



N° 11-621-MIF au catalogue — N° 044

ISSN: 1707-0511

ISBN: 0-662-71951-4

Document analytique

Analyse en bref

Une analyse de l'industrie du transport en 2005

par Joseph Dunlavy, Augustine Akuoko-Asibey,
Robert Masse et Denis Pilon

Division des transports
Immeuble principal, pièce 1302, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone: 1 800 263-1136



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada



Une analyse de l'industrie du transport en 2005

**Joseph Dunlavy, Augustine Akuoko-Asibey,
Robert Masse et Denis Pilon**

Comité de revue : Gord Baldwin, Kathie Davidson, Vincent Dubé, John Flanders, Penny Hope-Ross, Harold Kohn, François Mainville, Bruce Meyer et Francesca Teggart

Contribution spéciale : Trever Bova, Johanne Caron-Dorion et Yukman Chueng

Rédacteur : Christian Houle

Rédacteur en chef : Yvan Gervais

Publication : Debi Soucy

Juin 2006

N° 11-621-MIF2006044 au catalogue

ISSN : 1707-0511

ISBN : 0-662-71951-4

Fréquence : hors série

Ottawa

Pour obtenir de plus amples renseignements :

Service national de renseignements : 1 800 263-1136

Demandes par courriel : analysisinbrief-analyseenbref@statcan.ca

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2006

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Une analyse de l'industrie du transport en 2005

**Joseph Dunlavy, Augustine Akuoko-Asibey, Robert Masse et Denis Pilon,
Division des transports**

Sommaire

Que vous voyagiez ou non, les compagnies de transport jouent inévitablement un grand rôle dans votre vie. Les trains, les camions, les navires et les avions transportent tout, depuis les aliments que vous consommez jusqu'aux automobiles que vous conduisez. Ils sont au service d'à peu près tous les secteurs de l'économie, des consommateurs, des fabricants, des détaillants, des grossistes, des importateurs et des exportateurs.

L'an dernier, le secteur des transports représentait environ 4,2 % de toute la production économique canadienne mesurée selon le produit intérieur brut (PIB). En comparaison, le grand secteur de l'extraction minière, pétrolière et gazière a affiché une contribution de 3,7 % au PIB.

En 2005, l'industrie des transports a enregistré une forte croissance pour une deuxième année consécutive, les principaux moyens de transport ayant considérablement accru leur activité économique.

Dans la présente étude, nous examinons l'évolution de trois grands secteurs des transports en 2005, à savoir le transport routier, ferroviaire et aérien.

On ne saurait nier le poids économique du secteur du transport routier dans l'industrie des transports. Plus du tiers (35 %) du PIB de cette industrie provenait du transport routier en 2005. Les transports aérien, maritime et ferroviaire ont apporté ensemble une contribution additionnelle de 25 %, le reste appartenant aux transports en commun, aux pipelines, au transport touristique et aux activités auxiliaires de l'industrie.

L'industrie du transport routier, qui est le premier moyen de transport commercial en importance pour la contribution qu'il apporte au PIB, a eu de bons résultats l'an dernier. Les entreprises de transport routier pour compte d'autrui¹ ont accru leurs marges bénéficiaires malgré la hausse du prix des carburants. Cette croissance est largement attribuable à la multiplication des échanges sur le territoire canadien.

L'industrie ferroviaire a progressé pour une deuxième année consécutive dans le transport de marchandises, affichant des hausses significatives des expéditions de trois de ses cinq principales marchandises. Plus que les provinces à l'est du Manitoba, la région de l'Ouest canadien a augmenté la quantité de marchandises conteneurisées expédiées par chemin de fer en 2005, ce qui a contribué à rétrécir une fois de plus l'écart entre ces deux régions du pays.

Cette même année, le transport aérien a continué à se rétablir à la suite des nouvelles mesures de restructuration qui ont été adoptées pour contrer l'effet des chocs négatifs subis ces dernières années. Un des principaux éléments de cette réorganisation a été le remplacement des grands aéronefs par des aéronefs plus petits sur le marché intérieur, ceci afin d'optimiser l'efficacité de la prestation des services aériens.

1. Les entreprises de transport pour compte d'autrui utilisent divers moyens de transport : aérien, ferroviaire, maritime, routier, en commun et par taxi, ainsi que la main-d'œuvre et l'énergie, pour offrir des services de transport contre rémunération sur le marché.

Aperçu de l'industrie

Dans le secteur des transports en 2005, le PIB a enregistré une forte croissance pour une deuxième année consécutive. La progression de 4,5 % observée cette année-là faisait suite à un gain de 4,6 % en 2004.

