



2009

Les transports au Canada

Un survol



2009

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	12
Transport ferroviaire	14
Transport routier	16
Transport maritime	18
Transport aérien	20
Liste des tableaux et des figures de l'addenda	22

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

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2009

N° de cat. T1-21/2009F-PDF

ISBN 978-1-100-94532-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2009 – An Overview"



JUN 04 2010

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 troisième du genre.

Le ralentissement économique de 2009 a touché tous les secteurs de l'industrie du transport. Les échanges commerciaux du Canada ont souffert et le transport de passagers ainsi que celui des marchandises ont connu de forts déclin également. Cependant, vers le milieu de l'année, le Canada a renoué avec la croissance économique, et le secteur des transports a également rebondi. En outre, étant donné les investissements importants faits par les gouvernements pour renouveler et moderniser davantage les infrastructures de transport, le secteur des transports est prêt à répondre à la demande de fret et de déplacements des passagers.

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 addenda 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 addenda 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".

John Baird, C.P., député

Le rapport survol de 2009 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 troisième 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 2009. 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 2009 présente les points saillants de l'année 2009 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 2009, 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, certains rapports annuels et addenda déposés précédemment sont aussi en ligne à l'adresse précitée.

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 2009, l'économie canadienne s'est remise de la récession, qui a commencé lors du dernier trimestre de 2008 et qui a duré trois trimestres. La production était plus basse lors de la première moitié de 2009, et est demeurée essentiellement la même pendant l'été et a augmenté considérablement au cours des quatre derniers mois. Pour 2009 dans l'ensemble, l'économie canadienne a reculé de 2,6 % après avoir affiché une croissance de seulement 0,4 % en 2008.
- L'augmentation de la demande intérieure a ralenti à 1,7 %, principalement en raison d'une diminution de 17 % dans les dépenses d'investissement. La demande étrangère pour les biens canadiens a accusé une baisse de 14 % par rapport à une diminution de 4,7 % en 2008.
- Après avoir commencé l'année 2009 autour de 0,83 \$É.-U., le dollar a fléchi contre le dollar américain pour se fixer au niveau peu élevé de 0,77 \$É.-U. en mars, et a atteint un sommet de 0,98 \$É.-U. en octobre pour ensuite descendre autour de 0,95 \$É.-U. en décembre 2009. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport au dollar américain en 2009 a diminué de 6,7 % pour se fixer à 0,876 \$É.-U..
- De façon générale, l'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de seulement 0,3 % en 2009, à la suite d'une augmentation moyenne de 2,3 % en 2008. La faible augmentation du pourcentage de l'IPC était la plus basse depuis 1994 et reflète une diminution de 13,5 % des prix d'énergie en 2009. Les prix du transport ont chuté de 5,4 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a seulement augmenté de 0,1 % en 2009.
- Au Canada, le nombre moyen des personnes occupant un emploi a diminué de 1,6 % en 2009.
- En 2009, toutes les provinces/territoires, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard, ont affiché une croissance négative du produit intérieur brut (PIB) réel. Toutes les provinces ont souffert en raison des exportations en baisse. Terre-Neuve-et-Labrador, la Saskatchewan, et l'Alberta ont connu des chutes de plus de 5 % alors que l'Ontario et la Colombie-Britannique ont connu des baisses moindres. L'Île-du-Prince-Édouard a connu une croissance marginale et la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, et le Québec ont connu des baisses de près de 1%. Le Yukon, a connu une légère augmentation du PIB réel, tandis que les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont connu de fortes baisses.
- En 2009, à la suite du ralentissement économique mondial qui avait débuté en 2008, les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis ont passé de 603 milliards de dollars à 456 milliards de dollars, une chute de 24,4 % (principalement en raison des exportations qui ont chuté de 28 %), tandis que les échanges commerciaux avec les autres pays ont aussi diminué de 15 %.
- Jusqu'à 59 % de tous les échanges commerciaux effectués avec les États-Unis se sont faits par camionnage, suivis du transport ferroviaire et du transport par oléoduc (15 % chacun), du transport aérien (6 %) et du transport maritime (5 %).
- 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). On a estimé à 9,8 millions, le nombre de mouvements de camion dans les deux sens aux points frontaliers en 2009, une baisse de 15 % par rapport à 2008.
- En 2009, le Canada a effectué des échanges d'une valeur de 269 milliards de dollars avec d'autres pays que les États-Unis. De ce total, 178 milliards de dollars, ou 66 % représentaient des importations, principalement en provenance des pays de l'Asie et de l'Europe de l'Ouest, représentant 42 % et 28 % respectivement des importations canadiennes.

- Parmi les vingt principaux partenaires commerciaux du Canada en 2009, seuls trois pays avaient une plus grande valeur des échanges (exportations et importations) avec le Canada comparativement à 2008.
- En 2009, la Chine s'est classée deuxième (39,7 milliards de dollars) et troisième (11,2 milliards de dollars), respectivement, au chapitre des importations et exportations totales canadiennes.
- Les dépenses en tourisme, dont celles rattachées au transport, ont chuté de 4,4 % en 2009. Les dépenses en transport ont baissé de 9,4 %. En 2009, le nombre de citoyens des États-Unis visitant le Canada a chuté de 9,2 %, le nombre de visiteurs étrangers autres que ceux provenant des États Unis a diminué de 12,5 % et le nombre de Canadiens voyageant à l'extérieur du pays a diminué de 8,2 %. En général, en 2009, le nombre de voyages internationaux à destination et en provenance du Canada a chuté de 8,8 %.
- En 2008, l'utilisation de l'énergie dans le domaine du transport (à l'exception des oléoducs) a diminué de 0,1 %. Le secteur de l'aviation a utilisé 2,4 % moins d'énergie qu'en 2007, le secteur ferroviaire, 4,7 % de plus et le secteur routier, 0,4 % de plus. Les ventes de carburant au secteur maritime au Canada ont chuté de 7,9 % en 2008. L'utilisation de l'énergie pour les oléoducs a affiché une baisse de 21,3 %.
- En 2009, le prix annuel moyen du baril de pétrole brut (en dollars américains) a accusé une baisse de 37,6 % pour atteindre 62,55 \$. Pour sa part, le prix du pétrole canadien à Edmonton a chuté de 35,8 %.
- En 2009, les prix de détail de l'essence et du diesel au secteur routier ont diminué de 17,2 % et de 28,4 %, respectivement. Le prix du kérosène a chuté de 44,9 %, le prix du combustible de soute, de 25,5 % (selon les estimations) et le prix du diesel dans le secteur ferroviaire, de 42 % (selon les estimations). Les diminutions du prix des carburants routiers ont été moins fortes, car une proportion beaucoup plus grande de ces prix, comparativement à celui d'autres carburants, comporte des taxes fédérales et provinciales fixes qui ne varient pas en fonction du prix du pétrole brut.
- En 2008, le transport ferroviaire des marchandises a connu une baisse de la productivité totale des facteurs (PTF) de 3,8 %, renversant la tendance connue jusqu'ici. La PTF du secteur du transport aérien a augmenté de 4,3 % malgré la faiblesse des conditions du marché, en particulier au cours du dernier trimestre de 2008. Des tarifs réduits et de meilleurs coefficients d'occupation ont permis à VIA Rail d'obtenir une augmentation nette de 6,6 % pour la PTF en 2008, tandis que la PTF du secteur de transport en commun a affiché une baisse de 4,6 % malgré l'augmentation des volumes de passagers. Les prix de production des transports étaient en hausse pour la plupart (VIA Rail étant l'exception), principalement en raison de grandes augmentations des coûts unitaires du carburant.
- En 2009, les services de transport commerciaux représentaient 4,1 % du PIB à valeur ajoutée du Canada. Au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, le transport commercial a représenté environ 6 % du PIB provincial. L'Ontario a contribué à 37 % des activités commerciales totales de transport à l'échelle nationale, le Québec et l'Alberta, près de 20 %, et la Colombie-Britannique, 18 %.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,4 % du PIB du Canada en 2009.
- En 2009, les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8 % de la demande intérieure finale au Canada.

Nota : Consulter les tableaux et figures EC1 à EC76 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et au rendement des transports.

