

---

**LES TRANSPORTS  
AU CANADA 1997**

---

**R A P P O R T   A N N U E L**



Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Canada**

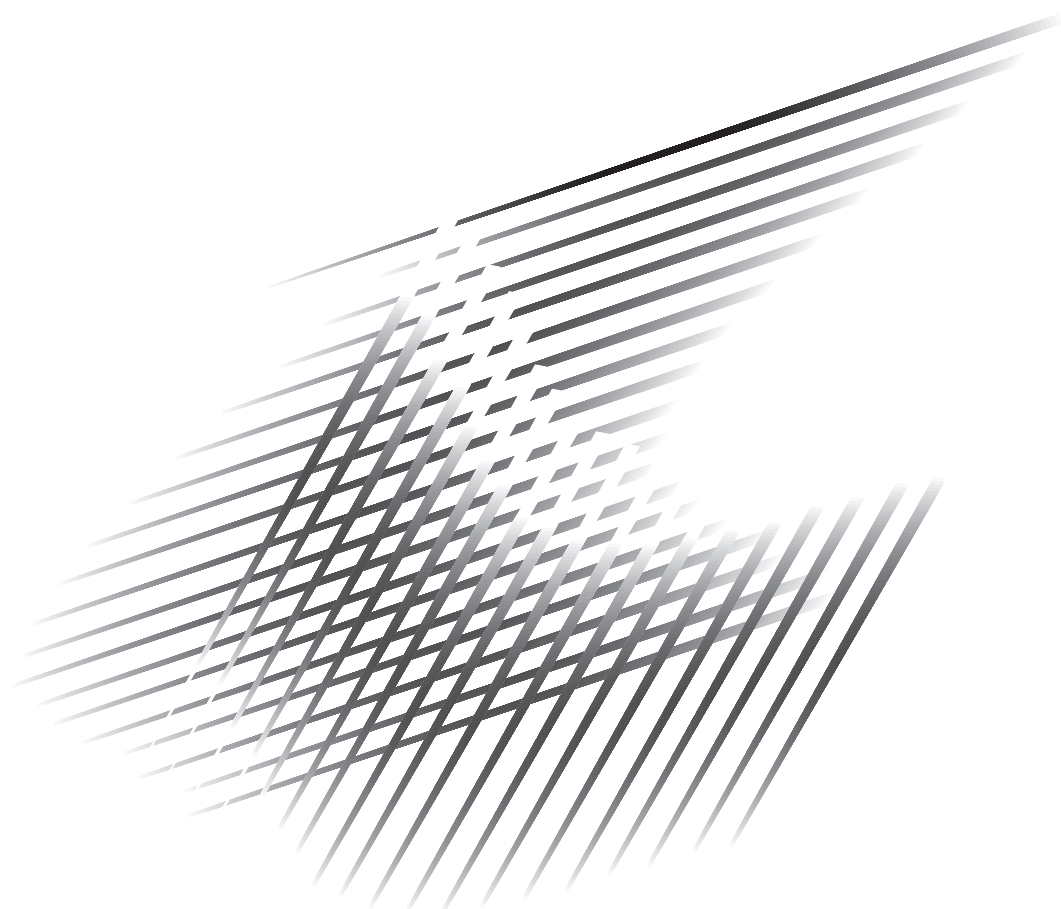


---

**LES TRANSPORTS  
AU CANADA 1997**

---

R A P P O R T   A N N U E L



© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 1998

Cat. N° T1-10/1997F

ISBN 0-662-82862-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 1997"

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N8

MAY 18 1998  
MAI

Son Excellence

Le Très Honorable Roméo LeBlanc, C.P., C.C., C.M.M., D.C.

Gouverneur général du Canada

Rideau Hall

1, promenade Sussex

Ottawa (Ontario)

K1A 0A1

Monsieur le Gouverneur général,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de 1997 sur la situation des transports au Canada, conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'année 1997 a été une bonne année pour le secteur des transports au Canada. Elle a été marquée par une économie vigoureuse due en grande partie à la croissance des échanges internationaux, par l'amélioration globale du rendement financier des transporteurs, par d'importantes améliorations à la sécurité dans tous les modes, et par la mise en oeuvre continue des réformes mises de l'avant dans le secteur des transports au cours des dernières années.

Au fur et à mesure que s'accroît l'interdépendance des économies et que tombent les obstacles au commerce dans le monde, le maintien de la compétitivité du Canada repose en grande partie sur la capacité du secteur des transports d'acheminer les biens vers les marchés et de répondre aux besoins des voyageurs de manière efficiente et abordable, tant au Canada qu'à l'étranger.

Le Forum économique mondial, organisation qui attribue un rang aux pays selon leur compétitivité mondiale, indique que le secteur des transports du Canada est l'un des meilleurs au monde.

Le gouvernement fédéral poursuivra l'édification du cadre qui permettra au secteur des transports du Canada de livrer concurrence à l'échelle mondiale et de relever les défis du nouveau millénaire. Il veillera également à maintenir le niveau élevé de sécurité du réseau de transport et à assurer son évolution future selon les principes de développement durable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Gouverneur général, l'expression de ma très haute considération.

L'hon. David M. Collenette, C.P., député

Canada



# Table des matières

<b>Points saillants du rapport</b> .....	i
<b>Chapitre 1.</b> Introduction .....	1
<b>2.</b> Transports et économie .....	3
<b>3.</b> Transports et économies régionales .....	17
<b>4.</b> Dépenses des gouvernements en transport .....	33
<b>5.</b> Infrastructures et services connexes .....	43
<b>6.</b> Sécurité des transports .....	83
<b>7.</b> Environnement .....	97
<b>8.</b> Transport aérien .....	105
<b>9.</b> Transport maritime .....	127
<b>10.</b> Transport ferroviaire .....	145
<b>11.</b> Camionnage .....	161
<b>12.</b> Autocar/autobus .....	175
<b>13.</b> Statistiques sur les transports .....	185





## LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
<b>2. Transports et économie</b>		
2-1	Distribution modale des transports – Produit intérieur brut (PIB) .....	5
2-2	Produit intérieur brut – Recettes et prix .....	6
2-3	Produit intérieur brut du secteur des transports .....	8
2-4	Part des transports dans le PIB total dans certains pays .....	8
2-5	Emploi dans les transports par mode .....	9
2-6	Investissements dans les transports .....	9
2-7	Demande totale en transport .....	10
2-8	Dépenses annuelles moyennes consacrées au transport, par ménage .....	11
2-9	Flux des échanges interprovinciaux et internationaux de biens .....	12
2-10	Flux des échanges interprovinciaux et internationaux de biens .....	12
2-11	Part du flux des échanges commerciaux dans la production totale de biens .....	12
2-12	Exportations de marchandises canadiennes par pays .....	13
2-13	Importations de marchandises canadiennes par pays .....	13
2-14	Part des échanges de marchandises canadiennes .....	14
2-15	Exportations et importations du Canada par mode de transport .....	14
2-16	Exportations de marchandises du Canada vers les États-Unis et le Mexique selon le principal groupe de produits et le mode de transport .....	15
2-17	Importations de marchandises du Canada en provenance des États-Unis et du Mexique par principal groupe de produits et par mode de transport.....	15
2-18	Commerce du Canada avec les États-Unis et le Mexique par province .....	15
<b>3. Transports et économies régionales</b>		
3-1	Structure de l'économie régionale des provinces de l'Est canadien .....	18
3-2	Bilan commercial des provinces de l'Est canadien .....	18
3-3	Importance du transport commercial dans les provinces de l'Est canadien .....	18
3-4	Structure de l'économie régionale des provinces du Centre du Canada .....	20
3-5	Bilan commercial des provinces du Centre du Canada .....	20
3-6	Importance du transport commercial dans les provinces du Centre du Canada .....	20
3-7	Structure de l'économie régionale des provinces de l'Ouest et des territoires .....	22
3-8	Bilan commercial des provinces de l'Ouest et des territoires .....	22
3-9	Importance du transport commercial dans les provinces de l'Ouest et les territoires .....	22
3-10	Importance de l'emploi lié au transport commercial dans les provinces de l'Est canadien .....	24
3-11	Importance de l'emploi lié au transport commercial dans les provinces du Centre du Canada .....	24
3-12	Importance de l'emploi lié au transport commercial dans les provinces de l'Ouest et les territoires .....	25
3-13	Importance de la demande de transport global dans les provinces de l'Est canadien .....	26
3-14	Importance de la demande de transport global dans les provinces du Centre du Canada .....	28
3-15	Importance de la demande de transport global dans les provinces de l'Ouest et les territoires .....	29
3-16	Importance des investissements liés au transport dans les provinces de l'Est canadien .....	30
3-17	Importance des investissements liés au transport dans les provinces du Centre du Canada .....	31
3-18	Importance des investissements liés au transport dans les provinces de l'Ouest et les territoires .....	32
<b>4. Dépenses des gouvernements en transport</b>		
4-1	Dépenses nettes des gouvernements en transport .....	34
4-2	Recettes des gouvernements provenant des transports non portées au crédit des budgets de transport .....	34
4-3	Dépenses brutes du gouvernement fédéral en transport .....	35
4-4	Dépenses brutes de Transports Canada en transport .....	35
4-5	Recettes portées au crédit du budget de Transports Canada .....	36
4-6	Niveau de recouvrement des coûts de Transports Canada .....	36
4-7	Total des subventions et contributions fédérales directes – Par mode .....	37
4-8	Subventions et contributions fédérales – Transport ferroviaire .....	37
4-9	Subventions et contributions fédérales – Routes et ponts .....	38
4-10	Subventions et contributions fédérales – Camionnage .....	38
4-11	Subventions et contributions fédérales – Transport maritime .....	39
4-12	Subventions et contributions fédérales – Transport arien .....	39
4-13	Dépenses fédérales en installations et services de transport .....	40
4-14	Dépenses des gouvernements provinciaux en transport .....	41
4-15	Dépenses des gouvernements locaux en transport .....	42

**5. Infrastructures et services connexes**

5-1	Statistiques sur le volume de travail du système de navigation aérienne du Canada .....	46
5-2	Trafic passagers aux aéroports canadiens .....	48
5-3	Trafic fret aux aéroports canadiens .....	49
5-4	Recettes et dépenses totales des administrations aéroportuaires canadiennes .....	49
5-5	Volume total du tonnage manutentionné par le réseau des ports du Canada .....	53
5-6	Conteneurs manutentionnés dans les ports canadiens .....	53
5-7	Trafic conteneurisé canadien expédié par le réseau portuaire des États-Unis .....	54
5-8	Trafic conteneurisé américain expédié par le réseau des ports du Canada .....	54
5-9	Profil financier, ports de la Société canadienne des ports .....	55
5-10	Recettes, dépenses et revenus du réseau des ports du Canada .....	56
5-11	Profil financier des commissions portuaires du Canada .....	57
5-12	Profil financier des ports toujours sous le contrôle de Transports Canada .....	57
5-13	Mouvements de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent .....	58
5-14	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent .....	59
5-15	Fonds de prévoyance de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent .....	59
5-16	Missions de pilotage .....	60
5-17	Recettes et dépenses des administrations de pilotage .....	61
5-18	Flottes et installations de la Garde côtière canadienne .....	62
5-19	Recettes et dépenses budgétisées de la Garde côtière canadienne .....	62
5-20	Infrastructures ferroviaires du Canada .....	64
5-21	Principales compagnies secondaires en service au Canada .....	65
5-22	Rationalisation du CN et du CP par province .....	65
5-23	Plans de rationalisation triennaux du CN et du CP par province .....	66
5-24	Réseau routier du Canada par province ou territoire .....	68
5-25	Coûts de réfection du réseau routier national .....	71
5-26	Estimation des dépenses du réseau routier national .....	72
5-27	Débit journalier de la circulation sur le réseau routier national .....	73
5-28	Débit annuel de voitures et de camions aux principaux postes frontalière .....	74

**6. Sécurité des transports**

6-1	Accidents des transports – 1997 versus la moyenne des cinq années antérieures .....	84
6-2	Accidents dans le transport aérien .....	84
6-3	Taux d'accidents et de pertes de vie au Canada et aux États-Unis chez les transporteurs aériens de niveaux I et II .....	85
6-4	Taux d'accidents et de pertes de vie au Canada et aux États-Unis chez les transporteurs aériens de niveaux III et IV .....	85
6-5	Accidents de transport maritime .....	86
6-6	Accidents de transport ferroviaire .....	86
6-7	Collisions routières et victimes de la route .....	88
6-8	Victimes de la route par catégorie d'usagers de la route .....	88
6-9	Nombre annuel d'accidents, de victimes et de blessés .....	90
6-10	Coût moyen estimatif des victimes, des blessés et des dégâts matériels résultant d'accidents de la route .....	90

**7. Environnement**

7-1	Consommation de carburant des véhicules automobiles au Canada .....	102
7-2	Émissions atmosphériques provenant des transports .....	103
7-3	Évolution de la concentration atmosphérique des polluants indiqués .....	104

**8. Transport aérien**

8-1	Transporteurs désignés par le ministre des Transports en 1997 .....	107
8-2	Aéronefs de certains transporteurs canadiens affectés aux services passagers .....	108
8-3	Licences détenues en 1997 .....	109
8-4	Trafic intérieur de passagers – 20 premières paires de villes – Services réguliers et services affrétés .....	110
8-5	Passagers embarqués et débarqués, services intérieurs .....	110
8-6	Nouveaux services aériens dans les marchés transfrontaliers .....	112
8-7	Trafic transfrontalier de passagers, services réguliers, régionaux et affrétés .....	112
8-8	Trafic passagers international .....	113
8-9	Alliances de marketing conclues par les principaux transporteurs aériens canadiens .....	114
8-10	Participation des transporteurs aériens canadiens dans les services transfrontaliers de messageries .....	114
8-11	Valeur du transport aérien dans les échanges commerciaux internationaux du Canada .....	114
8-12	Valeur des exportations canadiennes par voie aérienne – Principales destinations .....	116
8-13	Valeur des importations canadiennes par voie aérienne – Principaux pays d'origine .....	116

<i>Tableau</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
<b>8. Transport aérien (suite)</b>		
8-14	Mouvements d'aéronef aux aéroports dotés d'une tour de contrôle .....	117
8-15	Sommaire des licences du personnel .....	117
8-16	Changements dans les prix et la production de l'industrie du transport aérien .....	119
8-17	Structure des coûts et indicateurs d'efficience de l'industrie du transport aérien .....	121
<b>9. Transport maritime</b>		
9-1	Conférences maritimes ayant desservi le Canada en 1997 .....	134
9-2	Flux de trafic maritime au Canada, par secteur .....	135
9-3	Flux de trafic maritime intérieur, par région du Canada .....	135
9-4	Commerce international du Canada - Transport maritime .....	136
9-5	Trafic maritime du Canada vers les États-Unis .....	137
9-6	Trafic maritime des États-Unis vers le Canada .....	137
9-7	Trafic maritime du Canada à destination d'outre-mer .....	138
9-8	Trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer .....	139
9-9	Trafic des navires de croisières aux principaux ports canadiens .....	139
9-10	Marchandises transportées par des lignes canadiennes de conférence / hors conférence .....	140
9-11	Trafic de ligne par région .....	140
9-12	Changements dans les prix et la production – Transport maritime .....	141
9-13	Variation de la productivité et des coûts unitaires dans le transport maritime .....	143
9-14	Sommaire financier de l'industrie maritime .....	143
<b>10. Transport ferroviaire</b>		
10-1	Destinations des importations ferroviaires en provenance des États-Unis .....	146
10-2	Origines des exportations ferroviaires aux États-Unis .....	146
10-3	Exportations ferroviaires vers les États-Unis, par produit .....	147
10-4	Importations ferroviaires en provenance des États-Unis, par produit .....	148
10-5	Comparaison des prix ferroviaires entre le Canada et les États-Unis .....	152
10-6	Changements dans les prix et la production – Trafic ferroviaire de marchandises .....	152
10-7	Structure des coûts et indicateurs de rendement – CN et CP .....	156
10-8	Faits saillants du rendement financier de l'industrie canadienne du transport ferroviaire .....	156
10-9	Immobilisations nettes des chemins de fer au 31 décembre 1996 .....	159
10-10	Faits saillants en matière de rendement financier des services voyageurs de VIA Rail .....	159
10-11	Structure des coûts et indicateurs de rendement de VIA Rail .....	160
10-12	Variations du rendement et des prix de VIA Rail .....	160
<b>11. Camionnage</b>		
11-1	Répartition du trafic du camionnage par secteur .....	165
11-2	Recettes du camionnage pour compte d'autrui par groupe de marchandises .....	165
11-3	Camionnage pour compte d'autrui par groupe de marchandises .....	166
11-4	Répartition de l'activité du camionnage par secteur de déplacement .....	166
11-5	Répartition du trafic du camionnage par type de transport .....	166
11-6	Répartition du trafic du camionnage par type de conducteur .....	167
11-7	Types de camion sur les routes canadiennes .....	167
11-8	Exportations canadiennes par camion .....	168
11-9	Importations canadiennes par camion .....	168
11-10	Faillites d'entreprises de camionnage dans l'ensemble du Canada .....	169
11-11	Répartition des recettes de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur .....	170
11-12	Recettes annuelles moyennes selon la taille du transporteur .....	170
11-13	Changements dans les prix et la production des entreprises de camionnage .....	171
11-14	Structure de coûts et indicateurs d'efficience des entreprises de camionnage .....	172
11-15	Résultats financiers des entreprises de camionnage pour compte d'autrui .....	173
<b>12. Autocar/autobus</b>		
12-1	Sommaire des recettes par source .....	176
12-2	Changements dans les prix et la production de l'industrie de l'autobus et de l'autocar .....	182
12-3	Situation financière de l'industrie canadienne de l'autobus et de l'autocar – Services interurbains d'autocars réguliers et nolisés .....	183
12-4	Structure de coût et indicateurs d'efficience de l'industrie de l'autobus et de l'autocar .....	184

