



2008

Les transports au Canada

Un survol



2008

Les transports au Canada

Un survol



Table des matières

Introduction	3
Transports et économie	5
Dépenses de l'État consacrées aux transports	7
Sécurité et sûreté des transports	8
Transports et environnement	10
Transport ferroviaire	12
Transport routier	14
Transport maritime	16
Transport aérien	18
Liste des tableaux et des figures de l'addenda	20

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2008

N° de cat. T1-10/2008F
ISSN 1920-0854 (En ligne)

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2008 – An Overview"



29 MAY 2009

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.,
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je porte à votre attention le rapport 'survol' résumant la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de la loi qui sont énoncées à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). L'article 52 de la LTC, laquelle a été modifiée en juin 2007, exige le dépôt d'un rapport résumant brièvement la situation des transports au Canada ainsi que d'un rapport approfondi tous les cinq ans sur la question. Ce rapport résumant la situation est donc le second du genre.

L'année 2008 aura posé un lot de défis pour le réseau des transports au Canada et tous les intervenants en transport, allant des responsables pour les infrastructures et des transporteurs aux communautés d'utilisateurs, expéditeurs, travailleurs et voyageurs, tous affectés par la récession et la crise de liquidité mondiale, des prix des carburants s'étant élevés à un niveau record, des pertes appréciables au niveau des actifs et des avoirs et, des fluctuations importantes dans la demande pour les services de transport.

Le rapport présente une sélection de faits saillants et de développements liés aux quatre principaux modes de transport et à quatre domaines clés, d'après les données les plus récentes. Le rapport, avec les addendas statistiques qui l'accompagnent, permet également de mieux comprendre l'évolution de la demande en transport et celle du réseau des transports en réponse à des besoins changeants et à la conjoncture du marché.

.../2

- 2 -

Ce rapport résumant la situation du réseau des transports au Canada et ses addendas statistiques fournissent des renseignements pertinents à l'élaboration de politiques, la planification et la gestion des programmes.

Veillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "John Baird". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

John Baird, C.P., député

Le rapport survol de 2008 présente un bref aperçu de la situation des transports au Canada en se fondant sur les informations disponibles les plus récentes.

Le ministre des Transports est tenu de déposer devant le Parlement chaque année un bref rapport de la situation des transports au Canada et, tous les cinq ans, une version approfondie de ce rapport. Cette responsabilité lui est conférée par l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), dans sa version modifiée en juin 2007, le paragraphe 52(1) prescrivant un rapport de l'industrie dans les termes suivants :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada. »

Et le paragraphe 52(2) prescrit un examen tous les cinq ans dans les termes suivants :

« Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :

- a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;*
- b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;*
- c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;*
 - c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;*
- d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »*

Ce rapport survol est le second rapport de ce type déposé par le ministre depuis l'entrée en vigueur de l'article 52 modifié de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour préparer ce rapport, Transports Canada a utilisé les meilleurs renseignements et données disponibles, ce qui ne signifie pas que toutes les données soient pour autant des données de 2008. Bien que la portée du rapport dépasse les responsabilités du gouvernement fédéral dans le domaine des transports, il aborde tout de même de façon limitée les questions de transports urbains et intermodaux. Ce rapport et l'addenda qui l'accompagne offrent néanmoins une vue d'ensemble du réseau de transport du Canada.

Ce bref survol de la situation des transports au Canada en 2008 présente les points saillants de l'année 2008 relatifs à chacun des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et selon quatre thèmes, à savoir: la place des transports dans l'économie, les dépenses consacrées par l'État aux transports, la sécurité et la sûreté des transports, et les transports et l'environnement. Ce rapport, offrant donc un

aperçu des principaux événements et des tendances notoires de 2008, est complété comme par le passé par l'addenda qui l'accompagne. Cet addenda contient des renseignements détaillés sur un grand nombre de domaines, notamment : l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie dans les transports et les statistiques par mode sur les accidents et les incidents. Les tableaux et les figures de l'addenda couvrent également les infrastructures de transport, la structure de l'industrie, les niveaux d'activité et les résultats financiers et autres, ce qui permet de dresser un portrait très instructif et détaillé. Le lecteur désireux d'obtenir des renseignements détaillés ou des séries chronologiques est invité à consulter cet addenda sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca. En outre, le rapport annuel et l'addenda déposés en 2007 sont à l'adresse www.tc.gc.ca.

Les transports jouent un rôle vital et essentiel dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils atténuent également les difficultés posées par la topographie et la géographie, ils relient les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les Canadiens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec le tissu économique et social de notre société. Toutefois, les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture.

Les changements dans les activités économiques ont un impact sur la demande de services de transport. Ces changements peuvent intervenir à divers niveaux, notamment au niveau régional ou sectoriel. Il importe de rappeler que la demande de services de transport émane de tous les secteurs de l'économie et qu'il s'agit donc d'une demande dérivée. Les changements qui surviennent dans la structure des échanges et les activités commerciales affectent également la demande de services de transport et peuvent amener les intervenants à rajuster l'offre de services de transport de même que les infrastructures de transport pour faire face aux changements réels et prévisibles attribuables aux échanges commerciaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources autres que Transports Canada et l'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources. Transports Canada a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport et a inséré au besoin des notes de bas de page aux tableaux de l'addenda pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été portés à l'attention de la source de ces données. Si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié plus à fond compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner l'absence de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada.

- En 2008, l'économie canadienne a commencé à ressentir les effets de la récession mondiale. Au cours du quatrième trimestre, le produit intérieur brut (PIB) réel a chuté à un taux annuel de 3,4 %. Pour toute l'année 2008, l'économie canadienne a enregistré une croissance de seulement 0,5 %, soit un recul marqué par rapport au taux de croissance de 2,7 % de 2007.
- L'augmentation de la demande intérieure a ralenti, passant de 4,2 % à 2,5 %, alors que la demande étrangère pour les biens canadiens a accusé une baisse de 4,7 %.
- Le dollar canadien est demeuré sensiblement à parité avec le dollar américain au cours du premier semestre de 2008, puis sa valeur a chuté de 19 % pour atteindre 0,81 dollar américain en décembre. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport au dollar américain a diminué de 0,8 % pour se fixer à 0,938 dollar américain.
- De façon générale, l'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,3 % en 2008, suivant l'augmentation moyenne de 2,2 % enregistrée en 2007. Les principaux facteurs de cette augmentation sont les prix de l'énergie, l'alimentation et les charges de remboursement de prêts hypothécaires. Les prix du transport ont augmenté de 2,1 %, mais cette hausse a été atténuée par une réduction du prix des automobiles.
- En termes réels, les Canadiens ont bénéficié d'un revenu personnel disponible accru de 3,1 % par habitant en 2008.
- Au Canada, le nombre moyen des personnes occupant un emploi a augmenté de 1,5 %.
- En 2008, cinq provinces ont affiché une croissance du PIB réel, dont la Saskatchewan, qui vient en tête avec une croissance de 4,4 %. En raison de la baisse des exportations, Terre-Neuve-et-Labrador, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont affiché des déclinés de moins de 0,5 %. Au Nouveau-Brunswick, la situation est demeurée la même. Le Yukon et le Nunavut ont connu une croissance économique supérieure à 5 %, alors que les Territoires du Nord-Ouest ont dû composer avec un recul considérable.
- En 2008, les échanges commerciaux avec les États-Unis ont augmenté de 4,5 % alors que les échanges commerciaux avec les autres pays se sont accrus de 12 %, principalement alimentés par les importations.
- Jusqu'à 54 % de la valeur des échanges commerciaux effectués avec les États-Unis se sont faits par camionnage, suivi du transport par oléoduc (18 %), du transport ferroviaire (16 %) et du transport maritime et aérien (6 % chacun).
- Plus de 75 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis (selon la valeur) effectués par camion ont transité via six points frontaliers, à savoir: le pont Windsor/Ambassador, Fort Erie/Niagara Falls et Sarnia (Ontario), Lacolle (Québec), Emerson (Manitoba) et Pacific Highway (Colombie-Britannique).
- En 2008, le Canada a effectué des échanges d'une valeur de 314 milliards de dollars avec d'autres pays que les États-Unis. De ce total, 206 milliards de dollars, ou 66 %, représentaient des importations, principalement en provenance de la Chine et du Japon.
- Parmi les vingt principaux partenaires commerciaux du Canada, six pays ont affiché un taux de croissance annuelle moyen de deux chiffres pour leurs échanges avec le Canada entre 1999 et 2008.