Dépenses de l'État consacrées aux transports

- Au cours de l'exercice 2008-2009, tous les ordres de gouvernement réunis ont dépensé 35,4 milliards de dollars en transport, après déduction des transferts, soit 5,7 milliards de dollars de plus qu'en 2007-2008. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 67 millions de dollars pour s'établir à 4,4 milliards de dollars, les dépenses des gouvernements provinciaux/territoriaux ont augmenté de 2,3 milliards de dollars pour s'établir à 16,2 milliards de dollars et les dépenses des administrations locales se sont chiffrées à 14,8 milliards de dollars, en hausse de 3,4 milliards de dollars.
- En 2008-2009, tous les ordres de gouvernement ont perçu 16,2 milliards de dollars en droits de permis et de licence, en taxes sur le carburant et autres revenus auprès des usagers des services de transport, soit 2,7 % de plus que l'année précédente. Le montant des taxes sur le carburant destiné au transport a augmenté de 3,6 % pour s'établir à 11,9 milliards de dollars. Les recettes de transport du gouvernement fédéral autres que celles tirées des taxes sur le carburant ont diminué de 4,3 % pour s'établir à 823 millions de dollars. Le coût des licences et des droits provinciaux et territoriaux a quant à lui augmenté de 1,3 % et se chiffre à 3,6 milliards de dollars.
- En 2008-2009, les dépenses fédérales directes engagées en transport ont augmenté de 5,5 % pour s'établir à 2,3 milliards de dollars. Les dépenses relatives aux opérations ont augmenté de 7,8 % pour s'établir à 1,1 milliard de dollars. Les dépenses liées aux activités de sécurité, de sûreté et de politique ont augmenté de 5 % pour s'établir à 1 milliard de dollars. Sur les dépenses directes totales engagées en transport en 2008-2009, Transports Canada a représenté 39,6 %, Pêches et Océans, 30,8 % et les autres ministères et organismes fédéraux, 29,6 %.
- En 2008-2009, le total des subventions et des contributions fédérales directes a diminué de 2,5 % pour s'établir à 2,1 milliards de dollars. De ce montant, le transport en commun a reçu 731 millions de dollars, le transport routier 719 millions de dollars, le transport ferroviaire 308 millions de dollars, le transport maritime 179 millions de dollars et le transport aérien 78 millions de dollars. Transports Canada a versé 889 millions de dollars du total en question, Infrastructure Canada 947 millions et les autres entités fédérales 275 millions de dollars.
- Sur les 35,4 milliards de dollars dépensés par tous les ordres de gouvernement en 2008-2009, 25,1 milliards de dollars ont été affectés aux routes, 6,2 milliards de dollars au transport public, 1,5 milliard de dollars au secteur maritime, 919 millions de dollars au secteur aérien, 387 millions de dollars au secteur ferroviaire et 1,2 milliard de dollars au secteur multimodal et à d'autres dépenses. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont dépensé 2,8 milliards de dollars dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations locales ont dépensé 30,9 milliards de dollars en transport en 2008-2009, soit 22,6 % de plus qu'en 2007-2008. Près de 78 % de ce montant a été consacré aux autoroutes et aux routes.

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

Sécurité des transports

Sécurité aérienne :

- En 2009, 230 accidents aériens sont survenus au Canada, soit 2 % de moins qu'en 2008. Le taux d'accidents (données préliminaires) était de 5,5 % pour 100 000 heures de vol, taux supérieur à celui de 2008 (5,3 %), mais inférieur à la moyenne quinquennale (2004 à 2008) de 5,9 %. En 2009, 64 personnes sont mortes dans des accidents d'avion, comparativement à 46 en 2008.
- Au Sommet Canada-Union européenne tenu à Prague, en République tchèque, en mai, le premier ministre, Stephen Harper, et le président de la Commission européenne, José Manuel Barroso, ont signé l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne. En vertu de cet accord, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) reconnaît la certification des produits et services aéronautiques canadiens, ce qui permettra au milieu aéronautique canadien d'être plus compétitif sur le marché européen. La sécurité de l'aviation civile sera également améliorée puisque l'AESA et Transports Canada collaboreront pour régler les problèmes qui pourraient surgir en matière de sécurité. Un accord semblable a été signé entre le Canada et les États-Unis en 2000, lequel a eu un impact positif sur le milieu de l'aviation civile au Canada et a permis une plus grande harmonisation des exigences en matière de sécurité. L'Accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne, qui a été signé par les deux parties, sera présenté au Parlement aux fins de ratification.

Sécurité maritime :

- En 2009, le nombre d'accidents maritimes mettant en cause des bâtiments canadiens et d'accidents survenus à bord des bâtiments a atteint un plancher record (323), soit une baisse de 20,5 % par rapport à la moyenne quinquennale de 2004 à 2008. En outre, on a dénombré 66 accidents de bâtiments battant pavillon étranger en 2009. Il y a eu 17,6 accidents maritimes par million de kilomètres-navire (données préliminaires concernant les bâtiments canadiens de plus de 15 tonneaux de jauge brute, excluant les bateaux de pêche), comparativement à la moyenne de 21,5 accidents maritimes par million de kilomètres enregistrée au cours des cinq années. En tout, 16 accidents mortels ont eu lieu dans le transport maritime en 2009, dont 15 mettant en cause des bâtiments canadiens. La moyenne des cinq années précédentes pour l'ensemble des accidents maritimes mortels était de 20,8.
- La Croix-Rouge canadienne a dénombré 90 décès liés à la navigation de plaisance en 2009. En septembre, le Bureau de la sécurité nautique (BSN) de Sécurité maritime a demandé à la Croix Rouge de produire un rapport sur les tendances des 16 années qui se sont écoulées entre 1991 et 2006 décrivant les circonstances qui ont causé les décès survenus dans le domaine de la navigation de plaisance au Canada. Le rapport sera disponible en 2010. Au Canada, le nombre de plaisanciers s'élève à 6 millions. En 2009, Service Canada a émis plus de 50 000 permis d'embarcation de plaisance.
- Depuis le mois de septembre, il est obligatoire que tous les conducteurs d'embarcations de plaisance motorisées obtiennent leur preuve de compétence conformément au *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*.
- Des fonds de 280 000 \$ pour six projets ont été annoncés dans le cadre du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique. Ce programme vise à promouvoir la navigation de plaisance en fournissant des contributions financières aux projets axés sur la sensibilisation à la sécurité nautique et sur l'importance de mettre en pratique les règles de la sécurité nautique.

-
- Un simulateur de pointe pour la formation maritime a été transféré à la Nouvelle-Écosse, en plus de fonds fédéraux afin de continuer à améliorer le simulateur. Le Nova Scotia Community College recevra le simulateur qui contribuera à assurer la formation réglementaire continue et la certification des marins du Canada au Nautical Institute du collège, à Port Hawkesbury. La Nouvelle-Écosse est l'une des cinq provinces qui recevra un financement fédéral dans le cadre du Programme de contributions aux simulateurs maritimes. Ce programme dispose d'une enveloppe de 7,2 millions de dollars.
 - En mai, le Canada et 80 autres États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont conclu la Convention internationale de Hong Kong sur le recyclage sécuritaire et écologique des bâtiments de 2009, convention que peuvent désormais ratifier tous les pays.
 - En avril, le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* a été présenté afin de mieux réglementer la sécurité des petits bâtiments et d'améliorer la sécurité publique.
 - Un arrêté ministériel énonçant les critères de détermination des catégories d'ouvrages secondaires et de voies navigables secondaires aux termes de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 9 mai 2009. Les modifications à la Loi comprennent des dispositions quant à l'application de la loi de même que pour des infractions continues, et de nouveaux pouvoirs d'inspection. Elle prévoit également le pouvoir d'établir des amendes allant de 5 000 \$ à 50 000 \$.
 - Afin de mieux protéger les eaux arctiques canadiennes contre la pollution causée par les navires, la *Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* est entrée en vigueur en août. Cela étendra la souveraineté du Canada dans les eaux de l'Arctique, tout en lui permettant d'avoir un meilleur contrôle sur ces eaux.
 - Les modifications proposées au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 octobre 2009, renforceront la sécurité et protégeront l'environnement en limitant la navigation sur certaines voies navigables.
 - Le dépôt au Parlement de neuf conventions internationales, liées au bien-être des individus, aux questions de sécurité et d'environnement dans le secteur maritime, a été annoncé en octobre. Cela permettra de réduire la pollution de l'air et de l'eau par les navires, de maintenir la biodiversité et d'assurer la sécurité des navires, des marchandises et des travailleurs à bord.
 - Un projet de règlement visant à renforcer la sûreté et la sécurité en milieu marin a été annoncé. Le *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments* permettra au Canada d'adopter des exigences en matière de voyages internationaux obligeant la présence de systèmes de suivi à bord de certaines catégories de navires.
 - Le nouveau projet de *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 octobre 2009 permettra d'accroître la sécurité des passagers et des membres d'équipage, et de s'assurer qu'ils savent quoi faire en cas d'urgence.
 - En mars, le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, qui aidera à protéger les eaux limitrophes de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et les eaux de la baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador), est entré en vigueur.
 - En octobre, les modifications réglementaires visant à permettre à l'Administration de pilotage des Grands Lacs d'ajuster ses taux tarifaires et de maintenir des services de pilotage sécuritaires et efficaces dans les Grands Lacs ont été annoncées.

Sécurité ferroviaire :

- En 2009, 1 038 accidents ferroviaires ont été déclarés ainsi que 71 décès liés au transport ferroviaire, soit 13,8 % et 4,2 % de moins, respectivement, qu'en 2008.
- Dans le *budget de 2009*, on a prévu de verser 28 millions de dollars au cours des cinq prochaines années en vue d'améliorer davantage la sécurité aux passages à niveau. La somme supplémentaire de 3,8 millions de dollars prévue pour le Programme d'amélioration des passages à niveau a été investie en vue d'appuyer 35 autres projets d'amélioration des passages à niveau.
- Dans ce même budget, une somme supplémentaire de 43,4 millions de dollars a été prévue au cours des cinq prochaines années pour de nouvelles initiatives de sécurité ferroviaire. En tout, 2,4 millions de dollars ont été versés en 2009-2010 seulement afin d'embaucher d'autres inspecteurs de sécurité ferroviaire, d'acheter des nouveaux véhicules pour l'évaluation des voies et d'effectuer la recherche de nouvelles technologies dans ce domaine.
- En décembre, le ministre a annoncé plus de 1,7 million de dollars pour renouveler l'appui à *Opération Gareautrain*, un programme national destiné à réduire le nombre de morts et de blessés mettant en cause les chemins de fer et qui propose au public de l'information essentielle en matière de sécurité ferroviaire.