## LISTE DES FIGURES

<i>Figure</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
<b>2. Transports et économie</b>		
2-1	Trafic intérieur de passagers par tête, par mode .....	4
2-2	Trafic intérieur de marchandises par tête, par mode .....	4
2-3	Importance relative de la production de biens et de services .....	5
2-4	Importance relative des industries productrices de biens .....	5
2-5	Tendance du produit intérieur brut – Production de biens versus transport de marchandises .....	6
2-6	Part des transports dans le PIB total .....	8
<b>5. Infrastructures et services connexes</b>		
5-1	Système de navigation aérienne du Canada .....	45
5-2	Réseau national d'aéroports du Canada .....	47
5-3	Résultats financiers des administrations aéroportuaires .....	50
5-4	Ratios financiers des administrations aéroportuaires .....	50
5-5	Principaux ports du Canada .....	51
5-6	Ratio d'exploitation et rendement des actifs des principaux ports du Canada .....	55
5-7	Ratio d'exploitation et rendement des actifs des ports divisionnaires du Canada .....	56
5-8	Réseau ferroviaire du Canada .....	63
5-9	Abandons et cessions de lignes par le CN et le CP .....	66
5-10	Réseau routier national du Canada .....	70
5-11	Débit de la circulation sur le réseau routier national .....	73
5-12	Débit journalier de la circulation entre le Canada et les États-Unis .....	74
5-13	Débit annuel de voitures et de camions aux principaux postes frontière .....	75
<b>6. Sécurité des transports</b>		
6-1	Comparaison de la sécurité ferroviaire au Canada et aux États-Unis .....	87
6-2	Nombre de pertes de vie aux passages à niveau ferroviaires – Canada versus États-Unis .....	87
6-3	Taux de victimes de la route par province .....	88
6-4	Pourcentage d'accidents de la route et de victimes impliquant des véhicules commerciaux .....	89
6-5	Taux de pertes de vie parmi les pays de l'OCDE – moyenne pour la période 1993 – 1995 .....	89
<b>7. Environnement</b>		
7-1	Émissions annuelles réelles et prévues de gaz à effet de serre au Canada, par secteur .....	98
7-2	Consommation d'énergie, par secteur des transports .....	100
7-3	Ventes de produits pétroliers à des fins de transport, par habitant .....	100
7-4	Ventes de produits pétroliers à des fins de transport .....	101
7-5	Litres de carburant pour 100 véhicules-kilomètres (voitures, y compris les SUV, etc.) ou 100 tonnes-kilomètres .....	101
<b>8. Transport aérien</b>		
8-1	Proportion des licences et permis de personnel par province .....	109
8-2	Ventilation régionale des passagers, services intérieurs (Embarqués et débarqués) .....	111
8-3	Trafic passager, services transfrontaliers .....	111
8-4	Nombre de sièges offerts sur le marché transfrontalier .....	113
8-5	Valeur des importations et exportations canadiennes aux États-Unis, par voie aérienne et par province de dédouanement .....	115
8-6	Profil de la flotte d'aéronefs de loisirs .....	118
8-7	Industrie canadienne du transport aérien – Recettes d'exploitation .....	119
8-8	Recettes d'exploitation par secteur de marché .....	120
8-9	Croissance significative des recettes dans le secteur des services passagers internationaux – <i>Air Canada</i> et <i>Les Lignes aériennes Canadien</i> , filiales y comprises .....	120
8-10	Marge d'exploitation de l'industrie du transport aérien .....	121
8-11	Dépenses en capital – <i>Air Canada</i> et <i>Les Lignes aériennes Canadien</i> .....	122
<b>9. Transport maritime</b>		
9-1	Flotte immatriculée au Canada .....	129
9-2	Flotte immatriculée au Canada par type .....	130
9-3	Commerce maritime du Canada avec les États-Unis .....	136
9-4	Commerce maritime du Canada à destination d'outre-mer .....	138
9-5	Indices des taux de marchandises maritimes .....	142
9-6	Transporteurs maritimes pour compte d'autrui domiciliés au Canada – Sources de recettes d'exploitation .....	142

<i>Figure</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
<b>10. Transport ferroviaire</b>		
10-1	Recettes ferroviaires provenant des tonnes-kilomètres .....	146
10-2	Exportations et importations ferroviaires Canada - États-Unis .....	147
10-3	Valeur des principaux produits exportés par chemin de fer vers les États-Unis et le Mexique .....	148
10-4	Ensemble du trafic ferroviaire mensuel .....	149
10-5	Évolution des quantités transportées, d'une année à l'autre .....	149
10-6	Chargements mensuels de céréales .....	150
10-7	Trafic ferroviaire intermodal .....	151
10-8	Volume de trafic et part du marché .....	153
10-9	Volumes de trafic des services ferroviaires voyageurs .....	153
10-10	Industrie canadienne du transport ferroviaire – Recettes d'exploitation .....	154
10-11	Tendances des emplois ferroviaires .....	154
10-12	Chemins de fer nationaux du Canada – Bénéfice d'exploitation et bénéfice net .....	157
10-13	Canadien Pacifique Limitée – Bénéfice d'exploitation et bénéfice net .....	157
10-14	Transport ferroviaire des marchandises au Canada – Marges d'exploitation .....	158
10-15	Les dépenses en capital du CN et de CP au Canada .....	158
<b>11. Camionnage</b>		
11-1	Structure et recettes de l'industrie du camionnage .....	162
11-2	Nombre de transporteurs pour compte d'autrui .....	168
11-3	Marges d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui .....	173
<b>12. Autocar/autobus</b>		
12-1	Structure et recettes de l'industrie de l'autobus et de l'autocar .....	176
12-2	Parc du secteur des autocars interurbains réguliers .....	177
12-3	Utilisation du parc du secteur des autocars interurbains réguliers .....	177
12-4	Bilan annuel du secteur des autocars interurbains réguliers – Passagers et véhicule-kilomètres .....	178
12-5	Bilan du secteur des autocars interurbains réguliers – Passagers par 100 véhicule-kilomètres .....	178
12-6	Parc du secteur des autocars nolisés .....	179
12-7	Utilisation du parc du secteur des autocars nolisés .....	179
12-8	Secteur des autocars nolisés – Autocar-kilomètres parcourus par les transporteurs .....	180
12-9	Parc du secteur du transport urbain .....	180
12-10	Utilisation du parc du secteur du transport urbain .....	180
12-11	Tendances à long terme dans le secteur du transport urbain .....	181
12-12	Usagers du transport urbain par 100 autocar-kilomètres .....	181
12-13	Éléments de coût du secteur du transport interurbain .....	182
12-14	Marges d'exploitation des secteurs du transport interurbain par autocars réguliers et nolisés .....	184

## LISTE DES ANNEXES

<i>Annexe</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
<b>5. Infrastructures et services connexes</b>		
5-1	Total des mouvements d'aéronefs .....	77
5-2	Passagers embarqués et débarqués .....	78
5-3	Fret embarqué et débarqué .....	79
5-4	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – Projets approuvés en 1997 .....	80
5-5a	Pourcentage de changement dans le tonnage total manutentionné par la Société canadienne des ports .....	81
5-5b	Pourcentage de changement dans le tonnage total manutentionné par les commissions portuaires .....	81
5-5c	Pourcentage de changement dans le tonnage total manutentionné par Transports Canada et d'autres ports .....	82
<b>8. Transport aérien</b>		
8-1	Situation des services transfrontaliers, par nationalité de transporteur .....	123
8-2	Situation des services transfrontaliers en date du 24 février 1998 .....	124
8-3	Situation des services aériens internationaux en date du 24 février 1998 .....	126



# POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

En 1997, le secteur des transports a connu un rendement économique vigoureux, de nouveaux projets législatifs, une amélioration globale du rendement financier des transporteurs et de nouveaux éléments visant à améliorer le réseau de transport du Canada.

## TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

- Cette année encore, le secteur des transports a profité d'une économie solide, rendement motivé en grande partie par des échanges commerciaux intenses. Le niveau d'activité des transports s'est accru de 5,4 % en 1997.
- Les dépenses annuelles totales en transport au Canada se chiffrent à environ 125 milliards \$, dont 83 milliards \$ en ventes, entretien et carburant de véhicules particuliers, et 35 milliards \$ en transport commercial de fret et de passagers.
- Les investissements annuels dans les transports s'élèvent à plus de 17 milliards \$, ce qui représente environ 19 % de l'investissement total dans l'économie. Une proportion de quelque 87 % de ce montant est affectée à l'équipement de transport routier (y compris les automobiles) et l'infrastructure des routes.
- Le Canada exporte 40 % de sa production intérieure, ce qui témoigne du lien entre notre croissance économique et notre succès dans l'économie mondiale.
- Les États-Unis étant notre principal partenaire commercial, presque les deux tiers de nos exportations sont transportées par route par rapport à 26 % par rail. Nous sommes encore plus tributaires des transports routiers au chapitre des importations.
- Les transports sont également importants pour le commerce intérieur, en particulier pour des provinces comme l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et le Manitoba, qui importent plus de 30 % de leur produit intérieur brut (PIB) des autres provinces. Toutes les provinces, à l'exception de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve, exportent plus de 20 % de leur PIB vers les autres provinces.
- En 1997, quelques 470 000 personnes au Canada occupaient un emploi directement lié au secteur des transports. Depuis 1992, le nombre d'emplois liés aux transports a augmenté de presque 3 % par année.
- En 1997, le salaire moyen annuel dans le secteur des transports se chiffrait à 37 239 \$, soit environ

17 % de plus que la moyenne calculée dans l'ensemble de l'économie.

- En 1997, le ménage canadien moyen a dépensé 6 655 \$ en transport, soit presque 14 % de son budget et plus que ses dépenses d'alimentation.

## TRANSPORT ET ÉCONOMIES RÉGIONALES

- Les régions de l'Est et de l'Ouest du Canada font beaucoup plus appel aux transporteurs pour compte d'autrui que le Centre du Canada. Cette tendance s'explique en grande partie par les plus grandes distances à parcourir pour atteindre les marchés, une densité de population moindre, une dépendance accrue envers le commerce interprovincial et des proportions plus élevées de production de produits primaires dans l'Est et l'Ouest du Canada.
- La Colombie-Britannique, plaque tournante des transports avec les pays de la ceinture du Pacifique, présente une proportion plus élevée de transporteurs pour compte d'autrui que les autres économies provinciales.
- La Colombie-Britannique est la province dont les dépenses totales en transport représentent le pourcentage le plus élevé des dépenses totales de la province (20,1 %), mais les Territoires du Nord-Ouest, dont le taux est de 21,4 % des dépenses totales, sont le territoire au taux le plus élevé.

## DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT

- En 1996-1997, les dépenses totales en transport des gouvernements, sans compter les recettes affectées aux transports, s'élevaient à

16 milliards \$ répartis comme suit : 2,7 milliards \$ par le gouvernement fédéral, 7,1 milliards \$ par les gouvernements provinciaux et territoriaux et 6,1 milliards \$ par les administrations municipales. Le total de 16 milliards \$ représentait une diminution par rapport au total de 17,2 milliards \$ atteint en 1995-1996. Par suite d'une réduction de l'ensemble des subventions, la partie attribuable au gouvernement fédéral est passée à 2,7 milliards \$, par rapport à 3,3 milliards \$ en 1995-1996.

- Les mesures de recouvrement des coûts adoptées par Transports Canada se sont chiffrées à 587 millions \$ en 1996-1997 après avoir atteint un sommet de 1,2 milliard \$ en 1995-1996 lorsque la taxe de transport aérien (TTA) était encore portée au crédit du budget ministériel. En 1997-1998, on s'attend que les recettes de Transports Canada chutent à 224 millions \$.
- En 1996-1997, d'autres recettes gouvernementales non affectées provenant des transports se sont chiffrées à 12,4 milliards \$, dont 4,0 milliards \$ en taxes sur le carburant du fédéral et 5,6 milliards \$ en taxes sur le carburant des provinces/territoires. Les droits de permis des provinces et des territoires s'élevaient à 2,7 milliards \$.

## INFRASTRUCTURE ET SERVICES CONNEXES

### SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

- Au cours de sa première année d'existence en 1997, Nav Canada a obtenu l'approbation de son barème de droits proposés, qui sera mis en oeuvre en deux étapes : la première le 1<sup>er</sup> mars 1998, et la seconde le 1<sup>er</sup> novembre 1998. La TTA sera éliminée graduellement pour laisser la place à ces droits directs imposés aux utilisateurs.

## AÉROPORTS

- Les administrations aéroportuaires locales ont pris en charge l'exploitation des aéroports locaux à Victoria, Winnipeg, Thunder Bay, Ottawa et Moncton en 1997. À l'heure actuelle, plus de 90 % de tout le trafic voyageurs au Canada est traité dans des aéroports exploités par des administrations aéroportuaires locales.
- La Greater Toronto Airports Authority a fait l'acquisition de l'aérogare 3 et a retenu les services d'un consortium de conception pour le réaménagement des deux autres aérogares de l'aéroport Pearson. Une nouvelle piste parallèle nord-sud est entrée en service en novembre.
- La Vancouver International Airport Authority a annoncé des plans d'expansion s'élevant à 114 millions \$.
- L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est devenu le septième aéroport canadien doté d'installations de prédédouanement en transit et de contrôle d'immigration des États-Unis pour les passagers de vols à destination des États-Unis.
- La Calgary Airport Authority a entrepris un programme d'immobilisations de 28 millions \$, notamment des améliorations au stationnement, à l'espace réservé aux douanes canadiennes et à l'aide de stationnement des aéronefs.
- La Edmonton Regional Airport Authority a entrepris son programme de réaménagement de l'aérogare de l'aéroport international.

## PORTS

- Le port de Vancouver a officiellement ouvert son terminal de conteneurs Deltaport en 1997, ce qui a permis de doubler la capacité de manutention de conteneurs du port, qui est passée



à 1,2 million d'équivalents-vingt pieds. La nouvelle installation peut traiter les plus grands porte-conteneurs en service et transférer des conteneurs à des wagons à deux niveaux de chargement acheminés immédiatement vers le Centre du Canada et le Midwest américain.

- Le gouvernement fédéral a transféré le port de Churchill à la Hudson Bay Port Company, filiale de OmniTRAX Inc., en septembre 1997. OmniTRAX possède également la compagnie de chemin de fer Hudson Bay Railway, qui a fait l'acquisition de 1 300 kilomètres de voie ferrée entre Le Pas et Churchill appartenant auparavant au Canadien National.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

- La Garde côtière canadienne (GCC) a poursuivi ses efforts pour réduire ses dépenses et accroître son efficacité. En 1997, elle a adopté le droit pour les services de dragage d'entretien basé sur la jauge dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

## RAIL

- En 1997, cinq compagnies de chemin de fer secondaire qui dominent ce secteur du transport ferroviaire, soit Railtex, Iron Road, OmniTRAX, Railink, et Genessee Rail-One, ont ajouté plus de 3 000 kilomètres de voie à leur réseau, principalement à la suite des cessions ou des ententes de location à bail conclues avec le CN et le CP.

## ROUTES

- Le pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick a été inauguré en juin 1997. Également digne d'attention : la cession de certains tronçons de routes provinciales de l'administration

provinciale aux administrations municipales, en Alberta et en Ontario

- La première route à péage électronique (Route 407) a été mise en service en Ontario.

## SÉCURITÉ

- Tous les modes ont connu des augmentations considérables du niveau global de sécurité en 1997. Le nombre d'accidents, leur taux et le nombre de décès survenus étaient généralement inférieurs aux chiffres de l'année précédente ou à la moyenne des cinq années antérieures.
- Il s'est produit 352 accidents **d'aviation** en 1997, soit une légère hausse de 3 % depuis 1996 mais 11 % de moins que la moyenne de 1992 à 1996. Le taux de neuf accidents par 100 000 heures de vol représente une augmentation de 2 % par rapport à 1996, mais une diminution de 17 % par rapport à la moyenne de 1992 à 1996. Les 76 décès dénotent une augmentation de 8 %, mais une réduction de 14 % par rapport à la moyenne de 1992 à 1996.
- On recense 528 accidents **maritimes** en 1997, chiffre le plus bas depuis 19 ans, soit une diminution de 12,5 % par rapport à 1996 et de 27 % par rapport à la moyenne de 1992 à 1996; le nombre de décès était également de 27 % moins élevé que la moyenne de 1992 à 1996; à 3,9 par 1 000 mouvements de navires, le taux d'accidents est resté relativement stable depuis 1994.
- En 1997 se sont produits 1 125 accidents **ferroviaires**, soit une diminution de 14 % par rapport à 1996 et de 3 % par rapport à la moyenne de 1992 à 1996; neuf accidents par million de train-kilomètres, soit une baisse de 17 % par rapport à 1996 et de 3 % par rapport à la moyenne de 1992 à 1996; et

107 décès, le taux le plus bas depuis 1990, et 11 % de moins que les données de 1996 et que la moyenne de 1992 à 1996.

