757	177 103	189 500	12,29
compte propre***	68 657	69 341	68 578	-0,12
Marchandises déchargées				
compte d'autrui**	168 757	177 103	189 500	12,29
compte propre***	67 440	68 775	68 775	1,98

Sources: *Le camionnage au Canada 1987 (53-222)*, Statistique Canada.

Compilations spéciales à partir de l'enquête sur le camionnage (origine-destination).  
Division des transports, Statistique Canada.

\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

\*\* Entreprises ayant déclaré des recettes de 500 000 \$ et plus.

\*\*\* Entreprises ayant déclaré des frais d'exploitation de 500 000 \$ et plus et oeuvrant dans les secteurs suivants: fabrication, commerce, agriculture, foresterie, pêche et piégeage, exploitation minière et construction.

### 2.3.2 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire vient au second rang, après le camionnage, pour l'étendue géographique de ses activités. Bien qu'une partie de celles-ci touche le transport des passagers, la très grande part des revenus retirés par les compagnies ferroviaires provient du transport des marchandises. À la différence du transport ferroviaire des personnes, le transport des marchandises bénéficie de versements directs de subventions d'un montant beaucoup moins élevé (cf. tableau 25), soit 72 millions de dollars en 1989, pour les marchandises, par rapport à 629 millions de dollars pour les passagers (cf. tableau 19).

Comme le montre le tableau 25, le Canadien National et le Canadien Pacifique forment l'élément principal du réseau ferroviaire canadien car ces deux entreprises comptent, en 1989, pour 92,4 % des recettes ferroviaires des sept grandes sociétés ferroviaires et pour 92,6 % du total des tonnes-km. Durant la période de 1987 à 1989, ces deux grandes entreprises ont connu un recul important de leurs recettes, recul d'autant plus élevé si on tient compte de l'inflation. Le trafic des marchandises, exprimé en tonnes-km, a aussi connu une baisse significative, se situant à 5,2 % pour le Canadien National, et à 13,2 % pour le Canadien Pacifique. Bien que l'on observe une baisse des dépenses d'exploitation de ces deux entreprises, on ne peut déterminer la part allant spécifiquement au transport des marchandises.

Bien que la disponibilité des données empêche de désagréger l'information statistique au niveau québécois, on peut utiliser le tableau 11, portant sur l'emploi dans le secteur des transports, pour obtenir un aperçu de l'importance relative du transport ferroviaire au Québec par rapport à l'ensemble canadien.

### 2.3.3 Transport aérien

Puisque les données financières des sociétés aériennes ne peuvent pas être désagrégées entre le transport des personnes et celui des marchandises, ces données sont regroupées au tableau traitant du transport des personnes, soit le tableau 20. Au tableau 26, on retrouve donc des données circonscrites au transport des marchandises pour les transporteurs aériens canadiens de niveau I. De 1987 à 1989, le transport des marchandises a connu un essor appréciable, la hausse du nombre de tonnes-km transportées atteignant près de 20 %. Toutefois, en y regardant de plus près, il ressort une évolution diamétralement opposée selon qu'il s'agit de transport à taux unitaires ou d'affrètements. Dans le premier cas, la hausse atteint plus de 24 %, alors que dans le deuxième cas on assiste à une chute de plus de 44 %. Rappelons que le déclin touchant les affrètements ne se limite pas seulement au transport des marchandises mais a également touché le transport des personnes.

Le tableau 27 permet de présenter une ventilation géographique du transport aérien de marchandises sur les principaux vols à horaire fixe. Pour les dix principaux aéroports canadiens, le transport des marchandises constitue un secteur en pleine expansion puisque l'on a assisté à une hausse de 33,91 % de la masse chargée et déchargée de 1987 à 1989. Les aéroports Winnipeg International, Ottawa International, Calgary International et Montréal International sont ceux ayant crû le plus fortement. À l'inverse, l'aéroport St. John's (T.-N.) a connu un déclin tandis que les aéroports Lester B. Pearson International, Mirabel International et Edmonton International ont connu une croissance positive mais inférieure à la moyenne.

