

statistiques traditionnels (sondage F et t), on a constaté que le modèle de régression linéaire suivant était nettement supérieur à tous les autres modèles :⁴⁸

Régression des tarifs moyens :

$$\text{Tarif}(\$) = 85,23 - 22,45*\text{TRANS} + 0,0630*\text{MILLE} + 0,0274*\text{CANMILLE} + 0,0416*\text{TRMILLE}$$

(t=13,07) (2,01) (13,04) (5,58) (5,36)

Racine carrée = 0,9250 a = 57 routes

Cette analyse permet d'obtenir un résultat intéressant, puisque les volumes de trafic des routes et le nombre de transporteurs qui desservent ces routes n'exercent pas d'influence statistiquement importante sur les niveaux de tarifs moyens. Cette situation s'explique sans doute par le fait que toutes les routes intra-canadiennes et intra-américaines comprises dans l'échantillon étaient desservies par au moins deux transporteurs. La régression indique que la distance et le type de routes produisent des influences statistiquement significatives sur les niveaux des tarifs moyens. La **figure 9** explique le mieux les résultats de la régression. Elle permet de constater que: a) les niveaux de tarifs sur les routes transfrontières sont inférieurs à ceux des routes intra-canadiennes et intra-américaines jusqu'à concurrence d'environ 540 milles, mais sont supérieurs sur les routes au-delà de cette distance; b) les tarifs transfrontières sur les routes jusqu'à concurrence de 1 580 milles sont inférieurs à ceux des routes intra-canadiennes, mais deviennent supérieurs au-delà de cette distance; c) les routes intra-canadiennes offrent des tarifs supérieurs à ceux des routes intra-américaines, quelle que soit la distance. Le **tableau XII** énonce les tarifs moyens prévus à l'aller pour différentes catégories de routes.

⁴⁸Nous avons essayé des régressions linéaires et des régressions logarithmiques linéaires. Cependant, les régressions linéaires ont été supérieures dans tous les cas pour ce qui est de la prévisibilité des tarifs moyens et des signes des coefficients.