- Les accidents de la **route** ont totalisé 661 000 en 1995, soit 7 % de moins que la moyenne de 1990 à 1994; 159 000 accidents de la route entraînant des pertes de vie en 1996, 5 % de moins qu'en 1995 et 7 % de moins que la moyenne de 1991 à 1995; 3 082 personnes ont été tuées dans des accidents de la route en 1996, soit 8 % de moins qu'en 1995 et 11 % de moins que la moyenne de 1991 à 1995; le taux de mortalité en 1995 était de 1,96 par 10 000 véhicules à moteur immatriculés, comparativement à 2,17 aux États-Unis.
- Le coût annuel des décès, des blessures et des dommages aux biens attribuables aux transports (transport routier seulement) a été estimé à 15 milliards \$, chiffre qui ne tient pas compte des dommages à la propriété causés par des accidents de transport.
- Les dépenses du gouvernement fédéral se chiffraient à 315 millions \$ au chapitre de la mise en oeuvre de diverses mesures de sécurité. Les dépenses des gouvernements provinciaux au chapitre de la sécurité en 1997 dépassaient également 300 millions \$. Les dépenses des administrations municipales relativement aux projets d'amélioration des passages à niveau se sont élevés à 20 millions \$ par année. Malgré leur importance, ces contributions à l'amélioration de la sécurité routière n'ont pas été prises en compte dans le présent rapport.

## ENVIRONNEMENT

- La durabilité des transports a attiré l'attention en 1997 en raison du processus de consultation visant l'élaboration de la *Stratégie de développement durable* de Transports Canada et de son dépôt ultérieur au Parlement.
- Autre événement à signaler : le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre sur les changements climatiques. Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés au Canada, tous les intervenants - gouvernements, secteur privé et particuliers – du réseau de transport du Canada devront participer si l'on tient à réaliser des réductions durables des émissions dans le secteur des transports.
- En 1990, le secteur des transports produisait environ 26,5 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre au Canada, mesurées en mégatonnes d'équivalents de dioxyde de carbone. En 1995, la proportion attribuable aux transports était de 26,4 %.
- Les oxydes d'azote et autres composés organiques volatiles, qui ont été les précurseurs de l'ozone troposphérique (smog), ont diminué considérablement par véhicule-kilomètre depuis l'entrée en vigueur de normes d'émission dans les années 1970. Des normes d'émissions plus strictes s'appliqueront aux modèles 1998. Cependant, la croissance du trafic depuis 1991 a entraîné une légère augmentation des émissions totales. Les transports sont responsables d'environ 40 à 50 % du smog.

## TRANSPORT AÉRIEN

- La santé financière des services aériens intérieurs s'est améliorée en 1997, bien qu'elle ait été marquée par l'interruption des services de réactés de Kelowna Flightcraft pour le compte de Greyhound Transportation Canada Ltd., et de Vistajet.
- L'année 1997 a également marqué la fin d'une période de restriction de deux ans imposée aux transporteurs américains concernant l'exploitation de nouveaux vols à destination de Vancouver et Montréal en vertu de l'accord aérien de 1995 entre le Canada et les États-Unis; le nombre de nouveaux services lancés depuis sa signature a été porté à 107.
- Les services internationaux ont poursuivi leur expansion; le partage de code avec des partenaires étrangers est devenu plus fréquent, ce qui permet aux transporteurs canadiens d'être présents dans un nombre beaucoup plus élevé de marchés sans avoir à y mettre en service un de leurs aéronefs.
- Les projets pilotes en cours à Vancouver relativement au « dédouanement en transit » et au « transit sans visa » visent à mettre à l'épreuve les procédures qui permettent aux passagers étrangers passant par le Canada à destination des États-Unis de se présenter directement aux douanes américaines, sans avoir à franchir les douanes canadiennes, souvent sans visa canadien.
- Les services internationaux réguliers à destination et en provenance de Montréal ont été en grande majorité réinstallés à Dorval, les services à la demande et tout-cargo étant affectés à Mirabel à la suite d'une décision d'Aéroports de Montréal qui est entrée en vigueur à l'automne 1997.

## TRANSPORT MARITIME

- La *Loi maritime du Canada* a été déposée à nouveau au Parlement à la session d'automne. Le projet de loi permettra aux grands ports d'adopter un mode de fonctionnement plus commercial, habilitera le Ministre à transférer la gestion courante des opérations de la Voie maritime à un groupe d'utilisateurs et prévoira un examen des questions de pilotage.
- Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (Projet de loi S-4) auront pour effet d'augmenter le montant d'indemnisation disponible aux créanciers maritimes, y compris pour les dommages causés par la pollution.
- Marine Atlantique a connu une réduction draconienne des services de traversiers dont elle a la responsabilité. Le pont de la Confédération a remplacé la liaison Borden (Î.-P.-É.) – Cap Tormentine (N.-B.); les services de la baie de Fundy et ceux reliant Yarmouth et Bar Harbor ont été transférés à un exploitant privé, Bay Ferries Ltd.; et le contrôle des services maritimes côtiers est passé au gouvernement de Terre-Neuve.
- Canadien Pacifique Ltée a joint les rangs des grandes compagnies de ligne internationales grâce à l'acquisition de Lykes Bros. Steamship Co., basée aux États-Unis, et de Contship Containerlines Ltd., dont les bureaux sont situés au Royaume-Uni.
- Malgré un fléchissement important tant du nombre de navires que de la capacité au cours des dix dernières années, la flotte marchande immatriculée au Canada reste en tête du commerce intérieur canadien avec 98 % du trafic transporté. Par ailleurs, la flotte canadienne a été active sur le marché transfrontalier entre le Canada et les États-Unis, transportant 55 % du trafic. Par

contre, sur les marchés étrangers, la flotte canadienne a transporté moins de 1 % du trafic, les expéditeurs canadiens confiant la majeure partie des mouvements au long cours à des transporteurs étrangers.

## TRANSPORT FERROVIAIRE

- Dans l'ensemble, les niveaux de trafic de fret ferroviaire ont augmenté d'environ 7 %, ce qui fait de 1997 la meilleure année de l'histoire ferroviaire.
- En 1997, un nombre record de voies ont été transférées et de nouvelles compagnies de chemin de fer créées.
- Des conditions météorologiques extrêmes ont occasionné des interruptions des services ferroviaires sur la côte Ouest au début de l'année.
- Ces perturbations ont entraîné une diminution des volumes de grain et de charbon, en particulier au cours du premier trimestre comparativement aux années antérieures; cependant, les volumes de ces marchandises et d'autres également ont rapidement connu un regain et ont dépassé les niveaux des années antérieures avant la fin de l'année, parfois de façon significative.
- L'Office des transports du Canada fait actuellement enquête sur ces perturbations du réseau de manutention du grain.

## CAMIONNAGE

- Un examen de la *Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR)* est en cours de concert avec les provinces et les intervenants.
- Les règles douanières régissant l'utilisation de l'équipement ont été assouplies tant au Canada qu'aux États-Unis, ce qui a permis aux transporteurs des deux pays d'accroître l'efficacité de leurs activités.
- Le trafic de camions et les revenus ont poursuivi leur ascension, en particulier dans le secteur des opérations transfrontalières.
- L'année 1997 a été marquée par d'autres changements de structure au sein de l'industrie du camionnage. Des alliances entre transporteurs, des fusions et des acquisitions de transporteurs ont été recensées; elles visaient toutes l'expansion ou la rationalisation des services. Des partenariats entre des entreprises de part et d'autre de la frontière ont également été signalés.
- Le rendement financier de l'industrie du camionnage a été positif en 1997; la croissance des revenus a été marquée et les marges d'exploitation se sont accrues.

## AUTOCAR

- Le régime réglementaire régissant les services d'autocar extraprovinciaux fait l'objet d'un examen dans le cadre de l'examen global de la LTR.
- Parmi les changements survenus à la structure de l'industrie, notons l'acquisition de la plus importante compagnie d'autocar au Canada, Greyhound, par Laidlaw Inc.
- Le nombre de passagers des autocars interurbains a poursuivi sa chute, tandis que les affrètements ont connu une popularité accrue au cours de l'année écoulée.



# INTRODUCTION

Le mandat pour ce deuxième rapport a à nouveau été pris dans son sens le plus large. Dans la mesure du possible, l'accent a été mis sur les renseignements de 1997.

Il s'agit du deuxième rapport annuel que le ministre des Transports dépose au Parlement sur la situation des transports au Canada. Ce rapport dresse un bilan pour l'année 1997 à partir des données disponibles et satisfait aux prescriptions de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le Ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

- a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;
- 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;
- d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Ce mandat est interprété de la façon la plus libérale possible, en fonction de tous les aspects importants du réseau canadien de transport, à l'exclusion des pipelines.

## STRUCTURE DU RAPPORT

Les deux prochains chapitres du rapport donnent une vue d'ensemble de l'importance de l'industrie des transports pour l'économie sur le double plan national et régional. Suivent quatre chapitres qui comprennent un examen à l'horizontale de tous les modes de transport et traitent des dépenses gouvernementales, de l'infrastructure, de la sécurité et de l'environnement. L'examen de la situation du réseau de transport prend fin avec cinq chapitres sur les modes de transport, soit le transport aérien, maritime, ferroviaire, par camion et autocar. En plus de faire état des changements législatifs et réglementaires importants survenus en 1997, ces chapitres examinent en détail les activités et les finances de chaque mode.

## CHANGEMENTS PAR RAPPORT À 1996

Bien que semblable, du point de vue de la forme, au rapport précédent, le nouveau rapport présente des différences, dont deux notables, soit l'absence de chapitres distincts sur les véhicules de tourisme et le transport intermodal. Dans la nouvelle version, la question des véhicules de tourisme est abordée dans le cadre du transport routier, tandis que celle du transport intermodal revient dans trois chapitres (infrastructure, transport maritime et transport ferroviaire). Les chapitres traitant de la sécurité et de l'environnement figurent au début du document, compte tenu de leur importance du point de vue des grands objectifs stratégiques.

Le premier rapport sur les transports au Canada avait examiné en détail le cadre législatif et réglementaire de chaque mode de transport aux échelons fédéral, provincial et municipal. Le rapport de cette année fait état uniquement des changements législatifs survenus l'année dernière. De même, le premier rapport soulignait diverses tendances relevées au cours des dernières années dans tous les modes de transport, pour préparer la voie à un examen de la situation au cours des années suivantes.

Enfin, le rapport est basé, chaque fois que cela est possible, sur les données de l'année précédente, la disponibilité des données étant le facteur décisif. À défaut de données pour 1997, ce sont les renseignements les plus récents qui ont servi.

# *TRANSPORTS ET ÉCONOMIE*

Une économie canadienne très performante et un secteur dynamique des exportations ont fait progresser à la fois le niveau d'activité et l'importance relative des transports.

Ce chapitre débute par une comparaison de l'importance du secteur des transports au Canada et dans d'autres pays. Il se penche ensuite sur les influences profondes subies ces dernières années par la demande en transport, analyse la conjoncture économique générale de 1997 et évalue la contribution des transports à l'économie sous l'angle du produit intérieur brut de ce secteur, de l'emploi et des dépenses. Enfin, il étudie les liens entre les transports et les échanges commerciaux.

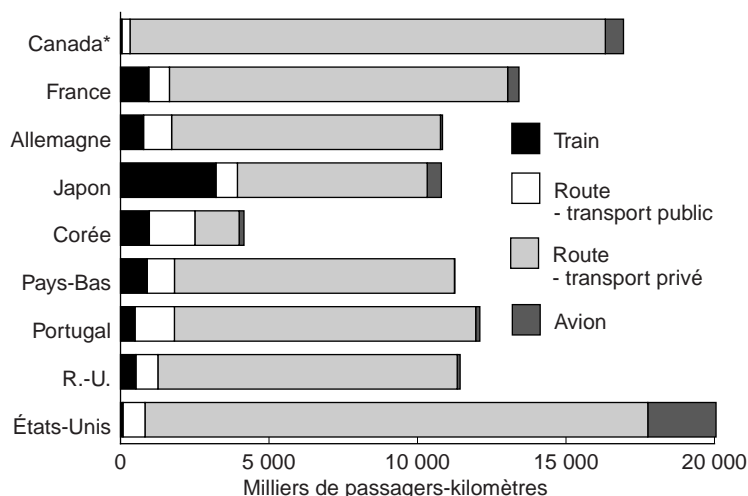
Les Canadiens sont éminemment tributaires des transports. Les transports sont essentiels aux activités professionnelles et aux déplacements de la majorité d'entre eux. Pour quantité d'autres, les transports sont un secteur d'emploi.

En raison de l'étendue du Canada, les gens et les biens doivent généralement parcourir des distances considérables pour parvenir à destination. Par tête d'habitant, le Canada se classe au deuxième rang des principaux pays industrialisés au chapitre du trafic passagers, loin derrière les États-Unis. Le Canada occupe un rang nettement plus élevé (de 20 %) que celui de l'Europe de l'Ouest.

Plus de 90 % de tous les déplacements au Canada se font en automobile, contre 84 % aux États-Unis et à peine plus de 80 % dans les autres pays. La figure 2-1 illustre le trafic passagers intérieur au Canada.

Pour ce qui est du transport des marchandises, la divergence est encore plus grande. Comme l'illustre la figure 2-2, le nombre de tonnes-kilomètres par tête d'habitant au Canada est plus de deux fois plus élevé qu'en Europe de l'Ouest, mais inférieur d'environ 25 % à ce qu'il est aux États-Unis.

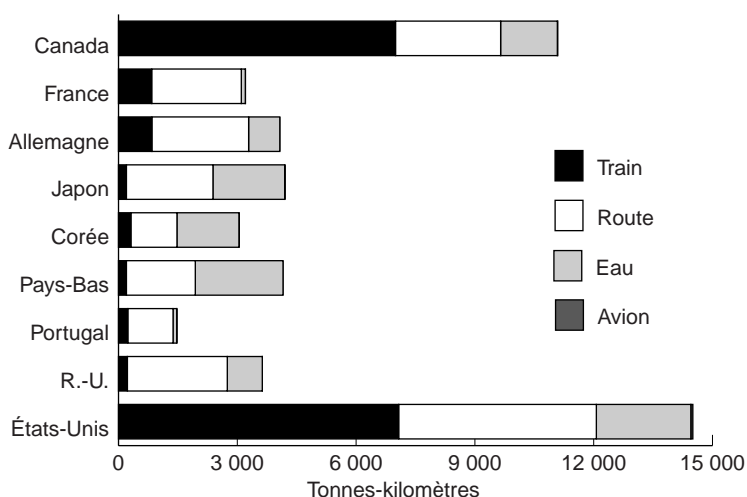
**FIGURE 2-1**  
**TRAFIC INTÉRIEUR DE PASSAGERS**  
**PAR TÊTE, PAR MODE**  
**1995**



\* Pour le Canada, le trafic ferroviaire voyageurs compte pour une part infime du trafic total de passagers.

Sources : Organisation des Nations Unies; OCDE; CEMT, OACI

**FIGURE 2-2**  
**TRAFIC INTÉRIEUR DE MARCHANDISES**  
**PAR TÊTE, PAR MODE**  
**1995**



Note : Dans tous les pays, le fret aérien représente moins de trois dixièmes de un pour cent de tout le fret.

Sources : Organisation des Nations Unies; OCDE; CEMT, OACI

## CHANGEMENTS STRUCTURELS ET TRANSPORTS

Depuis le début des années 1960, l'économie du Canada subit des changements structurels soutenus. Ces changements sont manifestes au niveau d'ensemble et au niveau industriel, et intéressent les services de transport. La figure 2-3 illustre l'importance relative des services et des biens au cours des 16 dernières années. Les secteurs traditionnels (ressources primaires, secteur manufacturier et secteur du bâtiment) ont perdu du terrain au profit du secteur tertiaire. La production de biens qui représentait 35 % de la production globale en 1981, n'en représente plus que 33 % aujourd'hui.

Qu'elles occupent un rang bas ou élevé dans l'échelle des changements structurels, certaines branches d'activité au sein de ces ensembles connaissent davantage de changements structurels que d'autres. Dans le secteur des transports, on observe cette dynamique dans le transport des marchandises. Alors que le volume global des marchandises a augmenté de 66 % depuis 1981, le secteur du camionnage a connu une progression de 109 %, celui du transport maritime de seulement 13 % et celui du transport ferroviaire de 42 %. Ces changements révèlent un abandon des transports ferroviaire et maritime au profit du transport routier.

Le tableau 2-1 donne un bref aperçu de la part relative de chacun des modes de transport depuis 16 ans.

