



Les transports au Canada

Un survol





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, 2007

N° de cat. T1-10/2007F
ISBN 978-0-662-04057-6

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2007 – An Overview"



16 MAI 2008

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 premier 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 se trouve donc à être le premier du genre.

Au cours de l'année 2007, le réseau des transports au Canada a connu son lot de défis puisqu'il a eu à s'adapter à la hausse des prix de l'énergie et aux nouvelles tendances commerciales de l'économie mondiale tout en veillant à répondre favorablement aux demandes d'un réseau de transport plus durable.

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.

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

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments très respectueux.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député

Le rapport survol de 2007 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 premier 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 2007. 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 2007 présente les points saillants de l'année 2007 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 2007, 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, tous les rapports annuels et les addenda déposés depuis 1996 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.

Les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture. La demande de services de transport est dictée par les changements qui se produisent dans les activités économiques. 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. Plusieurs facteurs 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 2007, l'économie canadienne a affiché un taux de croissance de 2,7 %, soit un taux légèrement inférieur à celui de 2006.
- Les dépenses de consommation ont augmenté de 4,7 %, soit la hausse la plus forte depuis 1985, et elles constituent l'élément ayant le plus contribué à la croissance de l'économie.
- Au cours de l'année, les prix du pétrole brut et la valeur du dollar canadien ont atteint de nouveaux sommets.
- La valeur du dollar canadien a atteint 1,103 \$US le 7 novembre 2007. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a augmenté de 5,5 % en 2007.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,2 % en 2007. Les prix de l'énergie et de l'habitation ont respectivement progressé de 2,3 % et de 3,4 %, alors que les prix des transports ont augmenté de 1,6 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 3 % en 2007.
- Le nombre moyen de Canadiens occupant un emploi a augmenté de 2,3 %.
- L'ensemble des provinces et des territoires a affiché une croissance économique en 2007. Terre-Neuve-et-Labrador a affiché de loin la croissance la plus forte, tandis que les provinces de l'Ouest ont obtenu de meilleurs résultats que les provinces de l'Est et du Centre.
- L'excédent commercial du Canada au chapitre des marchandises a reculé en 2007, étant donné que les importations ont augmenté de 2,8 % pour atteindre 415,7 milliards de dollars et que les exportations ont progressé de 2,1 % pour atteindre 465,4 milliards de dollars. Les exportations à destination des États-Unis ont baissé de 1,6 %, alors que celles destinées vers d'autres pays ont augmenté de 16 %.
- Sur le plan de la valeur, le camionnage a été responsable de 59 % des échanges avec les États-Unis, le train, 17 %, les pipelines, 14 %, l'avion, 6 %, et le transport maritime, 4 %.
- Près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis (sur le plan de la valeur) transporté par camion a franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie et Sarnia en Ontario, Lacolle au Québec, Emerson au Manitoba et Pacific Highway en Colombie-Britannique.
- En 2007, le commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis s'est chiffré à 278 milliards de dollars. Les importations ont été plus importantes que les exportations et les transports maritime et aérien ont été les deux modes dominants sur le plan de la valeur et des volumes.
- Sur les 20 premiers partenaires commerciaux du Canada, la Chine et l'Inde ont affiché un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres dans leurs échanges avec le Canada entre 1997 et 2007. Six autres pays ont connu un taux de croissance moyen à deux chiffres de leurs exportations ou de leurs importations avec le Canada durant la même période.

- En 2007, la Chine s'est classée respectivement aux deuxième (38,3 milliards de dollars) et troisième (9,3 milliards de dollars) rangs au chapitre des importations et des exportations totales du Canada.
- Les dépenses touristiques, y compris les dépenses consacrées aux transports, ont augmenté de 5,7 % en 2007. Les dépenses de transport ont augmenté de 9,2 %. Dans l'ensemble, en 2007, les voyages internationaux à destination et en provenance du Canada sont demeurés inchangés: le nombre de touristes américains en visite au Canada a reculé, alors que le nombre de touristes étrangers provenant d'autres pays que les États-Unis et le nombre de Canadiens qui se sont rendus aux États-Unis et dans d'autres pays ont augmenté.
- La consommation d'énergie du secteur des transports (à l'exception des pipelines) a diminué de 0,3 % en 2006. Le transport aérien a consommé 1,2 % d'énergie en moins en 2006 qu'en 2005, alors que le transport ferroviaire a consommé 3,1 % d'énergie en plus et le transport routier, 0,2 % en plus. Les ventes de carburants marins au Canada ont diminué de 10,5 % en 2006, alors que la consommation d'énergie du transport par pipeline a diminué de 3,9 %.
- En 2007, le prix annuel moyen du baril de brut a augmenté de 9,2 %, en dollars US. Toutefois, grâce à l'augmentation de la valeur du dollar canadien, le prix du pétrole canadien à Edmonton n'a augmenté que de 5,1 %.
- Les prix au détail de l'essence et du carburant diesel routiers ont augmenté respectivement de 4,3 % et de 3,1 % entre 2006 et 2007, alors que le prix du carburant aviation a augmenté de 5 %. Le prix du combustible de soute a augmenté pour sa part de 9,8 % (estimation). Le prix moyen du carburant diesel pour les compagnies de chemin de fer n'est pas connu en 2007; en 2006, ce prix avait augmenté de 14,3 %.
- Le transport ferroviaire de marchandises a continué d'afficher des gains de productivité, avec une forte croissance de la productivité totale des facteurs en 2006. Le transport aérien a enregistré une légère baisse de productivité après deux années de très forte croissance. La croissance de la productivité des transports en commun et de VIA Rail est demeurée pratiquement stagnante en 2006. Les prix des services de transport dans tous les secteurs ont à nouveau augmenté, ce qui s'explique essentiellement par la tentative des transporteurs de répercuter les hausses des prix du carburant.
- En 2007, les services de transport commerciaux ont représenté 4 % du produit intérieur brut (PIB) à valeur ajoutée du Canada.
- Au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, les services de transport commerciaux ont représenté entre 5,4 % et 6,7 % du PIB provincial. L'Ontario et le Québec ont représenté près de 57 % du total des activités commerciales de transport à l'échelle nationale.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2007.
- Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,5 % de la demande intérieure finale au Canada en 2007.

Nota : Consulter les tableaux EC1 à EC76 de l'addenda pour d'autres chiffres relatifs au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et, à la performance des transports.