Sécurité routière :

- D'après les statistiques (2008), le nombre d'accidents de la route qui ont fait des victimes a baissé de 9,1 % par rapport à 2007; le nombre de décès a diminué de 12,2 % et le nombre de blessés a chuté de 7,9 %.
- Sur les 2 425 décès estimés en 2008, la vitesse était un facteur contributif dans 23 % des cas. Afin d'aider à réduire ce chiffre, plusieurs administrations ont imposé des peines sévères (notamment fortes amendes et saisie du véhicule en cas de course automobile dans les rues ou de dépassement de la limite de vitesse de 50 kilomètres par heure ou plus).
- Un nouveau règlement sur la sécurité a été proposé; il exigerait qu'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC ou Electronic Stability Control) soit installé comme équipement standard sur tous les véhicules légers vendus au Canada, dès septembre 2011. Le système ESC permet aux conducteurs de garder le contrôle de leur véhicule lorsqu'ils braquent ou freinent brusquement pour éviter un obstacle ou qu'ils virent sur une surface glissante.
- Dans le *budget de 2009*, le gouvernement s'est engagé à verser 250 millions de dollars sur deux ans au programme d'investissement accéléré afin de moderniser les laboratoires fédéraux, notamment le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec).

Transport des marchandises dangereuses :

- Chaque année, on dénombre 30 millions de chargements de marchandises dangereuses, dont plus de la moitié par voie routière. En 2009, il est survenu 396 accidents dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, soit 1 % de moins qu'en 2008. Douze blessés ou morts sont attribuables aux marchandises dangereuses elles-mêmes. Les accidents sont survenus deux fois plus souvent pendant le chargement ou le déchargement que pendant le transport.

Sûreté des transports

- Dans le *budget de 2009*, un nouveau financement de 355 millions de dollars a été annoncé pour renforcer la sûreté aérienne : mesures visant à améliorer les opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; matériel de contrôle neuf, perfectionné et compatible avec celui des partenaires internationaux, ainsi que d'autres technologies; formation au personnel chargé du contrôle afin d'accroître les niveaux de sûreté et d'efficacité. La somme de 2,9 millions de dollars pour appuyer le lancement des plans de sûreté aéroportuaire a également été annoncée.

- À la suite d'une tentative d'attaque terroriste sur le vol de Delta Airlines – en provenance d'Amsterdam et à destination de Detroit – le 25 décembre 2009, le gouvernement du Canada a annoncé que la technologie de contrôle au moyen de scanners corporels sera mise en place dans les principaux aéroports canadiens. Le gouvernement a également émis une demande de propositions pour l'observation du comportement des passagers en vue d'assurer le contrôle des passagers dans les grands aéroports canadiens.
- Dans le *budget de 2009*, Transports Canada a reçu 11,4 millions de dollars afin de mettre en œuvre des initiatives prioritaires visant à améliorer le Programme de sûreté du fret aérien, en élaborant un régime réglementaire optimisé, en évaluant et en implantant de nouvelles technologies de contrôle, et en renforçant ses liens avec les États-Unis et ses partenaires clés.
- La *Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, a reçu la sanction royale et est entrée en vigueur en juin. La Loi prévoit des dispositions de sûreté pour le transport des marchandises dangereuses, dont le renforcement du programme d'intervention en cas d'urgence, de manière à traiter également des mesures d'intervention en cas d'incidents ou d'accidents de sûreté mettant en cause le transport de marchandises dangereuses. La modification permet d'élaborer un programme exigeant une habilitation de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses, ainsi que la mise en place de plans de sûreté et la formation en matière de sûreté.
- Le *Programme de contribution Sûreté-Transit* a pris fin en mars. Il a amélioré la sûreté des opérations ferroviaires et de transport en commun, en finançant, à hauteur de 64 millions de dollars, l'investissement dans 117 projets portant sur les technologies de surveillance, les mesures de contrôle des accès, le matériel de communications, les plans de sûreté, un centre de coordination de la sûreté, la formation, la sensibilisation du public et la signalisation. Plus de 3 millions de dollars ont été versés aux plans de sûreté et aux évaluations des risques pour les installations des exploitants.
- Les Centres côtiers des opérations de la sûreté maritime ont débuté leurs activités à l'automne, ce qui permet au Canada de continuer à détecter, à évaluer et à soutenir les interventions en cas de menace à la sûreté maritime. La mise en œuvre du Centre des opérations de sûreté maritime des Grands Lacs se poursuit comme prévu.
- Le Protocole d'intervention d'événement maritime a été élaboré et adopté en tant qu'annexe au Plan fédéral d'intervention d'urgence. Ce protocole permettra ainsi une intervention pangouvernementale coordonnée en cas d'événement maritime important.
- Le *Règlement sur la sûreté des traversiers nationaux* est entré en vigueur en décembre. Il vise à augmenter le niveau de protection de 18 trajets de traversiers intérieurs et de 29 installations de traversiers au Canada.
- Transports Canada a continué d'élaborer sa stratégie de reprise du commerce maritime, notamment via un projet pilote en collaboration avec le port de Vancouver et des partenaires maritimes de la Colombie-Britannique. Cela a permis de sensibiliser la communauté maritime et les représentants du gouvernement à réagir prestement, de sorte à soutenir la reprise des activités maritimes à la suite d'une catastrophe d'origine humaine ou naturelle causant d'importantes interruptions du commerce maritime.

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 la deuxième plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, se classant tout juste après les sources fixes, avec 27 % des émissions totales en 2007. Entre 2000 et 2007, les émissions provenant du secteur des transports ont crû à un taux annuel moyen de 1,6 % (de 178 mégatonnes (Mt) à 200 Mt), tandis que les émissions totales de GES se sont accrues à un rythme annuel moyen de 0,6 %, de 717 Mt à 747 Mt.
- L'augmentation des émissions de GES provenant du secteur des transports peut être attribuée à une augmentation du trafic des passagers et des marchandises; à un changement vers des modes de transport produisant plus de GES; et une prédominance continue de combustibles émettant plus de carbone.
- Le trafic des passagers et des marchandises (mesuré au moyen de passagers-kilomètres et de tonnes-kilomètres) a augmenté de 2,1 et de 2,7 % par année, respectivement, de 2000 à 2007. Toutefois, les améliorations apportées à l'efficacité du transport des passagers et des marchandises ont permis d'atténuer les répercussions de cette croissance sur les émissions de GES. Par conséquent, les émissions liées au transport passager et marchandises se sont seulement accrues de 1,2 % et de 2,4 % par année en moyenne respectivement au cours de la même période.
- Tandis que les émissions de GES provenant du secteur des transports continuent d'augmenter, les émissions de pollution atmosphérique, comme les concentrations de particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes de nitrogène et les composés organiques volatils, ont affiché une baisse continue en raison d'initiatives réglementaires et du renouvellement du parc de véhicules. Il peut y avoir une certaine forme d'arbitrage entre la réduction des émissions de GES et le maintien des autres émissions de pollution atmosphérique à un niveau plus bas.
- En avril 2009, le gouvernement s'est engagé à élaborer des règlements afin de limiter les émissions de GES provenant de nouveaux véhicules (automobiles et camions légers) en commençant par l'année modèle 2011 en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* afin de s'aligner aux normes nationales des États-Unis. Le 7 décembre 2009, Environnement Canada a publié une ébauche de consultation sur les règlements de GES pour que les provinces, les territoires et les intervenants puissent apporter des suggestions.
- En 2009, Transports Canada a poursuivi son travail de recherche et développement (R et D) avec les partenaires principaux de l'industrie, du milieu universitaire et du gouvernement pour le progrès du transport d'entraînement électrique et de la technologie de véhicules de transport en commun. Le programme R et D sur le transport en commun comprend le transport terrestre, comme les autobus de transport en commun et les autobus navettes, les véhicules mi-lourds et les véhicules utilitaires lourds, ainsi que les véhicules passagers.
- Le gouvernement du Canada a continué d'appuyer le protocole d'entente (PE) actuel avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) dans le but de réduire les émissions. En février 2009, le *Rapport annuel sur le Programme de surveillance des émissions des locomotives* de 2007 a été publié, résumant le progrès accompli en vertu du PE.
- Conformément à un Avis d'intention publié en 2006, Transports Canada « élaborera et mettra en œuvre de nouvelles réglementations, conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ». En 2009, ce processus d'élaboration s'est poursuivi. Transports Canada a l'intention d'élaborer des règlements qui entreront en vigueur en 2011 après l'expiration de l'entente volontaire actuelle avec l'ACFC en 2010.
- Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le secteur de l'aviation par le biais du PE volontaire de 2005 sur la réduction des émissions provenant du secteur de l'aviation au Canada. Le PE fixe un objectif d'amélioration du rendement du carburant, 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. Pendant l'été de 2009, le *Rapport annuel sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre* de 2007 a été publié, résumant le progrès accompli en vertu du PE.