Au cours de cette période, le transport des marchandises a opéré un virage significatif, le transport routier enregistrant les gains les plus spectaculaires. Deux raisons expliquent ce phénomène. En premier lieu, les changements structurels de l'économie en général ont entraîné un déplacement de la production des biens, qui s'est



traduit à son tour par une modification des besoins en matière de transport de marchandises. Par exemple, la tendance actuelle est aux inventaires minimums, et le camionnage convient particulièrement bien au système de livraison au moment adéquat très à la mode aujourd'hui. En deuxième lieu, les prix des transports ont subi de faibles hausses, ce qui a incité les expéditeurs à recourir à des services de meilleure qualité, comme la livraison porte à porte, pour laquelle le camion est particulièrement bien adapté.

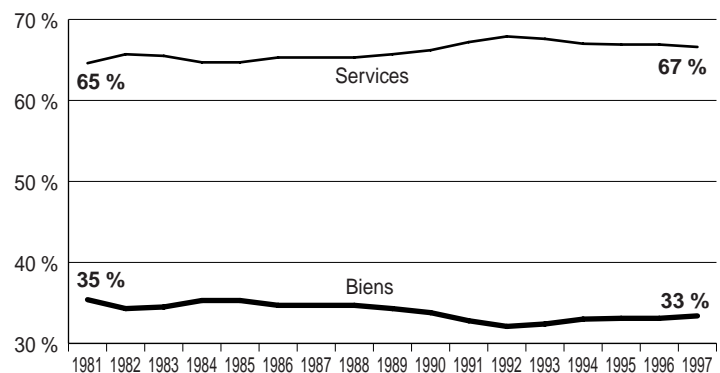
La figure 2-4 révèle que depuis 16 ans, les trois grands secteurs producteurs de biens de l'économie (le secteur manufacturier, les ressources primaires et le bâtiment et les services publics) ont enregistré des fluctuations de leur importance relative.

En 1997, la production de biens a augmenté de 4,8 %, contre 3,9 % pour l'économie. Le secteur a regagné le terrain perdu au cours de la récession de 1990 et 1991, atteignant environ 33 % de la production totale en 1997. Le secteur tertiaire a enregistré une légère baisse par rapport aux secteurs traditionnels.

Il faut également signaler que le type de biens produits témoigne d'une désaffection à l'égard des matières premières au profit des produits finis ou semi-finis. C'est le secteur manufacturier qui a enregistré le gain le plus important en 1997, puisqu'il a accusé une hausse de plus de 6 %, alors que le secteur des ressources primaires a connu une progression inférieure à 3 %.

De nombreuses branches d'activité fabriquent des produits pour l'exportation, ce qui signifie des affaires pour le secteur des transports. Par exemple, près de 76 % des machines non électriques, 89 % des équipements électriques et 84 % du matériel de transport sont exportés. Les importations de produits revêtent également de

**FIGURE 2-3**  
**IMPORTANCE RELATIVE DE LA PRODUCTION DE BIENS ET DE SERVICES**  
**1961 à 1997**



\* En pourcentage de la production commerciale totale, basé sur des dollars de 1986.

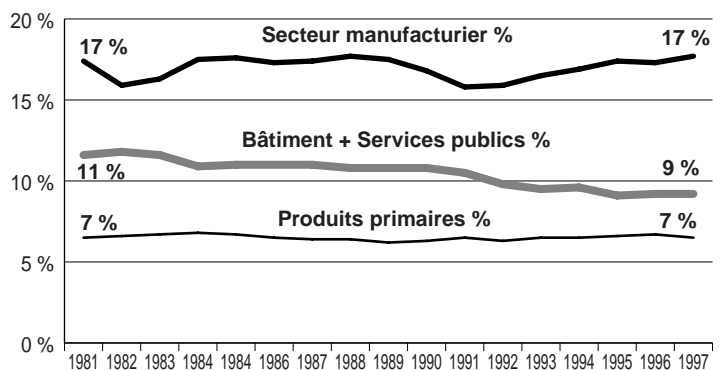
Source : Statistique Canada, Cat. 15-001

**TABLEAU 2-1**  
**DISTRIBUTION MODALE DES TRANSPORTS**  
**PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)**  
**1961 à 1997**

	(Pour cent)		
	1981	1991	1997
Train	15,8	16,7	18,3
Bateau	9,4	9,7	8,7
Camion	20,8	29,8	35,4
Avion	16,3	13,2	14,5
Urbain	17,7	10,3	6,8
Interurbain	2,4	1,1	0,6
Autres	17,6	19,3	15,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Statistique Canada, Cat. 15-001

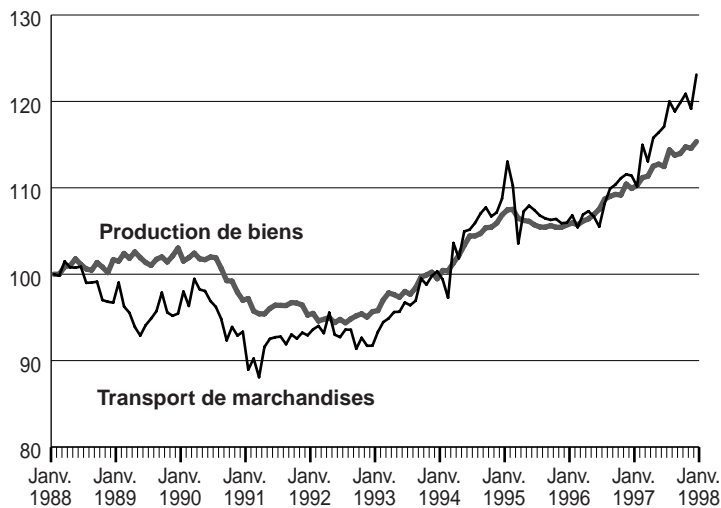
**FIGURE 2-4**  
**IMPORTANCE RELATIVE DES INDUSTRIES PRODUCTRICES DE BIENS**  
**1961 à 1997**



Source : Statistique Canada, Cat. 15-001

**FIGURE 2-5**  
**TENDANCE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT**  
**PRODUCTION DE BIENS VERSUS TRANSPORT DE MARCHANDISES**  
**1988 à 1997**

Janvier 1988 = 100



Note : PIB mensuel désaisonnalisé

Source : Statistique Canada, Cat. 15-001

**TABLEAU 2-2**  
**PRODUIT INTÉRIEUR BRUT,**  
**RECETTES ET PRIX**

	1997 (Niveau)	1996 – 1997 (% de changement réel)	1991 – 1997 (PCAM) <sup>1</sup>
PIB (milliards de dollars)			
<b>Total</b>	<b>691</b>	<b>3,9</b>	<b>2,4</b>
Entreprises de biens	231	4,8	2,7
Entreprises de services	460	3,4	2,2
<b>Transport</b>	<b>25,4</b>	<b>5,4</b>	<b>2,5</b>
Fret	15,8	8,3	4,2
Avion	3,7	5,9	4,0
Urbain	1,7	-0,7	-4,4
Autres <sup>2</sup>	4,2	-2,4	-1,1
Population (millions)	30,3	1,1	1,2
<b>Prix - Économie globale<sup>3</sup></b>	<b>106,6</b>	<b>0,6</b>	<b>1,4</b>
<b>Transport<sup>4</sup></b>	<b>97,7</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,3</b>

Note : Le PIB est au coût des facteurs et en milliards de dollars de 1992. Le fret englobe les transports par train, camion et bateau. Tous les changements de pourcentage sont en termes réels.

<sup>1</sup> PCAM = Pourcentage de changement annuel moyen

<sup>2</sup> Englobe les taxis, les transports interurbains et d'autres transports

<sup>3</sup> Prix du PIB, 1992 = 100,0

<sup>4</sup> Estimations de Transports Canada

Sources : Transports Canada; Statistique Canada, Cat. 13-001; 13-531; 15-001; 62-001 et 91-002

l'importance pour ce qui est de la demande intérieure en transport.

Étant donné qu'ils intéressent presque chaque transaction économique, les transports sont vulnérables aux variations qui se produisent dans le cycle commercial, de même qu'aux changements structurels à long terme. Les performances et les perspectives du secteur des transports sont liées à celles de l'économie.

Avec leur demande induite, les transports progressent lorsque l'économie progresse, et connaissent une phase de ralentissement lorsque l'économie accuse un fléchissement.

Depuis les années 1970, toutefois, la croissance de l'économie s'est écartée de celle du secteur des transports pour deux grandes raisons : l'importance relative accrue des services et la plus grande productivité du secteur des transports.

La figure 2-5 illustre les cycles de croissance des secteurs de la production de biens et du transport des marchandises, et révèle les périodes où ils sont synchronisés et où ils ne le sont pas.

Le secteur des transports est plus étroitement lié à la production de biens qu'à l'activité économique globale, les mouvements de marchandises représentant près des deux tiers de toutes les activités de transport. Pour sa part, la production de biens est davantage frappée par les cycles commerciaux que le secteur tertiaire. Il s'ensuit naturellement que les changements qui surviennent dans le transport des marchandises ont un rapport plus étroit avec les changements qui interviennent dans la production de biens qu'avec l'activité économique globale.

## 1997 – UNE EXCELLENTE ANNÉE POUR LES TRANSPORTS

### PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Le produit intérieur brut (PIB), qui désigne la valeur totale des biens produits et des services fournis dans un pays une année donnée, est un élément clé qui permet de comprendre l'incidence d'un facteur en particulier sur l'économie. Lorsqu'on compare le PIB de l'économie en général au PIB du secteur des transports, il devient plus facile de comprendre le rôle des transports et leur contribution à l'économie du Canada.

Le PIB du Canada a augmenté de 3,9 % en 1997, ce qui est considérable par rapport à la hausse de 1,6 % enregistrée en 1996. La hausse totale du PIB s'est soldée par des augmentations de 4,4 % de la demande intérieure et de 8,6 % des exportations. Cette poussée soudaine de la demande intérieure est la plus forte enregistrée depuis 1988.

À l'instar de l'augmentation du PIB du Canada en 1997, le PIB du secteur des transports a augmenté d'un taux nettement plus élevé, à hauteur de 5,4 %. De fait, au cours de la période de relance et d'expansion de 1993 à 1997, les services de transport ont progressé régulièrement plus rapidement que l'activité économique globale, essentiellement en raison de la forte impulsion des échanges dans la croissance du Canada.

Le transport des marchandises a augmenté de 8,3 %, et cette augmentation est commune au mode ferroviaire et au camionnage. Le trafic passagers n'a augmenté que dans le secteur aérien, de 5,9 %. Les transports urbains ont quant à eux continué d'afficher des taux de

croissance négatifs, poursuivant leur phase de fléchissement qui a débuté au début des années 1980.

Le tableau 2-2 illustre le PIB du Canada et le PIB du secteur des transports en 1997, en plus d'indiquer le changement survenu entre 1996 et 1997 et le pourcentage annuel moyen de changement par rapport aux six années précédentes, soit de 1991 à 1997.

### ACTIVITÉS COMMERCIALES

Les exportations de marchandises ont progressé de 9,1 % en 1997, les plus forts résultats étant enregistrés dans les biens manufacturés, le pétrole brut et le gaz naturel. Parmi les produits manufacturés, les hausses les plus notoires ont été enregistrées dans le secteur des papiers et des produits connexes, des produits chimiques ainsi que des machines et des équipements, y compris des équipements de bureautique.

Alimentées par une forte demande intérieure, les importations de marchandises ont grossi de près de 15,9 %. Les importations de machines et d'équipements, de métaux primaires ainsi que de produits du pétrole et du charbon ont connu une hausse significative, suivies des automobiles et des pièces d'automobile. La hausse des importations de produits agricoles a été inférieure à la moyenne.

### DÉPENSES

Il y a eu un certain nombre de résultats notoires du côté des dépenses. Les dépenses de consommation ont progressé de 3,9 %. Les dépenses consacrées aux services de transport commerciaux par les consommateurs ont grimpé de 2 %. Les dépenses globales dans le secteur des transports (y compris les achats d'automobiles et les dépenses connexes) ont augmenté de 3 %. Les investissements fixes privés ont augmenté de 14,5 %, leur élément le plus important, les

machines et les équipements, accusant une montée en flèche de près de 20 %.

Les constructions non résidentielles, qui exercent une influence sur le transport des marchandises, ont accusé une hausse appréciable de 9,1 % en 1997, la plus forte en près de dix ans. Le secteur de la construction résidentielle, qui est lui aussi un facteur d'influence, a connu un fort taux de croissance pour la deuxième année consécutive.

Dans l'économie globale, la faiblesse des taux d'intérêt s'est traduite par une baisse des paiements d'intérêt sur la dette des entreprises, qui ont vu leurs profits augmenter de 17 % en 1997. Les transports ont particulièrement bénéficié de cette conjoncture, puisque c'est un secteur où le coefficient capital-produit est élevé et où le service de la dette est important.

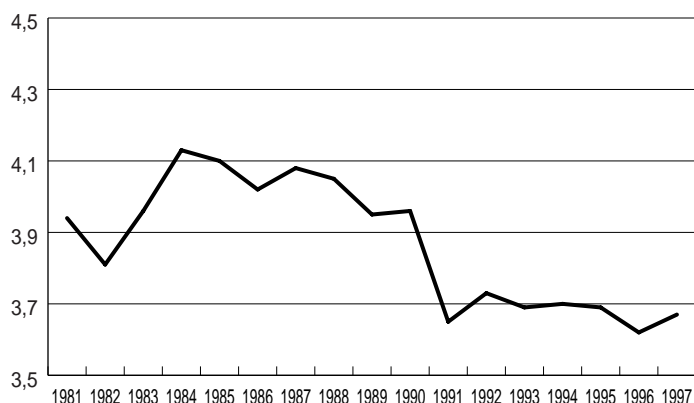
Le taux d'inflation se situant à 1,6 %, les prix des transports ont chuté de 0,5 %. En général, les prix des transports n'ont pratiquement pas accusé de hausse depuis 1991.

La faiblesse du dollar canadien a contribué à l'essor des exportations, ce qui est une excellente nouvelle pour le secteur des transports. La hausse de l'emploi et la faiblesse des taux d'intérêt ont contribué à une augmentation des dépenses de consommation, notamment dans le secteur des transports.

## CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À L'ÉCONOMIE

En assurant le déplacement des gens et des marchandises, en entraînant des profits et en payant des salaires, les transports contribuent beaucoup au bien-être économique des Canadiens. En dehors de son rôle stratégique, l'importance du secteur tertiaire des

**FIGURE 2-6**  
**PART DES TRANSPORTS DANS LE PIB TOTAL**  
**1961 à 1997**



Source : Statistique Canada, Cat. 15-001 et 15-201

**TABLEAU 2-3**  
**PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DU SECTEUR DES TRANSPORTS**

	Camion	Train	Avion	Bateau	Autre*	Total
PIB des transports (milliards de dollars 92)	9,0	4,6	3,7	2,2	5,9	<b>25,4</b>
Pourcentage de changement – 97-96	9,3	9,0	5,9	3,2	-1,7	<b>5,4</b>

\* Englobe les transports en commun urbains, les taxis, les transports interurbains et d'autres modes.

Source : Statistique Canada, Cat. 13-001

**TABLEAU 2-4**  
**PART DES TRANSPORTS DANS LE PIB TOTAL**  
**DANS CERTAINS PAYS**  
(selon la valeur courante de la devise nationale)

	Nouvelle-Zélande	Australie	Italie	France	États-Unis	Allemagne	Canada
1981	5,2	5,1	4,1	4,0	3,7	3,6	<b>4,3</b>
1987	5,1	5,0	4,1	3,8	3,4	3,3	<b>4,1</b>
1991	4,9	4,9	4,3	3,7	3,2	3,3	<b>3,8</b>
1996	4,8	4,7	4,3	3,5	3,0	3,1	<b>3,2</b>

1. Englobe le secteur de l'entreposage qui, en 1996 au Canada, a représenté un dixième de un pour cent.

Source : Comptes nationaux de l'OCDE, 1981 – 1996

transports en termes de PIB est appréciable. Ce secteur est plus important que l'agriculture, la pêche, le trappage et l'exploitation forestière confondus.

Les transports ont représenté 3,7 % du PIB global en 1997. La figure 2-6 illustre la baisse quasi continue du PIB du secteur des transports depuis 13 ans.

Toutefois, la forte croissance économique enregistrée en 1997 a exercé un effet d'entraînement sur le secteur des transports. Par rapport à 1996, le PIB du secteur des transports en 1997 a augmenté de 5,4 % en termes réels. Sur le plan modal, le camion et le train ont enregistré la hausse la plus importante avec des augmentations respectivement de 9,3 et de 9 %, suivis de l'avion et du bateau avec des hausses de 5,9 % et de 3,2 %. Le tableau 2-3 illustre la progression du PIB du secteur des transports.

Dans bien des pays de l'OCDE, dont le Canada, le secteur des transports a connu une croissance plus lente que le PIB global. Dans l'ensemble, le rapport entre le PIB du secteur des transports et le PIB global a chuté, en raison d'une plus forte productivité et d'une baisse des prix. Les salaires, les avantages sociaux, les paiements d'intérêts et les loyers dans le secteur des transports ont augmenté à un rythme plus lent que la moyenne de l'économie. Cela s'est traduit par une baisse relative du coût global des transports par rapport aux coûts de l'économie. C'est ainsi que la part des transports dans l'économie a diminué.

Le tableau 2-4 indique dans quelle mesure le secteur des transports a contribué à l'économie globale, ou illustre le rapport entre le PIB du secteur des transports et le PIB global pour le Canada et les principaux pays industrialisés depuis 15 ans.