Dépenses de l'État consacrées aux transports

- Au cours de l'exercice 2006-2007, tous les ordres de gouvernement confondus ont consacré 24,8 milliards de dollars aux transports, nets des transferts, soit 1,3 milliard de dollars de plus qu'en 2005-2006. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 275 milliards de dollars pour se chiffrer à 3,6 milliards de dollars et devraient augmenter de 116 millions de dollars de plus pour s'établir à 3,7 milliards de dollars. Les dépenses des provinces et des territoires ont diminué de 689 millions de dollars pour s'établir à 10,8 milliards de dollars et les dépenses des administrations locales ont augmenté de 1,7 milliard de dollars pour atteindre 10,4 milliards de dollars.
- En 2006-2007, tous les ordres de gouvernement ont perçu 15,9 milliards de dollars de droits de permis et licences et de taxes sur le carburant auprès des usagers des transports, soit 1,6 % de plus que l'année précédente. Les taxes sur le carburant des transports ont augmenté de 0,9 % pour atteindre 11,7 milliards de dollars. Les recettes fédérales des transports en dehors des taxes sur le carburant ont augmenté de 1,6 % pour s'établir à 818 millions de dollars. Les licences et redevances des provinces et des territoires se sont chiffrées à 3,4 milliards de dollars, soit une hausse de 4,3 % par rapport à 2005-2006.
- En 2007-2008, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient augmenter de 4,1 % pour se chiffrer à 2,3 milliards de dollars. Les dépenses liées à l'exploitation devraient augmenter de 2,6 % pour atteindre 1,1 milliard de dollars, alors que les dépenses liées à la sécurité, à la sûreté et aux politiques devraient progresser de 4,4 % et se chiffrer à 1 milliard de dollars. Transports Canada effectuerait 39,1 % des dépenses directes estimatives totales consacrées aux transports en 2007-2008, Pêches et Océans, 30,5 %, et les autres ministères et organismes fédéraux, 30,4 %.
- En 2007-2008, les subventions et contributions directes totales du gouvernement fédéral devraient progresser de 1,9 % pour atteindre 1 460 millions de dollars, soit 28 millions de dollars de plus qu'en 2006-2007. Ce sont les transports routiers qui devraient recevoir la plus importante subvention à hauteur de 892 millions de dollars, suivis du transport ferroviaire avec 264 millions de dollars, du transport maritime à raison de 179 millions de dollars, du transport aérien à hauteur de 51 millions de dollars et des transports en commun dans l'ordre de 22 millions de dollars. Transports Canada serait la source de 702 millions de dollars des subventions et contributions à verser, contre 732 millions de dollars dans le cas de Infrastructure Canada.
- Sur les 24,8 milliards de dollars dépensés par tous les ordres de gouvernement en 2006-2007, 17,6 milliards de dollars ont été consacrés aux routes, 3,7 milliards de dollars aux transports en commun, 1,3 milliard de dollars au transport maritime, 891 millions de dollars au transport aérien, 240 millions de dollars au transport ferroviaire et 1,1 milliard de dollars aux transports multimodaux et à d'autres dépenses. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,5 milliards de dollars aux transports aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux ont consacré 21,2 milliards de dollars aux transports en 2006-2007, soit 5,2 % de plus qu'en 2005-2006. Près de 78 % de ce total a été consacré aux routes et aux autoroutes.

Nota : Consulter les tableaux G1 à G7 de l'addenda pour d'autres chiffres sur les dépenses de l'État.

- En 2007, Transports Canada a continué d'assumer ses responsabilités en matière de réglementation et de surveillance de la sécurité en menant un certain nombre d'initiatives d'amélioration et en poursuivant la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime, selon les stipulations d'*Allons de l'avant – Changer la culture de sécurité et de sûreté*.

Sécurité des transports

- En 2007, il y a eu 7,1 % d'accidents d'avion de plus (255) qu'en 2006 (238). Le taux d'accidents en 2007 (données préliminaires) a été de 5,8 % par tranche de 100 000 heures de vol, ce qui est pratiquement identique au taux de 5,7 % enregistré en 2006, mais inférieur à la moyenne quinquennale 2002-2006 qui a été de 6,2 %. Il y a eu 42 victimes d'accidents d'avion en 2007 contre 47 en 2006.
- Un nouveau creux a été atteint en 2007, pour la quatrième année d'affilée, dans le nombre de sinistres maritimes survenus à des bâtiments canadiens et d'accidents à bord des navires (392). Ce chiffre est inférieur de 9,4 % à la moyenne 2002-2006. Le taux de sinistres maritimes de 2007 (données préliminaires) a été de 3,7 % (bâtiments canadiens, à l'exclusion des bateaux de pêche d'une jauge brute supérieure à 15 tonnes), par rapport à une moyenne de 3,9 % les cinq années précédentes. Pour la troisième année d'affilée, le nombre de victimes de sinistres maritimes a atteint un nouveau creux à raison de 12; ce qui est nettement inférieur à la moyenne de 21,4 enregistrée les cinq années précédentes.
- Il y a eu 3,5 % d'accidents ferroviaires déclarés en moins en 2007 (1 330) par rapport à 2006 (1 378). Il y a eu également moins de victimes d'accidents ferroviaires, 86 en 2007 contre 94 en 2006.
- Selon les dernières statistiques disponibles au sujet des accidents de la route qui ont fait des victimes (2006), il y a eu peu de changement par rapport à 2005 (-2,2 %), alors que le nombre de victimes a reculé de 0,4 % et que le nombre de blessés a baissé de 2,5 %. Il y a eu 2 889 victimes de la route en 2006 contre 2 905 en 2005. Les enquêtes nationales de Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité en région rurale en 2006, combinées aux résultats de l'enquête sur le port de la ceinture de sécurité en milieu urbain en 2007, révèlent que 92,5 % des occupants de véhicules légers et 93,8 % des conducteurs de véhicules à passagers bouclent leur ceinture. Même si ces résultats sont très encourageants, les plus récentes données nationales sur les accidents (2006) sont moins optimistes, vu que 37 % des occupants mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture au moment de l'accident. En 2005, 30 % de toutes les victimes d'accidents de la circulation sur les routes publiques étaient attribuables à un conducteur en état d'ébriété. Sur les conducteurs mortellement blessés à qui l'on a fait subir un test d'alcoolémie en 2005, 36 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite. Sur ce pourcentage, 31 % dépassaient la limite légale de conduite qui est de 0,08 milligramme d'alcool par volume de 100 millilitres de sang.
- On a dénombré 421 accidents en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses en 2007 dans le contexte des près de 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par an. Cela représente une hausse de 9,4 % par rapport aux 385 accidents enregistrés en 2006. Toutefois, peu d'accidents concernant les marchandises dangereuses sont en réalité causés par les marchandises proprement dites. Les accidents se sont produits durant la phase de chargement ou de

déchargement dans les installations de transport deux fois plus souvent que durant le transport même. En 2007, il n'y a eu que 16 blessés directement attribuables aux marchandises dangereuses proprement dites.

- Le Programme de sécurité maritime a mis en œuvre la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007, et a apporté des modifications à son premier ensemble de règlements et de normes. La LMMC 2001 permettra à l'industrie du transport maritime de fonctionner de manière plus sûre et efficace et dans le respect de l'environnement en plus d'être réceptive aux besoins des Canadiens dans une économie mondialisée.
- En 2007, le ministre a nommé un groupe d'experts indépendant qu'il a chargé d'examiner la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'améliorer davantage la sécurité ferroviaire au Canada.
- En octobre 2007, la « Pipeline and Hazardous Materials Administration » des États-Unis a révisé son règlement pour reconnaître que la plupart des citernes et des contenants fabriqués conformément au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* de Transports Canada sont l'équivalent des citernes et des contenants américains. Cette modification aura pour effet de faciliter l'accès des fabricants canadiens au marché américain.

Sûreté des transports

- La sûreté des transports a continué de se raffermir au Canada en 2007 grâce à diverses améliorations et initiatives. Transports Canada a continué de prendre des mesures avec d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et des organisations internationales, des syndicats, l'industrie et d'autres intervenants.
- Parmi les initiatives importantes prises dans le domaine de la sûreté de l'aviation, il faut mentionner la mise en œuvre du Programme de protection des passagers qui interdit aux personnes qui font planer une menace imminente sur la sûreté de l'aviation d'embarquer à bord d'un aéronef commercial.
- En 2007, en vertu du Programme de contributions à la sûreté maritime, plus de 12 millions de dollars de fonds ont été approuvés dans le cadre de plus d'une centaine de projets d'amélioration de la sûreté maritime. Cela porte le financement total approuvé à ce jour à plus de 108 millions de dollars dans le cadre de plus de 1 100 projets d'amélioration de la sûreté maritime.
- Transports Canada a amorcé la première phase du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime auprès de trois ports (Vancouver, Montréal et Halifax) et des centres de contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- En 2007, en vertu du programme de contribution Sûreté-Transit, plus de 41 millions de dollars ont été approuvés pour 83 projets d'amélioration de la sûreté dans les transports en commun. Cela porte le total du financement approuvé à ce jour à plus de 77 millions de dollars pour un total de 139 projets d'amélioration de la sûreté des transports en commun.
- Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont signé un accord nouveau et actualisé en vue de renforcer la sûreté des principales compagnies de chemin de fer du Canada qui transportent des voyageurs, des marchandises et qui exploitent des trains de banlieue. Cela complète les mesures de sûreté mises en place pour l'exploitation des transports en commun dans le cadre du programme Sûreté-Transit.