- À l'échelle internationale, les polluants atmosphériques provenant des navires sont réglementés en vertu de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) régie par le biais de l'Organisation maritime internationale (OMI). En octobre 2008, l'annexe VI a été révisée afin de renforcer les contrôles sur les émissions atmosphériques mondiales provenant du transport maritime. Ces mesures devraient entrer en vigueur en juillet 2010. Le Canada n'est pas encore partie de l'annexe VI, mais le gouvernement travaille en vue de la ratification. Les consultations parlementaires ont pris fin en novembre 2009.
- Le 9 avril 2009, Transports Canada et Environnement Canada ont annoncé l'appui du gouvernement fédéral envers une proposition conjointe du Canada et des États Unis auprès de l'OMI afin d'établir une zone de contrôle des émissions (ZCE) dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord obligeant les navires à utiliser un carburant à faible teneur en soufre (1 % de soufre d'ici 2012 et 0,1 % d'ici 2015) lorsqu'ils se trouvent sur une distance d'au plus 200 milles marins de la côte. Cette ZCE proposée a été acceptée par la France pour les eaux de Saint-Pierre-et-Miquelon, et on s'attend à ce qu'elle soit approuvée par les parties à l'annexe VI en mars 2010. Les règlements canadiens visant à mettre en œuvre l'annexe VI révisée et la ZCE sont en cours d'élaboration de 2010 à 2011. Les règlements devraient permettre de réduire la pollution atmosphérique, le smog, les pluies acides et devraient améliorer la santé humaine dans les régions côtières et plus loin à l'intérieur des terres.
- En ce qui concerne les GES provenant du transport maritime, le gouvernement du Canada travaillera à l'échelle nationale et au sein de l'OMI en vue de mettre en œuvre de nouvelles mesures techniques, ce qui réduira les émissions de GES provenant des navires et améliorera l'efficacité énergétique. En juillet 2009, l'OMI a élaboré des normes techniques provisoires qui permettront d'obtenir une mesure uniforme de l'efficacité énergétique des navires et des émissions de GES. Les règlements canadiens visant à mettre en œuvre ces mesures seront élaborés de 2010 à 2011.
- Tout au long de 2009, le Canada a travaillé avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin d'élaborer un programme d'action pour les réductions de GES dans le secteur de l'aviation internationale. Lors d'une réunion de haut niveau de l'OACI tenue en octobre, le programme d'action a été approuvé. Le programme comprend un objectif général d'une amélioration annuelle de 2 % en ce qui a trait au rendement du carburant d'ici 2050, l'élaboration de normes sur les émissions pour les nouveaux types d'aéronefs et l'élaboration d'une série de mesures qui pourraient être adoptées par les États en vue de réduire les émissions de GES, notamment la mise au point de technologies, la gestion améliorée du trafic aérien, l'utilisation de l'infrastructure, des activités plus efficaces et des mesures axées sur l'économie et sur le marché.
- Transports Canada a continué de mettre à jour et d'enrichir la *Circulaire 303 de l'OACI, Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions* pour élaborer un nouveau manuel de l'OACI. Quatre des premiers chapitres de la *Circulaire de l'OACI* ont été mis à jour, y compris des révisions exhaustives des chapitres traitant de la gestion du trafic aérien et des activités aéroportuaires. Transports Canada continuera de travailler avec l'OACI pour élaborer le nouveau manuel qui devrait être publié en 2011.
- Transports Canada continuera à collaborer avec le Conseil des aéroports du Canada en vue d'élaborer et d'améliorer un outil et une méthode pour établir un plan de gestion des émissions provenant des aéroports canadiens. Les inventaires des émissions de GES ont été compilés pour la plupart des aéroports principaux. Transports Canada travaillera avec le Conseil des aéroports du Canada en vue d'identifier et de saisir des occasions pour la réduction d'émissions aux aéroports.

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

Transport ferroviaire

- En 2008, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont assuré le transport de 331,4 millions de tonnes de marchandises; ce qui fait de 2008 la pire année à ce chapitre depuis 1998.
- La forte croissance du trafic intermodal ferroviaire s'est poursuivie, malgré une diminution marquée en 2008. On observe en effet un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 4,33 % de 1999 à 2008. Compte tenu de leur TCAM de 6,47 %, les importations maritimes constituent le fer de lance de cette croissance.
- En 2009, le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (CFCP) ont collectivement injecté plus de 2,1 milliards de dollars dans des programmes d'immobilisations pour les voies ferrées, la signalisation, les voies d'évitement, les locomotives et les wagons.
- En 2009, VIA Rail a connu une diminution de 10 % des passagers-milles, ainsi qu'une baisse de 3,6 % des tarifs moyens, ce qui s'est traduit par une chute de 12 % des recettes du service voyageurs.
- Les treize services de trains de banlieue exploités à Montréal, Toronto et Vancouver ont assuré le transport de 64,9 millions de passagers en 2008, ce qui représente une augmentation de 6 % par rapport à 2007.
- Selon une approche à deux étapes, l'Examen de services de transport ferroviaire des marchandises, lancé en 2008, vise à trouver des manières d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de la chaîne logistique du transport ferroviaire au Canada. Dans le cadre de la première étape, le travail analytique s'est poursuivi en 2009, débouchant sur une meilleure compréhension de la nature et de la portée des problèmes liés aux services au sein de la chaîne logistique, en se concentrant sur le rendement du secteur ferroviaire. Le 23 septembre 2009, au cours de la deuxième étape de l'examen, le ministre d'État (Transports) a annoncé la nomination d'un groupe d'experts de trois personnes éminentes qui, en consultation avec les intervenants intéressés, présenteront des recommandations afin de régler les questions en ce qui a trait au service au sein de la chaîne logistique du transport ferroviaire. Le groupe d'experts entend présenter son rapport à l'automne de 2010.
- Le 30 janvier 2009, l'Office des transports du Canada a annoncé qu'il délivrerait un certificat d'aptitude à la Great Sandhills Terminal Ltd., lui permettant d'exploiter un chemin de fer d'intérêt local de compétence fédérale de Burstall, en Saskatchewan à McNeill, en Alberta. La Great Sandhill Terminal Ltd. a acheté la ligne en question du chemin de fer du CFCP, ce qui l'aidera à exploiter ses terminaux.
- Le 1er février 2009, le CN a annoncé qu'il avait acheté les voies principales de Elgin, Joliet et de la Eastern Railway Company. On s'attend à ce que cet achat simplifie l'exploitation ferroviaire du CN autour de la ville de Chicago.
- En juillet 2009, Transports Canada, l'industrie ferroviaire et les partenaires du milieu universitaire ont recréé le Conseil consultatif en recherche ferroviaire afin d'optimiser la collaboration et de créer une synergie dans les programmes de recherche et développement (R et D) du secteur ferroviaire. Les domaines de priorité stratégique qui ont été identifiés comprennent les passages à niveau, les environnements hostiles et changeants, l'infrastructure, les nouvelles technologies, l'énergie et l'environnement, et la diffusion et le transfert de la technologie.

- Le 28 novembre 2009, 1 700 mécaniciens de locomotives du CN, représentés par la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, ont déclenché une grève de cinq jours. Compte tenu du fait que la grève aurait pu compromettre la reprise économique du Canada, le ministre du Travail a présenté une mesure législative le 30 novembre 2009 en vue de mettre fin à la grève et d'établir un processus neutre d'arbitrage afin d'arrêter les conditions d'une nouvelle convention collective. Le 2 décembre 2009, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et le CN ont accepté un arbitrage exécutoire pour régler les questions en suspens, et les mécaniciens de locomotive sont retournés au travail.
- Dans le cadre du budget de 2009, le Plan d'action économique du Canada, le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 407 millions de dollars à VIA Rail sur une période de trois ans, somme qui sera consacrée en grande partie à l'infrastructure, aux gares et à l'équipement. La majorité de ce financement servira à installer des sections d'une troisième ligne principale entre Toronto et Montréal. La création de voies distinctes pour les marchandises et les passagers fera en sorte que les trains de VIA pourront dépasser les trains de marchandises plus lents du CN, ce qui mènera à une réduction de la durée des déplacements dans le corridor Québec-Windsor et permettra d'assurer la viabilité financière à long terme des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada.
- En 2007, le gouvernement fédéral avait 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 2009, VIA Rail a commencé les travaux d'amélioration de sa voie ferrée, des systèmes de signalisation et de protection des passages à niveau entre Ottawa et Brockville et Chatham et Windsor. Elle a aussi apporté des améliorations à certaines gares du réseau et a reçu les huit premières de 53 locomotives de type F40 à reconstruire.
- En 2008, les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada ont accepté conjointement de fournir une somme d'un million de dollars chacun dans le but de mettre à jour les études terminées entre 1992 et 1995 sur la faisabilité technique et économique d'une liaison ferroviaire rapide dans le corridor Québec-Windsor.
- En 2008, l'industrie ferroviaire du Canada employait 34 392 personnes, ce qui représente une faible augmentation de 0,3 % par rapport à 2007, bien que ce nombre soit inférieur de 11 000 à ce qu'il était il y a dix ans.
- Plus de 40 chemins de fer d'intérêt local et régionaux sont exploités au Canada. En 2008, ils comptaient pour 22 % du nombre total de kilomètres de voies et pour 619 millions de dollars en revenus.
- De 1999 à 2008, les recettes du secteur ferroviaire ont augmenté à un rythme annuel moyen de 4 %, tandis que les chemins de fer de la catégorie I ont enregistré un TCAM d'environ 4,75 % 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 94,37 % des recettes du secteur ferroviaire.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA31 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport ferroviaire.