- En 2008, la Chine s'est classée au second rang (42,6 milliards de dollars) et au quatrième rang (10,4 milliards de dollars), respectivement, au chapitre des importations et exportations canadiennes.
- Les dépenses en tourisme, dont celles rattachées au transport, ont augmenté de 8,2 % en 2008 et les dépenses en transport ont affiché une hausse de 9,9 %. Le nombre de citoyens des États-Unis d'Amérique visitant le Canada a chuté de 7,9 %, le nombre des visiteurs étrangers autres que ceux provenant des États-Unis a augmenté de 12,1 % et le nombre des Canadiens voyageant à l'extérieur du pays a augmenté de 14,9 %. Par conséquent, le nombre des voyages internationaux généraux à destination et en provenance du Canada a diminué de 1,6 %.
- En 2007, l'utilisation de l'énergie dans le domaine du transport (à l'exception des oléoducs) a augmenté de 4,8 %. Le secteur de l'aviation a utilisé 0,2 % plus d'énergie qu'en 2006, le secteur ferroviaire, 6,3 % de plus, et le secteur routier, 5 % de plus. Les ventes de carburants au secteur maritime au Canada ont augmenté de 9,5 % en 2007. L'utilisation de l'énergie pour les oléoducs a affiché une hausse de 1,1 %.
- En 2008, le prix annuel moyen du baril de pétrole brut (en dollars américains) a augmenté de 37,7 %. Pour sa part, le prix du pétrole canadien à Edmonton a augmenté de 33,1 %, ce qui s'explique principalement par la valeur à la hausse du dollar canadien.
- En 2008, les prix de détail de l'essence et du diesel ont augmenté de 12 % et de 25 %, respectivement. Le prix du carburant utilisé en aviation a augmenté de 38,8 %, le prix du combustible de soute, de 35,5 % (selon les estimations), et le prix du diesel dans le secteur ferroviaire, de 34 % (selon les estimations). Les augmentations du prix des carburants routiers ont été moins fortes, car une proportion beaucoup plus grande de ces prix que du prix des autres carburants comportent des taxes fédérales et provinciales fixes qui ne varient pas en fonction du prix du pétrole brut.
- En 2007, le transport ferroviaire de marchandises a encore une fois affiché une forte croissance de la productivité totale des facteurs. La croissance de la productivité a également été positive dans le secteur du transport aérien (à la suite d'un déclin en 2006) et pour Via Rail, mais légèrement négative dans le secteur du transport en commun. Malgré les prix plus élevés des carburants, les prix de production des transports n'ont été que légèrement supérieurs à ceux de 2006.
- En 2008, les services de transport commerciaux représentaient 4,1 % du PIB à valeur ajoutée du Canada.
- Au Manitoba et en Colombie-Britannique, le transport commercial a représenté un peu plus de 6 % du PIB provincial. L'Ontario et le Québec ont contribué à près de 53 % des activités commerciales de transport à l'échelle nationale, et l'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté 34 %.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2008.
- En 2008, les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,4 % de la demande intérieure finale au Canada.

Nota : Consulter les tableaux et figures EC1 à EC75 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et, à la performance des transports.

Dépenses de l'État consacrées aux transports

- En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé le plan Chantiers Canada, chiffré à 33 milliards de dollars. Le plan comprend les 2,1 milliards de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPPF) et le milliard de dollars de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Il s'agit de deux fonds axés sur le mérite qui visent à améliorer l'infrastructure et ainsi à rehausser la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité des corridors commerciaux et des portes internationales stratégiques.
- Au cours de l'exercice 2007-2008, tous les ordres de gouvernement réunis ont dépensé 29 milliards de dollars en transport, après déduction des transferts, soit 4,3 milliards de plus qu'en 2006-2007. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 492 millions de dollars pour s'établir à 4,1 milliards de dollars, les dépenses des gouvernements provinciaux/territoriaux ont augmenté de 3,1 milliards de dollars pour s'établir à 14 milliards de dollars et les dépenses des administrations locales se sont chiffrées à 10,9 milliards de dollars, en hausse de 735 millions de dollars.
- En 2007-2008, tous les ordres de gouvernement ont perçu 16 milliards de dollars en droits de permis et de licence et en taxes sur le carburant auprès des utilisateurs du transport, soit 1 % de plus que l'année précédente. Le montant des taxes sur le carburant destiné au transport est demeuré à 11,7 milliards de dollars. Les recettes de transport du gouvernement fédéral autres que celles tirées des taxes sur le carburant ont augmenté de 5 % pour s'établir à 859 millions de dollars. Le coût des licences et des droits provinciaux et territoriaux a quant à lui augmenté de 3,5 % et se chiffre à 3,5 milliards de dollars.
- En 2007-2008, les dépenses fédérales directes engagées en transport ont augmenté de 1,6 %, pour s'établir à 2,2 milliards de dollars. Les dépenses relatives aux opérations sont demeurées à 1,1 milliard de dollars. Les dépenses liées aux activités stratégiques, de sécurité et de sûreté ont augmenté de 2 %, pour s'établir à 984 millions de dollars. Sur les dépenses directes totales engagées en transport en 2008-2009, on prévoit que Transports Canada représentera 40,6 %, Pêches et Océans, 31 % et les autres ministères et organismes fédéraux, 28,4 %.
- En 2007-2008, le total des subventions et des contributions fédérales directes a augmenté de 32,6 %, pour s'établir à 1,9 milliard de dollars. En 2008-2009, on prévoit que le mode routier recevra la subvention la plus importante, soit 898 millions de dollars. Le mode routier sera suivi du transport en commun, du mode ferroviaire, du mode maritime et du mode aérien, qui recevront respectivement 609 millions de dollars, 315 millions de dollars, 178 millions de dollars et 83 millions de dollars. En 2007-2008, Transports Canada aura distribué 688 millions de dollars sur l'ensemble des subventions et des contributions versées cette année-là, alors qu'Infrastructure Canada aura distribué 1,2 milliard de dollars.
- Sur les 29 milliards de dollars dépensés par tous les ordres de gouvernement en 2007-2008, 20,9 milliards de dollars ont été affectés aux routes, 4,4 milliards de dollars au transport public, 1,4 milliard de dollars au secteur maritime, 903 millions de dollars au secteur aérien, 326 millions de dollars au secteur ferroviaire et 1,1 milliard de dollars en dépenses dans le secteur multimodal et autres. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont dépensé tout juste plus de 2,6 milliards de dollars dans le domaine du transport aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont dépensé 24,9 milliards de dollars en transport en 2007-2008, soit 18,2 % de plus qu'en 2006-2007. Environ 79 % de ce montant ont été affectés aux autoroutes et aux routes.

Nota : Consulter les tableaux G1 à G7 de l'addenda pour d'autres statistiques sur les dépenses gouvernementales en transport.