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

- Le secteur des transports, qui est directement comparable au secteur agricole, émet plus de 70 kg de CO₂ par gigajoule d'énergie, contre une moyenne de 58 kg parmi tous les secteurs, ce qui reflète sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles traditionnels comme l'essence et le carburant diesel.
- Le secteur des transports est le deuxième plus gros émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Canada puisqu'il représente 27 % du total des émissions de GES. Entre 1990 et 2005, ce chiffre a augmenté de 33 %, passant de 150 mégatonnes (Mt) à 200 Mt.
- Les émissions de GES du transport des voyageurs ont continué d'augmenter. Entre 1990 et 2005, les émissions de GES des véhicules à passagers ont augmenté de 10 %, tandis que les passagers-kilomètres augmentaient de 30 % durant la même période.
- Les émissions de GES liées au transport des marchandises ont continué d'augmenter en dépit de nettes améliorations dans la consommation de carburant. Les émissions de GES du transport routier des marchandises ont augmenté de 92 % entre 1990 et 2005, pour passer de 31 à 59 Mt. Durant cette même période, le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté de 160 %, ce qui révèle une efficacité énergétique accrue en regard de la hausse des émissions de GES du secteur des marchandises. Depuis cinq ans, le secteur du transport aérien a représenté la plus forte croissance des émissions de GES dans le secteur des transports hors route. Les émissions de GES du transport aérien ont augmenté de 35 % passant de 14 Mt en 1990 à 18 Mt en 2005.
- Alors que les émissions de GES du secteur des transports continuent d'augmenter, les émissions de polluants atmosphériques, comme les particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, enregistrent une baisse soutenue grâce aux initiatives de réglementation et au renouvellement des matériels.
- En février 2007, le gouvernement fédéral a annoncé sa stratégie écoTRANSPORTS qui prévoit le déblocage de plus de 100 millions de dollars au cours des quatre prochaines années pour de nouvelles initiatives de transports écologiques (écoTECHNOLOGIE – 31 millions de dollars, écoMOBILITÉ – 10 millions de dollars, et écoMARCHANDISES – 61 millions de dollars).
- En 2007, Transports Canada a fait la démonstration de véhicules à technologies de pointe dans le cadre d'activités visant à renseigner un grand nombre de Canadiens sur les bienfaits de la technologie pour l'environnement.
- Ensemble, le programme écoMARCHANDISES, le Fonds de démonstration des technologies de transport des marchandises et le Programme d'incitatifs pour les technologies de transport des marchandises ont reçu 109 demandes lors de la première ronde de financement du 1^{er} novembre 2007; des demandes provenant de diverses organisations et de fournisseurs de technologies pertinentes dans le transport de marchandises.

-
- Le programme écoMOBILITÉ accordera une aide financière aux municipalités et aux commissions de transport régionales dans le cadre des projets de gestion de la demande de transport comme le système de covoiturage, l'enseignement de la sécurité en cyclisme, le marketing social et la planification de trajet. Ce programme améliore aussi les compétences professionnelles pour mettre sur pied des initiatives visant le changement de comportement des voyageurs à travers la formation, la recherche et la dissémination de l'information.
 - Dans le budget de 2007, le gouvernement fédéral a présenté son initiative d'incitatifs à l'achat de véhicules éconergétiques. Celle-ci prévoit l'octroi d'une remise sur les véhicules hautement éconergétiques (le Programme de remises écoAUTO) et une nouvelle taxe d'accise sur les véhicules énergivores (l'écoprélèvement). Les deux initiatives ont pour but de favoriser l'achat de véhicules éconergétiques au Canada. Le Programme de remises écoAUTO, administré par Transports Canada, accorde des incitatifs en espèces pour inciter les Canadiens à acheter ou à louer des véhicules éconergétiques. Il octroie des remises allant de 1 000 \$ à 2 000 \$ aux personnes qui achètent ou qui signent un contrat de location de longue durée (12 mois ou plus) pour un véhicule éconergétique neuf.
 - En avril 2007, le gouvernement fédéral a publié *Prendre le virage*, qui est un nouveau plan d'action pour réduire les gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques. Le plan se fixe comme objectif ambitieux de réduire les émissions de GES de 20 % par rapport aux niveaux de 2006 d'ici 2020. Pour atteindre cette cible, le gouvernement du Canada imposera une réglementation, notamment quant à l'efficacité énergétique de carburant des véhicules automobiles et quant aux émissions du transport ferroviaire et du transport aérien en 2011. Transports Canada songe également à adopter des règlements pour les secteurs du transport maritime et aérien d'après les travaux en cours à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
 - À sa 36^e assemblée en septembre 2007, l'OACI a adopté un plan d'action pour réduire les émissions des aéronefs. Des documents d'orientation sur les redevances de pollution et l'échange de droits d'émission, qui reposent sur le consentement mutuel des pays membres, ont été élaborés et approuvés. L'OACI a également constitué un nouveau Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), qui est chargé de proposer un programme d'action avant l'automne 2009. Transports Canada est membre actif de ce nouveau groupe.
 - Transports Canada et l'industrie collaborent étroitement à la résolution des problèmes d'environnement par des ententes volontaires. En mai 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont conclu un protocole d'entente qui fixe des cibles d'émissions que l'industrie devra respecter d'ici 2010.

Nota : Consulter les figures EN1 à EN5 de l'addenda pour d'autres renseignements.

- En juin 2007, les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* en vertu du projet de loi C-11 : 1) confèrent de nouveaux pouvoirs pour régler les différends au sujet du bruit et des vibrations des chemins de fer et trancher les litiges entre les transporteurs ferroviaires de marchandises et les exploitants de trains de banlieue et VIA Rail pour ce qui est de l'accès aux voies et aux installations; 2) étendent les dispositions sur la cession et l'abandon de lignes aux voies d'évitement et aux embranchements dans les zones urbaines; et 3) étendent les dispositions sur les fusions et les acquisitions des transporteurs aériens à tous les modes de transport.
- En octobre 2007, le gouvernement a annoncé le déblocage de 691,9 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour VIA Rail Canada. Des investissements de 516 millions de dollars permettront de préserver le réseau existant : 1) en reconditionnant les locomotives et les voitures-voyageurs; 2) en mettant à niveau les infrastructures des voies dans le corridor Québec–Windsor afin d'améliorer la ponctualité des trains, de réduire les durées de trajet et d'ajouter de nouvelles fréquences; 3) en mettant en place une signalisation et en améliorant la protection des passages à niveau; et 4) en modernisant les gares et d'autres installations publiques (essentiellement dans le corridor).
- Au cours des cinq prochaines années, le solde, soit 175,9 millions de dollars, sera alloué pour éponger les déficits d'exploitation qui dépassent le niveau de référence de 169 millions de dollars. Une fois le programme d'investissement terminé en 2012, le financement d'exploitation retombera à son niveau de 169 millions de dollars.
- On dénombre 13 lignes de banlieue au total à Montréal, Toronto et Vancouver. Les trains de banlieue ont transporté 58,6 millions de voyageurs en 2006, soit une hausse de 4 % par rapport à 2005.
- Une collaboration sans précédent entre une douzaine d'intervenants des secteurs public et privé dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a abouti en juin 2007 à l'annonce d'une enveloppe de 360 millions de dollars pour l'amélioration du réseau routier et du réseau ferroviaire dans le couloir ferroviaire Roberts Bank dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique.
- En 2007-2008, le gouvernement du Canada a signé un accord en vue d'un investissement global de plus de 75 millions de dollars pour remettre en état les infrastructures des compagnies de chemins de fer d'intérêt local au Québec.
- Keewatin Railway et Tshiuetin Rail, les seules compagnies de chemin de fer appartenant à des Autochtones dans le monde, continuent d'assurer la desserte de localités éloignées au Manitoba, au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador, et ont reçu 8 millions de dollars de fonds du gouvernement fédéral en 2007-2008.