Transport routier

- En 2009, la valeur des échanges commerciaux canado-américains (entrants et sortants) a diminué de plus de 24 %. Près de 60 % de ces échanges commerciaux ont été expédiés par des camions (chiffrés à 270 milliards de dollars) et près de 80 % du commerce routier canado-américain total a été effectué par le biais des passagers frontaliers de l'Ontario et du Québec avec les États-Unis.
- En 2009, le nombre des véhicules (automobiles et camions) ayant traversé la frontière canado-américaine a diminué de 9,2 % et de 15,4 %, respectivement.
- En 2009, la valeur des échanges commerciaux et l'activité de camionnage au pont Windsor-Ambassador a chuté de 21 %. Dix-huit des 20 postes frontaliers les plus importants ont enregistré une baisse de la circulation de camions comparativement à l'année précédente.
- Pour les utilisateurs commerciaux, le coût moyen du diesel a chuté de 28 % en 2009. Le nombre de faillites dans le domaine du camionnage a diminué de plus de 30 % par rapport à 2008.
- Les quatre plus grandes entreprises canadiennes de camionnage dont les actions sont cotées en bourse (TransForce, Mullen, Vitran et Contrans) ont fait état d'une diminution considérable de revenus en 2009 comparativement à 2008, allant de 13 % à 26 %.
- Les rapports trimestriels de ces quatre transporteurs relatent certaines stratégies adoptées afin de contenir les coûts pour compenser les revenus en baisse. Par exemple, un transporteur a réduit ses dépenses d'entrepreneur (propriétaire exploitant) de plus de 37 % au cours des trois premiers trimestres de 2009 comparativement à 2008. Un autre a procédé à une réduction de 14 % de ses employés et propriétaires exploitants, et de 9 % de tracteurs et de remorques.
- En 2008, les revenus d'exploitation des transporteurs motorisés de fret contre rémunération affichant des revenus annuels de 30 000 dollars ou plus étaient estimés à 33,8 milliards de dollars, soit une hausse de 5,2 %. Les transporteurs ayant des revenus annuels de 25 millions de dollars ou plus ont touché environ 25 % de ces revenus.
- En 2008, les transporteurs canadiens contre rémunération ont parcouru 221,7 milliards de tonnes-kilomètres, soit une baisse de 1,4 % par rapport à 2007. Environ 129,6 milliards de tonnes-kilomètres (59 %) ont été effectués dans le marché intérieur et 92,1 milliards de tonnes-kilomètres dans le secteur international.
- En août 2009, les camions de configuration trains double-turnpike ont commencé à être exploités en Ontario dans le cadre du programme pilote d'un an pour les longs véhicules combinés (LVC) qui a été annoncé par le gouvernement de l'Ontario en avril 2009. Les trains double-turnpike, un tracteur unique transportant deux remorques ordinaires de 53 pieds, sont perçus comme étant efficaces pour transporter les marchandises de faible densité. Les seuls gouvernements qui ne permettent pas encore les LVC sur des parties de leur réseau routier sont ceux de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve-et-Labrador et du Nunavut.
- Au début de septembre 2009, Greyhound Canada, le plus grand exploitant d'autobus interurbains au Canada, a annoncé qu'il ne desservirait plus le Manitoba dans les 30 jours suivant son annonce, et tout le service entre Sault-Sainte-Marie et la frontière du Manitoba dans un délai de 90 jours. Par la suite, Greyhound a retardé la mise en œuvre de cette décision, en attendant de discuter avec les deux provinces et de connaître les résultats des discussions des gouvernements.

- En novembre 2009, Acadian Lines (une filiale du Groupe Orléans) a présenté une demande aux organismes de réglementation en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick afin d'apporter des changements au service qui comprendraient à la fois des réductions et des annulations de service ainsi que des services accrus sur les routes interurbaines principales dans les deux provinces.
- Afin de donner suite aux préoccupations sur l'avenir du service d'autobus interurbain, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a établi un Groupe de travail national sur les services d'autobus interurbains qui fera rapport au dit Conseil à l'automne de 2010.
- Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis représentaient 1,6 million de passagers en 2009, soit une baisse de 22 % par rapport à 2008. Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis effectués par des résidents canadiens ont été particulièrement touchés, leur nombre chutant de presque 26 %.
- En 2008, les revenus de l'industrie du transport par autobus (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimés à 11,4 milliards de dollars, en hausse de 11,2 %. Le secteur du transport en commun représentait 72 % de la totalité des revenus de l'industrie du transport par autobus, y compris les contributions gouvernementales.
- Le parc des véhicules motorisés (en 2008) était constitué de 19,4 millions de voitures/camions légers/fourgons et de 730 000 camions lourds (poids brut d'au moins 4,5 tonnes). Le parc des véhicules légers a parcouru 295 milliards de kilomètres (une baisse de 2 % par rapport à 2007) et le parc des camions lourds, 31 milliards de kilomètres (une baisse de 2,5 % par rapport à 2007).
- Au cours de l'exercice 2008-2009, les gouvernements ont collectivement investi plus de 3,3 milliards de dollars dans le réseau routier national (RRN), un réseau routier faisant plus de 38 000 kilomètres.
- Les gouvernements du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan sont allés de l'avant avec le projet de passage international de la rivière Detroit. Le passage frontalier moderne, sûr et efficace entrevu sera composé d'un nouveau pont à six voies, dont trois voies vers le Canada et trois voies vers les États-Unis, des esplanades modernes d'inspection frontalière et un accès direct à l'autoroute en Ontario et au Michigan. La proposition du passage à Windsor-Detroit a reçu toutes les autorisations nécessaires sur le plan de l'environnement de la part d'organismes des deux côtés de la frontière, y compris le rapport de décision en vertu de la *U.S. National Environmental Policy Act (NEPA)*, l'approbation conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario (LEEO)* et l'approbation en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)*.
- Dans le budget de 2008, on annonçait que le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) deviendrait une mesure permanente chiffrée à deux milliards de dollars par année après l'année 2013-2014. Une partie considérable du FTE a été dépensée pour le transport en commun dans de nombreuses provinces, représentant 31 % en tout en 2007-2008 et environ 29 % (ou 228 millions de dollars) en 2008-2009. Certaines grandes villes, comme Toronto, Calgary, Edmonton et Vancouver, dirigent pratiquement la totalité de leurs affectations du FTE au transport en commun.
- Le financement fédéral versé pour l'infrastructure du transport en commun a considérablement augmenté au cours des dernières années et a atteint 730 millions de dollars en 2008-2009.
- Davantage de Canadiens ont recours aux transports en commun. En 2008, le nombre de passagers a augmenté de 3,6 %. Les exploitants du transport en commun ont fait état de 1,83 milliard de trajets effectués en 2008 comparativement à 1,77 milliard en 2007.

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

- Le 23 juin 2009, le projet de loi C-7 une Loi visant à modifier la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* a reçu la sanction royale. Les modifications ont amélioré divers aspects des régimes de responsabilité et d'indemnisation de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour les incidents liés au transport maritime; précisé les règles régissant la responsabilité des propriétaires et des exploitants dans le secteur du tourisme d'aventure maritime; et apporté d'autres modifications à la loi maritime canadienne, notamment la création d'un nouveau privilège maritime pour les entreprises canadiennes qui approvisionnent des navires immatriculés à l'étranger.
- Le 2 octobre 2009, le Canada a ratifié le *Protocole de 2003 portant sur la création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* et la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude* (Convention sur les hydrocarbures de soude), qui est entrée en vigueur le 2 janvier 2010. Ces conventions, qui ont été mises en œuvre grâce au projet de loi C-7, ont beaucoup amélioré les régimes actuels de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution provenant des navires.
- L'entente entre le Canada et la Chine sur le transport maritime de 1997 a été mise à jour par un protocole qui a été ratifié et qui est entré en vigueur le 12 décembre 2009. Ce nouveau protocole met à jour les dispositions de l'entente de 1997 traitant de la sûreté maritime et du transport des marchandises dangereuses. Le protocole vise également à favoriser la coopération entre les fonctionnaires, les industries et les fournisseurs de services maritimes du Canada et de la Chine.
- Les travaux de la Table sur le rendement de la Porte d'entrée Asie-Pacifique lancée en 2008 afin d'examiner systématiquement la compétitivité de la Porte d'entrée en tant que portail de la chaîne d'approvisionnement reliant l'Amérique du Nord et l'Asie se sont poursuivis. Les participants à la Table sont des intervenants importants en transport, transport maritime ou fournisseur de main-d'œuvre exerçant leurs activités dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Le rapport sur la Table sur le rendement de la Porte sera finalisé au début de 2010. Le rapport provisoire renferme 17 recommandations, qui ont été acceptées par les membres de la Table.
- En raison d'une disposition en prévoyant l'examen obligatoire (dans les règlements fédéraux entrés en vigueur en 2007), un examen du *Règlement sur le transport des conteneurs par camion à Vancouver* (article 31.1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*) a été réalisé en 2009. Le ministre a approuvé le rapport de l'examen réglementaire en septembre 2009, rapport rendu public à ce moment-là. Bien que l'examen n'ait pas recommandé de changement au règlement actuel, il a présenté des recommandations sur certaines mesures visant à accroître la surveillance, la collecte de données et l'établissement de rapports, ainsi qu'une communication accrue parmi les joueurs clés du régime réglementaire.
- Au cours de sa deuxième année complète d'exploitation, le terminal à conteneurs de Fairview de l'Administration portuaire de Prince Rupert a traité 265 259 équivalents 20 pieds (EVP) en 2009, soit 46 % de plus qu'en 2008. En 2009, cette utilisation représente environ 55 % de la capacité annuelle de traitement du terminal de Fairview. L'Administration portuaire de Prince Rupert mène actuellement une évaluation environnementale pour la deuxième étape du terminal.
- En 2009, Ridley Terminals Inc. (RTI), une société d'État exploitant des installations de marchandises en vrac au port de Prince Rupert, a traité environ 3,95 millions de tonnes de marchandises, soit une légère baisse par rapport aux 4,8 millions de tonnes enregistrées en 2008. RTI a fait état d'un bénéfice d'exploitation pour une troisième année consécutive.
- Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a émis des lettres patentes additionnelles à l'Administration portuaire de Belledune pour faire passer sa limite d'emprunt à 32 millions de dollars dans le but de mener à bien quatre projets d'aménagement d'immobilisations aux installations du terminal M.D. Young. Ces projets permettront au port

d'augmenter sa capacité actuelle et de diversifier ses activités en vue de générer de nouvelles sources de revenus. Une somme additionnelle de 26 millions de dollars a été versée dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure à cette fin.