Sécurité du transport

- On a dénombré 232 accidents en aviation en 2008, soit 9 % de moins qu'en 2007, et 44 décès liés au transport aérien, soit un de plus qu'en 2007. Le taux d'accident de 2008 (données préliminaires) est de 5,2 % par 100 000 heures de vol, ce qui constitue le taux le plus faible des dix dernières années.
- En 2008, le Canada et la Commission européenne ont commencé à ratifier une entente d'envergure sur les normes communes de réglementation de la sécurité applicables à la navigabilité aérienne des produits, y compris la certification, la fabrication et l'entretien des produits aéronautiques civils.
- En 2008, pour une cinquième année consécutive, le nombre des accidents maritimes mettant en cause des bâtiments canadiens et des accidents survenus à bord d'un bâtiment était à la baisse. Les 356 accidents représentent un pourcentage de 16,7 % de moins que la moyenne de 2003 à 2007. On a dénombré 20 accidents maritimes par million de kilomètres-navire (données préliminaires, bâtiments canadiens de plus de 15 tonneaux de jauge brute, excluant les bateaux de pêche), comparativement à la moyenne de 21,7 enregistrée au cours des cinq années précédentes. On fait état de 20 décès liés au transport maritime survenus sur des bâtiments canadiens, comparativement à la moyenne de 18,2 enregistrée au cours des cinq années précédentes. On dénombre 85 décès liés à la navigation de plaisance en 2006, soit une baisse par rapport aux 114 décès survenus en 2005 (statistiques les plus récentes disponibles, excluant celles de Terre-Neuve-et-Labrador). Selon les estimations de l'industrie, il y a environ six millions de plaisanciers au Canada. En 2008, Service Canada a délivré plus de 60 000 permis pour embarcation de plaisance.
- En juin 2008, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a présenté son rapport sur les modifications proposées à la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN). Les modifications sont conçues pour faciliter l'examen des ouvrages tout en protégeant la navigation et l'environnement.
- Certains nouveaux règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* sont entrés en vigueur. Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires offre un nouveau moyen de faire respecter les exigences en matière de sécurité maritime sans avoir recours au système des tribunaux criminels. Le Règlement sur les bâtiments à usage spécial régit la descente de rivière en radeau pneumatique et le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments établit une limite de vitesse sur le littoral et limite l'exploitation des embarcations de plaisance.
- Le 5 mai 2008, le ministre des Transports a annoncé qu'il soutenait les efforts conjoints du Canada et des États-Unis visant à protéger les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent grâce à des inspections de l'eau de ballast et l'application de la tolérance zéro vis-à-vis de la pollution causée par les bâtiments.
- Le 4 septembre 2008, le ministre a annoncé le transfert de trois simulateurs de formation maritime du gouvernement du Canada à la province de la Colombie-Britannique, ainsi qu'un financement fédéral de 2,3 millions de dollars pour permettre à la province de moderniser les appareils.
- Le 3 décembre 2008, une législation a été déposée pour modifier la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* afin de donner au Canada un meilleur contrôle de l'activité maritime dans l'Arctique canadien, tout en améliorant la protection de l'environnement.
- On fait état de 1 147 accidents ferroviaires et de 74 décès liés au transport ferroviaire en 2008, soit 13,3 % et 11,9 % de moins, respectivement, qu'en 2007.
- À la suite de la publication du rapport d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), Transports Canada a formé le conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) afin de « rajeunir » le processus consultatif sur la sécurité ferroviaire et d'examiner les orientations futures des questions de sécurité ferroviaire, d'élaboration de règles, de réglementation, de politique et d'autres questions stratégiques.

- Selon les estimations, on fait état de 138 275 collisions routières avec blessés et de 2 754 décès en 2007.
- En moyenne, les collisions impliquant des camions lourds représentent 7 % de toutes les collisions, mais plus ou moins 20 % de tous les décès survenus sur la route chaque année.
- Parmi les conducteurs décédés en 2006 sur qui on a effectué des tests d'alcoolémie, presque 39 % présentaient un taux d'alcoolémie positif et un peu plus de 57 % de ces conducteurs présentaient plus que le double de la limite prévue par la loi dans la majorité des compétences.
- En mémoire des quelque 3 000 Canadiens tués et des quelque 16 000 personnes gravement blessées sur les routes du Canada, on a tenu la première Journée nationale du souvenir des victimes de la route le 19 novembre 2008.
- Le 30 octobre 2008, Transports Canada a formé un partenariat avec l'Association canadienne des automobilistes pour promouvoir les avantages, sur le plan du sauvetage, de l'achat d'un nouveau véhicule muni du contrôle électronique de la stabilité (CES). Cette technologie prévient la perte de contrôle du véhicule, par exemple, dans les cas d'embarquée causée par l'évitement d'un obstacle ou de glissement potentielle dans une bretelle de sortie glissante.
- Environ 200 millions de tonnes de marchandises dangereuses sont transportées chaque année au Canada, dont plus de la moitié par camion. On dénombre 419 accidents dans le domaine du transport de marchandises dangereuses en 2008, soit 1 % de moins qu'en 2007. Cependant, seulement douze blessures sont directement attribuables aux marchandises dangereuses elles-mêmes. Les accidents sont survenus deux fois plus souvent pendant le chargement ou le déchargement dans les installations de transport que pendant le transport.

Sûreté du transport

- La sûreté du transport a continué de se renforcer au Canada en 2008, grâce à diverses améliorations et initiatives.
- En 2006, le gouvernement a investi 26 millions de dollars dans la conception et l'essai, par le biais de projets pilotes, d'améliorations à la sûreté du fret aérien et, entre 2006 et 2008, Transports Canada, conjointement avec l'Agence des services frontaliers du Canada et des partenaires de l'industrie, a mené des projets pilotes et des évaluations technologiques et a élaboré des méthodes harmonisées avec les méthodes internationales.
- En 2008, plus de sept millions de dollars en financement ont été approuvés pour plus de 40 projets d'amélioration de la sûreté maritime. Cela représentait le dernier cycle du Programme de contributions pour la sûreté maritime chiffré à 112 millions de dollars.
- Au 15 décembre 2008, le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime était mis en œuvre avec succès dans onze grands ports du Canada, soit ceux de Vancouver, de Montréal, de Halifax, de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, de Prince Rupert, de Victoria, de Windsor, de Hamilton, de Toronto, de Québec, de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).
- En janvier 2008, Transports Canada a annoncé de nouveaux projets visant à renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport en commun dans le cadre du dernier cycle du programme Sûreté-Transit de 80 millions de dollars.
- En 2008, Transports Canada a collaboré avec l'industrie ferroviaire et du transport en commun pour élaborer un code de pratique pour les plans de sûreté. Le Ministère a également coprésenté des ateliers et des conférences afin de faciliter les échanges de renseignements et de pratiques exemplaires entre les intervenants du transport de surface et les spécialistes de la sûreté.

Nota : Consulter les tableaux et figures S1 à S24 de l'addenda pour d'autres statistiques sur la sécurité et la sûreté dans les transports.

- Le secteur des transports est responsable de 26 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada, et se classe tout juste après les sources fixes à cet égard. Les émissions attribuables aux transports ont cru à un taux annuel moyen de 0,9 % entre 2000 et 2006, passant de 180 à 190 mégatonnes (Mt), en comparaison à un taux annuel moyen de 2,4 % de 1995 à 2000.
- Les émissions de GES liées au transport des voyageurs sont demeurées relativement stables en 2006, en dépit d'une tendance à la hausse, bien que plus modérée. De 2000 à 2006, les émissions de GES des véhicules à passagers ont augmenté de 0,8 % par année en moyenne, en comparaison de 0,5 % de 1995 à 2000. Les passagers-kilomètres ont augmenté de 1,2 % en 2006 et de 0,8 % par année en moyenne au cours de la période 2000 – 2006.
- En dépit de nettes améliorations dans la consommation de carburant, les émissions de GES liées au transport des marchandises ont continué d'augmenter. Selon une tendance de plus longue durée et allant en s'accroissant, les émissions attribuables au transport routier des marchandises ont augmenté de 0,2 % en 2006 et de 2,7 % par année en moyenne de 2000 à 2006. Il s'agit là d'un taux de croissance relativement plus faible que celui observé dans les années 1990. Le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a présenté un taux de croissance annuel moyen de 4,1 % au cours de cette période. Ceci dénote une amélioration continue sur le plan de la consommation de carburant, en regard de l'augmentation relativement plus faible des émissions liées au transport des marchandises.
- Le secteur du transport aérien a présenté, de 2001 à 2006, et par rapport à l'ensemble du secteur du transport non-routier, la plus forte croissance relative des émissions de GES. Ainsi, on a observé une augmentation des GES de 3,7 % par année en moyenne, le volume total émis passant de 14,9 à 17,9 Mt.
- Le gouvernement du Canada a mis en œuvre la stratégie écoTRANSPORTS, d'une valeur de 463 millions de dollars et visant la période allant de 2007 à 2012, afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le secteur des transports, grâce à des initiatives qui se renforcent mutuellement.
- Dans le cadre du Programme de remises écoAUTO de Transports Canada, qui prend fin en mars 2009, on a distribué aux Canadiens 71 millions de dollars en remises pour la location ou l'achat de 61 000 véhicules éconergétiques en 2007-2008. Mentionnons, parmi les autres initiatives mises en œuvre :
 - incitatifs financiers offerts à 14 000 Canadiens pour le retrait des véhicules fortement polluants dans le cadre du Programme de mise à la ferraille de véhicules d'Environnement Canada;
 - somme de 6,1 millions de dollars pour appuyer 18 projets menés par des entreprises commerciales de transport des marchandises et ayant pour objet la démonstration ou l'achat de technologies de réduction des émissions dans le cadre du programme écoMARCHANDISES de Transports Canada;
 - plus de 400 000 \$ pour cinq projets visant à promouvoir des pratiques de conduite exemplaires dans le cadre du programme écoÉnergie de Ressources naturelles Canada et visant les véhicules personnels;
 - plus de 250 000 \$ pour six projets visant à favoriser l'adoption de pratiques exemplaires parmi les gestionnaires de parc automobiles et les conducteurs, dans le cadre du Programme écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules.