Tableau 25

**Présentation générale du transport ferroviaire de marchandises au Canada, 1987-1989**

	Canadien National	Canadien Pacifique	Autres*	Total
<b>1987</b>				
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	3 376 817	2 622 612	446 659	6 446 088
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	55 730	28 401	7 082	91 214
Autres recettes ferroviaires** (en milliers de dollars)	86 993	87 433	20 251	194 677
Dépenses ferroviaires** (en milliers de dollars)	3 648 511	2 343 346	383 893	6 375 750
<b>Trafic de marchandises</b> (en millions de tonnes-kilomètres)	139 233	109 719	15 358	264 310
<b>1988</b>				
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	3 452 602	2 539 628	453 854	6 446 084
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	67 723	27 239	3 288	98 250
Autres recettes ferroviaires** (en milliers de dollars)	104 788	95 204	16 677	216 668
Dépenses ferroviaires** (en milliers de dollars)	3 591 824	2 323 706	389 569	6 305 099
<b>Trafic de marchandises</b> (en millions de tonnes-kilomètres)	142 861	106 851	15 949	265 662
<b>1989 ***</b>				
Recettes ferroviaires (en milliers de dollars)	3 241 511	2 268 609	453 100	5 963 219
Versements gouvernementaux (en milliers de dollars)	49 902	16 347	6 119	72 368
Autres recettes ferroviaires** (en milliers de dollars)	106 745	107 415	19 368	233 529
Dépenses ferroviaires** (en milliers de dollars)	3 374 426	2 278 661	379 710	6 032 797
<b>Trafic de marchandises</b> (en millions de tonnes-kilomètres)	132 002	95 261	18 140	245 403

Source: *Statistique de l'exploitation ferroviaire* (52-003), Statistique Canada.

\* Comprend les quatre sociétés ferroviaires suivantes: l'Ontario Northland Railway, le British Columbia Rail, le Québec North Shore and Labrador Railway et le CSX Transportation Ltd.

\*\* Comprend le transport des marchandises et le transport des personnes.

\*\*\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

Tableau 26  
Présentation générale\* des transporteurs aériens (marchandises) canadiens de niveau I\*\*,  
1987-1989

	1987	1988	1989	Variation 1987-1989
	en milliers			en %
<b>Marchandises</b>				
Tonnes-kilomètres de marchandises transportées				
- Taux unitaires	1 126 799	1 254 883	1 401 345	24,37
- Affrètements	78 385	65 831	43 851	-44,06
<b>Total</b>	<b>1 205 185</b>	<b>1 320 714</b>	<b>1 445 196</b>	<b>19,91</b>

Source: *Bulletin de service* (51-004), Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada.

\* Pour les données financières, se référer au tableau 20; les montants qui y figurent englobent à la fois le transport des personnes et le transport des marchandises.

\*\* En 1987 le niveau I comprenait les compagnies aériennes suivantes: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée (CP Air et Pacific Western Airlines), Québecair et Wardair. Pour 1988 et 1989 il comprend: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

Au Québec, seuls les deux aéroports de Montréal (Mirabel International et Montréal International) se classent parmi les dix grands aéroports du Canada. Leur part de l'activité aéroportuaire canadienne est plutôt modeste puisqu'elle se situe à 19,5 %, en 1989. Comme dans le cas du transport des personnes (cf. tableau 21), l'aéroport Lester B. Pearson arrive au premier rang au Canada. En fait, cet aéroport compte en 1989 pour 42,4 % de la masse chargée et déchargée dans les dix principaux aéroports canadiens. L'aéroport Vancouver International arrive au deuxième rang. Toutefois, si on additionne les données concernant les deux aéroports montréalais, on s'aperçoit que l'activité de transport de marchandises est plus importante à Montréal qu'à Vancouver. Il faut aussi remarquer que les quatre aéroports des provinces de l'Ouest apparaissant au tableau 27 représentent, en 1989, 31,9 % de la masse totale chargée et déchargée dans les principaux aéroports canadiens. Quant aux Maritimes, elles sont représentées sur la liste des principaux aéroports par Halifax International et celui de St. John's (T.-N.). Pour l'année 1989, ces deux aéroports ne comptent que pour 5 % de la masse chargée et déchargée dans les principaux aéroports canadiens.