- En 2007, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ont consacré ensemble plus de 2,5 milliards de dollars à des programmes d'investissements dans les voies, la signalisation, les voies d'évitement, les locomotives et les wagons de chemin de fer.
- Le gouvernement du Canada a signé de nouvelles ententes d'exploitation avec le CN et le CFCP en 2007 pour que le parc fédéral de wagons-trémies demeure disponible pour transporter le grain de l'Ouest du Canada. Et le CN et le CFCP procèdent à la remise à neuf et à la remise à niveau du parc pour en assurer l'efficacité et la sûreté d'exploitation.
- La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada s'est portée acquéreur d'Athabasca Northern Railway dans le nord de l'Alberta. Le CN a maintenant racheté tous les embranchements qu'il avait auparavant vendus à des compagnies d'intérêt local en Alberta.
- En 2007, le CN et le CFCP ont poursuivi leur expansion aux États-Unis. Le CN met la dernière main à son achat d'Elgin, Joliet and Eastern Railroad près de Chicago tandis que le CFCP finalise l'achat de Dakota, Minnesota and Eastern Railroad près du bassin de la rivière Powder au Wyoming.
- En 2006, l'industrie du transport ferroviaire au Canada employait 34 150 personnes, soit environ 13 500 de moins que dix ans auparavant.
- Près de 60 compagnies de chemins de fer d'intérêt local et régional exploitent des services au Canada. En 2006, elles représentaient 23 % du total des kilomètres de voies et ont engrangé 655 millions de dollars de recettes.
- Le trafic ferroviaire intermodal a continué d'afficher une forte croissance avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 4,9 % entre 1997 et 2006. Les importations maritimes ont attisé cette croissance avec un TCAM de 7,9 %.
- Entre 1997 et 2006, la croissance des recettes du secteur ferroviaire a affiché un TCAM appréciable de 3,1 %; pour leur part, le CN et le CFCP ont enregistré un TCAM de 3,5 % durant la même période. Le repli de la croissance des recettes des compagnies de chemins de fer d'intérêt local est essentiellement attribuable à la cession de plusieurs importantes compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de compagnies régionales à des compagnies de classe I ces dernières années. Les compagnies de classe I représentent désormais plus de 93 % des recettes du secteur ferroviaire.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA35 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le secteur ferroviaire.

- C'est le 1^{er} janvier 2007 qu'est entré en vigueur le nouveau Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. Ce règlement concerne les camions d'un poids nominal brut supérieur à 4 500 kg et aux autobus/autocars comptant au moins 10 sièges (y compris celui du conducteur) et exploités dans le cadre de services extraprovinciaux. L'objectif principal de ce nouveau règlement est d'atténuer les risques de collisions des véhicules utilitaires attribuables à la fatigue en donnant aux conducteurs la chance de se reposer davantage.
- Les provinces et les territoires doivent adopter un règlement semblable pour les transporteurs routiers relevant de leurs compétences. L'objectif est d'assurer un ensemble uniforme à l'échelle nationale de règlements régissant les heures de service au Canada.
- L'industrie de l'autobus/autocar a connu une année généralement prospère en 2007. Même si ce secteur a ressenti les effets d'une hausse des coûts, en particulier des prix de l'énergie, la hausse du dollar canadien a eu des effets bénéfiques, rendant plus attrayants les services d'affrètement vers le Sud aux yeux des voyageurs canadiens. Les plus grands exploitants de services réguliers déclarent eux aussi des résultats solides.
- Bien que les indicateurs économiques canadiens aient été généralement positifs en 2007, l'industrie du camionnage a subi l'effet tampon d'une combinaison de facteurs économiques, notamment de la hausse des coûts de l'énergie, de la hausse du dollar canadien et de la stagnation ou même du repli du trafic transfrontalier. Toutefois, même si l'industrie est en butte à certains stress, il y a eu 30 % de moins de faillites en 2007 que durant la période 2000-2007, et la part du camionnage dans le PIB des transports affichait toujours une croissance positive en octobre 2007.
- En revanche, l'activité des camions aux postes frontaliers a reculé de 2,8 % en 2007. Le trafic à Windsor/pont Ambassador, le poste frontalier le plus important du Canada, a reculé de 5,4 % et 14 des 20 plus importants postes frontaliers ont enregistré une baisse du trafic des camions par rapport à 2006.
- De plus en plus, le camionnage à grande échelle au Canada est intégré dans des grandes chaînes d'approvisionnement internationales de marchandises et les antennes logistiques deviennent la norme pour les plus grands exploitants. En 2007, la Banque mondiale a publié un Indice international de performance logistique, où le Canada s'est classé au dixième rang, obtenant ainsi la meilleure note de tout l'hémisphère occidental.
- Sept transporteurs canadiens étaient parmi les cent premiers du Canada et des États-Unis en 2007 à figurer sur la liste de *Transport Topics*.

-
- En juin 2007, les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* ont mené à la création de dispositions qui autorisent le ministre à examiner les projets de fusions et d'acquisitions des entreprises de transport de compétence fédérale. La procédure d'examen est complémentaire de la *Loi sur la concurrence* et elle portera sur les opérations plus importantes dans le secteur du camionnage et de l'autobus/autocar.
 - Il y a eu quelques investissements étrangers notoires dans le secteur de l'autobus/autocar en 2007. En mars, Transdev Canada Inc., la filiale canadienne de la compagnie Transdev SA qui a son siège en France, s'est portée acquéreur de l'entreprise Limocar ayant son siège au Québec. En octobre, le First Group PLC d'Aberdeen, en Écosse, a parachevé l'acquisition de Laidlaw International Inc., société américaine qui exploite de nombreux services d'autobus/autocar au Canada et aux États-Unis. L'entité nord-américaine de création récente officie sous la dénomination de First Group America. L'acquisition a porté sur les autobus scolaires de Laidlaw au Canada et sur Greyhound Canada et les compagnies connexes, faisant de First Group la principale compagnie de l'industrie canadienne de l'autobus/autocar.
 - Du côté du camionnage, même s'il y a eu des investissements étrangers, la plupart étaient modestes et dans le secteur de l'énergie. Plusieurs des grandes compagnies canadiennes ont fait état d'acquisitions en 2007, même si le niveau d'activité a été inférieur à ce qu'il était les années précédentes.
 - Le parc de véhicules automobiles en 2006 comportait 18,5 millions de voitures/camions légers/fourgonnettes et plus de 600 000 poids lourds (d'un poids nominal brut égal ou supérieur à 4,5 tonnes). Le parc de véhicules légers a parcouru près de 300 milliards de kilomètres alors que les poids lourds ont parcouru près de 30 milliards de kilomètres.
 - La circulation routière aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis en 2007 a été inférieure de 3,2 % à ce qu'elle était en 2006, tandis que 12 des 20 principaux postes frontaliers et les 7 plus importants postes frontaliers ont enregistré une baisse des volumes.