- La stratégie écoTRANSPORTS visait également à établir des partenariats et des réseaux avec :
 - les administrations municipales et les commissions de transport, pour appuyer des projets de transport urbain écologiques dans le cadre du programme écoMobilité;
 - l'industrie automobile, pour cerner les obstacles à l'introduction de véhicules produisant peu d'émissions dans le cadre du programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules de Transports Canada;
 - l'industrie ferroviaire, pour informer ses membres au sujet des technologies de réduction des émissions dans le cadre du programme de partenariats écoMARCHANDISES de Transports Canada;
 - les gouvernements provinciaux et territoriaux et les industries et associations des transports, pour entreprendre un certain nombre d'études et examiner des options stratégiques concernant des domaines qui présentent un intérêt particulier pour Transports Canada, relativement à l'environnement.
- En 2008, Transports Canada a commencé à travailler avec le Conseil des aéroports du Canada, afin de mettre en œuvre des plans de gestion de la qualité de l'air nécessitant l'établissement d'inventaires des émissions, et de déterminer les possibilités opérationnelles de réduction des émissions. Transports Canada a aussi dirigé la mise à jour de la circulaire 303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, *Possibilités opérationnelles de minimiser la consommation de carburants et de réduire les émissions*, afin qu'elle tienne mieux compte de l'état actuel de la technologie. La publication du document révisé est prévue pour 2010.
- Transports Canada est membre actif du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GAICC). Deux réunions de travail ont eu lieu en 2008, et le groupe élabore actuellement un plan d'action pour l'automne 2009.
- Le gouvernement du Canada travaille présentement à l'élaboration et à la mise en œuvre de nouveaux règlements qui s'arrimeraient aux normes obligatoires de rendement énergétiques des États-Unis, pour réduire efficacement la consommation de carburant et les émissions de GES, d'une façon sensible et sensée sur le plan économique.
- Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le secteur de l'aviation par le biais du protocole d'entente volontaire de 2005 sur la réduction des émissions. Ce protocole d'entente, le premier en son genre à l'échelle mondiale, fixe un objectif de réduction des émissions de GES par tonne-kilomètre payante, à une moyenne de 1,1 % par année, en vue de l'atteinte, en 2012, d'une amélioration cumulative de 24 % par rapport au facteur de référence de base de 1990. Bien que quatre compagnies aériennes importantes aient quitté l'Association du transport aérien du Canada en avril 2008, l'industrie a confirmé que les enjeux environnementaux demeurent sa priorité absolue.
- En 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente qui fait état des engagements des compagnies de chemin de fer canadiennes à réduire volontairement des émissions de GES et les principaux contaminants atmosphériques. Le protocole inclut des objectifs de réduction des émissions de GES basés sur l'efficacité d'ici 2010, les stratégies de renouvellement de la flotte pour la période allant de 2006 à 2015, ainsi que d'autres mesures et interventions visant à réduire davantage les émissions. En 2008, l'industrie a fait état de ses réalisations en matière de réduction des émissions dans le rapport annuel de 2007 sur le Programme de surveillance des émissions des locomotives.

Nota : Consulter les figures EN1 à EN6 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives aux transports et à l'environnement.

- Le projet de loi C-8 a reçu la sanction royale le 28 février 2008. Ce projet de loi vise à améliorer les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* qui protègent les expéditeurs contre d'éventuels abus en raison de la position dominante sur le marché des compagnies de chemins de fer. De plus, il assure aux compagnies de chemins de fer une stabilité en matière de réglementation, de façon à les encourager à faire les investissements nécessaires pour que les expéditeurs canadiens demeurent concurrentiels sur les marchés nationaux, continentaux et internationaux.
- En consultation avec un large éventail d'intervenants, l'Office des transports du Canada a achevé et publié les Lignes directrices sur la résolution des plaintes relatives au bruit et aux vibrations ferroviaires en octobre 2008.
- Le 12 août 2008, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a rendu public le cadre de référence de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises. En collaboration avec les intervenants intéressés, un comité composé de trois personnalités éminentes formulera des recommandations en vue de la mise en place d'une logistique efficace pour le réseau de transport ferroviaire du Canada. Le comité aura de 12 à 18 mois pour produire son rapport.
- Les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada ont annoncé la mise à jour des études de faisabilité de 1992-1995 d'une liaison ferroviaire rapide desservant le corridor de Québec–Windsor. Cette mise à jour sera terminée au début de 2010.
- Via Rail a connu une augmentation de 8,7 % des passagers-milles, ainsi qu'une diminution de 3,0 % des tarifs moyens, ce qui s'est traduit par une augmentation de 5,2 % des recettes au service voyageurs.
- En juillet 2008, le gouvernement du Canada, le gouvernement du Manitoba et la Hudson Bay Railway Company ont signé une entente de financement conjoint d'un projet d'une valeur de 60 millions de dollars et d'une durée de dix ans visant la remise en état de la voie ferrée qui relie le Pas et Churchill (Manitoba). Chaque partie à l'entente a investi la somme de 20 millions de dollars.
- En 2007, le gouvernement fédéral a alloué à Via Rail la somme de 516 millions de dollars en nouveaux capitaux, répartis sur une période de cinq ans. Ce financement est destiné à des projets d'équipement et d'infrastructure visant à soutenir le réseau actuel grâce à l'amélioration de la ponctualité, à la réduction de la durée des déplacements, et à une fréquence accrue des services. En 2008, Via Rail a terminé les travaux d'amélioration de sa voie ferrée reliant Coteau (Québec) et Ottawa, ainsi que de celle reliant Chatham et Windsor (Ontario). Elle a aussi apporté des améliorations à certaines gares, dont celles de Ottawa et Winnipeg, et commencé à reconstruire son parc de 53 locomotives de type F40.
- La Société des Chemins de fer du Québec a vendu au Canadien National (CN), pour la somme de 49,8 millions de dollars, la majorité de ses actifs, dont le Chemin de fer Ottawa Central, le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe, la Compagnie de chemin de fer de la Côte est du Nouveau-Brunswick et le traversier ferroviaire COGEMA.

-
- En novembre 2008, on a procédé à l'ouverture d'un saut-de-mouton (dans le nord de la Colombie-Britannique). Cet ouvrage qui se trouve sur la voie ferrée desservant Prince Rupert, constitue le premier projet d'infrastructure mené à terme dans le cadre de l'Initiative de la porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Plusieurs autres projets sont en cours dans le cadre de cette initiative.
 - En 2007, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont assuré le transport de 355 millions de tonnes de marchandises. En matière de volume, l'année 2007 se classe au quatrième rang.
 - Les treize services de trains de banlieue exploités à Montréal, Toronto et Vancouver ont assuré le transport de 61,2 millions de passagers en 2007, ce qui représente une augmentation de 4,5 %.
 - En 2008, le CN et la société Canadien Pacifique Limitée (CP Rail) ont collectivement injecté plus de 2,4 milliards de dollars dans des programmes d'immobilisations pour les voies ferrées, la signalisation, les voies d'évitement, les locomotives et les wagons.
 - En 2007, l'industrie ferroviaire du Canada employait 34 417 personnes, ce qui représente une augmentation de 0,65 % par rapport à 2006, bien que ce nombre soit inférieur de 12 000 à ce qu'il était il y a dix ans.
 - Plus de 50 chemins de fer d'intérêt local et régionaux sont exploités au Canada. En 2006, ils comptaient pour 23,6 % du nombre total de kilomètres de voies, et pour 642 millions de dollars en revenus.
 - La forte croissance du trafic intermodal ferroviaire s'est poursuivie. On observe en effet un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 5,9 % de 1998 à 2007. Compte tenu de leur TCAM de 8,2 %, les importations maritimes constituent le fer de lance de cette croissance.
 - De 1998 à 2007, les recettes du secteur ferroviaire ont présenté un TCAM fort élevé, à 3,7 %, bien que le CN et CP Rail aient enregistré un TCAM d'environ 5,2 % pendant cette période. Le ralentissement de la croissance des recettes des chemins de fer d'intérêt local est attribuable dans une large mesure au transfert de certains chemins de fer d'intérêt local et régionaux importants aux transporteurs de catégorie I au cours des dernières années. Les chemins de fer de la catégorie I comptent maintenant pour 94 % des recettes du secteur ferroviaire.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA33 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport ferroviaire.