Dans l'ensemble, l'emploi a aussi affiché une certaine croissance en 2005, bien que les moyens de transport n'aient pas tous augmenté leurs effectifs, selon l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH). La progression totale a été de 1,2 % par rapport à 2004, mais de 2001 à 2004, elle a été stagnante. En réalité, l'emploi dans l'industrie des transports a régressé pendant deux ans au cours de cette période de quatre ans. Globalement, l'industrie des transports employait quelque 547 000 travailleurs en 2005 et ceux-ci représentaient environ 4 % de toute la main-d'œuvre nationale.

La forte croissance de 2005 contraste avec la faible croissance qui a caractérisé la période de 2001 à 2003 et qui s'explique par plusieurs facteurs. La croissance de l'économie canadienne a en effet été plus lente en 2001, même avant les attentats terroristes de septembre aux États-Unis. L'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) et le début des hostilités en Iraq en 2003 ont nui à l'industrie des transports. Cette industrie a d'ailleurs récupéré en 2004 et 2005, grâce à la fermeté d'une économie qui a occasionné une expansion des moyens de transport routier, ferroviaire et aérien.

C'est en 2005 que la production économique du transport aérien a progressé le plus rapidement depuis des années, sa croissance du PIB faisant un bond de 11,8 % après un gain de 7,9 % en 2004. Ces augmentations consécutives mettaient fin à trois ans de décroissance de la production économique du secteur des transports aériens. Malgré tout, la production de cette industrie en 2005 s'est chiffrée à près de 4,2 milliards de dollars, demeurant légèrement en deçà du sommet d'un peu plus de 4,3 milliards de dollars atteint en l'an 2000.

Ces dix dernières années, le transport routier a présenté un taux annuel moyen de croissance de 5,2 %; c'est plus que le taux de progression de 3,4 % dans l'ensemble de l'économie. En 2005, la production dans l'industrie du transport routier a augmenté de 4,4 %, soit un peu moins que l'année précédente. Le transport routier consomme beaucoup d'énergie et, par conséquent, l'augmentation des prix du carburant est devenue un sujet d'inquiétude, bien que la rentabilité générale de l'industrie n'en ait pas souffert. Ces quelques dernières années, le nombre d'emplois dans l'industrie du transport routier a été en croissance soutenue.

En 2005, le secteur des chemins de fer a affiché un fort rythme de croissance de son PIB pour une deuxième année consécutive. Le gain de 5,0 % en 2005 était légèrement supérieur à la progression de 4,3 % observée en 2004. Depuis le début du nouveau millénaire, le PIB du secteur des chemins de fer s'est accru à un rythme annuel moyen de 2,3 %, soit environ la moitié de celui de l'industrie du transport routier.

Dans ce dernier secteur, le nombre d'emplois était d'environ 277 300 en 2005, la part la plus importante de tous les effectifs de l'industrie des transports. L'emploi y augmente constamment depuis un certain nombre d'années. Par ailleurs, les sociétés ferroviaires avaient à leur service quelque 35 500 travailleurs selon l'Enquête annuelle sur le transport ferroviaire de 2004; ce niveau d'emploi était déjà en baisse depuis le début de la décennie.

Produit intérieur brut dans les industries du transport au Canada, 2005

| Industrie | Part des transports dans le PIB | Taux de croissance par rapport à 2004 |
|--|---------------------------------|---------------------------------------|
| | % | |
| Transport aérien | 9 | 11,8 |
| Transport ferroviaire | 13 | 5,0 |
| Transport maritime | 3 | 2,7 |
| Transport routier | 35 | 4,4 |
| Transports en commun et transport terrestre de personnes | 12 | 3,2 |
| Transport par pipeline | 11 | 2,7 |
| Transport touristique et activités auxiliaires du secteur des transports | 17 | 3,1 |
| Total | 100 | 4,5 |

Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 379-0017.

Transport routier : le marché intérieur stimule la croissance

Les recettes des entreprises du transport routier ont encore augmenté en 2005. Comme les recettes tirées des activités transfrontalières sont stables depuis 2004, la progression est principalement attribuable au marché intérieur. Ajoutons que les marges bénéficiaires ont augmenté malgré les prix plus élevés du carburant, qui est un article de dépense important pour cette industrie.