## TRANSPORTS, SECTEUR D'EMPLOI

En 1997, le secteur des transports employait près de 472 000 personnes, deux fois plus de gens occupant un emploi dans les transports routiers que dans tous les autres modes de transport confondus. Un nombre au moins égal de personnes sont indirectement tributaires du secteur des transports au chapitre de l'emploi. De fait, le secteur des transports représente 3,4 % de l'ensemble des emplois au Canada. Le camionnage est le plus gros employeur avec 158 000 emplois, les transports maritimes occupant l'autre extrémité du spectre avec 31 000 employés.

Depuis 1992, les changements survenus dans le nombre d'emplois dans le secteur des transports ont grandement varié entre les différents modes. Globalement, le nombre

**TABLEAU 2-5**  
**EMPLOI DANS LES TRANSPORTS PAR MODE**  
**1992 et 1997**

Mode	(milliers d'employés)		
	1992	1997	1992-97 <sup>1</sup>
Camion	113	158	6,9
Avion	59	71	3,8
Train	60	50	-3,6
Bateau	23	31	6,2
Transports urbains	79	84	1,2
Autres <sup>2</sup>	75	78	0,8
<b>Total</b>	<b>409</b>	<b>472</b>	<b>2,9</b>

1. Pourcentage de changement annuel moyen  
2. Englobe les taxis, les transports interurbains et d'autres modes  
Sources : Statistique Canada, Cat. 72-002; Transports Canada

**TABLEAU 2-6**  
**INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS**  
**1992 à 1995**

	(millions de dollars courants)					
	1992	1993	1994	1995	Moyenne	%
<b>Investissements totaux</b>	<b>85 045</b>	<b>85 803</b>	<b>93 356</b>	<b>96 353</b>	<b>90 139</b>	<b>100,0</b>
Construction d'État	12 691	12 325	13 559	14 456	13 258	14,7
Machinerie d'État	3 415	3 491	3 508	3 332	3 437	3,8
Construction commerciale	29 734	30 162	32 962	32 213	31 268	34,7
Machinerie et équipement commerciaux	39 205	39 825	43 327	46 352	42 177	46,8
<b>Total des transports</b>	<b>14 670</b>	<b>15 155</b>	<b>18 754</b>	<b>19 716</b>	<b>17 074</b>	<b>18,9</b>
Matériel	9 199	9 651	12 342	12 876	11 017	12,2
Infrastructures	5 471	5 504	6 412	6 840	6 057	6,7
<b>Route</b>	<b>12 401</b>	<b>13 321</b>	<b>16 375</b>	<b>17 454</b>	<b>14 888</b>	<b>16,5</b>
Matériel (ex. voitures)	7 705	8 493	11 033	11 632	9 716	10,8
Routes et ponts	4 696	4 828	5 342	5 822	5 172	5,7
<b>Rail</b>	<b>583</b>	<b>761</b>	<b>866</b>	<b>845</b>	<b>764</b>	<b>0,8</b>
Matériel (ex. locomotives)	288	401	379	356	356	0,4
Voies ferrées et plates-formes routières	295	360	487	489	408	0,5
<b>Marine</b>	<b>722</b>	<b>510</b>	<b>678</b>	<b>719</b>	<b>657</b>	<b>0,7</b>
Matériel (ex. navires)	308	267	186	274	259	0,3
Construction technique maritime	414	243	492	445	399	0,4
<b>Avion</b>	<b>964</b>	<b>563</b>	<b>835</b>	<b>698</b>	<b>765</b>	<b>0,8</b>
Matériel (ex. aéronefs)	898	490	744	614	687	0,8
Pistes, y compris balisage	66	73	91	84	79	0,1

Source : Statistique Canada, Cat. 61-223

**TABLEAU 2-7**  
**DEMANDE TOTALE EN TRANSPORT**  
**1991 et 1996**

	(millions de dollars courants)				
	—1991—		—1996—		91-96 PCAM *
	Milliards de dollars	% de part	Milliards de dollars	% de part	
<b>(A) Demande intérieure finale</b>	<b>693,1</b>	<b>100,0</b>	<b>788,1</b>	<b>100,0</b>	<b>2,6</b>
<b>Dépenses nationales globales en transport</b>					
<b>(B) Total (points 1+2+3)</b>	<b>108,5</b>	<b>15,7</b>	<b>134,2</b>	<b>17,0</b>	<b>4,3</b>
<b>(C) Total moins impôts et redevances indirects (points 1+2+5)</b>	<b>98,5</b>	<b>14,2</b>	<b>122,8</b>	<b>15,6</b>	<b>4,5</b>
<b>1) Transporteurs pour compte d'autrui</b>	<b>26,9</b>	<b>3,9</b>	<b>35,3</b>	<b>4,5</b>	<b>5,6</b>
Avion	7,8	1,1	9,7	1,2	4,3
Train	5,3	0,8	6,2	0,8	3,2
Bateau	2,3	0,3	4,0	0,5	12,1
Camion	8,0	1,2	12,0	1,5	8,5
Transports urbains	1,4	0,2	1,2	0,2	-2,7
Autres	2,1	0,3	2,2	0,3	0,8
<b>2) Ventes privées de transport</b>	<b>64,4</b>	<b>9,3</b>	<b>83,1</b>	<b>10,5</b>	<b>5,2</b>
Concessionnaires de voitures au détail (neuves et usagées)	36,9	5,3	52,2	6,5	7,2
Stations-service	14,0	2,0	16,1	2,0	2,9
Ateliers de pièces et de réparation de véhicules au détail	10,8	1,6	12,1	1,5	2,4
Agences de location de véhicules	2,8	0,4	2,6	0,3	-1,2
<b>3) Dépenses publiques</b>	<b>17,1</b>	<b>2,5</b>	<b>15,8</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,6</b>
Construction et entretien des routes	10,9	1,6	11,0	1,4	0,2
Subventions aux transports en commun	2,4	0,3	2,5	0,3	1,5
Autres transferts nets et subventions	3,9	0,6	2,3	0,3	-10,1
<b>4) Total des impôts et des redevances indirects</b>	<b>10,0</b>	<b>1,4</b>	<b>11,4</b>	<b>1,4</b>	<b>2,6</b>
Taxes sur le carburant	7,7	1,1	8,8	1,1	2,6
Frais de licence	2,3	0,3	2,6	0,3	2,5
<b>5) Dépenses publiques moins impôts et redevances indirects</b>	<b>7,1</b>	<b>1,0</b>	<b>4,4</b>	<b>0,6</b>	<b>-9,0</b>

PCAM : Pourcentage de changement annuel moyen

Sources : Statistique Canada, calcul spécial tiré de la Division des comptes nationaux et de l'environnement; plusieurs rapports annuels d'entreprises de transport; Transports Canada

d'emplois a augmenté de 63 000. La plus forte hausse, en termes relatifs et absolus depuis 1992, est survenue dans le secteur du camionnage, qui a gagné 45 000 emplois. L'emploi a augmenté de 12 000 dans le secteur aérien et de 8 000 dans le secteur maritime. La rationalisation des activités ferroviaires a entraîné l'abolition de 10 000 emplois depuis cinq ans.

Le tableau 2-5 illustre la croissance et la baisse de l'emploi dans le secteur des transports, pour chaque mode de transport.

## INVESTISSEMENTS

Les investissements dans le secteur des transports comprennent les dépenses engagées par l'État dans les infrastructures de transport, comme dans la construction de routes, et les dépenses engagées par le secteur privé et par l'État dans l'achat de machines et d'équipements, comme des automobiles et des camions. Dans le secteur des transports, les investissements sont généralement engagés à intervalles irréguliers et totalisent des sommes d'argent considérables.

De 1992 à 1995, les investissements dans les transports ont représenté 18,9 % des investissements globaux engagés dans l'économie au cours d'une année moyenne, les équipements représentant 12,2 % et les infrastructures 6,7 %. Il faut signaler que la route domine les investissements dans le secteur des transports, puisqu'elle représente 16,5 % des 18,9 %, alors que tous les autres modes représentent chacun moins de 1 %. Le tableau 2-6 compare les investissements engagés dans le secteur des transports aux

investissements dans l'économie (moins la construction résidentielle qui passe pour un investissement non productif).

### DEMANDE EN TRANSPORT

En 1996, la demande intérieure en transport a représenté 17 % de la demande intérieure globale des Canadiens, soit une augmentation par rapport aux 15,7 % enregistrés en 1991, ce qui traduit un taux de croissance annuel de 4,5 % (tableau 2-7). Ce taux a dépassé le taux de croissance de la demande globale, ce qui explique la part accrue des transports dans la demande intérieure globale. Si l'on soustrait les impôts et les redevances indirects des dépenses publiques, les dépenses intérieures globales engagées dans le domaine des transports en 1996 ont représenté 15,6 % de la demande intérieure totale, contre 14,2 % en 1991.

La demande intérieure en transport comporte de multiples segments, dont le plus important est constitué par les ventes privées de transport, qui ont représenté 10,5 % de la demande intérieure globale en 1996. La principale composante des ventes privées de transport (les ventes de véhicules au détail) a représenté 6,5 % de la demande globale, alors que les autres composantes (les stations-service, les pièces d'automobile et les réparations et les agences de location) ont représenté respectivement 2,0, 1,5 et 0,3 %.

Le deuxième segment de la demande intérieure par ordre d'importance en 1996 intéresse les transporteurs pour le compte d'autrui, qui représentent 4,5 % de la demande globale. Le camionnage est le sous-segment le plus important, avec 1,5 %, suivi par l'avion à 1,2 %, alors que chaque autre mode a enregistré un taux inférieur à 1 %. À l'exception des agences de location, les composantes des ventes privées de transport ont été supérieures ou égales à tout mode individuel dans

**TABLEAU 2-8**  
**DÉPENSES ANNUELLES MOYENNES CONSACRÉES AU TRANSPORT, PAR MÉNAGE**  
**1997**

Poste	\$/ménage	Pourcentage
<b>Achat d'un véhicule</b>	<b>3 071</b>	<b>46,1</b>
Voitures et camions neufs	2 178	32,7
Voitures et camions usagés	602	9,0
Bicyclettes et motocyclettes	207	3,1
Bateaux, avions	84	1,3
<b>Carburant</b>	<b>1 297</b>	<b>19,5</b>
<b>Assurances</b>	<b>300</b>	<b>4,5</b>
<b>Autres frais d'exploitation des véhicules</b>	<b>830</b>	<b>12,5</b>
Réparations et entretien	439	6,6
Pièces et accessoires	391	5,9
<b>Autres</b>	<b>320</b>	<b>4,8</b>
Location (location-bail de véhicules motorisés)	64	1,0
Stationnement	61	0,9
Leçons de conduite, frais de permis	195	2,9
<b>Transports publics urbains</b>	<b>168</b>	<b>2,5</b>
Transports en commun	129	1,9
Taxis	39	0,6
<b>Transports publics interurbains</b>	<b>669</b>	<b>10,1</b>
Avion	577	8,7
Train	14	0,2
Autocar	52	0,8
Traversier et transport par bateau	26	0,4
<b>Total</b>	<b>6 655 \$</b>	<b>100,0</b>

Sources : Statistique Canada, calcul spécial extrait de la Division des comptes nationaux et de l'environnement; Transports Canada

le groupe des transporteurs pour compte d'autrui.

La demande de transports en commun baisse régulièrement, ce qui reflète la vogue soutenue des voitures particulières.

Le gouvernement a été le plus petit segment de la demande intérieure en transport, à hauteur de 2 % de la demande intérieure totale, en 1996. Les principaux sous-segments ont été la construction et l'entretien de routes à hauteur de 1,4 %, les subventions octroyées aux transports en commun et les autres subventions et frais administratifs représentant chacun 0,3 %.

### DÉPENSES DES MÉNAGES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

La dépendance du consommateur canadien moyen à l'égard des transports est un autre indicateur de l'importance de ce secteur. En 1997, le ménage moyen a consacré 15,2 % de son budget aux transports, dont 80 % pour l'achat et l'utilisation d'une automobile. Le ménage canadien moyen a également consacré 12,6 % de son budget des transports aux transports publics. C'est l'avion qui a dominé ces dépenses, représentant 68,9 % de ce poste du budget de transport. Le tableau 2-8 ventile le budget de transport du ménage moyen, notamment l'article acheté, son coût et le pourcentage du budget total que l'article représente.

**TABLEAU 2-9**  
**FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX ET INTERNATIONAUX DE BIENS**  
**1989 à 1996**

Année	(1988=100)									
	Intra-régional	Inter-régional	Exportations vers les É.-U.	Exportations vers le RDM	Importations des É.-U.	Importations du RDM	Total des flux	Flux nationaux	Production totale	Demande totale
1989	107	105	101	107	104	110	106	107	106	107
1990	107	98	108	99	103	115	106	105	105	106
1991	99	88	106	86	102	116	100	97	98	99
1992	96	86	121	84	113	123	103	94	99	100
1993	99	83	146	84	134	131	111	96	105	106
1994	106	84	176	98	162	145	124	102	116	116
1995	109	88	200	131	178	161	135	105	125	122
1996	111	95	214	133	185	167	140	108	130	127

RDM : Reste du monde

Sources : Statistique Canada; Transports Canada

**TABLEAU 2-10**  
**FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX ET INTERNATIONAUX DE BIENS**  
**1988 à 1996**

Année	Intra-régional	Inter-régional	Exportations	Exportations	Importations	Importations	Total	Total de la balance commerciale	Balance commerciale avec les É.-U.	Balance commerciale avec le RDM	Exportations totales	Importations totales
			vers les États-Unis	vers le RDM	des États-Unis	du RDM						
1988	46,8	11,3	15,2	5,7	13,1	8,0	100	-0,3	2,1	-2,3	20,8	21,1
1989	47,3	11,2	14,5	5,7	12,9	8,3	100	-0,9	1,7	-2,6	20,3	21,2
1990	47,3	10,5	15,5	5,3	12,8	8,7	100	-0,7	2,7	-3,4	20,8	21,4
1991	46,4	10,0	16,1	4,9	13,3	9,3	100	-1,7	2,8	-4,4	21,0	22,6
1992	43,8	9,5	18,0	4,6	14,5	9,6	100	-1,5	3,5	-5,0	22,6	24,1
1993	41,9	8,5	20,0	4,3	15,9	9,4	100	-1,0	4,1	-5,1	24,3	25,3
1994	39,9	7,6	21,6	4,5	17,1	9,3	100	-0,4	4,5	-4,8	26,1	26,4
1995	37,7	7,4	22,5	5,5	17,3	9,6	100	1,2	5,2	-4,0	28,1	26,9
1996	37,1	7,6	23,2	5,4	17,2	9,5	100	1,8	5,9	-4,2	28,5	26,7

RDM : Reste du monde

Sources : Statistique Canada; Transports Canada

**TABLEAU 2-11**  
**PART DU FLUX DES ÉCHANGES COMMERCIAUX**  
**DANS LA PRODUCTION TOTALE DE BIENS**  
**1988 à 1996**

Année	(pourcentage de la valeur totale de production)				
	Intra-régionale	Inter-régionale	Exportations vers les É.-U.	Exportations vers le RDM	Total
1988	59,2	14,3	19,2	7,2	100
1989	60,0	14,3	18,5	7,3	100
1990	60,2	13,3	19,7	6,7	100
1991	59,9	12,9	20,8	6,3	100
1992	57,7	12,5	23,7	6,1	100
1993	56,1	11,4	26,7	5,7	100
1994	54,2	10,4	29,3	6,1	100
1995	51,6	10,1	30,8	7,5	100
1996	50,6	10,4	31,6	7,3	100

RDM : Reste du monde

Sources : Statistique Canada; Transports Canada

## TRANSPORTS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX

Le réseau de transport joue un rôle crucial dans les échanges commerciaux du Canada, aussi bien intérieurs qu'internationaux. En tant qu'économie ouverte, le Canada compte sur les transports pour acheminer ses biens vers les marchés étrangers.

Les transports sont également importants pour les échanges intérieurs. En plus du commerce intraprovincial, les échanges entre provinces sont cruciaux pour les économies régionales. Chaque



**TABLEAU 2-12**  
**EXPORTATIONS DE MARCHANDISES CANADIENNES PAR PAYS**  
**1988 à 1997**

(milliards de dollars courants)										
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
États-Unis	100,9	101,6	111,6	109,7	125,7	150,7	184,2	209,9	223,5	244,9
Japon	8,8	8,8	8,2	7,2	7,5	8,5	9,7	12,1	11,2	10,9
Mexique	8,5	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	1,1	1,1	1,3	1,3
Autres pays de l'APEC*	8,4	7,7	7,8	8,4	8,1	8,0	10,2	14,3	13,2	13,2
Union européenne	11,9	12,5	12,8	12,2	12,2	11,5	12,5	16,6	15,7	15,0
Autres	8,0	7,5	7,9	7,9	8,5	8,0	8,8	10,3	11,0	11,6
<b>TOTAL</b>	<b>138,5</b>	<b>138,7</b>	<b>149,0</b>	<b>146,0</b>	<b>162,8</b>	<b>187,5</b>	<b>226,5</b>	<b>264,3</b>	<b>275,9</b>	<b>296,9</b>

\* Remarque : Les autres économies du Forum de coopération économique de l'Asie-Pacifique englobent l'Australie, Brunéi, le Chili, la Chine, Hong Kong, l'Indonésie, la République de Corée, la Malaysia, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, Taïwan, la Thaïlande et le Pérou (le Canada, les États-Unis, le Mexique et le Japon sont également membres de l'APEC).