- Les revenus de Marine Atlantique S.C.C. ont augmenté en 2008-2009 pour atteindre 83 millions de dollars. Cette augmentation est en grande partie attribuable à la croissance de 3 % du trafic commercial avec 92 612 véhicules. Le trafic passagers a pour sa part baissé de 8 %. Le rendement du régime de recouvrement des coûts de Marine Atlantique S.C.C. était d'environ 58 %.
- Le nouveau navire de Marine Atlantique S.C.C., NM Atlantic Vision, est entré en service le 31 mars 2009. Le NM Atlantic Vision est plus grand que tout autre navire dans la flotte de Marine Atlantique S.C.C., ce qui a permis à la société d'améliorer sa ponctualité lors de la saison de pointe de l'été. Le gouvernement a récemment prévu 12,5 millions de dollars en financement pour Marine Atlantique S.C.C. pour des projets prioritaires sur la côte dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure.
- En 2009, la Voie maritime du Saint-Laurent a traité environ 30,5 millions de tonnes de marchandises, représentant une baisse de 25,3 % en volume par rapport à 2008. Bien que le trafic des céréales ait augmenté en 2009, d'autres types de marchandises ont connu des baisses considérables. En 2008-2009, la Voie maritime du Saint-Laurent a généré des revenus de 71 millions de dollars grâce aux péages et à d'autres sources et a engagé des dépenses d'exploitation de 65,2 millions de dollars. Les dépenses rattachées au renouvellement des actifs se sont élevées à 48,2 millions de dollars.
- Grâce au financement du gouvernement fédéral pour le transport maritime à courte distance annoncé en 2008, la Southern Railway of British Columbia a construit une rampe de barges porte-wagons sur l'île Annacis à Delta. Ce nouveau terminal maritime-ferroviaire, pouvant accueillir des wagons et des remorques, permettra d'alléger la congestion du trafic, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'accroître l'efficacité du transport en général en Colombie-Britannique.
- Tout au long de 2009, Transports Canada a continué d'appuyer le transport maritime à courte distance au moyen de projets mettant de l'avant le transport maritime dans le cadre de la porte continentale Ontario-Québec et de la porte de l'Atlantique; par l'entremise d'une participation continue à la table sur le transport maritime à courte distance du Québec et en établissant un groupe de travail trilatéral sur le transport maritime à courte distance avec les É.-U. et le Mexique en vue de discuter des occasions possibles afin de surmonter conjointement les obstacles au transport maritime à courte distance.
- En 2008, les 17 administrations portuaires canadiennes (APC) ont traité 54 % du trafic portuaire total au Canada (246 millions de tonnes). Les APC affichaient des revenus d'exploitation de 386 millions de dollars (une hausse de 6,7 % par rapport à 2007) et des dépenses d'exploitation de 227 millions de dollars (une hausse de 7 % par rapport à 2007), ce qui donne un ratio moyen de dépenses d'exploitation-revenus d'exploitation de 58,8 %. Les ports de Vancouver et de Montréal ont généré 59,3 % des revenus totaux des APC. Les frais calculés sur les revenus bruts payés par les APC au gouvernement fédéral s'élevaient à 13 millions de dollars. Le revenu global net des APC s'élevait à 70 millions de dollars en 2008, une baisse de 4 % par rapport en 2007. L'ensemble des APC a dépensé 196 millions de dollars dans des projets d'immobilisations en 2008 et le rendement de l'actif général a été de 3,1 %.
- En 2008, on estimait le trafic de marchandises maritimes à 391,4 millions de tonnes, dont 66 millions de tonnes représentaient des mouvements intérieurs, 120,4 millions de tonnes constituaient des mouvements transfrontaliers et 205 millions de tonnes représentaient d'autres mouvements internationaux.
- Les services de transport maritime ont traité l'équivalent de 195,2 milliards de dollars du commerce international du Canada en 2008 : 99 milliards de dollars en importations et 96,2 milliards de dollars en exportations.

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

Transport aérien

- En 2009, la demande pour les services aériens est demeurée faible en raison de la récession. Les transporteurs aériens ont réagi en réduisant les coûts et en révisant leur offre de services, et en offrant des tarifs escomptés aux passagers ce qui a généré des revenus, mais a diminué la rentabilité en général. Une baisse des prix du carburant à l'échelle mondiale et une devise canadienne plus robuste ont permis d'atténuer l'impact des dépenses en devises américaines, notamment le carburant. Un attentat à la bombe raté contre une compagnie aérienne le jour de Noël¹ a entraîné des mesures de sécurité accrues, minant une reprise fragile des conditions de la demande qui avait débuté à la fin de l'année.
- Les répercussions de la récession ont incité Air Canada à contracter un prêt de 600 millions de dollars assorti d'une garantie afin de régler des problèmes de liquidité. Le prêt lui a seulement été accordé après qu'elle ait renégocié des exigences relatives à une trésorerie réduite auprès de ses sociétés de traitement de carte de crédit, et assuré (jusqu'en avril 2011) une stabilité du coût de la main-d'œuvre et un moratoire sur le financement du régime de pension concernant des obligations antérieures consacrées au remboursement du déficit. Malgré l'avantage de la baisse des dépenses d'exploitation, la vigueur du dollar et les bas prix du carburant, les tarifs moyens en baisse et les revenus moindres ont fait en sorte qu'Air Canada a fait état d'une perte nette en 2009.
- La récession a également eu une incidence sur WestJet, qui a différé la livraison de 16 aéronefs, tout en s'engageant à en acquérir 14 autres. WestJet a également remplacé son système de réservation par SABRE, l'un des trois systèmes mondiaux de distribution. Malgré la récession, WestJet a été rentable, mais elle n'a pas réalisé des profits considérables.
- Porter Airlines a crû de façon importante et dessert maintenant 12 villes en tout. Porter a mis en service de nouvelles liaisons à St. John's, à Thunder Bay et à Boston et offre des services élargis à Halifax et à Ottawa, au moyen d'une flotte dont le nombre a doublé (15 aéronefs Q400 Bombardier de 70 places fabriqués au Canada, en 2009, comparativement à six en 2008) et un personnel de 800 employés en 2009, comparativement à 400 en 2008.
- Onze transporteurs aériens² se sont livrés concurrence dans le nord du Canada, y compris WestJet, qui a commencé à offrir des vols réguliers quotidiens en mai entre Edmonton et Yellowknife; et Canadian North de Yellowknife, qui en réponse à la faiblesse de l'économie dans le contexte de la politique des bas prix et de la surcapacité, a ajusté son niveau de service à destination et en provenance d'Edmonton, et ne dessert plus Hay River et Calgary.
- Les transporteurs aériens étrangers qui n'offrent plus de liaison à destination et en provenance du Canada en 2009 comprennent Flyglobespan, Olympic Airways, Czech Airlines, Aeroflot et Singapore Airlines.
- En avril, Conquest Vacations, fondée en 1972, a cessé ses activités en raison de la surcapacité et de la récession, ce qui a eu une incidence sur les exploitants de vols d'affrètement, comme CanJet et Skyservice. En septembre, Sunwing Travel Group, la société mère de Sunwing Airlines, et TUI Travel PLC, ont proposé de fusionner leurs entreprises touristiques canadiennes respectives, dont Sunwing Vacations, Signature Vacations et sa filiale, SellOffVacations. (Cette transaction a été effectuée au début de 2010.)

1 De nouvelles mesures de sécurité, notamment des contrôles de sécurité plus stricts, des limites relatives aux bagages de cabine et de nouvelles règles à bord, ont été prises après qu'un Nigérian ait tenté d'allumer un explosif dissimulé lors d'un attentat terroriste raté semblant être lié à Al-Qaïda à bord du vol 253 de Northwest Airlines à destination de Detroit au moment de l'approche finale le 25 décembre 2009.

2 First Air, Canadian North, Air North, Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, North-Wright Airways, WestJet.