En 2005, un nombre approximatif de 3 360 sociétés de transport routier pour compte d'autrui ont généré 27,1 milliards de dollars de recettes, soit 7,9 % de plus qu'en 2004. On dénombrait environ 277 300 camionneurs au pays en 2005, selon les données de l'Enquête sur la population active de Statistique Canada, et, de ce nombre, les employés à salaire fixe (chauffeurs en emploi direct ou en placement) constituent une proportion d'environ 80 %, les autres travailleurs étant indépendants.

La conjoncture économique en général et la croissance des ventes de gros et de détail en particulier ont fortement contribué à la demande de services de fret. Plus précisément, l'augmentation de la production et de la consommation de biens se traduit par une hausse de la demande de transport de marchandises.

Ce lien ressort lorsqu'on compare les taux de croissance entre les industries connexes. De 2002 à 2005, les entreprises de transport routier pour compte d'autrui basées au Canada ont vu leurs revenus s'accroître en moyenne de 9,8 % par année. Durant la même période, la production manufacturière a augmenté de 3,6 %, le commerce de gros, de 4,7 %, et le commerce de détail, de 4,8 %.

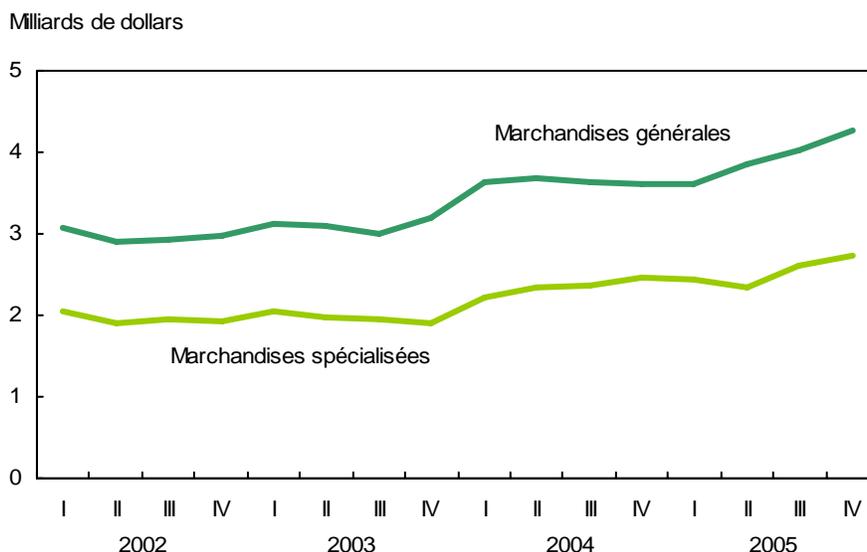
Une importante évolution s'est opérée dans les sources de croissance de l'industrie du transport routier depuis 2002, puisque le transport intérieur a augmenté trois fois plus vite que le transport international. C'est ainsi que la part des recettes du trafic intérieur a monté de 62,9 % en 2002 à 67,0 % en 2005.

De plus, le gros de la croissance récente est venu du transport intraprovincial, par opposition au transport interprovincial. En fait, le transport routier intraprovincial a contribué à plus des deux tiers de la progression du transport routier national et à plus de la moitié (54 %) de la croissance globale de l'industrie du transport routier depuis 2002.

Les coûts de la main-d'œuvre ont été le principal article de dépense des entreprises de transport routier, constituant presque la moitié de leurs charges. Mais les dépenses de carburant ont pris de plus en plus de place dans leur budget. En 2005, le carburant représentait 11,6 % de toutes les dépenses d'exploitation. Cet alourdissement des charges n'a pas nui à la rentabilité de l'industrie du transport routier, puisque la marge bénéficiaire de ce secteur a été de 8,1 % en 2005, en hausse sur les 7,2 % de 2004².

En 2005, environ 58 % des revenus d'exploitation venaient du transport de marchandises générales et environ 37 %, du transport de marchandises spécialisées. Bien que le rapport entre les deux n'ait pas changé outre mesure depuis 2002, il faut tenir compte des variations qui existent entre les régions.

La croissance pour le transport routier de marchandises spécialisées suit celle des marchandises générales



Source : Statistique Canada, totalisation spéciale, Division des transports.

Dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et en Ontario, le transport de marchandises générales a représenté les deux tiers (66 %) de toutes les recettes d'exploitation. En revanche, dans les Prairies, en Colombie-Britannique et dans les territoires, les marchandises spécialisées ont rapporté plus de la moitié de la masse des recettes.

Transport ferroviaire : les chargements les plus importants depuis 2000

Depuis le début de la décennie, c'est en 2005 que les chemins de fer canadiens ont été des plus occupés en raison entre autres de la demande pressante de produits primaires de la Chine et d'autres pays asiatiques.