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

- Le 16 novembre 2007, des modifications à la *Loi maritime du Canada* (LMC) ont été présentées au Parlement sous la forme du projet de loi C-23. Ces modifications et des initiatives politiques complémentaires ont pour but de raffermir le cadre d'exploitation des administrations portuaires canadiennes (APC), de favoriser l'essor des infrastructures maritimes et de stimuler une conjoncture financière plus flexible pour les APC.
- À Montréal (juin 2007), le Canada a accueilli la première réunion du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) jamais organisée en dehors de Londres, au R.-U. Le FIPOL est une organisation internationale qui existe depuis plus de 25 ans et qui accorde des indemnisations au titre des déversements d'hydrocarbures par les navires-citernes.
- Un règlement a été publié en vertu de la LMC en août 2007 pour assurer la stabilité constante des activités des camions porte-conteneurs dans les installations des administrations portuaires de Vancouver et du fleuve Fraser. Ce règlement doit faire l'objet d'un examen d'ici à deux ans.
- Le 22 décembre 2007, le gouvernement du Canada a délivré un certificat de fusion en vue combiner les trois administrations portuaires du Lower Mainland en Colombie-Britannique, soit les administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et du North-Fraser et créer l'administration portuaire de Vancouver–Fraser entrant en opération le 1^{er} janvier 2008. La fusion est une politique clé découlant de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique en vue de maximiser l'efficacité des ports et d'en optimiser la planification.
- Le gouvernement fédéral a annoncé une stratégie à long terme le 6 février 2007 en vue de revitaliser les services de traversier de Marine Atlantique S.C.C. (MAS). La phase I de cette stratégie prévoit le déblocage de 318,3 millions de dollars de plus et l'établissement d'un plan en vue de remplacer un navire affrété. La deuxième phase de la stratégie prévoit l'exécution du plan de renouvellement de la flotte de MAS.
- Le 26 novembre 2007, le Canada et les États-Unis ont publié l'étude sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, qui analyse les problèmes d'infrastructures, d'économie et d'environnement posés par la navigation commerciale sur la Voie maritime.
- En septembre 2007, l'administration portuaire de Prince Rupert a amorcé la phase 1 du terminal à conteneurs de Fairview, installation de 50 acres qui offre une capacité annuelle de 500 000 EVP (équivalents vingt pieds).
- En 2007, Ridley Terminals Inc. (RTI), société d'État qui exploite des installations de produits en vrac au port de Prince Rupert, a enregistré une importante croissance puisqu'elle a manutentionné 5,1 millions de tonnes de fret, contre 2,8 millions de tonnes en 2006. Grâce à l'amélioration de ces résultats, le fédéral n'a accordé aucune contribution à RTI en 2007.

- Transports Canada a participé à la Table ronde sur le transport maritime à courte distance au Québec et organisé un atelier sur les perspectives de transport maritime à courte distance en Colombie-Britannique. Les deux événements s'inscrivaient dans les efforts visant à promouvoir le transport maritime à courte distance comme moyen d'accroître l'efficacité du réseau de transport.
- En 2007, la Voie maritime du Saint-Laurent a assuré le transport d'environ 43 millions de tonnes, soit une baisse d'environ 9 % par rapport à 2006.
- Au cours de l'exercice 2006-2007, la Voie maritime du Saint-Laurent a généré 85,2 millions de dollars de recettes provenant de péages et d'autres sources, contre 76 millions de dollars en 2005-2006. Les charges d'exploitation de la Voie maritime se sont élevées à 63,7 millions de dollars, contre 60,4 millions de dollars l'année précédente. Les dépenses visant le renouvellement des actifs se sont chiffrées à 35,5 millions de dollars.
- En 2006, les 19 APC ont manutentionné 254 millions de tonnes de marchandises, contre 249 millions de tonnes en 2005, soit 53 % de l'ensemble du trafic portuaire du Canada.
- En 2006, le trafic de fret maritime a été estimé à 408,4 millions de tonnes, soit une hausse de 2 % par rapport à 2005. Ce total comprend 70 millions de tonnes de flux intérieurs, 129,5 millions de tonnes de trafic transfrontalier et 208,9 millions de tonnes d'autre trafic international.
- Les services de transport maritime ont assuré pour 143,7 milliards de dollars de commerce international en 2006, dont 75 milliards de dollars d'importations et 68,7 milliards de dollars d'exportations.
- Des estimés préliminaires indiquent que le trafic international des navires de croisière en 2007 aurait augmenté à Vancouver, ainsi que dans trois ports de la côte Est : Halifax, Québec et Saint John.
- En 2006, les recettes d'exploitation des 19 APC se sont élevées à 338 millions de dollars, soit une hausse de 7,7 % par rapport à 2005, alors que les charges d'exploitation ont diminué de 14,3 millions de dollars. Les administrations portuaires ont consacré 167 millions de dollars à des projets d'investissement, soit 55 millions de dollars de plus qu'en 2005. Quinze APC ont déclaré des recettes nettes positives, fluctuant entre 0,07 million de dollars et 29,6 millions de dollars, alors que quatre APC ont déclaré des déficits nets, allant de 0,2 million de dollars à 4,6 millions de dollars.
- Le Programme de cession des ports a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2012. Avant le lancement du programme en 1996, Transports Canada assurait le contrôle et l'administration de 549 ports et installations portuaires publics. Sur ce nombre, 472 ports ont été retirés de l'inventaire de Transports Canada en vertu de cessions à d'autres ministères du gouvernement fédéral, à des gouvernements provinciaux et à des intérêts locaux, et 26 ports ont été démolis ou Transports Canada a mis un terme à ses intérêts dans ces ports.
- Sur les 77 ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada, 51 sont des ports régionaux/locaux et 26, des ports éloignés.

Nota : Consulter les tableaux M1 à M29 de l'addenda pour d'autres chiffres sur le trafic maritime.

Transport aérien

- La demande de services aériens a été forte en 2007. La vigueur du dollar canadien a contribué à atténuer l'impact des hausses des dépenses en dollars US, en particulier le carburant. Les aéroports du Canada ont effectué des investissements pour améliorer la sécurité aérienne et la compétitivité du transport aérien.
- Pour ce qui est de la conjoncture internationale, le Canada a conclu des accords internationaux de service aérien de type « ciel ouvert » avec l'Islande, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande et la Barbade. Des accords élargis ont également été conclus avec le Japon, le Koweït, la Jordanie, Singapour et le Mexique. Les négociations en vue d'un accord global de services aériens avec l'Union européenne ont débuté à la fin de 2007.
- En vertu des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, plusieurs transporteurs aériens canadiens ont annoncé de nouvelles liaisons internationales ou ajouté à des liaisons déjà offertes, notamment Air Canada (Mexique, R.-U., Espagne et Allemagne), Skyservice (Jamaïque, Mexique), Sunwing (Mexique, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie), Air Transat (Mexique, Suisse) et WestJet (Mexique, Sainte-Lucie, République dominicaine).
- Un texte visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique* a été à nouveau déposé devant la Chambre des communes. Les changements prévus auront pour effet d'actualiser la Loi afin de refléter les besoins du secteur du transport aérien et de respecter la conjoncture en perpétuelle évolution des activités de transport aérien. Les changements proposés devraient contribuer à faire progresser la sécurité aérienne.
- Du côté des infrastructures, des aéroports de partout au pays ont reçu environ 43,6 millions de dollars pour financer 33 nouveaux projets en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) en 2007. En dehors du financement du PAIA, plus de 3,5 millions de dollars ont été débloqués pour mener des réparations ainsi que pour resserrer les normes de sécurité aux aéroports qui desservent des localités éloignées, notamment Eastmain et Wemindji dans le Nord du Québec et Wabush et Makkovik à Terre-Neuve-et-Labrador.
- Le trafic passagers dans les aéroports canadiens a progressé de 6,8 % en 2006, pour dépasser 100 millions de passagers embarqués et débarqués.
- Les recettes des frais d'améliorations aéroportuaires ont augmenté de 6,1 % pour s'établir à 535 millions de dollars en 2006.
- Du côté de l'industrie, le marché des vols intérieurs a été dominé par WestJet et Air Canada alors que d'autres transporteurs aériens ont exploité des créneaux régionaux ou spécialisés.
- Le trafic des passagers aériens en 2007 est estimé à 104,2 millions de passagers embarqués et débarqués. Le trafic intérieur a augmenté de 3,6 %, le trafic transfrontalier, de 1,1 %, et le reste du trafic international, de 4,2 %.