- Le trafic passagers aux aéroports canadiens a connu une baisse de 5,3 % en 2009, totalisant plus de 101 000 000 de passagers embarqués/débarqués. On estime que 102 417 166 passagers ont été embarqués et débarqués au cours de 2009. Le trafic intérieur, transfrontalier et dans le secteur international a baissé de 6,9 %, 5,5 % et 0,9 %, respectivement par rapport à l'année précédente.
- Les échanges commerciaux du Canada avec d'autres pays par voie des airs ont accusé une chute de 7,8 %. Au chapitre des valeurs, l'or, les aéronefs et les médicaments ont été les trois produits les plus importants déplacés par voie aérienne.
- En ce qui a trait aux efforts de libéralisation de ses services aériens internationaux, le Canada a conclu des accords de type « ciel ouvert » avec la Corée du Sud et le Costa Rica; des accords élargis avec le Japon, Cuba et le Maroc; et de nouvelles premières ententes avec la Turquie et l'Afrique du Sud. Un accord de transport aérien exhaustif sans précédent avec l'Union européenne et ses 27 États membres a été signé en décembre 2009, représentant de fait 27 accords bilatéraux « ouverts » et visant entre autres Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, la Slovaquie et la Slovénie, des pays avec lesquels le Canada n'avait pas conclu d'accords aériens auparavant.
- En vertu des accords bilatéraux du transport aérien du Canada, plusieurs transporteurs aériens ont annoncé de nouvelles liaisons internationales ou ajouté à des liaisons déjà offertes, notamment un nouveau service de Turkish Airlines à Toronto, les nouvelles liaisons et les services élargis de WestJet aux Bahamas, aux îles Turques et Caïques, au Mexique et aux É.-U. et une nouvelle liaison d'Air Canada Calgary-Tokyo.
- Les 93 aéroports canadiens dotés d'une tour de NAV Canada ou d'une station d'information de vol ont signalé six millions de mouvements en 2009, une baisse de 5 % comparativement à l'année précédente, les mouvements itinérants ont connu une baisse de 4 %, tandis que les mouvements locaux ont baissé de 7 %.
- Les mouvements itinérants dans le secteur de l'aviation générale ont baissé de 6 % aux aéroports dotés d'une tour de NAV Canada ou d'une station d'information de vol, représentant 19,4 % de tous les mouvements à ces aéroports, comparativement à 19,6 % l'année précédente.
- En 2009, les aéroports de l'ensemble du Canada ont obtenu une somme d'environ 21,8 millions de dollars afin de financer 38 nouveaux projets dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement fédéral.
- En 2008, les administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports (RNA) ont touché des revenus de 2,7 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 4 % par rapport à 2007. Les administrations aéroportuaires de Toronto, de Montréal et de Vancouver ont compté pour 71 % de ces revenus. Les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (pour l'infrastructure aéroportuaire) ont permis de dégager 713 millions de dollars en 2008, une hausse de près de 6 % par rapport à 2007 (ils sont estimés à 706 millions de dollars en 2009).
- Les dépenses d'exploitation des aéroports et l'amortissement ont augmenté de 4,7 % pour atteindre 1,6 milliard de dollars et les frais d'intérêt de la dette des administrations aéroportuaires ont augmenté de 3 % pour atteindre 637 millions de dollars. Le loyer des aéroports versé au gouvernement fédéral a baissé de 4 % pour atteindre 275 millions de dollars.
- Le revenu net global de toutes les administrations aéroportuaires a augmenté de 12 % pour atteindre 204 millions de dollars en 2008.
- Les dépenses d'immobilisations totales engagées par les administrations aéroportuaires du RNA en 2008 se sont élevées à 1,3 milliard de dollars, une hausse de 18 % par rapport à 2007.

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, 2009	A6
Tableau EC2 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1998 – 2008	A6
Tableau EC3 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2006	A6
Tableau EC4 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2006	A7
Tableau EC5 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants d'échange, 2006 ..	A7
Tableau EC5A :	Solde du commerce interprovincial (des marchandises) 1998 – 2008	A7
Tableau EC6 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1999 – 2009 ..	A8
Tableau EC7 :	Parts des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 1999 – 2009	A9
Tableau EC8 :	Commerce du Canada avec les États-Unis par province/territoire, 2008 et 2009	A10
Figure EC9 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1999 – 2009 ..	A10
Tableau EC10 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2009	A10
Tableau EC11 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2008 – 2009	A11
Tableau EC12 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2009	A12
Tableau EC13 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2009	A12
Tableau EC14 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2008 et 2009	A13
Tableau EC15 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2008 et 2009	A13
Figure EC16 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, 1999 – 2009	A13
Figure EC17 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2009	A13
Tableau EC18 :	Commerce des marchandises du Canada – les 25 premiers partenaires, 2009	A14
Tableau EC19 :	Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du Pacifique, 2009	A14
Tableau EC20 :	Demande touristique au Canada, 2005 – 2009	A15
Tableau EC21 :	Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2005 – 2009	A16
Tableau EC21A :	Voyages intérieurs des résidents canadiens, 2007 – 2008	A17
Tableau EC21B :	Voyages intérieurs des résidents canadiens par mode de transport et but de déplacement, 2007 et 2008	A18
Tableau EC22 :	Résumé des voyages internationaux, 2005 – 2009	A19
Tableau EC23 :	Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2005 – 2009	A20
Tableau EC24 :	Voyages de plus de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2007 et 2008	A21
Tableau EC25 :	Voyages de moins de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2007 et 2008	A21
Tableau EC26 :	Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens vers des pays autres que les États-Unis, 2007 et 2008	A21
Tableau EC27 :	Voyages entre le Canada et les États-Unis, par mode de transport et motif de déplacement, 2007 et 2008	A22
Tableau EC28 :	Voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport et motif de déplacement, 2007 et 2008	A23
Tableau EC29 :	Emploi dans le secteur des transports, 2001 – 2009	A24
Tableau EC30 :	Emploi dans le secteur ferroviaire, 1999 – 2008	A24
Tableau EC31 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 1999 – 2008	A25
Tableau EC32 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2000 – 2008	A25
Tableau EC33 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 2004 – 2008	A26
Tableau EC34 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2000 – 2009	A26
Tableau EC35 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2000 – 2009	A27
Tableau EC36 :	Emploi dans l'industrie de l'autobus/ autocar, 2001 – 2008	A27
Tableau EC37 :	Emploi dans les transports urbains par région, 2000 – 2008	A28
Tableau EC38 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2000 – 2008	A28
Tableau EC39 :	Emploi dans les Administrations portuaires canadiennes, 2000 – 2009	A29
Tableau EC40 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2000 – 2009	A29
Tableau EC41 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2000 – 2008	A29

Numéro	Titre	Page
Tableau EC42 :	Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000 – 2009 ..	A30
Tableau EC43 :	Emploi dans les Administrations canadiennes de pilotage, 2000 – 2009	A30
Tableau EC44 :	Emploi dans les Associations d'employeurs maritimes, 2000 – 2009	A30
Tableau EC45 :	Coûts annuels de main-d'oeuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001	A31
Tableau EC46 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2000-2009	A30
Tableau EC47 :	Emploi dans les aéroports du RNA, 2000 – 2009	A30
Tableau EC48 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2000 – 2009	A31
Tableau EC49 :	Coûts annuels de main-d'oeuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2000 – 2008 ..	A32
Tableau EC50 :	Autres emplois directs reliés aux transports, 2000 – 2009	A32
Tableau EC51 :	Emplois reliés aux transports dans les autres ministères et organismes fédéraux, 2000/2001 – 2009/2010	A32
Tableau EC52 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par mode, 2000 – 2009	A33
Tableau EC53 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par région, 2000 – 2009	A33
Tableau EC54 :	Conflits de travail par mode de transport, 2000 – 2009	A34
Tableau EC55 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1999 – 2008	A35
Tableau EC56 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1999 – 2008	A35
Tableau EC57 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province et territoire, 1999 – 2008 ..	A36
Tableau EC58 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province et territoire, 1999 – 2008	A36
Tableau EC59 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province et territoire, 1999 – 2008	A37
Tableau EC60 :	Consommation d'énergie des oléoducs par province et territoire, 1999 – 2008	A37
Tableau EC61 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province et territoire, 1999 – 2008	A37
Tableau EC62 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province et territoire, 1999 – 2008	A38
Tableau EC63 :	Prix moyen du pétrole brut – \$CAN et \$É-U le baril, 2000 – 2009	A38
Tableau EC64 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – villes choisies, 2000 – 2009	A38
Tableau EC65 :	Prix de détail du diesel routier – villes choisies, 2000 – 2009	A39
Tableau EC66 :	Composantes du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales 2009	A39
Tableau EC67 :	Prix des autres carburants de transport, 2000 – 2009	A39
Tableau EC68 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2005 – 2008	A40
Tableau EC69 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2005 – 2008	A41
Tableau EC70 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2005 – 2008	A41
Tableau EC71 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2005 – 2008	A42
Tableau EC72 :	Transport commercial comme proportion du PIB, 2009	A43
Tableau EC73 :	Demande de transport en pourcentage du PIB, 2009	A43
Tableau EC74 :	Transport commercial comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2006	A44
Tableau EC75 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, par province et territoire, 2008	A44
Tableau EC76 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2009	A44

Dépenses de l'État consacrées aux transports

Tableau G1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 2000/2001 – 2009/2010 ..	A45
Tableau G2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 2000/2001 – 2009/2010	A46
Tableau G3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 2000/2001 – 2009/2010	A47
Tableau G4 :	Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2000/2001 – 2009/2010 ..	A48
Tableau G5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 2000/2001 – 2009/2010 ..	A49
Tableau G6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province/territoire, 1999/2000 à 2008/2009	A50
Tableau G7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1999/2000 à 2008/2009	A51

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 – 2009	A63
Figure S2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 1999-2009	A64
Tableau S3 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents et incidents, 2004 – 2009	A65
Tableau S4 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents par province/territoire, 2004 – 2009	A66
Tableau S5 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2004 – 2009	A67