Transport routier

- En avril 2008, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé les modifications apportées au protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur le poids et les dimensions des véhicules. Selon le protocole, sept configurations de camion peuvent être utilisées sur le réseau des grandes routes du Canada.
- En 2008, le Nouveau-Brunswick est devenu la cinquième province à ouvrir son réseau de routes à quatre voies aux véhicules articulés allongés, se joignant ainsi au Québec, au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta. Plus tard en cours d'année, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a annoncé qu'elle mettait au point un projet pilote sur les véhicules articulés allongés.
- Le 18 juin 2008, le Canada annonçait que la zone industrielle Brighton Beach de West Windsor est l'emplacement privilégié, sur les plans environnemental et technique, de l'aire d'inspection canadienne et du passage de cours d'eau pour le nouveau lien international Windsor-Détroit. La conception technique privilégiée de la nouvelle route d'accès de l'Ontario a été annoncée le 1^{er} mai 2008. L'approbation de l'évaluation environnementale effectuée par le ministère de l'Environnement de l'Ontario devrait être donnée en 2009.
- Transports Canada continue de collaborer avec l'État du Michigan et d'autres partenaires américains pour établir la structure de gouvernance s'appliquant au nouveau lien international y compris voir à l'élaboration de la législation nécessaire au Michigan, qui permettra de déclencher la phase d'acquisition du projet.
- En 2008, la longueur du Réseau routier national (RRN) était de tout juste plus de 38 000 kilomètres de route. De ce nombre, 72 % étaient classées routes principales, 12 % étaient classées secondaires et près de 16 %, routes du Nord et isolées.
- Le RRN représente 3 % du réseau routier du Canada, mais 37 % des véhicules-kilomètres parcourus en 2008.
- Au cours de l'exercice 2007-2008, les gouvernements ont collectivement investi plus de 3,2 milliards de dollars dans le RRN, soit 39 % de plus qu'au cours de l'année précédente.
- Le parc des véhicules motorisés (en 2007) était constitué de 19 millions de voitures/camions légers/fourgons et de 700 000 camions lourds (poids brut d'au moins 4,5 tonnes). Le parc des véhicules légers a parcouru 300 milliards de kilomètres (en hausse de 1,2 %) et le parc des camions lourds, 32 milliards de kilomètres (en hausse de 10 %).
- En 2008, le nombre des véhicules (automobiles et camions) ayant traversé la frontière canado-américaine a diminué de 5,4 %.
- La valeur des échanges commerciaux canado-américains (entrants et sortants) effectués entre les emplacements frontaliers terrestres a diminué d'environ 4 %. En 2008, des échanges commerciaux représentant 260 milliards de dollars, ou 80 % du commerce routier canado-américain total (chiffré à 327 milliards de dollars), ont été effectués par le biais des passagers frontaliers de l'Ontario et du Québec avec les États-Unis.
- En 2008, la valeur des échanges commerciaux au pont Windsor-Ambassador a chuté de 13 %, alors que l'activité de camionnage a diminué de 17 %. Quinze des 20 postes frontaliers les plus importants ont enregistré une baisse de la circulation de camions.
- En 2007, les revenus d'exploitation des transporteurs motorisés de fret contre rémunération affichant des revenus annuels de 30 000 dollars ou plus étaient estimés à 32,4 milliards de dollars, soit une baisse de 2,8 %. Les transporteurs ayant des revenus annuels de 25 millions de dollars ou plus ont gagné environ 26 % de ces revenus.

- Pour les utilisateurs commerciaux, le coût moyen du diesel a augmenté de plus de 25 % en 2008. Le nombre de faillites dans le domaine du camionnage a augmenté de 14 %, ce qui constitue la première augmentation depuis 2001.
- En 2006, les transporteurs canadiens contre rémunération ont parcouru 234,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit 139 milliards de tonnes-kilomètres dans le marché intérieur et 95,3 milliards de tonnes-kilomètres dans le secteur international.
- Afin d'améliorer le transport en commun, le Budget de 2008 a mis de côté 500 millions de dollars dans la Fiducie d'investissement pour les transports en commun afin d'appuyer les investissements dans les projets de transport urbain tels le transport en commun rapide, les autobus urbains, les véhicules multi-occupants et les voies cyclables. Le financement a été affecté parmi les provinces et les territoires, selon une méthode égale par habitant.
- Transports Canada a supervisé le processus par lequel les provinces et les territoires ont pris des engagements vis-à-vis des plans de financement avant de recevoir des montants de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. Toutes les provinces et tous les territoires ont pris ces engagements avant le 31 mars 2008.
- Dans le Budget de 2008, on annonçait que le fonds de la taxe sur l'essence (FTE) deviendra une mesure permanente chiffrée à deux milliards de dollars par année après l'année 2013-2014. Une partie considérable de la FTE a été dépensée pour le transport en commun dans de nombreuses provinces et de nombreux territoires, représentant 26 % en tout en 2005-2006/2006-2007 et 30% en 2007-2008. Certaines grandes villes, comme Toronto et Vancouver, réservent la totalité de leurs affectations du FTE pour le transport en commun.
- Le financement fédéral versé pour l'infrastructure du transport en commun a considérablement augmenté au cours des dernières années et on prévoit qu'il atteindra plus d'un milliard de dollars en 2008-2009 seulement. Des montants additionnels sont également accessibles dans le cadre du plan Chantiers Canada, qui cible tout particulièrement le transport en commun comme secteur d'investissement prioritaire.
- En 2007, les revenus de l'industrie du transport par autobus (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimés à 10,1 milliards de dollars, en hausse de 5,2 %.
- Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis représentaient deux millions de passagers en 2008, soit une baisse de 5,7 % par rapport à 2007. Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis effectués par des résidents américains ont été particulièrement touchés, leur nombre diminuant de presque 12 %.
- L'augmentation des prix de l'essence a fait augmenter les coûts des exploitants, mais a également fait augmenter le nombre de passagers du moins pour certains transporteurs, car les automobiles privées sont devenues moins attrayantes pour les voyages entre les villes.
- Davantage de Canadiens ont recours aux transports en commun. Au cours de la période s'échelonnant entre 2001 et 2006, le nombre de passagers transportés par des exploitants du transport en commun a augmenté de 2,9 % par année, en moyenne. Les exploitants du transport en commun ont transporté 1,766 million de passagers en 2007.

Nota : Consulter les tableaux et figures RO1 à RO28 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport routier.

Transport maritime

- Le 18 juin 2008, la *Loi maritime du Canada* (LMC) modifiée a reçu la sanction royale. La loi modifiée et les initiatives stratégiques complémentaires visent à renforcer le cadre opérationnel des administrations portuaires canadiennes (APC), à promouvoir l'infrastructure maritime et à favoriser un environnement financier plus souple pour ces administrations.
- L'Administration portuaire de Vancouver Fraser fusionnée a entamé ses activités le 1^{er} janvier 2008. La fusion permettra de soutenir et d'augmenter le commerce effectué avec la région Asie-Pacifique, d'augmenter la part du trafic de conteneurs de la Porte Asie-Pacifique et d'optimiser les économies réalisées par les ports et la planification portuaire.
- Au cours de sa première année complète d'exploitation, le nouveau terminal de conteneurs Fairview du Port de Prince-Rupert a traité 181 894 EVP (équivalent vingt pieds). En juillet 2008, COSCO–CKYH Alliance a institué un nouveau service hebdomadaire.
- Transports Canada a annoncé le financement de cinq projets d'infrastructure de transport maritime à courte distance en Colombie-Britannique et un atelier a été tenu afin de mettre en évidence les projets prometteurs dans le Canada atlantique. Transports Canada a continué de participer aux activités de la Table ronde sur le transport maritime à courte distance du Québec et aux initiatives connexes afin d'intégrer ce type de transport maritime à l'établissement de la Porte et du Corridor de commerce Ontario-Québec.
- Le 9 mai 2008, le Canada a présenté à l'Organisation maritime internationale son instrument de ratification de la *Convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, modifiée par son protocole de 1996*. Cette convention encourage le transport maritime et le commerce en donnant aux armateurs une certaine certitude vis-à-vis de leur responsabilité.
- Le 25 février 2008, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a présenté deux conventions, soit le *Protocole de 2003 sur la Convention internationale portant sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992* et la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, 2001*. Cette dernière est entrée en vigueur à l'échelle internationale le 21 novembre 2008.
- En juillet 2008, la Table sur le rendement de la Porte a été mise sur pied et a convoqué des intervenants majeurs de la chaîne d'approvisionnement pour évaluer les questions qui assureraient la compétitivité à long terme de la chaîne d'approvisionnement de la Porte de l'Asie-Pacifique, par le biais des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique. La première réunion a eu lieu en décembre 2008 et on prévoit que la table concrétisera son mandat dans un délai de 12 à 18 mois.
- En 2008, Ridley Terminals Inc. (RTI), une société d'État exploitant des installations de marchandises en vrac au port de Prince Rupert, a traité environ 4,9 millions de tonnes de marchandises, soit une légère baisse par rapport aux 5,1 millions de tonnes enregistrées en 2007. Comme RTI a fait état d'un bénéfice d'exploitation pour une deuxième année consécutive, la société n'a reçu aucune contribution fédérale en 2008.