Au début de la décennie et pendant trois années consécutives, le transport ferroviaire de marchandises a été lent et a pris du retard par rapport au transport routier, mais cette industrie a renversé le mouvement et le fret est en hausse depuis deux ans.

2. La marge bénéficiaire mesure le pourcentage de bénéfice net tiré de chaque dollar de recettes. On la calcule en divisant les bénéfices nets d'exploitation après impôt par la masse des recettes, puis en multipliant par 100.

En 2005, les compagnies de chemin de fer ont déclaré des charges totales de plus de 288,6 millions de tonnes de marchandises ; il s'agissait d'une hausse de 3,6 %, ce qui représentait 10,1 millions de tonnes de plus que la valeur de 2004. Cette année-là, le gain avait été de 6,5 %.

Les tendances récentes de la croissance des chargements ferroviaires et du commerce international de marchandises sont interreliées. En 2005, le commerce canadien de marchandises a montré une fermeté considérable, alors que le dollar canadien montait en flèche, passant en moyenne de 77 à 83 cents américains.

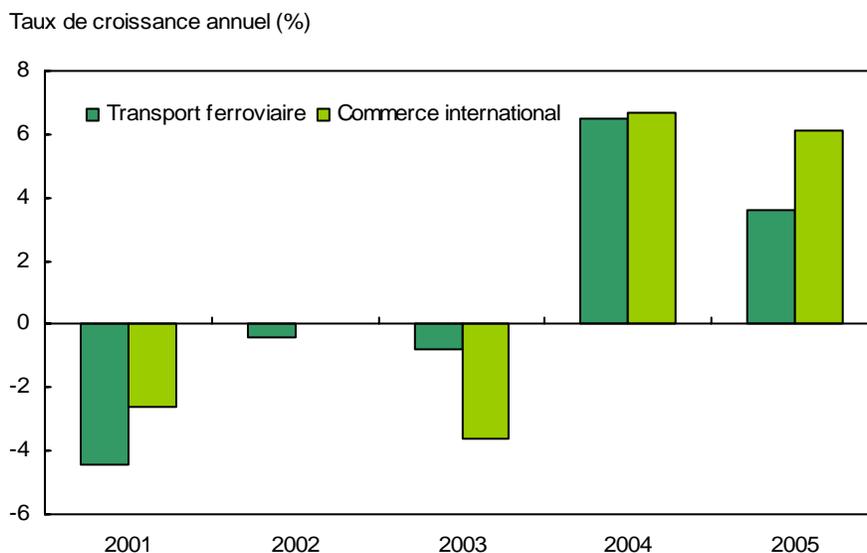
En valeur totale (les importations plus les exportations), le secteur d'activité a enregistré une augmentation de 6,1 % en 2005 et le tonnage du trafic ferroviaire, de 3,7 %. Les importations de marchandises ont permis de battre un autre record en 2005 avec une hausse de 6,6 %, alors que les exportations augmentaient de 5,7 %.

Sur les cinq grandes catégories de marchandises transportées par chemin de fer, on a observé des gains appréciables pour trois d'entre elles en 2005. Les expéditions de bois de construction ont fait un bond de 22,2 % ; les expéditions de concentrés de minerai de fer ont augmenté de 15,9 %, suivies d'une hausse de 5,2 % des livraisons de charbon. En revanche, les expéditions de blé ont baissé de 6,2 % et les expéditions de potasse, de 2,2 %.

Pour une deuxième année consécutive, dans l'ensemble, la croissance des chargements de marchandises a été plus importante dans l'ouest du pays que dans les provinces à l'est du Manitoba. Pour l'Ouest canadien, l'année 2005 s'est soldée par un gain de 4,5 % comparativement à 2,6 % pour les provinces à l'est du Manitoba. La croissance dans les provinces de l'Ouest est attribuable en partie à l'augmentation des expéditions à destination et en provenance de l'Asie qui ont transité par les ports de la Colombie-Britannique.

Les exportations canadiennes par transport ferroviaire comprennent, en majeure partie, des marchandises en vrac telles que du charbon, du fer, de l'acier et des engrais. Par ailleurs, notre pays importe de l'Asie de grandes quantités de produits manufacturés, tout particulièrement des machines et du matériel ainsi que des biens de consommation.