- Parmi les transporteurs qui assurent des services aériens réguliers ou d'affrètement tout au long de l'année dans le Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi et North-Wright Airways.
- Air Canada a inauguré 12 nouvelles liaisons aériennes intérieures et 9 nouveaux vols internationaux, en augmentant sa capacité intérieure, mesurée en sièges-kilomètres disponibles, de 2,3 %, et la capacité de son réseau, de 2,8 %.
- WestJet a inauguré neuf nouveaux vols sans escale, a augmenté sa capacité intérieure de 13,6 % et la capacité de son réseau, de 17,4 %.
- De nouvelles compagnies ont commencé à desservir le Canada, parmi lesquelles Flyglobespan et Astraeus Airlines ayant leur siège au R.-U., Jet Airways ayant son siège en Inde, Oasis Hong Kong Airlines, Emirates Airlines des Émirats arabes unis, Frontier Airlines qui a son siège aux États-Unis, et Air New Zealand.
- Le vol d'Air Canada qui dessert tout au long de l'année le Royaume-Uni au départ de St. John's est devenu saisonnier en 2007, comme le vol de Malev reliant Toronto à Budapest et les vols de Czech Airlines à destination de Prague. Harmony Airways et Peace Air ont tous les deux cessé leurs activités en 2007.
- Des transporteurs comme Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express ont assuré des vols tout-cargo pour la Société canadienne des postes, des compagnies de messageries, des transitaires et groupeurs et des expéditeurs.
- Le commerce par avion entre le Canada et d'autres pays a augmenté de 6,4 %. Sur le plan de la valeur, les aéronefs, l'or et les équipements téléphoniques ont été les trois principaux produits exportés par avion au départ du Canada, alors que les produits pharmaceutiques, les aéronefs et les ordinateurs ont été les trois produits importés de plus grande valeur.
- Les 95 aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de vol de NAV CANADA ont déclaré 6,1 millions de mouvements en 2007, soit une hausse de 6,9 % par rapport à l'année précédente. Les mouvements itinérants ont augmenté de 3,6 % et les mouvements locaux, de 15,6 %. Grâce à une école de pilotage connaissant une croissance appréciable, l'Aéroport international du Grand Moncton a vu ses mouvements augmenter de 61 % en un an, soit la plus forte augmentation des 95 aéroports.
- L'aviation générale a connu une augmentation de 3,6 % de ses mouvements itinérants dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de vol de NAV CANADA et une hausse de 15,6 % de ses mouvements locaux. Ainsi, l'aviation générale a été responsable de 48,9 % de tous les mouvements à ces aéroports, contre 47,3 % un an auparavant.

Nota : Consulter les tableaux A1 à A25 de l'addenda pour d'autres chiffres 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, 2007 | A6 |
| Tableau EC2 : | Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2006 | A6 |
| Tableau EC3 : | Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2004 | A6 |
| Tableau EC4 : | Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2004 | A7 |
| Tableau EC5 : | Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants, 2004 | A7 |
| Tableau EC6 : | Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1997 – 2007 | A8 |
| Tableau EC7 : | Commerce entre et le Canada et d'autres pays que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997 – 2007 | A10 |
| Tableau EC8 : | Commerce avec les États-Unis par province/territoire, 2006 et 2007 | A10 |
| Figure EC9 : | Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1989 – 2007 | A10 |
| Tableau EC10 : | Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2007 | A11 |
| Tableau EC11 : | Commerce entre le Canada et les états-Unis selon les principaux courants d'échange, 2006 – 2007 | A11 |
| Tableau EC12 : | Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2007 | A12 |
| Tableau EC13 : | Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2007 | A12 |
| Tableau EC14 : | Exportations du Canada selon les principaux pays, 2006 et 2007 | A13 |
| Tableau EC15 : | Importations du Canada selon les principaux pays, 2006 et 2007 | A13 |
| Figure EC16 : | Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1989 – 2007 | A13 |
| Figure EC17 : | Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2007 | A13 |
| Tableau EC18 : | Commerce des marchandises du Canada – 25 premiers partenaires, 2007 | A14 |
| Tableau EC19 : | Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2007 | A14 |
| Tableau EC20 : | Demande touristique au Canada, 2003 – 2007 | A15 |
| Tableau EC21 : | Compte des voyages canadiens et tarifs passagers, 2003 – 2007 | A16 |
| Tableau EC22 : | Résumé des voyages internationaux, 2003 – 2007 | A17 |
| Tableau EC23 : | Visiteurs au Canada provenant d'autres pays que les États-Unis, 2003 – 2007 | A18 |
| Tableau EC24 : | Visites de plus de 24 heures effectuées aux É.-U. par les Canadiens, selon les États sélectionnés, 2005 et 2006 | A19 |
| Tableau EC25 : | Visites le même jour effectuées aux É.-U. par les Canadiens, selon les États sélectionnés, 2005 et 2006 | A19 |
| Tableau EC26 : | Visites de plus de 24 heures effectuées par les Canadiens dans des pays sélectionnés autres que les É.-U., 2005 et 2006 | A19 |
| Tableau EC27 : | Voyages canadiens/américains selon le but du voyage, 2005 et 2006 | A20 |
| Tableau EC28 : | Voyages à l'étranger selon le but du voyage, 2005 et 2006 | A20 |
| Tableau EC29 : | Emploi dans le secteur des transports, 2000 – 2006 | A20 |
| Tableau EC30 : | Emplois dans le secteur ferroviaire, 2001 – 2006 | A21 |
| Tableau EC31 : | Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2001 – 2006 | A21 |
| Tableau EC32 : | Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2001 – 2006 | A21 |
| Tableau EC33 : | Emploi total dans l'industrie du camionnage, par région, 2001 – 2006 | A22 |
| Tableau EC34 : | Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2001 – 2007 | A23 |