- Le 1^{er} août 2008, le gouvernement du Canada et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont annoncé une aide financière maximale de 15,1 millions de dollars pour assurer que le service de traversier de Digby–Saint John continue d’être offert jusqu’au 31 janvier 2011. Le gouvernement du Canada offrira un financement maximal de 11,1 millions de dollars, alors que les provinces verseront deux millions de dollars chacune pendant deux ans.
- Grâce à un montant de 101 millions de dollars versé par le gouvernement du Canada, Marine Atlantic Inc. a signé une entente d’affrètement pour le *Atlantic Vision*, un bâtiment moderne européen de 2002 pouvant transporter 531 voitures et 962 passagers, afin de gérer l’augmentation du nombre des déplacements par traversier à destination et en provenance de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Grâce à la solide performance économique de Terre-Neuve-et-Labrador, Marine Atlantic Inc. a enregistré une augmentation des déplacements au cours de l’exercice 2007-2008; l’entreprise a transporté 416 823 passagers, 141 718 véhicules de tourisme et 90 039 véhicules commerciaux. Cela a donné lieu à une augmentation des revenus tirés des tarifs et des services accessoires, pour un total de 73,2 millions de dollars. Comme les dépenses d’exploitation n’ont que légèrement augmenté, Marine Atlantic Inc. a affiché un rendement de 58 % sur le plan du recouvrement des coûts.
- En 2008, la voie maritime du Saint-Laurent a traité 5,4 % moins de volume (40,7 millions de tonnes), ce qui s’explique principalement par une réduction des importations de produits d’acier et des exportations de grain.
- En 2007-2008, la voie maritime du Saint-Laurent a généré des revenus de 78,1 millions de dollars grâce aux péages et à d’autres sources et a engagé des dépenses d’exploitation de 62,4 millions de dollars. Les dépenses rattachées au renouvellement des actifs se sont élevées à 38,3 millions de dollars.
- En 2007, les 19 APC ont traité 56 % du trafic portuaire total du Canada (260 millions de tonnes).
- En 2007, on estimait le trafic de marchandises maritimes à 398,3 millions de tonnes, dont 67,3 millions de tonnes représentaient des mouvements intérieurs, 126,5 millions de tonnes constituaient des mouvements transfrontaliers et 204,5 millions de tonnes représentaient d’autres mouvements internationaux.
- Les services de transport maritime ont traité 159,7 milliards de dollars en commerce international en 2007, 78,3 milliards de dollars en importations et 81,4 milliards de dollars en exportations.
- Les estimations préliminaires indiquent que le trafic international des bateaux de croisière de 2008 a augmenté à un rythme record dans quatre ports de l’Est, soit ceux de Halifax (29 %), de Québec (23 %), de Saint John (38 %) et de Montréal (14 %). Le port de Vancouver a affiché une baisse du trafic des bateaux de croisière.
- En 2007, les 19 APC affichaient des revenus d’exploitation de 361 millions de dollars et des dépenses d’exploitation de 211 millions de dollars. Cela représente un ratio moyen dépenses d’exploitation-revenus d’exploitation de 58,6 %. Les ports de Vancouver et de Montréal ont généré 54 % des revenus totaux des APC. L’ensemble des APC a dépensé 359 millions de dollars dans des projets d’immobilisation en 2007 et le rendement de l’actif général a été de 3,3 %.

Nota : Consulter les tableaux M1 à M29 de l’addenda pour d’autres statistiques sur le transport maritime.

Transport aérien

- En 2008, 109,3 millions de passagers (données préliminaires) ont été embarqués et débarqués dans les aéroports canadiens, c'est-à-dire 3 % de plus qu'en 2007. Le trafic intérieur des passagers aériens a augmenté de 2,2 %, passant à 68,1 millions, le trafic transfrontalier des passagers est resté le même, à 21,4 millions, et le reste du trafic international a augmenté de 9,6 %, passant à 19,8 millions de passagers.
- En 2007, les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont augmenté de 26 %, passant de 535 millions de dollars (2006) à 673,5 millions de dollars.
- En 2007, les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) ont fait état de recettes se chiffrant à 2,6 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 12 % par rapport à 2006. Les administrations aéroportuaires de Toronto, Montréal et Vancouver ont compté pour 73 % de ces recettes. Les frais d'exploitation ont augmenté de 4,5 %, passant à 1,5 milliard de dollars. Le revenu net global de toutes les administrations aéroportuaires a augmenté de 15 % pour passer à 182 millions de dollars.
- Les administrations aéroportuaires du RNA ont dépensé 8 % de moins dans le cadre de projets d'immobilisations en 2007. Au total, les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 1,1 milliard de dollars et ont été pour la plupart financées par dette à long terme. Les frais d'intérêts sur la dette des administrations aéroportuaires ont augmenté de 21 %, pour passer à 622 millions de dollars.
- En 2008, les aéroports de l'ensemble du Canada ont obtenu la somme estimative de 40,8 millions de dollars pour financer 50 nouveaux projets dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA).
- Les 95 aéroports canadiens dotés d'une station d'information de vol ou d'une tour de Nav Canada ont signalé 6,5 millions de mouvements en 2008, ce qui représente une augmentation de 6,6 %. Les mouvements itinérants ont connu une hausse de 8,2 %, alors que le nombre de mouvements locaux a augmenté de 2,9 %. L'aviation générale a connu une augmentation de 1 % des mouvements itinérants dans ces 95 aéroports.
- En 2007, les recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont atteint 16,3 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,4 % par rapport à 2006. Les services aux passagers ont constitué la principale source de recettes (14,3 milliards de dollars), les services de transport des marchandises et les autres services de vol comptant pour le reste. Les services aux passagers des transporteurs aériens canadiens ont compté pour 162,4 milliards de passagers-kilomètres (données préliminaires) en 2007, ce qui représente une augmentation de 6,5 %.
- Pour la plupart des transporteurs établis au Canada, la vigueur du dollar canadien au cours du premier semestre de 2008 a contribué à atténuer l'impact des hausses des dépenses en devises américaines, en particulier le carburant. Le prix moyen du carburacteur (prix au comptant de New York) a augmenté de presque 40 % de 2007 à 2008.
- Face au prix élevé record du carburant, la plupart des transporteurs ont remis en place ou augmenté les suppléments de carburant. Les coûts liés au carburant ont représenté (en moyenne) 34 % des dépenses d'exploitation globales des transporteurs aériens canadiens en 2008, par rapport à 26 % en 2007.