La croissance du volume du transport ferroviaire est étroitement liée à la progression du commerce international



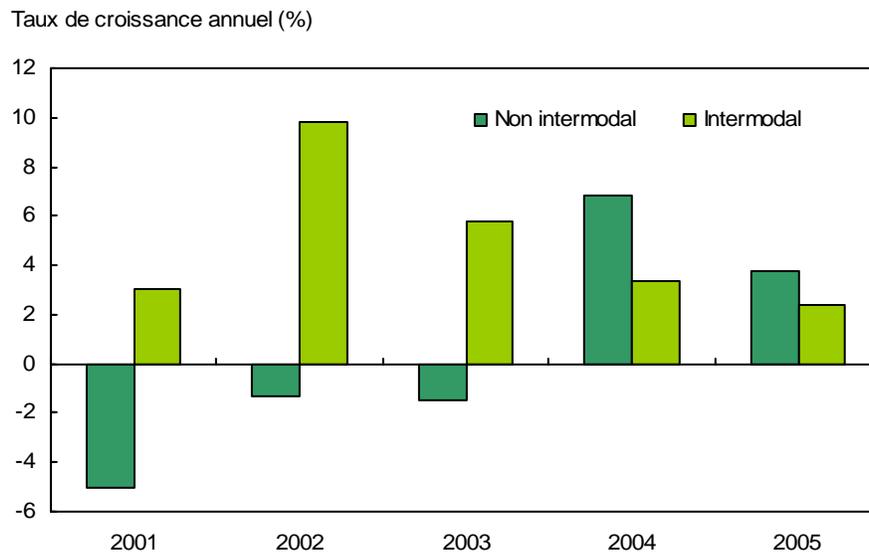
Source : Statistique Canada, CANSIM, tableaux 228-0001 et 404-0002.

Le trafic intermodal comparé au trafic non intermodal

Les transporteurs ferroviaires transportent les marchandises en utilisant deux principaux systèmes de transport : le système intermodal et le système non intermodal. Le système de transport intermodal consiste à transporter des marchandises dans un conteneur ou dans un véhicule routier, utilisant deux moyens de transport et plus sans manutentionner les marchandises elles-mêmes, par exemple les conteneurs et les semi-remorques routières acheminés sur wagon plat. Les marchandises qui ne peuvent être transportées de cette manière sont acheminées de façon non intermodale, qu'il s'agisse de produits tels que du bois de construction, du charbon ou du minerai de fer. Ce mode d'acheminement représente la plus grande part (environ 90 %) de tout le transport ferroviaire de marchandises. En 2005, ces chargements ferroviaires ont totalisé 260,8 millions de tonnes, en hausse de 3,8 %. C'est un peu moins que le gain de 6,9 % en 2004.

En transport non intermodal, on a surtout enregistré des gains pour le bois de construction, le minerai de fer et le charbon qui, ensemble, représentent plus du tiers de tous les chargements ferroviaires de type non intermodal. Cependant, depuis le début de la décennie, cette façon d'acheminer des marchandises sans transfert de charge est plutôt stagnante, le taux annuel moyen de croissance totalisant environ 0,5 % de 2000 à 2005.

Le transport non intermodal présente de piètres résultats de croissance au cours de cette décennie



Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 404-0002.

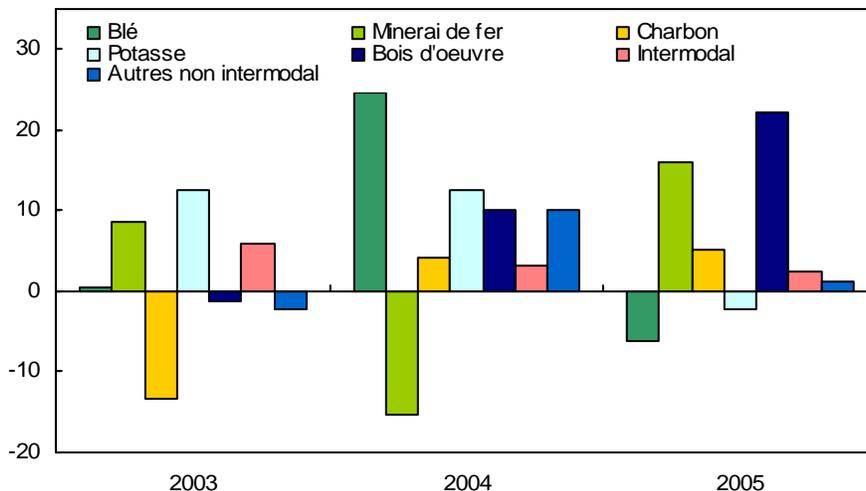
Par ailleurs, le trafic ferroviaire intermodal a augmenté à un rythme annuel moyen de 4,9 % de 2000 à 2005, passant de 21,9 à 27,8 millions de tonnes. Seulement en 2005, le volume intermodal des chemins de fer a augmenté de 2,4 % ; dans le sillage de la croissance de 3,3 % observée en 2004. Le trafic intermodal représente environ 10 % de tout le trafic ferroviaire.