| <i>Numéro</i> | <i>Titre</i> | <i>Page</i> |
|----------------|--|-------------|
| Tableau EC35 : | Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2001 – 2007 | A23 |
| Tableau EC36 : | Emploi dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2001 – 2006 | A23 |
| Tableau EC37 : | Emploi dans les transports urbains par région, 2001 – 2006 | A24 |
| Tableau EC38 : | Salaires annuels moyens dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2001 – 2006 | A24 |
| Tableau EC39 : | Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2001 – 2007 | A24 |
| Tableau EC40 : | Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2000 – 2006 | A25 |
| Tableau EC41 : | Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2001 – 2006 | A25 |
| Tableau EC42 : | Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001 – 2007 | A26 |
| Tableau EC43 : | Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 2001 – 2007 | A26 |
| Tableau EC44 : | Emploi dans les Associations d'employeurs maritimes, 2000 – 2006 | A26 |
| Tableau EC45 : | Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001 | A26 |
| Tableau EC46 : | Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2001 – 2007 | A27 |
| Tableau EC47 : | Emploi – aéroports du RNA, 2001 – 2007 | A27 |
| Tableau EC48 : | Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2001 – 2007 | A27 |
| Tableau EC49 : | Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2000 – 2006 | A28 |
| Tableau EC50 : | Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 2000 – 2006 | A28 |
| Tableau EC51 : | Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 2001-2002 – 2007-2008 | A28 |
| Tableau EC52 : | Salaires hebdomadaires moyens dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 2001 – 2007 | A29 |
| Tableau EC53 : | Salaires hebdomadaires moyens dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 2001 – 2007 | A29 |
| Tableau EC54 : | Conflits de travail par mode de transport, 2001 – 2007 | A30 |
| Tableau EC55 : | Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1997 – 2006 | A31 |
| Tableau EC56 : | Consommation d'énergie par type et mode, 1997 – 2006 | A31 |
| Tableau EC57 : | Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province/territoire, 1997 – 2006 | A32 |
| Tableau EC58 : | Consommation d'énergie du secteur routier par province/territoire, 1997 – 2006 | A32 |
| Tableau EC59 : | Consommation d'énergie du secteur aérien par province/territoire, 1997 – 2006 | A33 |
| Tableau EC60 : | Consommation d'énergie du secteur du transport par province/territoire, 1997 – 2006 | A33 |
| Tableau EC61 : | Consommation d'énergie du secteur maritime par province/territoire, 1997 – 2006 | A33 |
| Tableau EC62 : | Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province, 1997 – 2006 | A34 |
| Tableau EC63 : | Prix du brut – \$CAN et \$US le baril, 1998 – 2007 | A34 |
| Tableau EC64 : | Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – dans certaines villes, 1998 – 2007 | A34 |
| Tableau EC65 : | Prix de détail du carburant diesel routier – dans certaines villes, 1998 – 2007 | A35 |
| Tableau EC66 : | Éléments du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales 2007 | A35 |
| Tableau EC67 : | Prix d'autres carburants de transport, 1998 – 2007 | A35 |
| Tableau EC68 : | Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2003 – 2006 | A36 |
| Tableau EC69 : | Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2003 – 2006 | A37 |
| Tableau EC70 : | Structure des coûts des entreprises de transport, 2003 – 2006 (% des coûts totaux) | A37 |
| Tableau EC71 : | Résultats financiers des entreprises de transport, 2004 – 2006 | A38 |
| Tableau EC72 : | Transport commercial comme proportion du PIB, 2007 | A39 |
| Tableau EC73 : | Demande en transport comme proportion du PIB, 2007 | A39 |
| Tableau EC74 : | Transport commercial comme pourcentage du PIB par province/territoire, 2004 | A40 |
| Tableau EC75 : | Dépenses personnelles pour le transport par province/territoire, 2006 | A40 |
| Tableau EC76 : | Dépenses personnelles pour le transport, 2007 | A40 |

Dépenses de l'État consacrées aux transports

| | | |
|--------------|---|-----|
| Tableau G1 : | Dépenses brutes et nettes en transport engagées par les gouvernements, 1998-1999 – 2007-2008 | A41 |
| Tableau G2 : | Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations engagées par le gouvernement fédéral, 1998-1999 – 2007-2008 | A42 |
| Tableau G3 : | Subventions et contributions fédérales directes selon le mode, 1998-1999 – 2007-2008 | A43 |
| Tableau G4 : | Recettes gouvernementales tirées des usagers du transport, 1998-1999 – 2007-2008 | A44 |
| Tableau G5 : | Dépenses et recettes de transport selon le mode et les ordres de gouvernement, 1998-1999 – 2007-2008 | A45 |
| Tableau G6 : | Distribution des dépenses locales et provinciales en transport, selon la province/territoire, 1997-1998 – 2006-2007 | A46 |
| Tableau G7 : | Dépenses provinciales et locales en transport et locales en transport détaillées, selon le mode et la province/le territoire, 1997-1998 – 2006-2007 | A47 |

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, 1997 – 2007 | A59 |
| Figure S2 : | Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien | A60 |
| Tableau S3 : | Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2002 – 2007 | A61 |
| Tableau S4 : | Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2002 – 2007 | A62 |
| Tableau S5 : | Chemins de fer de compétence fédérale — accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2002 – 2007 | A63 |
| 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), 1986 – 2005 | A63 |
| Tableau S7 : | Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province/territoire 2005 et 2006 | A64 |
| Tableau S8 : | Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2006 | A64 |
| 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, 1987 – 2006 | A64 |
| Tableau S10 : | Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006 | A65 |
| Tableau S11 : | Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2002 – 2006 | A65 |
| Tableau S12 : | Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2002 – 2006 | A65 |
| Tableau S13 : | Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006 | A65 |
| Tableau S14 : | Sinistres maritimes, 2002 – 2007 | A66 |
| Tableau S15 : | Sinistres maritimes par région, 2002 – 2007 | A67 |
| Tableau S16 : | Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2002 – 2007 | A68 |
| Tableau S17 : | Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 1997 – 2007 | A68 |
| Tableau S18 : | Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2002 – 2007 | A69 |
| Tableau S19 : | Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2002 – 2007 | A70 |
| Tableau S20 : | Taux d'accidents d'aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2002 – 2007 | A70 |
| Tableau S21 : | Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province/territoire, 2002 – 2007 | A71 |
| Tableau S22 : | Accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2002 – 2007 | A72 |
| Tableau S23 : | Nombre total des victimes d'accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, 2002 – 2007 | A72 |
| Tableau S24 : | Nombre de morts et de blessés attribué aux marchandises dangereuses rejetées lors d'accidents à signaler, 2002 – 2007 | A72 |

Transports et environnement

| | | |
|--------------|--|-----|
| Figure EN1 : | Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1990 – 2005 | A73 |
| Figure EN2 : | Émissions totales de gaz à effet de serre par secteur, 1990 et 2005 | A73 |
| Figure EN3 : | Dynamique des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers et niveau d'activité, 1990 – 2005 | A73 |
| Figure EN4 : | Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports non routiers, 1990 – 2005 | A73 |
| Figure EN5 : | Intensité des gaz à effet de serre des secteurs de consommation d'énergie, 2005 | A73 |

Transport ferroviaire

| | | |
|----------------|---|-----|
| Tableau RA1 : | Chemins de fer au Canada, 2007 | A74 |
| Tableau RA2 : | Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2007 | A74 |
| Tableau RA3 : | Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2007 | A74 |
| Tableau RA4 : | Recettes des chemins de fer, 1997 – 2006 | A75 |
| Tableau RA5 : | Nombre total d'employés, 1997 – 2006 | A75 |
| Tableau RA6 : | Consommation de carburant, 1997 – 2006 | A75 |
| Tableau RA7 : | Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1997 – 2006 | A76 |
| Tableau RA8 : | Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2006 | A76 |
| Tableau RA9 : | Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1997 – 2006 | A76 |
| Tableau RA10 : | Chargements annuels de wagons de chemin de fer, 1998 – 2007 | A77 |
| Tableau RA11 : | Exportations et importations ferroviaires par produit, 1998 – 2007 | A78 |
| Tableau RA12 : | Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1998 – 2007 | A78 |
| Tableau RA13 : | Exportations ferroviaires par province/territoire d'origine, 1998 – 2007 | A79 |
| Tableau RA14 : | Exportations ferroviaires par province/territoire d'origine, 1998 – 2007 | A79 |
| Tableau RA15 : | Importations ferroviaires par province/territoire de dédouanement, 1998 – 2007 | A79 |
| Tableau RA16 : | Importations ferroviaires par province/territoire de dédouanement, 1998 – 2007 | A80 |
| Tableau RA17 : | Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007 | A80 |
| Tableau RA18 : | Principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1998 – 2007 | A80 |
| Tableau RA19 : | Principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007 | A81 |
| Tableau RA20 : | Principaux produits importés par les trois principales provinces d'origine, 1998 – 2007 | A81 |
| Tableau RA21 : | Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007 | A81 |
| Tableau RA22 : | Exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007 | A82 |
| Tableau RA23 : | Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007 | A82 |
| Tableau RA24 : | Importations ferroviaires par port de dédouanement, 1998 – 2007 | A82 |
| Tableau RA25 : | Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1997 – 2006 | A82 |
| Tableau RA26 : | Exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1997 – 2006 | A83 |
| Tableau RA27 : | Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2006 | A83 |
| Tableau RA28 : | Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 1997 – 2006 | A83 |
| Tableau RA29 : | Volume des importations ferroviaires-maritimes par produit, 1997 – 2006 | A83 |
| Figure RA30 : | Trafic intermodal du CN et du CFCP, 1997 – 2006 | A84 |
| Figure RA31 : | Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CFCP, 1997 – 2006 | A84 |
| Figure RA32 : | Part du trafic intermodal ferroviaire par segment, 1997 – 2006 | A84 |
| Figure RA33 : | Croissance du trafic de conteneurs sur wagon plat et de remorques sur wagon plat du CN et du CFCP, 1997 – 2006 | A84 |
| Tableau RA34 : | Voyageurs et voyageurs-kilomètres – VIA Rail et transporteurs de classe II, 1996 – 2006 | A84 |
| Tableau RA35 : | Voyageurs des trains de banlieue – Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2006 | A84 |