**Tableau 27**  
**Marchandises chargées et déchargées dans les dix premiers aéroports canadiens\*,**  
**transportées sur les principaux vols à horaire fixe, 1987-1989**

	1987	1988	1989 **	Variation 1987-1989
	en milliers de kilogrammes			en %
Lester B. Pearson International (Toronto)	225 597	257 619	289 693	28,41
Vancouver International	89 523	100 869	121 788	36,04
Mirabel International	74 591	93 375	95 404	27,90
Montréal International (Dorval)	26 430	31 128	37 648	42,44
Calgary International	25 995	30 700	39 006	50,05
Winnipeg International	11 949	14 369	29 217	144,51
Edmonton International	24 176	22 730	28 044	16,00
Halifax International	20 348	22 253	27 932	37,27
Ottawa International	4 692	6 188	8 129	73,25
St.John's (T.-N.)	6 604	6 599	5 937	-10,10
<b>Total</b>	<b>509 905</b>	<b>585 830</b>	<b>682 798</b>	<b>33,91</b>

Source: *Bulletin de service* (51-004), Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports, Statistique Canada.

\* Selon la classification de 1989.

\*\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.

#### 2.3.4 Transport maritime

Le transport maritime occupe également une place très importante en ce qui concerne la masse transportée. Pour en tracer un portrait, nous présentons au tableau 28 des données relatives aux principaux ports canadiens et québécois sous la juridiction de la Société canadienne des ports; pour cette raison, ces données font abstraction de plusieurs ports dont celui de Port-Cartier qui est de propriété privée.

Entre 1987 et 1989, l'activité portuaire canadienne et québécoise, mesurée en masse manutentionnée, est demeurée relativement stable. Les seuls changements substantiels ont trait à un certain déclin d'activité au port de Québec, dû à une forte chute de la manutention des céréales, et à une hausse d'activité au port de Sept-Îles, causée par une manutention accrue du minerai de fer.

Tableau 28

## Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada.

## Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports\* au Canada, 1987-1989

1987	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
en milliers de tonnes							
<b>Trafic en vrac</b>							
Vrac solide	8 510	10 331	18 939	3 702	49 044	20 094	110 620
Vrac liquide	6 634	7 816	378	8 656	6 144	11 371	40 999
<b>Marchandises diverses</b>							
Conteneurisées	5 528	3	-	2 792	2 408	521	11 252
Non conteneurisées	1 195	170	25	640	6 361	2 725	11 116
<b>Total</b>	<b>21 867</b>	<b>18 320</b>	<b>19 342</b>	<b>15 790</b>	<b>63 957</b>	<b>34 711</b>	<b>173 987</b>
<b>Principales marchandises</b>							
Céréales	4 095	6 312	-	659	12 884	7 716	31 666
Minerai de fer	1 174	2 784	18 392	-	-	-	22 350
Charbon	155	127	-	-	18 686	6 424	25 392
Pétrole brut	554	4 845	-	4 737	646	5 568	16 350
Essence	1 595	987	72	944	1 466	1 776	6 840
Mazout	3 162	1 746	303	2 866	2 042	3 395	13 514
<b>1988</b>	<b>Montréal</b>	<b>Québec</b>	<b>Sept-Îles</b>	<b>Halifax</b>	<b>Vancouver</b>	<b>Autres ports</b>	<b>Total</b>
en milliers de tonnes							
<b>Trafic en vrac</b>							
Vrac solide	7 429	9 180	22 885	3 769	55 276	18 971	117 509
Vrac liquide	7 861	8 695	469	8 357	6 392	13 099	44 872
<b>Marchandises diverses</b>							
Conteneurisées	5 732	3	-	3 537	2 732	473	12 476
Non conteneurisées	1 218	339	15	573	6 917	2 901	11 964
<b>Total</b>	<b>22 240</b>	<b>18 216</b>	<b>23 370</b>	<b>16 236</b>	<b>71 316</b>	<b>35 444</b>	<b>186 822</b>
<b>Principales marchandises</b>							
Céréales	2 989	4 499	-	575	12 489	5 400	25 953
Minerai de fer	1 061	2 897	20 691	-	-	-	24 649
Charbon	156	393	1 124	-	23 554	6 776	32 003
Pétrole brut	1 542	5 053	-	4 750	1 025	5 726	18 096
Essence	1 634	1 009	80	976	1 207	2 455	7 361
Mazout	3 518	2 298	389	2 558	1 911	4 351	15 025