Les conteneurs sur wagons plats sont devenus un élément important du transport ferroviaire intermodal. Entre autres, les conteneurs épargnent temps et argent en ce qui concerne les transferts entre le transport par rail, routier ou par navires pour la manutention et le transport de marchandises. Pour l'année 2000, les conteneurs sur wagons plats comptaient pour plus de 92 %

du tonnage du transport ferroviaire intermodal. Cette proportion a atteint près de 96 % en 2005. Les marchandises conteneurisées consistent surtout en produits manufacturés finis et prêts pour le commerce de détail; elles viennent en majeure partie de l'Asie et des États-Unis.

Seul le transport intermodal a affiché une croissance à chaque année depuis trois ans

Taux de croissance annuel (%)

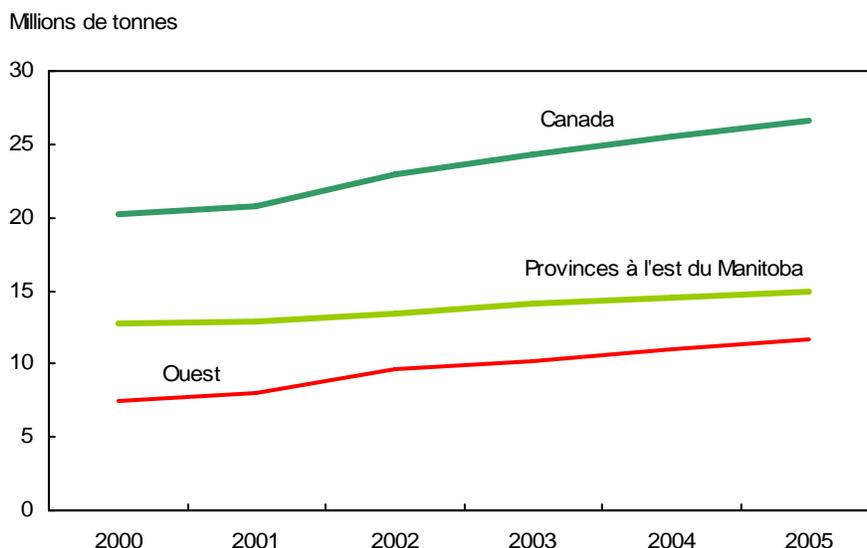


Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 404-0002.

La plus grande part de la croissance du transport en conteneurs a été observée dans l'Ouest. De 2000 à 2005, le volume conteneurisé dans cette région du pays s'est accru de 11,6 % par année en moyenne, comparativement à 3,2 % pour les provinces à l'est du Manitoba.

Le volume conteneurisé sur wagon plat a toujours été plus élevé dans les provinces de l'est du Manitoba, mais à la fin de 2005, l'écart entre ces provinces et celles de l'Ouest du pays avait diminué.

L'Ouest contribue à diminuer l'écart dans le transport de marchandises conteneurisées



Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 404-0002.

Transport aérien : toujours en mode de restructuration

L'industrie canadienne du transport aérien était toujours en restructuration en 2004 et 2005.

Dans l'industrie des transports aériens, le produit intérieur brut a augmenté de 7,9 % en 2004 et de 11,8 % en 2005, après trois années consécutives de décroissance à la suite des attentats terroristes du 11 septembre. L'emploi dans ce secteur a plus ou moins suivi les mêmes tendances.

Nul doute que l'industrie s'est trouvée dans un contexte en évolution rapide depuis 10 ans. Les changements législatifs amenant, entre autres, la signature de l'accord canado-américain « Cielles ouverts » en 1995 en a fait un milieu moins réglementé et davantage soumis à la concurrence.

De même, l'évolution rapide du modèle du transport aérien à faibles coûts au Canada et ailleurs dans le monde a nettement changé la façon dont les transporteurs aériens entrent en concurrence sur les marchés, tant intérieurs qu'extérieurs. Il faut aussi dire que les transporteurs aériens canadiens ont dû faire face à des chocs externes depuis cinq ans, qu'il s'agisse des attentats du 11 septembre, de la guerre en Iraq ou de l'épidémie de SRAS.

Dans ce contexte, les transporteurs aériens canadiens ont su adapter leur façon d'exploiter leurs entreprises, notamment en augmentant le nombre de vols commerciaux sur le marché intérieur, tout en diminuant le nombre de sièges dans leurs aéronefs.