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202, 65-004; 1997 est une estimation

**TABLEAU 2-13**  
**IMPORTATIONS DE MARCHANDISES CANADIENNES PAR PAYS**  
**1988 à 1997**

(milliards de dollars courants)										
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
États-Unis	86,0	88,1	87,9	86,4	96,5	113,8	137,3	150,8	157,5	183,4
Japon	9,3	9,6	9,5	10,3	10,8	10,7	11,4	12,1	10,4	12,5
Mexique	1,3	1,7	1,7	2,6	2,8	3,7	4,5	5,4	6,0	7,0
Autres pays de l'APEC*	9,3	9,9	9,8	10,3	11,8	14,0	16,4	18,9	18,7	21,7
Union européenne	17,6	16,6	17,3	16,0	15,8	16,3	19,6	22,6	22,7	26,8
Autres	7,7	9,3	10,0	9,9	10,3	11,5	13,5	15,8	17,8	20,1
<b>TOTAL</b>	<b>131,2</b>	<b>135,2</b>	<b>136,2</b>	<b>135,5</b>	<b>148,0</b>	<b>170,0</b>	<b>202,7</b>	<b>225,6</b>	<b>233,1</b>	<b>271,5</b>

\* Remarque : Les autres économies du Forum de coopération économique de l'Asie-Pacifique englobent l'Australie, Brunéi, le Chili, la Chine, Hong Kong, l'Indonésie, la République de Corée, la Malaysia, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, Taïwan, la Thaïlande et le Pérou (le Canada, les États-Unis, le Mexique et le Japon sont également membres de l'APEC).

Source : Statistique Canada, Cat. 65-203, 65-001; 1997 est une estimation

province a une économie et une structure industrielle qui lui sont propres. Alors que l'une peut être dominée par les ressources naturelles, l'autre l'est par des activités manufacturières données, ce qui fait des transports un maillon crucial.

Ces dernières années, le flux des produits s'est considérablement modifié. À titre de comparaison, il n'est pas inutile d'analyser le flux des échanges intérieurs par opposition au flux des échanges internationaux. Le flux total des échanges a augmenté de 40 % entre 1988 et 1996. Durant la même période, la production globale de biens (flux des échanges

intrarégionaux et interrégionaux plus les exportations) a augmenté de 30 %, alors que la demande intérieure (flux des échanges intrarégionaux et interrégionaux plus les importations) a augmenté de 27 %.

Le flux des échanges intérieurs a progressé de 8 % entre 1988 et 1996, ce qui résulte d'une hausse de 11 % du trafic intrarégional et d'une baisse de 5 % du transport interrégional des marchandises. Il est clair que les activités de transport nationales n'ont pas profité des hausses enregistrées dans la production et la demande intérieures. Les gains proviennent essentiellement des gains

internationaux. Le tableau 2-9 illustre le flux des échanges commerciaux entre 1989 et 1996.

Depuis 1988, les exportations du Canada vers les États-Unis ont augmenté de 114 %, contre 33 % pour ses exportations vers le reste du monde. De la même façon, les importations du Canada en provenance des États-Unis ont augmenté de 85 %, alors que celles en provenance du reste du monde ont augmenté de 67 %.

Les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis sont de loin les plus importants. En 1988, les exportations du Canada vers les

**TABLEAU 2-14**  
**PART DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES CANADIENNES\***  
**1988 et 1996**

	(en pourcentage)			
	--- Exportations ---		--- Importations ---	
	1988	1997	1988	1997
États-Unis	72,9	82,5	65,6	67,5
Japon	6,4	3,7	7,1	4,6
Mexique	0,4	0,4	1,3	2,6
Autres pays de l'APEC*	5,6	4,4	7,3	8,0
Union européenne	8,6	5,1	12,4	9,9
Autres	6,1	3,9	6,3	7,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

\* Remarque : Les autres économies du Forum de coopération économique de l'Asie-Pacifique englobent l'Australie, Brunéi, le Chili, la Chine, Hong Kong, l'Indonésie, la République de Corée, la Malaysia, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, Taiwan, la Thaïlande et le Pérou (le Canada, les États-Unis, le Mexique et le Japon sont également membres de l'APEC).

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202 et 65-203

Depuis 1988, les exportations totales ont progressé de 8,8 % par an en dollars courants. Les exportations vers les États-Unis ont plus que doublé. Le tableau 2-12 illustre les changements survenus dans les exportations canadiennes.

Durant la même période, les importations ont augmenté de 8,4 % par an. Fait notable, les importations de pays autres que les États-Unis, que l'Union européenne et le Japon ont plus que doublé. Le tableau 2-13 illustre les changements survenus dans les importations canadiennes.

Les États-Unis sont de loin le principal partenaire commercial du Canada. Le commerce avec les États-Unis donne accès au plus gros marché du monde. Pour ces échanges, expéditeurs, destinataires et gens d'affaires bénéficient de l'intégration de plus en plus forte des réseaux de transport des deux pays.

En 1997, les États-Unis à eux seuls ont reçu 83 % des marchandises exportées du Canada, contre 73 % à peine dix ans plus tôt. Au cours de la même période, la part des importations canadiennes en provenance d'Europe et du Japon a chuté, ce qui a profité aux États-Unis et au reste du monde. En 1997, plus des deux tiers de nos biens importés provenaient des États-Unis. Le tableau 2-14 illustre les échanges de marchandises du Canada.

Près de la moitié des exportations canadiennes ont été acheminées par la route. Le transport ferroviaire représente 20 %, suivi par le transport maritime avec 17 % et le transport aérien à 6 %. Pour les importations, la route est de loin le mode de transport le plus utilisé soit pour 62 % du total, suivi du transport maritime et du transport aérien avec des parts respectivement de 17 % et de 13 %. Le tableau 2-15 illustre le mode de transport emprunté par les produits importés et exportés par le Canada.

**TABLEAU 2-15**  
**EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DU CANADA PAR MODE DE TRANSPORT**  
**1996**

	Route	Rail	Eau	Air	Autre	Total
(milliards de \$)	125,2	50,7	43,8	15,8	24,0	259,4
Exportations* (%)	48,3	19,5	16,9	6,1	9,3	100,0
(milliards de \$)	145,3	16,6	38,5	29,8	2,9	233,1
Importations (%)	62,3	7,1	16,5	12,8	1,2	100,0

\* N'englobent pas les réexportations. À ce niveau de détail, les données relatives à 1997 ne sont pas encore disponibles.

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202 et 65-203

États-Unis représentaient 15 % de tous les biens transportés au Canada, alors que ce chiffre est de 23 % aujourd'hui. De la même façon, nos importations en provenance des États-Unis sont passées de 13 à 17 % du trafic global. Le tableau 2-10 illustre le niveau de ces échanges. Entre 1988 et 1996, le Canada a transporté moins de biens à l'intérieur des régions, et la part des échanges intrarégionaux a chuté de 47 à 37 % de l'activité commerciale globale. La part des mouvements commerciaux entre régions a elle aussi baissé de 11 % à 8 % du total.

L'importance relative des échanges commerciaux peut se mesurer à la production nationale, c'est-à-dire au flux des échanges intérieurs additionné des exportations vers les États-Unis et le reste du monde. La part des

échanges intrarégionaux est passée de 59 à 51 % de la production canadienne de biens, alors que les échanges interrégionaux ont baissé de 14 à 10 % de la production. Si les exportations vers l'étranger ont conservé leur part de 7 %, les exportations vers les États-Unis ont augmenté de 19 à 32 %. Le tableau 2-11 illustre ces parts du trafic dans la production globale.

Le Canada exporte près de 40 % de ce qu'il produit et il importe légèrement moins de biens qu'il n'en exporte. Depuis dix ans, ces proportions ont pratiquement doublé, ce qui démontre que la croissance de l'économie canadienne a un rapport direct avec sa participation à l'économie mondiale.

Au chapitre des exportations, le matériel de transport constitue le groupe de produits le plus important. Dans ce groupe, les autos sont le plus important bien d'exportation, suivies des matières usinées et des équipements électriques. La plupart de ces biens ont été expédiés par la route, même si le train en a acheminé environ 26 %, essentiellement du matériel de transport et des matières usinées. Le tableau 2-16 illustre les exportations du Canada vers les États-Unis et le Mexique selon le principal groupe de produits et le mode de transport.

Au chapitre des importations, le matériel de transport est à nouveau le plus important groupe de produits avec une part relative de 32 %. Près de 80 % des importations arrivent au Canada par la route et moins de 10 % par le train. Le tableau 2-17 illustre les importations du Canada en provenance des États-Unis et du Mexique selon le principal groupe de produits et le mode de transport.

Les deux plus grandes provinces, l'Ontario et le Québec, dominent les échanges provinciaux avec nos partenaires de l'ALENA, les États-Unis et le Mexique, et représentent près de 75 % des exportations et 83 % des importations. Étant donné que le commerce avec l'étranger revêt une importance aussi cruciale pour la croissance économique du Canada, il est essentiel que celui-ci possède un réseau de transport efficace et abordable pour l'aider à être concurrentiel dans l'économie mondiale. De fait, sans son réseau de transport, le Canada n'aurait pas enregistré la croissance qu'il a connue ces dernières années. Le tableau 2-18 illustre les exportations et les importations de marchandises du Canada avec les États-Unis et le Mexique par province en 1996.

**TABLEAU 2-16**  
**EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU CANADA VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE SELON LE PRINCIPAL GROUPE DE PRODUITS ET LE MODE DE TRANSPORT**  
**1996**

	Milliards de dollars courants	Pourcentage du total des exportations	Pourcentage transporté par la route	Pourcentage transporté par le train
Animaux vivants	1,9	0,9	99,8	0,0
Matières brutes	13,7	6,8	72,4	12,1
Matières usinées	62,7	31,0	55,8	34,6
Produits finis	9,8	4,9	92,7	2,2
Matériels de transport	70,4	34,8	57,2	39,5
Matériel électrique	23,6	11,7	80,2	0,7
Autres	20,0	9,9	87,7	2,0
Total	202,1	100,0	65,6	25,7

Note : Selon les exportations vers les États-Unis et le Mexique. Exclut l'électricité et les productoducs. À ce niveau de détail, les données relatives à 1997 ne sont pas encore disponibles.

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202 et 65-203

**TABLEAU 2-17**  
**IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU CANADA EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE PAR PRINCIPAL GROUPE DE PRODUITS ET PAR MODE DE TRANSPORT**  
**1996**

	Milliards de dollars courants	Pourcentage du total des importations	Pourcentage transporté par la route	Pourcentage transporté par le train
Animaux vivants	0,1	0,1	94,4	0,0
Matières brutes	13,3	8,2	80,1	9,4
Matières usinées	31,9	19,7	79,7	12,3
Produits finis	14,0	8,6	92,5	1,9
Matériels de transport	52,2	32,1	76,4	18,7
Matériel électrique	32,9	20,3	74,3	1,0
Autres	17,9	11,0	89,0	0,7
Total	162,3	100,0	79,7	9,6

Note : Selon les importations en provenance des États-Unis et du Mexique. Exclut l'électricité et les productoducs. À ce niveau de détail, les données relatives à 1997 ne sont pas encore disponibles.

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202 et 65-203

**TABLEAU 2-18**  
**COMMERCE DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR PROVINCE, 1996**

		(milliards de dollars courants)					
		Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.*	Total
<b>Exportations</b>	(milliards de \$)	8,4	39,9	127,8	35,0	14,5	225,6
	(%)	3,7	17,7	56,7	15,5	6,5	100,0
<b>Importations</b>	(milliards de \$)	2,1	17,2	118,8	14,7	11,2	164,0
	(%)	1,3	10,5	72,7	9,0	6,5	100,0

Note : Fondé sur les échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

\* Englobe les Territoires. À ce niveau de détail, les données relatives à 1997 ne sont pas encore disponibles.

Source : Statistique Canada, Cat. 65-202 et 65-203

### INITIATIVES DE TRANSPORT INTERNATIONALES

Le Canada est l'une des 18 économies membres du Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) créé en 1989 pour favoriser la libéralisation des échanges, les investissements et la coopération technique dans la région de l'Asie-Pacifique. Même s'il ne s'agit pas d'un forum de négociation, l'APEC appuie les travaux de l'Organisation mondiale du commerce. L'un des éléments propres à l'APEC est l'importance qu'il attache à la participation du secteur privé.

Pour le Canada, 1997 a été une année record. En novembre, le Canada a présidé le forum de l'APEC à Vancouver (Colombie-Britannique). En plus d'être l'hôte de la réunion des ministres du Commerce et des Affaires étrangères et de celle des dirigeants de l'APEC, le Canada a organisé cinq réunions ministérielles sectorielles, dont une sur les transports.

Le Canada prend une part active aux travaux du groupe de travail de l'APEC sur les transports. Celui-ci appuie la croissance économique régionale en se faisant le promoteur d'un réseau de transport efficace et intégré dans toute la région. En juin 1997, le Canada a été l'hôte de la Deuxième conférence des ministres des Transports de l'APEC à Victoria (Colombie-Britannique). Dix-sept partenaires de l'APEC y ont participé, en y envoyant 500 délégués officiels, dont 180 dignitaires du milieu des affaires et du secteur industriel.

#### *Initiatives de l'APEC réalisées en 1997*

À la réunion du mois de juin, le collectif des ministres des Transports a accepté le *Rapport du groupe d'experts sur la sécurité et l'assistance aériennes (GEASA)*, notamment les recommandations relatives à la sécurité de l'aviation civile. Les ministres ont également signé une déclaration de principe qui préconise l'harmonisation des règles de sécurité de l'aviation civile avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La croissance sans précédent de la région de l'APEC et la mondialisation des transports aériens risquent d'entraîner des problèmes de sécurité dans l'aviation civile, lesquels sont abordés dans le rapport du GEASA. Ce rapport dont l'élaboration a été dirigée par le Canada, repose sur un sondage, un examen et l'établissement de l'ordre de priorité des questions de sécurité. Il comprend des recommandations sur la sécurité des voyages en avion dans toutes les économies de l'APEC.

En outre, les ministres ont adhéré à la déclaration de principe conjointe sur les systèmes de navigation par satellite et de radiocommunications, laquelle préconise une série d'actions coopératives pour la mise en oeuvre des systèmes de radiocommunications et crée un comité consultatif chargé de surveiller ces actions. Mise de l'avant par le Canada, cette déclaration de principe est issue d'une étude complète des systèmes de navigation et de radiocommunications intégrés par satellite afin de faciliter leur entrée en service dans les transports aériens et maritimes dans la région de l'APEC. Complémentaire des travaux de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'étude comporte un examen technologique, un inventaire des plans et des problèmes, une évaluation économique et des recommandations d'ordre stratégique.

Le modèle d'accord de reconnaissance réciproque préconisé par l'Australie pour les produits automobiles a reçu l'aval des ministres. Outil visant à faciliter les échanges commerciaux, ce modèle fait la promotion des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les membres de l'APEC. C'est une composante du projet d'harmonisation des transports routiers, initiative en plusieurs phases pour l'harmonisation des normes dans la région de l'APEC.

Les ministres ont souscrit au *Manuel des meilleures pratiques et Rapport technique, volumes 1 et 2*, visant à supprimer les points d'engorgement de la circulation. Dirigé par les États-Unis, ce rapport constitue la troisième et dernière phase de l'Étude sur les points d'engorgement des transports entreprise par le groupe de travail de l'APEC sur les transports. L'étude a porté sur l'emplacement et la nature des bouchons aux aéroports, aux ports maritimes et aux points d'accès terrestres situés dans la région de l'APEC provoqués par l'augmentation de la demande sur les infrastructures existantes. Il comporte également des solutions et des meilleures pratiques pour régler ces embouteillages.

Enfin, les ministres ont avalisé l'exposé d'options sur des services aériens plus concurrentiels offrant des occasions justes et équitables. Ce document précise les options d'actions futures et recommande qu'un rapport final détaillé soit présenté aux ministres d'ici le milieu de l'année 1998.

#### *Initiatives de l'APEC lancées en 1997 à la demande des ministres*

Le groupe de travail de l'APEC sur les transports dirigé par le Canada a créé le groupe d'experts sur la sécurité maritime. Ce groupe s'occupera d'élaborer des programmes et des instruments pour promouvoir le respect des règles et des normes internationales en vigueur adoptées par ces organisations. Les ministres ont également prié les membres de l'APEC de collaborer de près avec les experts internationaux en sécurité maritime, comme l'OMI.

Le groupe de travail de l'APEC sur les transports a également constitué le groupe d'experts sur la sécurité routière à titre de première mesure visant à resserrer les normes de sécurité routière dans la région de l'APEC.

En outre, on a pris une initiative dans le domaine de la marine afin de favoriser un milieu d'exploitation efficace, sécuritaire et concurrentiel pour les transports maritimes. Le premier projet consistera à dresser un inventaire des mesures restrictives et discriminatoires dans le secteur maritime international.