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau S6 :	Collisions de la route ayant des victimes et des blessés, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1989 – 2008	A67
Tableau S7 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2007 et 2008	A68
Tableau S8 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1998 – 2008 .	A68
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, 1998 – 2008	A68
Tableau S10 :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2003 – 2007	A68
Tableau S11 :	Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2003 – 2007	A69
Tableau S12 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2004 – 2008	A69
Tableau S13 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2004 – 2007	A69
Tableau S14 :	Sinistres maritimes, 2004 – 2009	A70
Tableau S15 :	Sinistres maritimes par région, 2004 – 2009	A71
Tableau S16 :	Sinistres impliquant de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2004 – 2009	A72
Tableau S17 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2004 – 2009	A72
Tableau S18 :	Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2004 – 2009	A73
Tableau S19 :	Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2004 – 2009 . .	A74
Tableau S20 :	Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2004 – 2009 . . .	A74
Tableau S21 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2004 – 2009 . .	A75
Tableau S22 :	Accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2004 – 2009	A76
Tableau S23 :	Nombre total des victimes d'accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, 2004 – 2009	A76
Tableau S24 :	Nombre de morts et de blessés attribué aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2004 – 2009	A76

Transports et environnement

Figure EN1 :	Émissions totales de gaz à effet de serre, par secteur, 2000 et 2007	A77
Figure EN2 :	Intensité des gaz à effet de serre selon le secteur d'activité économique, 2000 et 2007	A77
Figure EN3 :	Tendances dans les émissions de gaz à effet de serre et dans le niveau d'activité des transports, 2000 – 2007	A77
Figure EN4 :	Ventilation des tonnes-kilomètres de fret selon les modes, 2000 et 2007	A77
Figure EN5 :	Tendances des émissions de polluants atmosphériques par le secteur des transports, 2000 – 2007 .	A77
Figure EN6 :	Part des émissions de GES et de PCA dans le secteur des transports, par mode et pourcentage du total, 2007	A77

Transport ferroviaire

Tableau RA1 :	Chemins de fer au Canada, 2009	A78
Tableau RA2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2009	A78
Tableau RA3 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2009	A78
Tableau RA4 :	Recettes des chemins de fer, 1999 – 2008	A79
Tableau RA5 :	L'emploi dans les chemins de fer, 1999 – 2008	A79
Tableau RA6 :	Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 1999 – 2008	A79
Tableau RA7 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1999 – 2008	A80
Tableau RA8 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1998 – 2008	A80
Tableau RA9 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1999 – 2008	A80
Tableau RA10 :	Chargements annuels des wagons de chemin de fer, 2000 – 2009	A81
Tableau RA11 :	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2000 – 2009	A82
Tableau RA12 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2000 – 2009	A82
Tableau RA13 :	Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2000 – 2009	A83
Tableau RA14 :	Valeur des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2000 – 2009	A83
Tableau RA15 :	Volume des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 2000-2009 . .	A83
Tableau RA16 :	Valeur des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 2000 – 2009 . .	A84
Tableau RA17 :	Volume des principaux produits exportés par chemin de fer par les trois principales provinces d'origine, 2000 – 2009	A84
Tableau RA18 :	Volume des principaux produits importés par chemin de fer par les trois principales provinces de dédouanement, 2000 – 2009	A84

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau RA19 :	Valeur des principaux produits exportés par chemin de fer par les trois principales provinces d'origine, 2000 – 2009	A85
Tableau RA20 :	Valeur des principaux produits importés par chemin de fer par les trois principales provinces de dédouanement, 2000 – 2009	A85
Tableau RA21 :	Valeur des exportations ferroviaires par port de sortie, 2000 – 2009	A85
Tableau RA22 :	Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 2000 – 2009	A86
Tableau RA23 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1999 – 2008	A86
Tableau RA24 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes par origine, 1999 – 2008	A86
Tableau RA25 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1999 – 2008	A87
Tableau RA26 :	Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 1999 – 2008	A87
Tableau RA27 :	Trafic intermodal du CN et du CFPC, 1999-2008	A87
Tableau RA28 :	Caractéristiques du trafic intermodal du CN et du CFPC en Amérique du Nord, 1999 – 2008	A88
Tableau RA29 :	Trafic intermodal du CN et du CFPC par type de wagons, 1999 – 2008	A88
Tableau RA30 :	Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 1998 – 2008	A88
Tableau RA31 :	Voyageurs de trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1998 – 2008	A88

Transport routier

Tableau RO1 :	Réseau routier national en 2008	A89
Tableau RO2 :	Longueur du réseau routier au Canada	A89
Tableau RO3 :	Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2008	A90
Tableau RO4 :	Statistiques sur les véhicules légers par province ou territoire, 2008	A90
Tableau RO5 :	Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine et la destination, 2008	A91
Tableau RO6 :	Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2008	A91
Tableau RO7 :	Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2008	A91
Tableau RO8 :	Statistiques sur les poids lourds selon la configuration, 2008	A92
Tableau RO9 :	Véhicules-kilomètres des camions moyens et lourds selon une configuration détaillée, 2008	A92
Tableau RO10 :	Utilisation des poids moyens et lourds, 2008	A92
Tableau RO11 :	Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 2008	A92
Tableau RO12 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 1999 – 2009	A93
Tableau RO13 :	Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui, selon la taille du transporteur, 1998 – 2008	A93
Tableau RO14 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1998 – 2008	A93
Tableau RO15 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2004 – 2008	A94
Tableau RO16 :	Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2006 – 2008	A94
Tableau RO17 :	Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2006 – 2008	A94
Tableau RO18 :	Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2008 and 2009	A95
Tableau RO19 :	Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2005 – 2009	A96
Tableau RO20 :	Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2005 – 2009	A96
Tableau RO21 :	Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1999 – 2008	A97
Tableau RO22 :	Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 1999 – 2008	A97
Figure RO23 :	Recettes totales selon la provenance – Secteur du transport urbain, 2008	A97
Tableau RO24 :	Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1998 – 2008	A98
Figure RO25A :	Dynamique à long terme des transports en commun, 1998 – 2008	A98
Figure RO25B :	Tendances de la population urbaine et des voyageurs des transports en commun, 1996 – 2006	A98
Tableau RO26 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1999 – 2008	A98
Tableau RO27 :	Voyageurs des services de transport interurbain et urbain, transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1998 – 2008	A99
Tableau RO28 :	Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2008	A99

Transport maritime

Tableau M1 :	Classification des ports au 31 décembre 2009	A100
Tableau M2 :	Ports pour petits bateaux et ports de pêche selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2009	A100
Tableau M3 :	Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2009	A100
Tableau M4 :	Acquéreurs des ports de plaisance du PPPB, au 31 décembre 2009	A100
Tableau M5 :	Gestion des ports de plaisance du PPPB restants, au 31 décembre 2009	A101

<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, 2000 – 2009	A101
Tableau M7 :	Situation des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada	A101
Tableau M8 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes (APC), 2008	A102
Tableau M9 :	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, (APC) 2007 et 2008	A102
Tableau M10 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2000/2001 – 2008/2009	A103
Tableau M11 :	Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2009	A103
Tableau M12 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2010/2011	A103
Tableau M13 :	Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2010/2011	A103
Tableau M14 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1999/2000 à 2008/2009	A104
Tableau M15 :	Flotte immatriculée au Canada, selon le type de navire, 1989, 1999 et 2009	A104
Tableau M16 :	Missions totales des Administrations de pilotage et missions par pilote, 2000 – 2009	A104
Tableau M17 :	Aperçu des principaux services de traversier	A105
Tableau M18 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 1999 – 2008	A106
Tableau M19 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1999 – 2009	A107
Tableau M20 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, par produit, 1999 – 2009	A107
Tableau M21 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 1999 – 2009	A107
Tableau M22 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 1999 – 2008	A107
Tableau M23 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2007 et 2008	A108
Tableau M24 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1999 – 2008	A108
Tableau M25 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1999 – 2008	A108
Tableau M26 :	Échanges maritimes outremer du Canada, 1999 – 2008	A108
Tableau M27 :	Total des importations et des exportations maritimes par pays, 2007 et 2008	A109
Tableau M28 :	Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2008	A109
Tableau M29 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2008	A110

Transport aérien

Tableau A1 :	Nombre d'aérodromes au Canada, 2009	A111
Tableau A2 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2008	A112
Tableau A3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 2000/2001 à 2009/2010	A113
Tableau A4 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – projets approuvés en 2009	A114
Tableau A5 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans le réseau national d'aéroports (RNA), 2009	A115
Tableau A6 :	Licences détenues par les transporteurs aériens au 31 décembre 2008 et 2009	A116
Tableau A7 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par catégorie, en date de décembre 2009	A116
Tableau A8 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province/territoire, en date de décembre 2008 et 2009	A116
Tableau A9 :	Profil de la flotte canadienne d'avions civils par catégorie et type, au 31 décembre 2008 et 2009	A117
Tableau A10 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre 2009	A117
Tableau A11 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2009	A118
Tableau A12 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2009	A119
Tableau A13 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2009	A120
Tableau A14 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2009	A120
Tableau A15 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par transporteur aérien, secteur intérieur, 2008 et 2009	A121
Tableau A16 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, 2008 et 2009	A122
Tableau A17 :	Concurrence sur les liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2009	A123
Tableau A18 :	Volume de passagers utilisant le mode aérien au Canada, 1999 – 2009	A123
Tableau A19 :	Passagers payants embarqués/débarqués dans les aéroports canadiens, 2008	A124
Tableau A20 :	Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 1998 – 2008	A125
Tableau A21 :	Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 1998 – 2008	A125
Tableau A22 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1999 – 2009	A125
Tableau A23 :	Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2008 et 2009	A125
Tableau A24 :	Commerce des marchandises du Canada par voie aérienne – les 25 premiers partenaires, 2009	A126
Tableau A25 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2008 et 2009	A126