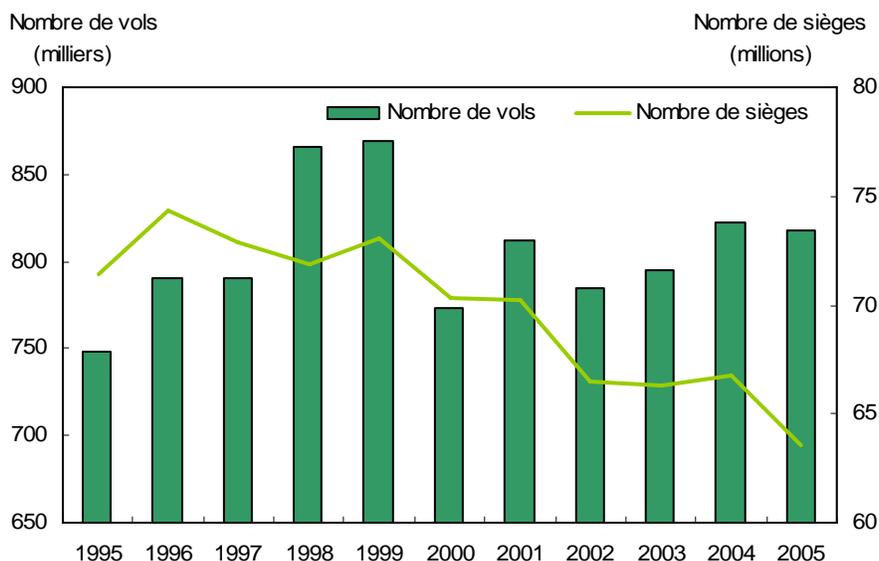
Diminution du nombre de sièges et abandon des grands aéronefs

Le nombre de vols commerciaux à l'intérieur du Canada a légèrement baissé de 2004 à 2005, mais il est toujours élevé si on le compare aux chiffres des cinq dernières années. Le nombre accru de vols permet d'offrir plus de flexibilité aux voyageurs.

Cependant, le nombre accru de vols n'a pas donné un nombre supérieur de sièges aux voyageurs. En fait, le nombre de sièges a constamment diminué au cours des 10 dernières années.

En 2005, les compagnies aériennes mettaient quelque 63,5 millions de sièges à la disposition du public voyageur au Canada; c'est bien moins que les 71,4 millions de 1995. Le nombre de sièges a singulièrement baissé en 2005, puisque deux compagnies aériennes ont cessé leurs activités vers la fin de 2004 et au début de 2005. À moyen terme, cette baisse du nombre de sièges pourrait devenir un des facteurs amenant une pression à la hausse des tarifs aériens.

Le nombre de sièges diminue alors que le nombre de vols intérieurs demeure élevé



Source : Statistique Canada, totalisation spéciale, Division des transports.

L'augmentation du nombre de vols et la diminution du nombre de sièges résultent d'un changement radical de la flotte aérienne. En résumé, les grands aéronefs comptant beaucoup de sièges sont en voie d'être remplacés par de plus petits aéronefs à faible consommation de carburant³.

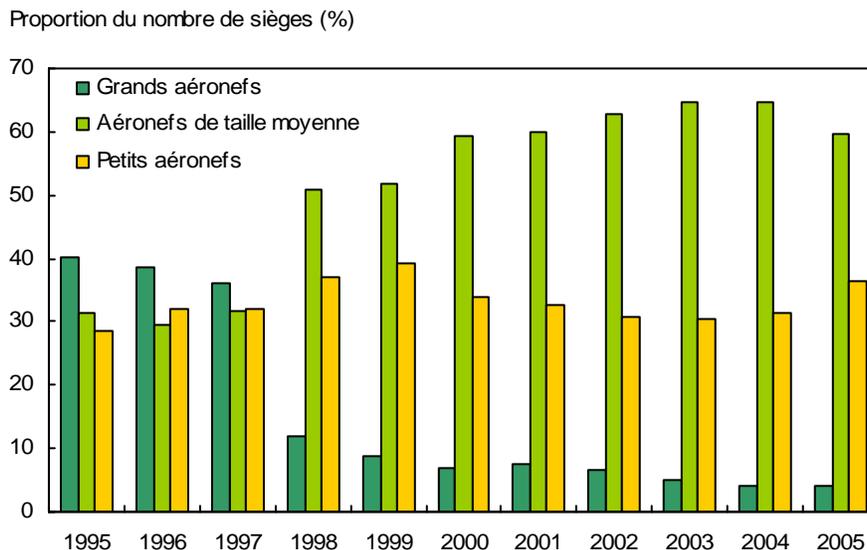
En 1996, des grands aéronefs comme les Boeing 747 représentaient 38,7 % de la flotte aérienne, comparativement à 29,4 % et 31,9 % pour les aéronefs de taille moyenne et ceux plus petits encore.