Le groupe de travail sur les transports établira par ailleurs un cadre de normes pour l'application préliminaire des systèmes de transport intelligents pour l'identification des véhicules, la sécurité, l'emplacement et la perception des péages.

Et enfin, compte tenu des meilleures pratiques résultant de l'Étude sur les points d'engorgement dans les transports, un groupe de travail a été créé pour élaborer des lignes directrices, des normes et des options provisoires liées à un réseau de transport intégré.

# TRANSPORTS ET ÉCONOMIES RÉGIONALES

Les régions qui ont augmenté leurs activités commerciales ont aussi vu augmenter la part relative des activités de transport dans leur économie.

L'industrie des transports revêt une aussi grande importance pour les économies régionales que pour l'économie nationale. Dans chaque province, les transports jouent deux rôles bien précis : celui d'une industrie intermédiaire (par exemple, pour le transport des marchandises de l'usine au magasin) et celui de

participant à la consommation économique (par exemple, pour le transport des consommateurs aux centres commerciaux). Une économie provinciale saine suppose nécessairement un équilibre entre l'offre et la demande de transport.

Quatre indicateurs permettent de mesurer l'importance des transports

dans les économies provinciales : la valeur ajoutée<sup>1</sup> attribuable aux transporteurs pour compte d'autrui; l'emploi créé par les transporteurs pour compte d'autrui<sup>2</sup>; la demande de transport global<sup>3</sup>; et les investissements<sup>4</sup> privés et publics dans l'infrastructure et l'équipement des transports.

- 1 La «valeur ajoutée» est un concept économique utilisé pour mesurer l'importance de la production d'une industrie dans l'économie. Dans ce chapitre, «valeur ajoutée» s'entend des paiements comme les salaires et profits versés aux facteurs principaux destinés à la production dans l'économie provinciale, c.-à-d. la main-d'oeuvre et le capital. Comme la valeur ajoutée est déterminée d'après les paiements affectés à la main-d'oeuvre et au capital, c'est dire que l'importance des transports dans les économies provinciales est déterminée par l'emplacement des travailleurs et du capital utilisés par les transporteurs pour compte d'autrui. La valeur ajoutée est une mesure de la production ou de l'offre des transports.
- 2 Les transporteurs pour compte d'autrui englobent toutes les industries qui fournissent le transport de marchandises et/ou de passagers moyennant rémunération. Ils font partie du «transport global», qui inclut également les dépenses privées reliées au transport (p. ex. l'achat de voitures par les consommateurs) et les dépenses publiques en transport (p. ex. la construction et l'entretien des routes).
- 3 La «demande de transport global» mesure les ventes de transport aux consommateurs, aux entreprises et au gouvernement d'une province. Contrairement à la valeur ajoutée, la demande de transport global inclut les dépenses privées et publiques rattachées aux transports, ainsi que les ventes de services de transport commercial.
- 4 Qu'il soit fait par une entreprise ou un gouvernement, un «investissement dans les transports» peut être destiné à la construction de nouvelles infrastructures ou à l'achat de machinerie et d'équipement nouveaux. Il n'inclut cependant pas les dépenses de réparation et d'entretien, puisque celles-ci se rattachent à l'infrastructure, à la machinerie et à l'équipement déjà en place. Dans ce chapitre, on fait la distinction entre les investissements dans l'infrastructure (p. ex. les routes) et les investissements dans l'équipement. Les investissements dans l'infrastructure des transports se divisent en quatre catégories : routes, rail, maritime et air.

**TABLEAU 3-1**  
**STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE**  
**DES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

	(Pourcentage)							
	T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996
PIB provincial (PIBP)	100,0	0,0	100,0	2,7	100,0	0,9	100,0	1,8
Produits primaires	6,7	0,0	10,6	3,2	4,9	0,6	5,1	1,0
Fabrication et construction	13,8	-2,3	16,0	6,2	17,3	-1,3	21,4	2,9
Services publics et commerce	26,2	1,2	22,8	3,2	25,4	3,3	27,1	2,9
Finances et services	60,1	-0,1	57,8	1,8	59,7	0,7	53,0	1,0
Services gouvernementaux	10,7	-1,8	10,3	-1,5	10,1	-2,3	8,9	-0,6
Services financiers et autres	49,4	0,3	47,5	2,7	49,6	1,5	44,1	1,3

CAM : Croissance annuelle moyenne

Source : Statistique Canada, Cat. 15-203-XPB, Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1996

**TABLEAU 3-2**  
**BILAN COMMERCIAL DES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

	(Pourcentage)							
	T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
Exportations interprovinciales	9,9	-0,2	29,6	6,8	21,8	4,1	29,2	5,9
- Importations interprovinciales	41,6	0,6	47,6	2,8	34,8	0,5	40,3	2,9
<b>Balance interprovinciale</b>	<b>-31,8</b>	<b>0,8</b>	<b>-18,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>-12,9</b>	<b>-3,7</b>	<b>-11,2</b>	<b>-2,5</b>
Exportations internationales	30,1	8,8	16,7	11,1	20,1	4,9	35,4	15,7
- Importations internationales	21,9	7,9	14,4	7,2	27,1	4,8	36,8	14,7
<b>Balance internationale</b>	<b>8,1</b>	<b>11,8</b>	<b>2,3</b>	<b>227,6</b>	<b>-7,0</b>	<b>4,5</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,8</b>
Total des exportations	39,9	5,9	46,3	8,2	42,0	4,5	64,6	10,5
- Total des importations	63,5	2,6	62,0	3,7	61,9	2,2	77,1	7,4
<b>Total de la balance commerciale</b>	<b>-23,6</b>		<b>-15,7</b>		<b>-19,9</b>		<b>-12,6</b>	

CAM : Croissance annuelle moyenne    PIBP : Produit intérieur brut provincial

Source : Statistique Canada, Division des comptes nationaux, Section des entrées et sorties

**TABLEAU 3-3**  
**IMPORTANCE DU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

	(Pourcentage)							
	T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Transport commercial</b>	<b>3,7</b>	<b>4,8</b>	<b>2,9</b>	<b>-1,4</b>	<b>4,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,6</b>	<b>7,4</b>
Air	0,9	18,0	0,3	13,3	0,4	3,4	0,1	8,5
Rail	0,8	5,9	0,0	0,0	0,5	0,9	0,9	0,9
Maritime	0,6	-1,1	0,5	0,0	0,4	-1,5	0,4	-2,8
Camionnage	1,1	2,7	1,4	0,3	2,3	11,7	3,8	14,0
Transport urbain	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,1	-3,0	0,0	-3,8
Autres transports*	0,3	1,3	0,8	-6,2	0,3	0,0	0,3	-3,8

\* «Autre transport» s'entend principalement des agences et organisateurs de voyages, des taxis et des autocars interurbains ou noisés.

CAM : Croissance annuelle moyenne    PIBP : Produit intérieur brut provincial

Sources : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

La valeur ajoutée des transporteurs pour compte d'autrui peut être comparée au produit intérieur brut provincial (PIBP), mesure standard de la valeur de production globale d'une province. On peut également comparer la demande de transport global à la demande intérieure finale provinciale (DIFP), mesure pour connaître le chiffre d'affaires total dans l'économie provinciale. Ces deux concepts économiques sont reliés entre eux, puisque le PIBP équivaut à la somme de la DIFP et de la balance commerciale (qui inclut le commerce interprovincial et international).

Les provinces canadiennes se divisent en trois régions : l'Est (Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick), le Centre (Québec, Ontario) et l'Ouest (Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique, Territoires). Les différents volets de ce chapitre sont tous présentés dans cet ordre.

## VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS

L'importance des transporteurs pour compte d'autrui dans les économies provinciales et le mode de transport prédominant dans une province sont déterminés principalement par les particularités géographiques de la province, sa structure économique et son commerce interprovincial et international. La politique sur le transport public a elle aussi une influence.

Deux grandes politiques ont récemment eu un impact sur la contribution des transports dans les économies provinciales : la politique de déréglementation (par exemple, celle de l'industrie du camionnage) et la politique de commercialisation ou de privatisation de l'infrastructure des transports (par exemple, les aéroports).

Dans certains cas, l'emplacement géographique d'une province influera sur l'importance du transport commercial. Par exemple, les provinces frontalières du Québec ou de l'Ontario peuvent servir de plaques tournantes pour le transport en provenance ou à destination du Centre du Canada.

C'est au Manitoba et au Nouveau-Brunswick que les transporteurs occupent la plus grande place dans les économies provinciales. La Colombie-Britannique accorde elle aussi une grande place aux transporteurs, vu son rôle de zone de transit pour le commerce avec les pays côtiers du Pacifique.

### EST CANADIEN

Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve gèrent les plus petites économies provinciales. Dans chacune de ces provinces, les services financiers et autres (particulièrement les services gouvernementaux) contribuent dans une large mesure aux économies provinciales, alors que la contribution de l'industrie des produits primaires demeure modérément importante. L'Est canadien connaît un taux de croissance économique modéré. Le tableau 3-1 illustre pour les provinces de l'Est la structure industrielle, le pourcentage du PIBP en 1996 et la croissance annuelle entre 1991 et 1996.

Sur le plan du commerce international et interprovincial, les économies des provinces de l'Est se caractérisent par d'importants déficits commerciaux attribuables au gros volume d'importations, surtout dans le secteur des produits manufacturés.

Les déficits du commerce global sont principalement générés par des déficits dans le commerce interprovincial, lesquels se

manifestent surtout en Ontario et au Québec. Il reste cependant que les provinces de l'Est canadien ont réduit leurs déficits commerciaux, non seulement dans le secteur interprovincial mais aussi sur tout le marché commercial. En effet, la croissance des exportations a excédé la croissance des importations de 1991 à 1996. Le tableau 3-2 donne un aperçu du commerce dans la région de l'Est, en indiquant la contribution au PIBP et la croissance annuelle entre 1991 et 1996.

Quatre facteurs expliquent pourquoi le transport pour compte d'autrui revêt une importance modérément plus élevée dans l'Est canadien : la grande distance qui sépare l'Est des marchés du Centre; la répartition géographique de la population par rapport à celle du Centre; la forte proportion des importations; et le niveau modéré de production des produits primaires.

Comme le Nouveau-Brunswick est la province de l'Est la plus rapprochée du Centre du Canada et des États-Unis, elle sert de zone de transit ou de plaque tournante pour le transport en provenance ou à destination de l'Est canadien. C'est elle qui s'approprie la plus grande part du transport pour compte d'autrui de toutes les provinces de l'Est canadien, et la deuxième plus grande part de toutes les provinces du pays (après le Manitoba). Le Nouveau-Brunswick connaît la plus forte croissance de toutes les provinces dans le transport pour compte d'autrui.

Dans chaque province de l'Est, le camionnage représente le mode de transport pour compte d'autrui le plus important. Son taux de croissance est particulièrement élevé en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le rail arrive au deuxième rang dans toutes les provinces, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve<sup>5</sup>.

5 La part du rail à Terre-Neuve n'est peut-être pas représentative. L'unique voie ferrée de Terre-Neuve se trouve au Labrador et sert au transport du minerai de fer du Labrador au Québec, où le traitement se fait sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Ni Terre-Neuve ni l'Île-du-Prince-Édouard n'ont de voies ferrées.

**TABLEAU 3-4**  
**STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE**  
**DES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA**

	(Pourcentage)			
	QC		ONT.	
	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996
PIB provincial (PIBP)	100,0	1,8	100,0	2,2
Produits primaires	3,1	1,0	2,5	1,5
Fabrication et construction	26,4	1,4	29,5	3,2
Services publics et commerce	25,0	3,2	23,2	3,6
Finances et services	52,0	1,5	50,4	1,1
Services gouvernementaux	6,3	-0,6	5,2	-1,5
Services financiers et autres	45,6	1,9	45,1	1,5

CAM : Croissance annuelle moyenne

Source : Statistique Canada, Cat. 15-203-XPB, Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1996

La géographie des provinces de l'Est canadien influe sur l'importance des autres modes, particulièrement à Terre-Neuve où le transport maritime et aérien affiche des niveaux plus élevés que dans les autres provinces et les territoires. Ces niveaux sont effectivement équivalents à ce que l'on retrouve en Colombie-Britannique pour le transport maritime et dans les Territoires pour le transport aérien. Les autres provinces de l'Est accordent elles aussi une place importante au transport maritime, sauf que les taux de croissance demeurent faibles ou même négatifs.

Le tableau 3-3 démontre l'importance relative du transport commercial dans chacune des provinces de l'Est canadien, le pourcentage du PIBP en 1996 et la croissance annuelle moyenne de 1991 à 1996.

**TABLEAU 3-5**  
**BILAN COMMERCIAL DES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA**

	(Pourcentage)			
	QC		ONT.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
Exportations interprovinciales	19,7	2,0	19,9	3,0
- Importations interprovinciales	19,9	4,6	12,5	3,4
<b>Balance interprovinciale</b>	<b>-0,2</b>	<b>-22,8</b>	<b>7,4</b>	<b>2,4</b>
Exportations internationales	32,1	18,9	43,5	18,0
- Importations internationales	31,9	10,6	41,5	13,1
<b>Balance internationale</b>	<b>0,2</b>	<b>-21,0</b>	<b>2,0</b>	<b>-38,4</b>
Total des exportations	51,7	10,1	63,4	11,6
- Total des importations	51,8	8,0	54,0	10,2
<b>Total de la balance commerciale</b>	<b>0,0</b>		<b>9,4</b>	

CAM : Croissance annuelle moyenne PIBP : Produit intérieur brut provincial

Source : Statistique Canada, Division des comptes nationaux, Section des entrées et sorties

## CENTRE DU CANADA

Le Québec et l'Ontario ont les économies provinciales les plus importantes au pays. Ce sont elles qui s'approprient les plus grandes parts de la fabrication et de la construction, et les plus petites parts de la production de produits primaires. Dans les deux provinces, l'économie connaît une croissance modérée, les secteurs les plus vigoureux étant ceux des services publics et du commerce. L'Ontario bénéficie également d'une croissance au niveau de la fabrication et de la construction. Le tableau 3-4 donne un aperçu de la structure industrielle du Québec et de l'Ontario, le pourcentage du PIBP et la contribution à la croissance annuelle de 1991 à 1996.

Dans l'ensemble, le Québec a connu une situation d'équilibre commercial, alors que l'Ontario a enregistré un surplus commercial de 9,4 % de son PIBP en 1996. Ce surplus est attribuable principalement au commerce interprovincial. Les exportations internationales augmentent en Ontario, tandis que le commerce interprovincial, lui,

**TABLEAU 3-6**  
**IMPORTANCE DU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA**

	(Pourcentage)			
	QC		ONT.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Transport commercial</b>	<b>3,5</b>	<b>1,9</b>	<b>2,9</b>	<b>1,6</b>
Air	0,4	1,6	0,4	3,6
Rail	0,9	4,0	0,6	4,3
Marine	0,3	5,7	0,1	-6,6
Camionnage	1,4	3,3	1,1	3,1
Transport urbain	0,2	-4,0	0,1	-7,1
Autres transports*	0,2	-7,0	0,7	0,9

\* «Autres transports» s'entend principalement des agences et organisateurs de voyages, des taxis et des autocars interurbains ou nolisés.

CAM : Croissance annuelle moyenne PIBP : Produit intérieur brut provincial

Source : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada



demeure relativement stable. Le tableau 3-5 illustre la situation des provinces du Centre.

Quatre facteurs expliquent la part relativement faible que le transport pour compte d'autrui représente dans le PIBP de ces provinces : faible participation à la production des produits primaires; forte densité de population; proximité relative des gros marchés américains; très forte concurrence dans le secteur du fret intermodal (rail, camionnage, marine). Au Québec, le taux de croissance du transport pour compte d'autrui surpasse celui de l'économie provinciale, tandis qu'en Ontario, il lui est inférieur.

Dans le Centre du Canada, le plus important mode de transport est le camionnage, suivi du rail. Ces deux secteurs montrent un taux de croissance supérieur à celui des économies provinciales.

Depuis 1991, l'industrie ferroviaire croît plus rapidement que celle du camionnage. Les taux de croissance relativement plus élevés de ce secteur indiquent que les compagnies de chemin de fer jouissent d'une meilleure compétitivité.

Du côté du transport maritime, le Québec connaît une croissance qu'il doit à la popularité de plus en grande du port de Montréal pour le transport par conteneurs. En Ontario, cependant, le transport maritime souffre de décroissance.

Si les taux de croissance des transporteurs pour compte d'autrui demeurent relativement faibles dans le Centre du Canada depuis 1991, c'est qu'il y a une baisse dans le transport urbain et les autres modes de transport en commun (p. ex. les autocars interurbains). Cette baisse s'explique par le fait qu'à l'échelle du pays, les gens délaissent le transport en commun au profit de

l'automobile. Le tableau 3-6 illustre l'importance relative du transport commercial dans les provinces du Centre.