Transport routier

| | | |
|----------------|--|-----|
| Tableau RO1 : | Réseau routier national (RRN) | A85 |
| Tableau RO2 : | Longueur du réseau routier public du Canada | A85 |
| Tableau RO3 : | Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2006 | A86 |
| Tableau RO4 : | Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2006 | A86 |
| Tableau RO5 : | Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine du déplacement, 2006 | A87 |
| Tableau RO6 : | Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2006 | A87 |
| Tableau RO7 : | Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2006 | A87 |
| Tableau RO8 : | Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 2006 | A88 |
| Tableau RO9 : | Véhicules-kilomètres parcourus selon la configuration, 2006 | A88 |
| Tableau RO10 : | Utilisation des poids lourds (dix provinces), 2006 | A88 |
| Tableau RO11 : | Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation (dix provinces), 2006 | A88 |
| Tableau RO12 : | Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, 1998 – 2007 | A89 |
| Tableau RO13 : | Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1997 – 2006 | A89 |
| Tableau RO14 : | Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1997 – 2006 | A89 |
| Tableau RO15 : | Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2000, 2003 et 2006 | A90 |
| Tableau RO16 : | Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2005 | A90 |
| Tableau RO17 : | Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2004 et 2005 | A90 |
| Tableau RO18 : | Commerce international du Canada par camion, selon les groupes de produits, 2006 et 2007 | A91 |
| Tableau RO19 : | Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2003 – 2007 | A92 |
| Tableau RO20 : | Vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles/autres véhicules, 2003 – 2007 | A92 |
| Tableau RO21 : | Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1996 – 2006 | A93 |
| Tableau RO22 : | Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 1996 – 2006 | A93 |
| Figure RO23 : | Recettes totales selon la provenance – secteur des transports urbains, 2006 | A93 |
| Tableau RO24 : | Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1981 – 2006 | A94 |
| Figure RO25 : | Dynamique à Long Terme des Transports en Commun, 1986 – 2006 | A94 |
| Tableau RO26 : | Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1996 – 2006 | A94 |
| Tableau RO27 : | Voyageurs des services interurbains et des transports urbains, transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1986 – 2006 | A95 |
| Tableau RO28 : | Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2006 | A95 |

Transport maritime

| | | |
|---------------|---|-----|
| Tableau M1 : | Classification des ports au 31 décembre 2007 | A96 |
| Tableau M2 : | Ports de pêche du pppb selon le et la région, au 31 décembre 2007 | A96 |
| Tableau M3 : | Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2007 | A96 |
| Tableau M4 : | Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2007 | A96 |
| Tableau M5 : | Gestion des ports de plaisance du PPPB restants, au 31 décembre 2007 | A97 |
| Tableau M6 : | Nombre de ports placés sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1998 – 2007 | A97 |
| Tableau M7 : | Situation des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada | A97 |
| Tableau M8 : | Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2006 | A98 |
| Tableau M9 : | Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 2006 et 2005 | A98 |
| Tableau M10 : | Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1999/2000 – 2006/2007 | A99 |

| <i>Numéro</i> | <i>Titre</i> | <i>Page</i> |
|---------------|--|-------------|
| Tableau M11 : | Résultats financiers des administrations de pilotage, 2007..... | A99 |
| Tableau M12 : | Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2007/2008..... | A99 |
| Tableau M13 : | Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2007/2008..... | A99 |
| Tableau M14 : | Résultats financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, 2004/2005 à 2006/2007..... | A100 |
| Tableau M15 : | Flotte immatriculée au Canada – Selon le type de navire, 1987, 1997 et 2007..... | A100 |
| Tableau M16 : | Missions totales des administrations de pilotage et missions par pilote, 1998 – 2007..... | A100 |
| Tableau M17 : | Aperçu des principaux services de traversier..... | A101 |
| Tableau M18 : | Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2005 et 2006..... | A102 |
| Tableau M19 : | Transport de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2007..... | A103 |
| Tableau M20 : | Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent, par produit, 1993 – 2007..... | A103 |
| Tableau M21 : | Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 1993 – 2007.. | A103 |
| Tableau M22 : | Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 1986 – 2006..... | A103 |
| Tableau M23 : | Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2005 et 2006..... | A104 |
| Tableau M24 : | Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1988 – 2006..... | A104 |
| Tableau M25 : | Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2006..... | A104 |
| Tableau M26 : | Échanges maritimes outremer du Canada, 1986 – 2006..... | A104 |
| Tableau M27 : | Total des importations et des exportations par pays (2006 par rapport à 2005)..... | A105 |
| Tableau M28 : | Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2006..... | A105 |
| Tableau M29 : | Total des importations/exportations maritimes par produit, 2006..... | A106 |

Transport aérien

| | | |
|---------------|---|------|
| Tableau A1 : | Nombre d'aérodromes au Canada, 2007..... | A107 |
| Tableau A2 : | Résultats financiers des administrations portuaires, 2006..... | A108 |
| Tableau A3 : | Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 1998/1999 à 2007/2008..... | A109 |
| Tableau A4 : | Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – Projets approuvés en 2007..... | A110 |
| Tableau A5 : | Frais d'améliorations aéroportuaires aux aéroports, 2007..... | A111 |
| Tableau A6 : | Licences détenues au 31 décembre 2006 et 2007..... | A112 |
| Tableau A7 : | Résumé des licences et des permis du personnel en date de décembre 2007..... | A112 |
| Tableau A8 : | Licences et permis du personnel par province/territoire en date de décembre 2006 et 2007.. | A112 |
| Tableau A9 : | Profil de la flotte d'avions de loisir en date de décembre 2006 et 2007..... | A113 |
| Tableau A10 : | Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre, 2007..... | A113 |
| Tableau A11 : | Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2007..... | A114 |
| Tableau A12 : | Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2007..... | A115 |
| Tableau A13 : | Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2007..... | A117 |
| Tableau A14 : | Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2007..... | A117 |
| Tableau A15 : | Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2006 et 2007..... | A117 |
| Tableau A16 : | Sièges-kilomètres quotidiens réguliers par région, secteur intérieur, décembre 2006 et 2007.. | A118 |
| Tableau A17 : | Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2007..... | A119 |
| Tableau A18 : | Trafic des passagers aériens, 2000 – 2007..... | A119 |

| <i>Numéro</i> | <i>Titre</i> | <i>Page</i> |
|---------------|--|-------------|
| Tableau A19 : | Passagers payants embarqués/débarqués, 2006 | A120 |
| Tableau A20 : | Volume de marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2006 | A121 |
| Tableau A21 : | Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2006 | A121 |
| Tableau A22 : | Valeur du fret international expédié par avion, 1997 – 2007 | A121 |
| Tableau A23 : | Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2006 et 2007 | A121 |
| Tableau A24 : | Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2007 | A122 |
| Tableau A25 : | Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2006 et 2007 | A122 |