- Air Canada a inauguré trois nouvelles liaisons aériennes intérieures, toutes en partance d'Ottawa, et huit nouveaux vols internationaux. La société a toutefois diminué sa capacité intérieure et la capacité de son réseau de 0,4 % et de 1,2 % respectivement, mesurées en sièges-kilomètres offerts.
- WestJet a inauguré six nouveaux services aériens intérieurs sans escales, et quatorze vols internationaux à l'année ou saisonniers. La société a augmenté sa capacité intérieure de 12 % et la capacité de son réseau de 17,8 %, mesurées en sièges-kilomètres offerts.
- La compagnie Lan Chile Airlines (Chili) a commencé à desservir le Canada en 2008, par un vol direct entre Toronto, New York et Santiago, alors que quelques transporteurs, dont Malev Hungarian, Air Pacific, Qantas, Oasis Hong Kong et Frontier Airlines, se sont retirés du marché canadien. De plus, en 2008, une nouvelle compagnie aérienne, la société Enerjet de Calgary, est entrée en exploitation, alors que trois transporteurs, à savoir Zoom Airlines, Westcan Air et NAC Air, ont mis fin à leurs activités.
- En 2008, les sociétés First Air / Air Inuit, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, Calm Air, North Western Air Lease et North-Wright Airways ont offert des services aériens réguliers ou nolisés à l'année dans le nord du Canada.
- Des transporteurs comme Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express ont offert des services aériens tout-cargo pour le compte de la Société canadienne des postes, des entreprises de messagerie, des agents d'expédition, des groupements de fret et des expéditeurs.
- En 2008, les échanges commerciaux de services de fret aérien du Canada avec d'autres pays ont connu une augmentation de 4,6 %. Les trois plus importants produits exportés par la voie des airs ont été les aéronefs, l'or et le matériel aérien (turbopropulseurs, turboréacteurs et autres turbines), alors que les trois produits les plus importants (en valeur) importés par la voie des airs ont été les produits pharmaceutiques (p. ex. médicaments), les machines de traitement de données (p. ex. ordinateurs) et les aéronefs.
- À l'échelle internationale, le Canada a conclu, avec la République dominicaine, un accord international de services aériens de type « ciel ouvert », et a prolongé ou renouvelé des ententes avec les Philippines et le Panama. De plus, à la fin de 2008, il a mené à bien la négociation historique d'une entente de transport aérien globale avec l'Union européenne.
- En vertu des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, plusieurs transporteurs aériens canadiens ont annoncé des nouvelles liaisons internationales ou ajouté à des liaisons déjà offertes, notamment Air Canada (Mexique), WestJet (Mexique, Panama, Barbade), Air Transat (Mexique, Panama), Skyservice (Mexique), Sunwing (Mexique, Barbade) et Zoom, maintenant disparue (Italie, Bermudes).

Nota : Consulter les tableaux A1 à A25 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport aérien.

Liste des tableaux et des figures de l'addenda

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Transports et économie		
Tableau EC1 :	Indicateurs économiques, 2008	A6
Tableau EC2 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2007	A6
Tableau EC3 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2005	A6
Tableau EC4 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2005	A7
Tableau EC5 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants d'échange, 2005	A7
Tableau EC6 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1998 – 2008	A8
Tableau EC7 :	Commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1998 – 2008	A10
Tableau EC8 :	Commerce du Canada avec les États-Unis par province/territoire, 2007 et 2008	A10
Figure EC9 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1998 – 2008	A10
Tableau EC10 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2008	A11
Tableau EC11 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2007 – 2008	A11
Tableau EC12 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2008	A12
Tableau EC13 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2008	A12
Tableau EC14 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2007 et 2008	A13
Tableau EC15 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2007 et 2008	A13
Figure EC16 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1998 – 2008	A13
Figure EC17 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2008	A13
Tableau EC18 :	Commerce des marchandises du Canada – Les 25 premiers partenaires, 2008	A14
Tableau EC19 :	Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2008	A14
Tableau EC20 :	Demande touristique au Canada, 2004 – 2008	A15
Tableau EC21 :	Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2004 – 2008	A16
Tableau EC21A :	Voyages intérieurs des résidents canadiens, 2006 – 2007	A17
Tableau EC21B :	Voyages intérieurs des résidents canadiens par mode de transport et but du déplacement, 2007	A18
Tableau EC22 :	Résumé des voyages internationaux, 2004 – 2008	A19
Tableau EC23 :	Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2004 – 2008	A20
Tableau EC24 :	Voyages de plus de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2006 et 2007	A21
Tableau EC25 :	Voyages de moins de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2006 et 2007	A21
Tableau EC26 :	Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens vers d'autres pays que les États-Unis, 2006 et 2007	A21
Tableau EC27 :	Motifs des voyages au Canada et aux États-Unis, 2006 et 2007	A22
Tableau EC28 :	Motifs des voyages outre-mer, 2006 et 2007	A22
Tableau EC29 :	Emploi dans le secteur des transports, 2002 – 2008	A22
Tableau EC30 :	Emploi dans le secteur ferroviaire, 2002 – 2007	A23
Tableau EC31 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2002 – 2007	A23
Tableau EC32 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2002 – 2007	A23
Tableau EC33 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 2003 – 2007	A24
Tableau EC34 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2002 – 2008	A25
Tableau EC35 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2002 – 2008	A25
Tableau EC36 :	Emploi dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2002 – 2007	A25
Tableau EC37 :	Emploi dans les transports urbains par région, 2002 – 2007	A26
Tableau EC38 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2002 – 2007	A26
Tableau EC39 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2002 – 2008	A26
Tableau EC40 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2002 – 2008	A27
Tableau EC41 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2002 – 2007	A27
Tableau EC42 :	Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2002 – 2008	A28
Tableau EC43 :	Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 2002 – 2008	A28
Tableau EC44 :	Emploi dans les Associations d'employeurs maritimes, 2002 – 2008	A28

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau EC45 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001	A28
Tableau EC46 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2002 – 2008	A29
Tableau EC47 :	Emploi – aéroports du RNA, 2002 – 2008	A29
Tableau EC48 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2002 – 2008	A29
Tableau EC49 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2002 – 2007	A30
Tableau EC50 :	Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 2002 – 2008	A30
Tableau EC51 :	Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 2002-2003 – 2008-2009	A30
Tableau EC52 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 2002 – 2008	A31
Tableau EC53 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 2002 – 2008	A31
Tableau EC54 :	Conflits de travail par mode de transport, 2002 – 2008	A32
Tableau EC55 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1998 – 2007	A33
Tableau EC56 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1998 – 2007	A33
Tableau EC57 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province et territoire, 1998 – 2007	A34
Tableau EC58 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province et territoire, 1998 – 2007	A34
Tableau EC59 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC60 :	Consommation d'énergie des oléoducs par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC61 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC62 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province et territoire, 1998 – 2007	A36
Tableau EC63 :	Prix moyen du pétrole brut – \$CAN et \$É.-U. le baril, 1999 – 2008	A36
Tableau EC64 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – villes choisies, 1999 – 2008	A36
Tableau EC65 :	Prix de détail du diesel routier – villes choisies, 1999 – 2008	A37
Tableau EC66 :	Composantes au prix du détail des carburants routiers – moyennes nationales 2008	A37
Tableau EC67 :	Prix des autres carburants de transport, 1999 – 2008	A37
Tableau EC68 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2004 – 2007	A38
Tableau EC69 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2004 – 2007	A39
Tableau EC70 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2004 – 2007	A39
Tableau EC71 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2005 – 2007	A40
Tableau EC72 :	Transport commercial comme proportion du PIB, 2008	A41
Tableau EC73 :	Demande de transport en pourcentage du PIB, 2008	A41
Tableau EC74 :	Transport commercial comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2005	A42
Tableau EC75 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, par province et territoire, 2007	A42
Tableau EC76 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2008	A42

Dépenses de l'État consacrées aux transports

Tableau G1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 1999/2000 – 2008/2009	A43
Tableau G2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1999/2000 – 2008/2009	A44
Tableau G3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1999/2000 – 2008/2009	A45
Tableau G4 :	Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 1999/2000 – 2008/2009	A46
Tableau G5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 1999/2000 – 2008/2009	A47
Tableau G6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province, 1998/1999 à 2007/2008	A48
Tableau G7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1998/1999 – 2007/2008	A49

Sécurité et sûreté des transports

Tableau S1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1999 – 2008	A61
Figure S2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien	A62
Tableau S3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2003 – 2008	A63
Tableau S4 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2003 – 2008	A64
Tableau S5 :	Chemins de fer de compétence fédérale – accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2003 – 2007	A65

Numéro	Titre	Page
Tableau S6 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1988 – 2007	A65
Tableau S7 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2006 et 2007	A66
Tableau S8 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1997 – 2007	A66
Tableau S9 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (> 0 mg %) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, 1997 – 2007	A66
Tableau S10 :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006	A67
Tableau S11 :	Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2002 – 2006	A67
Tableau S12 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2003 – 2007	A67
Tableau S13 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2003 – 2006	A67
Tableau S14 :	Sinistres maritimes, 2003 – 2008	A68
Tableau S15 :	Sinistres maritimes par région, 2003 – 2008	A69
Tableau S16 :	Sinistres impliquant de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2003 – 2008	A70
Tableau S17 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2003 – 2008	A70
Tableau S18 :	Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2003 – 2008	A71
Tableau S19 :	Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2003 – 2008	A72
Tableau S20 :	Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2003 – 2008	A72
Tableau S21 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2003 – 2008	A73
Tableau S22 :	Accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2003 – 2008	A74
Tableau S23 :	Nombre total des victimes d'accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, 2003 – 2008	A74
Tableau S24 :	Nombre de morts et de blessés attribué aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2003 – 2008	A74