\* Selon la classification et sous la juridiction de la Société canadienne des ports.

Tableau 28

**Transport maritime de marchandises au Québec et au Canada.  
Principaux produits manutentionnés dans les principaux ports\* au Canada,  
1987-1989 (suite)**

1989	Montréal	Québec	Sept-Îles	Halifax	Vancouver	Autres ports	Total
<b>Trafic en vrac</b>							
	en milliers de tonnes						
Vrac solide	6 205	7 913	22 887	3 758	48 720	17 133	106 617
Vrac liquide	7 588	7 360	396	8 646	6 028	13 268	43 285
<b>Marchandises diverses</b>							
Conteneurisées	5 365	2	-	3 889	2 645	525	12 427
Non conteneurisées	1 265	393	20	490	6 632	3 027	11 827
<b>Total</b>	<b>20 423</b>	<b>15 669</b>	<b>23 302</b>	<b>16 783</b>	<b>64 025</b>	<b>33 953</b>	<b>174 156</b>
<b>Variation du total</b>							
<b>1987-1989 (%)</b>	<b>-6,60</b>	<b>-14,47</b>	<b>20,47</b>	<b>6,29</b>	<b>0,11</b>	<b>-2,18</b>	<b>0,10</b>
<b>Principales marchandises</b>							
	en milliers de tonnes						
Céréales	1 685	2 832	-	499	9 227	4 938	19 181
Minerai de fer	1 067	3 461	21 172	-	-	-	25 700
Charbon	188	265	1 001	1	23 779	5 976	31 211
Pétrole brut	603	4 226	-	4 902	805	6 221	16 757
Essence	1 753	1 080	62	1 102	1 063	2 176	7 236
Mazout	3 848	1 680	312	2 602	1 863	4 406	14 711

Source: *Séries statistiques*, Société canadienne des ports.

\* Selon la classification et sous la juridiction de la Société canadienne des ports.

Au Canada, la distribution géographique de l'activité portuaire se caractérise par la présence d'un nombre important de ports dans l'Est du pays alors que l'activité sur la Côte Ouest se concentre essentiellement au port de Vancouver. Pour cette raison, le port de Vancouver se démarque très nettement comme étant le premier au Canada, pour ce qui a trait à la masse manutentionnée; parmi les ports de la Société canadienne des ports, il représente de 36 à 38 % de la masse totale manutentionnée. Le charbon et les céréales constituent la moitié de la masse manutentionnée dans ce port. Toutefois, il s'agit de matières à faible valeur par unité de masse.

Pour avoir une mesure plus précise de l'importance de l'activité portuaire, il faut surtout s'attarder aux conteneurs qui permettent de transporter des produits dont la valeur par unité de masse est plus élevée. De 1987 à 1989, la manutention de conteneurs dans les ports de la Société canadienne des ports a progressé de 10,4 %. Le port de Halifax, qui se classe deuxième pour la masse conteneurisée manutentionnée, a été le principal bénéficiaire de cette croissance. Quant au port de Montréal, il domine nettement cette activité au Canada bien que l'on observe un certain recul en 1989.

Outre le port de Montréal, le Québec compte plusieurs ports importants. Le port de Sept-Îles se classe premier au Québec pour la masse manutentionnée, pour 1988 et 1989, mais celle-ci se compose de produits à faible valeur, soit le minerai de fer et le charbon. Quant au port de Québec, il doit son importance à la manutention des produits pétroliers, du minerai de fer et des céréales.