En 2005 cependant, le profil de l'industrie avait changé. Les gros-porteurs ne représentaient plus que 4,1 % de la flotte aérienne. La part d'aéronefs de taille moyenne, comme l'Airbus 320, avait fait un bond à 59,6 % et celle des petits aéronefs, comme le DASH-8, avait monté à 36,3 %.

La proportion d'aéronefs de taille moyenne a chuté en 2005 en faveur de plus petits aéronefs. C'est la première fois en plusieurs années que ce phénomène se produit, bien que les aéronefs de taille moyenne demeurent fort en demande.

3. Les grands aéronefs sont ceux qui comptent plus de 300 sièges et les aéronefs de taille moyenne en comptent, eux, de 151 à 300. Les petits aéronefs offrent moins de 151 sièges.

Les aéronefs de moyenne capacité ont remplacé les gros-porteurs



Source : Statistique Canada, totalisation spéciale, Division des transports.

L'Ouest accroît sa part du nombre de sièges sur le marché intérieur

On calcule le nombre de sièges sur le marché intérieur en se reportant au nombre de vols en partance d'une région donnée.

Le nombre de sièges a continué d'augmenter dans l'Ouest canadien l'an dernier, alors qu'il a diminué dans la région de l'Atlantique et dans les provinces centrales, suivant en cela l'évolution de la croissance économique sur le territoire canadien.

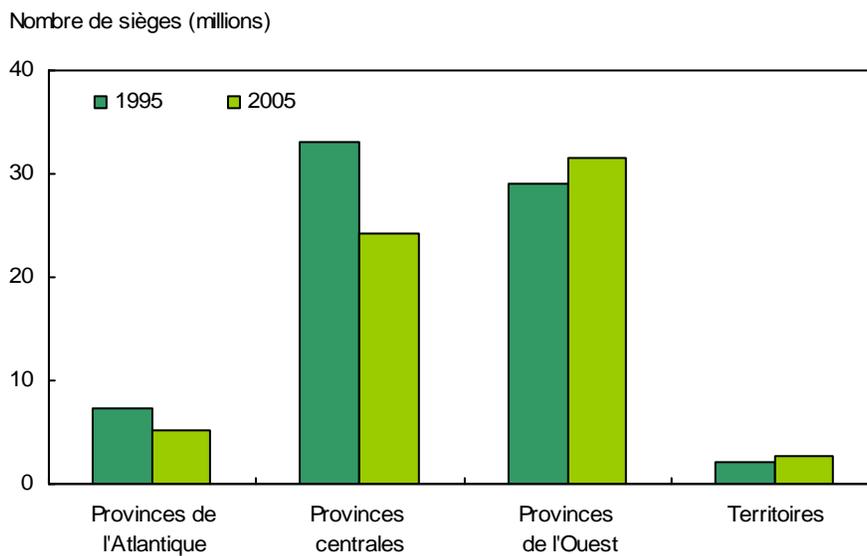
Au cours de la dernière décennie, le nombre de sièges a considérablement évolué à l'échelle des régions. En 1995, les provinces de l'Atlantique représentaient 10 % de cette capacité, les provinces centrales représentaient 46 %, l'Ouest canadien représentait 41 %, et les territoires représentaient une part de 3 %.

En 2005, la part des provinces de l'Atlantique avait légèrement reculé à 8 % et celle des provinces centrales avait fléchi à 38 %. La perte subie par les provinces centrales a été recouverte par l'Ouest canadien qui, l'an dernier, enregistrait une proportion de 50 % du nombre total de sièges sur le marché intérieur. La part des territoires était stable à 4 %.

En valeur absolue, la région de l'Atlantique a vu baisser le nombre de sièges de 2,1 millions, et les provinces centrales en ont perdu quelque 8,8 millions. En revanche, l'Ouest canadien faisait un gain de 2,5 millions.

Cette progression dans l'ouest du pays s'explique par l'importante croissance économique de cette région, grâce à l'industrie pétrolière et gazière.

Le nombre de sièges a augmenté dans l'Ouest canadien et les Territoires



Source : Statistique Canada, totalisation spéciale, Division des transports.