Transports et environnement

Figure EN1 :	Émissions totales de gaz à effet de serre par secteur, 1990 et 2006	A75
Figure EN2 :	Émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports, 1990 – 2006	A75
Figure EN3 :	Transport routier: tendances dans les émissions de gaz à effet de serre et dans le niveau d'activité, 1990 – 2006	A75
Figure EN4 :	Émissions de gaz à effet de serre des activités de transports autres que routières, 1990 – 2006	A75
Figure EN5 :	Intensité des gaz à effet de serre par unité d'énergie selon le secteur d'activité économique, 2006	A75
Figure EN6 :	Émissions de polluants atmosphériques par le secteur des transports, 1990 – 2006	A75

Transport ferroviaire

Tableau RA1 :	Chemins de fer au Canada, 2008	A76
Tableau RA2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2008	A76
Tableau RA3 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2008	A76
Tableau RA4 :	Recettes des chemins de fer, 1998 – 2007	A77
Tableau RA5 :	L'emploi dans les chemins de fer, 1998 – 2007	A77
Tableau RA6 :	Consommation de carburant, 1998 – 2007	A77
Tableau RA7 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur du transport ferroviaire, 1998 – 2007	A78
Tableau RA8 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1997 – 2007	A78
Tableau RA9 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1998 – 2007	A78
Tableau RA10 :	Chargements annuels des wagons de chemin de fer, 1999 – 2008	A79
Tableau RA11 :	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1999 – 2008	A80
Tableau RA12 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1999 – 2008	A80
Tableau RA13 :	Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 1999 – 2008	A81
Tableau RA14 :	Valeur des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 1999 – 2008	A81
Tableau RA15 :	Volume des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 1999 – 2008	A81
Tableau RA16 :	Valeur des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 1999 – 2008	A82
Tableau RA17 :	Volume des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1999 – 2008	A82
Tableau RA18 :	Volume des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1999 – 2008	A82
Tableau RA19 :	Valeur des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1999 – 2008	A83
Tableau RA20 :	Valeur des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1999 – 2008	A83

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau RA21 :	Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A83
Tableau RA22 :	Valeur des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA23 :	Volume des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA24 :	Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA25 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1998 – 2007	A84
Tableau RA26 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1998 – 2007	A85
Tableau RA27 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1998 – 2007	A85
Tableau RA28 :	Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 1998 – 2007	A85
Tableau RA29 :	Trafic intermodal du CN et du CFPC, 1998 – 2007	A86
Tableau RA30 :	Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CFPC, 1998 – 2007	A86
Tableau RA31 :	Trafic intermodal du CN et du CFPC par catégorie, 1998 – 2007	A86
Tableau RA32 :	Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 1997 – 2007	A86
Tableau RA33 :	Voyageurs de trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1997 – 2007	A86

Transport routier

Tableau RO1 :	Réseau routier national en 2008	A87
Tableau RO2 :	Longueur du réseau routier public du Canada	A87
Tableau RO3 :	Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2007	A88
Tableau RO4 :	Statistiques sur les véhicules légers par province ou territoire, 2007	A88
Tableau RO5 :	Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine et la destination, 2007	A89
Tableau RO6 :	Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2007	A89
Tableau RO7 :	Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2007	A89
Tableau RO8 :	Statistiques sur les poids lourds selon la configuration, 2007	A90
Tableau RO9 :	Véhicules-kilomètres des camions moyens et lourds selon la configuration, 2007	A90
Tableau RO10 :	Utilisation des poids moyens et lourds, 2007	A90
Tableau RO11 :	Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 2007	A90
Tableau RO12 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1998 – 2008	A91
Tableau RO13 :	Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1997 – 2007	A91
Tableau RO14 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1997 – 2007	A91
Tableau RO15 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2003 – 2007	A92
Tableau RO16 :	Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2005 et 2006	A92
Tableau RO17 :	Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2004 – 2006	A92
Tableau RO18 :	Commerce international du Canada par camion, selon les groupes de produits, 2007 et 2008	A93
Tableau RO19 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2004 – 2008	A94
Tableau RO20 :	Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2004 – 2008	A94
Tableau RO21 :	Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1998 – 2007	A95
Tableau RO22 :	Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 1998 – 2007	A95
Figure RO23 :	Recettes totales selon la provenance – secteur du transport urbain, 2007	A95
Tableau RO24 :	Dynamique à long terme des services de transport en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1997 – 2007	A96
Figure RO25A :	Dynamique à long terme des transports en commun, 1997 – 2007	A96
Figure RO25B :	Tendances de la population urbaine et des voyageurs des transports en commun, 1996 – 2006	A96
Tableau RO26 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1998 – 2007	A96
Tableau RO27 :	Voyageurs des services de transport interurbain et urbain, transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1997 – 2007	A97
Tableau RO28 :	Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2007	A97

Transport maritime

Tableau M1 :	Classification des ports au 31 décembre 2008	A98
Tableau M2 :	Ports pour petits bateaux et ports de pêche, selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M3 :	Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M4 :	Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M5 :	Gestion des ports de plaisance du PPPB restants, au 31 décembre 2008	A99

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau M6 :	Nombre de ports sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1999 – 2008	A99
Tableau M7 :	Situation des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada	A99
Tableau M8 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2007	A100
Tableau M9 :	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 2007 et 2006	A100
Tableau M10 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1999/2000 – 2007/2008	A101
Tableau M11 :	Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2008	A101
Tableau M12 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2008/2009	A101
Tableau M13 :	Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2008/2009	A101
Tableau M14 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2005/2006 à 2007/2008	A102
Tableau M15 :	Flotte immatriculée au Canada, selon le type de navire, 1988, 1998 et 2008	A102
Tableau M16 :	Missions totales des Administrations de pilotage et missions par pilote, 1999 – 2008	A102
Tableau M17 :	Aperçu des principaux services de traversier	A103
Tableau M18 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2005 et 2007	A104
Tableau M19 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1998 – 2008	A105
Tableau M20 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, par produit, 1998 – 2008	A105
Tableau M21 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 1998 – 2008	A105
Tableau M22 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 1998 – 2007	A105
Tableau M23 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2006 et 2007	A106
Tableau M24 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1998 – 2007	A106
Tableau M25 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1998 – 2007	A106
Tableau M26 :	Échanges maritimes outremer du Canada, 1998 – 2007	A106
Tableau M27 :	Total des importations et des exportations maritimes par pays, 2007 vs 2006	A107
Tableau M28 :	Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2007	A107
Tableau M29 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2007	A108

Transport aérien

Tableau A1 :	Nombre d'aérodromes au Canada, 2008	A109
Tableau A2 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2007	A110
Tableau A3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 1999/2000 à 2008/2009	A111
Tableau A4 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – Projets approuvés en 2008	A112
Tableau A5 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans le réseau national d'aéroports (RNA), 2008	A113
Tableau A6 :	Licences détenues par les transporteurs aériens au 31 décembre 2007 et 2008	A114
Tableau A7 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis en date de décembre 2008	A114
Tableau A8 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province, en date de décembre 2007 et 2008	A114
Tableau A9 :	Profil de la flotte d'avions de loisir en date de décembre 2007 et 2008	A115
Tableau A10 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre, 2008	A115
Tableau A11 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2008	A116
Tableau A12 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2008	A117
Tableau A13 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2008	A118
Tableau A14 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2008	A118
Tableau A15 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2007 et 2008	A119
Tableau A16 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2007 et 2008	A120
Tableau A17 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2008	A121
Tableau A18 :	Trafic des passagers aériens, 2001 – 2008	A121
Tableau A19 :	Passagers payants embarqués/débarqués dans les aéroports canadiens, 2007	A122
Tableau A20 :	Volume de passagers et marchandises transportés par les transporteurs aériens canadiens par secteur, 1997 – 2007	A123
Tableau A21 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1997 – 2007	A123
Tableau A22 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1998 – 2008	A123
Tableau A23 :	Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2007 et 2008	A123
Tableau A24 :	Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2008	A124
Tableau A25 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2007 et 2008	A124