### **2.3.5 Transport par pipe-line**

Nous terminons cette section par le tableau 29 traitant du transport des marchandises par le transport par pipe-line au Canada. La période de 1987 à 1989 a été marquée au Québec par une faible hausse du transport par pipe-line du pétrole brut, du condensat et du pentane plus ainsi que du gaz naturel alors que le transport des gaz de pétrole liquéfiés et autres produits pétroliers a diminué en importance. Quant à la situation canadienne, on a assisté à une forte tendance haussière généralisée pour les trois catégories de produits. Finalement, il est à remarquer que le Québec ne compte que pour un très faible pourcentage, environ 5 %, de chacune des catégories de produits transportés par pipe-line.

Tableau 29

## Transport par pipe-lines au Québec et au Canada, 1987-1989

	Québec			Canada		
	1987	1988	1989*	1987	1988	1989*
<b>Pétrole brut, condensat et pentanes plus</b>						
en milliers de mètres cubes						
<b>Arrivages</b>						
Champs pétrolifères	-	-	-	76 288	79 002	76 332
Autres provinces	5 569	7 064	5 692	162 081	174 219	163 332
Importations	4 596	3 783	4 771	5 659	4 674	6 574
Autres	-	-	-	22 482	25 733	133 727
<b>TOTAL</b>	<b>10 165</b>	<b>10 847</b>	<b>10 462</b>	<b>266 509</b>	<b>283 629</b>	<b>379 964</b>
<b>Utilisation</b>						
Livraisons aux raffineries	9 486	9 910	14 474	63 426	63 958	65 433
Transferts à d'autres provinces	-	-	-	162 081	174 219	163 332
Autres	679	937	640	41 002	45 452	151 199
<b>TOTAL</b>	<b>10 165</b>	<b>10 847</b>	<b>10 462</b>	<b>266 509</b>	<b>283 629</b>	<b>379 964</b>
<b>Gaz de pétrole liquéfiés et produits pétroliers</b>						
<b>Arrivages</b>						
Raffineries et installations de stockage	5 703	4 560	4 162	35 600	36 435	38 428
Autres provinces	685	675	776	29 803	32 558	34 675
Autres	-	-	-	21 948	23 955	38 073
<b>TOTAL</b>	<b>6 388</b>	<b>5 235</b>	<b>4 938</b>	<b>87 351</b>	<b>92 948</b>	<b>111 176</b>
<b>Utilisation</b>						
Livraisons aux terminus et installations de stockage	2 668	2 741	3 686	24 043	23 564	63 403
Livraisons à d'autres provinces	1 179	1 491	1 249	29 803	32 558	34 675
Autres	2 540	1 002	3	33 505	36 827	13 098
<b>TOTAL</b>	<b>6 388</b>	<b>5 235</b>	<b>4 938</b>	<b>87 351</b>	<b>92 948</b>	<b>111 176</b>
<b>Gaz naturel</b>						
en millions de mètres cubes						
<b>Arrivages</b>						
Total de gaz marchand	-	-	-	78 238	90 894	96 057
Importations	-	-	-	93	384	772
Autres arrivages	-	-	-	273	275	307
Autres provinces	5 559	5 633	5 759	..	..	..
Gaz provenant des stocks	-	-	-	5 503	6 501	835
<b>TOTAL</b>	<b>5 559</b>	<b>5 633</b>	<b>5 759</b>	<b>84 107</b>	<b>98 054</b>	<b>97 971</b>
<b>Utilisation</b>						
Ventes	4 986	5 142	5 372	45 972	49 044	56 470
Exportations	154	227	372	28 009	35 913	37 912
Autres	419	265	14	10 127	13 098	3 588
<b>TOTAL</b>	<b>5 559</b>	<b>5 633</b>	<b>5 759</b>	<b>84 107</b>	<b>98 054</b>	<b>97 971</b>

Sources: *Transport du pétrole par pipe-lines* (55-001) et (55-201), Statistique Canada.*Services de gaz* (55-002) et (57-205), Statistique Canada.

\* Estimation du Service de la statistique et de l'économie des transports, ministère des Transports du Québec.



Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 035 948

90-09