## OUEST CANADIEN

L'économie dans l'Ouest canadien repose fortement sur la production des matières premières, surtout en Saskatchewan, en Alberta et dans les Territoires. Le Manitoba et la Colombie-Britannique montrent des parts relativement plus élevées au niveau des services financiers et autres. Les provinces de l'Ouest canadien jouissent de taux de croissance modérés ou élevés, selon le cas. Les principaux élan de croissance dans toute la région de l'Ouest sont les services publics et le commerce. En Saskatchewan et en Alberta, la croissance reste forte également au niveau de la production des produits primaires. Quant à la Colombie-Britannique, elle doit sa croissance aux services financiers et autres. Le tableau 3-7 donne un aperçu de la structure industrielle des provinces de l'Ouest, le PIBP pour 1996 et la croissance annuelle de 1991 à 1996.

De faibles déficits du commerce global caractérisent le commerce international et interprovincial dans les provinces et territoires de l'Ouest, sauf en Saskatchewan et en Alberta. En 1996, la Saskatchewan a enregistré un léger surplus commercial de 0,3 % du PIBP, et l'Alberta un surplus de 12 %. Le commerce interprovincial représente une part relativement importante du commerce dans l'Ouest du Canada. Chaque province et territoire souffre d'un déficit à ce niveau, surtout dans ses échanges avec le Centre du Canada. Comme dans l'Est et le Centre, la principale tendance commerciale dans l'Ouest en est une de croissance dans les exportations internationales; il y

aussi croissance du côté des exportations interprovinciales. Le tableau 3-8 démontre l'impact du commerce dans les provinces de l'Ouest.

Si le transport pour compte d'autrui occupe une place relativement importante dans l'Ouest canadien, c'est parce que les économies provinciales reposent fortement sur la production des produits primaires, et aussi à cause de la faible densité de population des provinces et de la grande distance qui les sépare de leurs marchés. Cependant, les travailleurs et le capital qu'emploient les transporteurs pour compte d'autrui se répartissent de façon inégale, si bien que le transport pour compte d'autrui s'approprie de plus grandes parts au Manitoba, en Colombie-Britannique et dans les Territoires qu'en Alberta et en Saskatchewan.

Le Manitoba, idéalement placé pour servir de plaque tournante au trafic de l'Ouest transitant avec le Centre du Canada<sup>6</sup>, s'adjuge la plus grande part de transport pour compte d'autrui de toutes les provinces. La Colombie-Britannique joue d'ailleurs le même rôle pour le trafic canadien transitant avec les pays côtiers du Pacifique. Vu son rôle de plaque tournante et son relief accentué, la Colombie-Britannique accorde une très large place au transport pour compte d'autrui.

La Saskatchewan et l'Alberta<sup>7</sup> ne s'approprient qu'une part relativement faible de transport pour compte d'autrui, puisque les travailleurs et le capital de l'industrie des transports sont concentrés au Manitoba et en Colombie-Britannique.

Les Territoires affichent une plus grande part de transport pour compte d'autrui que toutes les provinces, vu leur population dispersée et la

6 Si le Manitoba sert de centre de transit, c'est peut-être aussi en raison des écarts fiscaux entre les provinces de l'Ouest, notamment entre la Saskatchewan et le Manitoba.

7 La part des transporteurs pour compte d'autrui dans l'économie provinciale de l'Alberta surtout, mais aussi de la Saskatchewan, sous-estime considérablement l'importance du transport pour ces provinces, puisque les produits primaires les plus précieux (pétrole et gaz naturel) qu'elles produisent sont généralement transportées par pipeline. Dans ce rapport, les pipelines ne sont pas inclus dans les modes de transport.

**TABLEAU 3-7**  
**STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE**  
**DES PROVINCES DE L'OUEST ET DES TERRITOIRES**

	(Pourcentage)									
	MAN.		SASK.		ALB.		C.-B.		TERR.	
	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996
PIBP	100,0	2,1	100,0	2,2	100,0	3,6	100,0	2,8	100,0	1,5
Produits primaires	6,7	-0,3	24,5	3,3	24,6	5,8	6,3	1,6	20,7	-0,2
Fabrication et construction	17,3	1,5	11,6	1,3	15,0	4,3	17,9	1,1	10,5	1,9
Services publics et commerce	29,0	4,7	24,0	4,6	21,5	4,2	26,4	4,1	21,3	2,7
Finance et services	52,8	1,4	45,2	0,9	43,5	1,9	56,4	3,2	51,9	1,9
Services gouvernementaux	7,7	-0,8	5,7	-1,6	3,9	-2,5	4,6	0,0	16,6	-1,4
Services financiers et autres	45,1	1,9	39,5	1,3	39,6	2,4	51,7	3,5	35,2	3,9

CAM : Croissance annuelle moyenne

Source : Statistics Canada, Cat. 15-203-XPB, Produit intérieur brut provincial par Industrie, 1984-1996

**TABLEAU 3-8**  
**BILAN COMMERCIAL DES PROVINCES DE L'OUEST ET DES TERRITOIRES**

	(Pourcentage)									
	MAN.		SASK.		ALB.		C.-B.		TERR.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
Exportations interprovinciales	26,7	4,6	23,7	5,9	25,6	6,2	13,1	5,6	19,3	3,8
- Importations interprovinciales	30,7	3,7	36,0	3,4	27,5	5,2	21,4	3,8	41,4	-0,7
<b>Balance interprovinciale</b>	<b>-3,9</b>	<b>-1,1</b>	<b>-12,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,9</b>	<b>-2,9</b>	<b>-8,3</b>	<b>1,4</b>	<b>-22,1</b>	<b>-3,4</b>
Exportations internationales	28,3	15,5	39,5	18,2	37,2	19,7	29,3	12,8	24,3	3,6
- Importations internationales	26,3	14,0	26,9	20,2	23,8	14,0	25,5	11,6	15,9	9,3
<b>Balance internationale</b>	<b>2,0</b>	<b>67,5</b>	<b>12,6</b>	<b>14,4</b>	<b>13,4</b>	<b>36,5</b>	<b>3,8</b>	<b>24,5</b>	<b>8,4</b>	<b>-2,8</b>
Total des exportations	55,0	9,2	63,2	12,4	62,8	12,8	42,4	10,2	43,6	3,7
- Total des importations	56,9	7,5	62,9	8,5	51,3	8,7	47,0	7,5	57,3	1,3
<b>Total de la balance commerciale</b>	<b>-1,9</b>		<b>0,3</b>		<b>11,5</b>		<b>-4,6</b>		<b>-13,7</b>	

CAM : Croissance annuelle moyenne    PIBP : Produit intérieur brut provincial

Source : Statistique Canada, Division des comptes nationaux, Section des entrées et sorties

**TABLEAU 3-9**  
**IMPORTANCE DU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DE L'OUEST ET LES TERRITOIRES**

	(Pourcentage)									
	MAN.		SASK.		ALB.		C.-B.		TERR.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Transport commercial</b>	<b>6,2</b>	<b>3,3</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>	<b>5,2</b>	<b>2,9</b>	<b>6,4</b>	<b>0,9</b>
Air	0,6	2,4	0,1	0,8	0,3	2,9	0,8	1,7	0,9	3,0
Rail	3,4	3,2	1,2	3,7	0,8	3,5	1,1	3,7	0,0	
Marine	0,0		0,0		0,0		0,6	-1,8	0,0	-20,0
Camionnage	1,8	7,8	1,4	4,0	1,5	5,4	1,4	5,2	3,4	0,8
Transport urbain	0,1	-4,6	0,0	-7,5	0,1	-4,9	0,2	-0,9	0,0	-2,8
Autre transport *	0,4	-4,5	0,1	-3,7	0,1	-2,2	1,1	4,3	2,1	1,2

\* «Autre transport» s'entend principalement des agences et organisateurs de voyages, des taxis et des autocars interurbains ou noisés.

CAM : Croissance annuelle moyenne    PIBP : Produit intérieur brut provincial

Sources : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

distance qui les sépare du Sud canadien.

Dans toutes les provinces de l'Ouest sauf le Manitoba, le camionnage représente le mode de transport le plus important, suivi du rail. Au Manitoba, le rail arrive au premier rang - la province s'approprie la plus grande part du rail de toutes les provinces - et le camionnage arrive au second rang. Le camionnage est aussi le mode le plus important pour les Territoires, suivi du transport aérien. Dans chaque province de l'Ouest canadien, les taux de croissance de l'industrie du camionnage excèdent ceux de l'industrie ferroviaire depuis 1991. Pourtant, les deux modes ont connu une plus forte croissance depuis 1991 que l'économie de chaque province de l'Ouest.

La Colombie-Britannique et Terre-Neuve ont les plus grandes parts de transport maritime de toutes les provinces, tandis que les Territoires et Terre-Neuve s'approprient les plus grandes parts de transport aérien.

Comme l'automobile et les autres moyens de transport privé continuent d'arracher des parts de marché au transport routier public, toutes les provinces de l'Ouest affichent des taux de décroissance dans le secteur du transport urbain. Le tableau 3-9 illustre l'importance relative du transport commercial dans les provinces de l'Ouest, le pourcentage du PIBP en 1996 et la croissance annuelle de 1991 à 1996.

## EMPLOI DANS LE TRANSPORT PROVINCIAL

L'emploi dans les activités de transport commercial est un autre indicateur de l'importance des transports dans l'économie d'une province. Dans l'ensemble, l'emploi dans le transport pour compte d'autrui a augmenté à un taux plus faible que l'emploi provincial en

général pendant la période de 1991 à 1996.

### EST CANADIEN

Le transport commercial présente des niveaux d'emploi modérément élevés dans l'Est canadien. Le Nouveau-Brunswick affiche la plus forte proportion d'emplois des provinces de l'Est et, et il se classe deuxième parmi toutes les provinces canadiennes (derrière le Manitoba). Dans chacune des provinces de l'Est canadien, le taux de croissance de l'emploi dans le secteur des transports est, depuis 1991, inférieur au taux de croissance de l'emploi provincial global. Terre-Neuve montre pour sa part un taux de croissance négatif.

Dans chaque province de l'Est sauf Terre-Neuve, l'industrie du camionnage est le plus important employeur de tous les modes de transport. Le Nouveau-Brunswick montre une plus forte proportion d'emplois liés au camionnage que toute autre province canadienne. À Terre-Neuve, le transport aérien fournit la plus forte proportion d'emplois en transport, suivi du camionnage. En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, le transport maritime se classe deuxième en importance. En fait, les provinces de l'Est affichent la plus forte proportion d'emplois liés au transport maritime de toutes les provinces du Canada.

La plus forte croissance de l'emploi s'est manifestée dans le secteur du transport aérien, surtout à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Le Nouveau-Brunswick montre également une forte croissance de l'emploi au niveau du camionnage.

Dans chacune de ces provinces, l'emploi dans les transports a connu une décroissance, notamment dans les secteurs du rail, du transport urbain et autres transports. Le tableau 3-10 démontre l'importance de l'emploi dans le secteur du transport commercial des provinces de l'Est canadien.

### CENTRE DU CANADA

Le Québec et l'Ontario montrent des proportions relativement faibles au niveau des emplois dans le transport commercial. Dans les deux provinces, le taux de croissance de l'emploi dans les transports est inférieur au taux de croissance de l'emploi global. Le principal employeur est le camionnage, suivi du transport urbain.

Le Québec et l'Ontario affichent la plus forte proportion d'emplois dans le secteur du transport urbain, situation qui s'explique par la forte densité de population dans le Centre du Canada. La principale source d'emplois dans les transports au Québec est le secteur du transport maritime, tandis qu'en Ontario, c'est le transport aérien. Dans les deux provinces, la plus forte décroissance s'est manifestée au niveau du rail, bien que l'Ontario ait également subi une décroissance dans d'autres modes. Le tableau 3-11 illustre l'importance de l'emploi dans le secteur du transport commercial au Québec et en Ontario.

### OUEST CANADIEN

Les provinces de l'Ouest canadien présentent des proportions relativement fortes d'emploi dans le secteur du transport commercial. Le Manitoba jouit du plus haut niveau de toutes les provinces. La Colombie-Britannique et les Territoires bénéficient eux aussi de niveaux élevés, alors que la Saskatchewan et l'Alberta sont confinées à de faibles niveaux. Dans chaque province de l'Ouest, le taux de croissance de l'emploi dans les services de transport commercial est inférieur au taux de croissance de l'emploi global.

L'industrie ferroviaire est le plus gros employeur de tous les modes de transport au Manitoba; l'emploi dans le secteur du rail est d'ailleurs plus élevé dans cette province que partout ailleurs au pays. En Saskatchewan et en Alberta, c'est le camionnage qui crée le plus d'emplois, alors que

**TABLEAU 3-10**  
**IMPORTANCE DE L'EMPLOI LIÉ AU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

	(Pourcentage)							
	T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996
Total de l'emploi	100,0	1,0	100,0	4,1	100,0	2,4	100,0	2,6
<b>Transport commercial</b>	<b>3,7</b>	<b>-4,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,0</b>	<b>3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>5,5</b>	<b>2,1</b>
Air	1,2	4,7	0,5	48,9	0,5	1,0	0,2	10,6
Rail	0,4	-9,6	0,0		0,2	-10,2	0,5	-9,3
Marine	0,7	-3,8	1,0	0,5	0,6	-0,4	0,6	0,8
Camionnage	0,9	-5,9	1,6	3,3	1,8	6,3	3,6	9,2
Transport urbain	0,1	-8,3	0,0		0,2	-8,0	0,1	-7,4
Autre transport	0,4	-9,0	1,5	-6,6	0,3	-6,3	0,5	-9,1

CAM : Croissance annuelle moyenne

Source : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

**TABLEAU 3-11**  
**IMPORTANCE DE L'EMPLOI LIÉ AU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA**

	(Pourcentage)			
	QC		ONT.	
	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996	Part du PIBP 1996	CAM 1991 à 1996
Total de l'emploi	100,0	3,0	100,0	2,3
<b>Transport commercial</b>	<b>4,1</b>	<b>1,8</b>	<b>3,4</b>	<b>1,1</b>
Air	0,5	3,8	0,5	14,2
Rail	0,4	-9,8	0,3	-2,5
Marine	0,4	11,4	0,1	1,0
Camionnage	1,2	2,1	1,1	5,0
Transport urbain	0,9	-0,6	0,8	1,6
Autre transport	0,6	19,2	0,6	-7,5

CAM : Croissance annuelle moyenne    PIBP : Produit intérieur brut provincial

Source : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

d'autres modes de transport deviennent les principaux employeurs en Colombie-Britannique et dans les Territoires.

Au Manitoba, en Colombie-Britannique et dans les Territoires, le deuxième plus gros employeur est l'industrie du camionnage, alors qu'en Saskatchewan, ce rang revient à l'industrie ferroviaire. L'Alberta montre des niveaux d'emploi égaux dans les secteurs du transport aérien, du transport ferroviaire et du transport urbain. Le Manitoba et les Territoires - avec Terre-Neuve - affichent une plus forte proportion d'emplois dans le secteur aérien que toutes les autres provinces du Canada.

Dans chaque province de l'Ouest, le transport aérien et le camionnage connaissent la plus forte croissance de l'emploi. Il y a par contre une baisse d'emploi dans les secteurs du rail et du transport urbain. Le tableau 3-12 illustre l'importance de l'emploi dans le transport commercial pour l'Ouest canadien.

**TABLEAU 3-12**  
**IMPORTANCE DE L'EMPLOI LIÉ AU TRANSPORT COMMERCIAL**  
**DANS LES PROVINCES DE L'OUEST ET LES TERRITOIRES**

	(Pourcentage)									
	MAN.		SASK.		ALB.		C.-B.		TERR.	
	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996	Part 1996	CAM 1991 à 1996
Total de l'emploi	100,0	3,1	100,0	2,8	100,0	4,0	100,0	4,2	100,0	6,7
<b>Transport commercial</b>	<b>5,8</b>	<b>1,1</b>	<b>4,0</b>	<b>2,1</b>	<b>4,3</b>	<b>1,7</b>	<b>4,8</b>	<b>2,4</b>	<b>5,3</b>	<b>0,0</b>
Air	1,0	13,9	0,4	9,3	0,6	8,5	0,9	6,3	0,9	4,0
Rail	1,9	-4,2	1,0	-3,8	0,6	-5,6	0,4	-4,8	0,0	-11,2
Marine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	2,6	0,0	0,0
Camionnage	1,8	12,4	2,1	8,8	2,3	7,5	1,0	7,2	2,1	-1,3
Transport urbain	0,4	-4,7	0,2	-7,1	0,6	-5,7	0,6	-4,0	0,1	-7,2
Autres transports	0,6	-5,8	0,4	-4,9	0,2	-4,6	1,3	3,8	2,2	0,3

CAM : Croissance annuelle moyenne  
Source : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

## DEMANDE DE TRANSPORT GLOBAL

Les deux premières sections de ce chapitre ont décrit deux indicateurs de l'offre des services de transport commercial dans les économies provinciales : la valeur ajoutée et l'emploi. La section qui suit porte sur la demande de transport global.

L'expression «transport global» s'entend du transport dans son sens le plus large. Elle englobe à la fois les dépenses des particuliers reliées au transport<sup>8</sup> (p. ex. l'achat de voitures par les consommateurs), les dépenses<sup>9</sup> de l'État (p. ex. l'entretien et la construction des routes), et la vente de services de transport commercial<sup>10</sup>.

La «demande de transport global»<sup>11</sup> s'entend des achats reliés au transport qu'effectuent les consommateurs, les entreprises et le

gouvernement d'une province. On peut comparer la demande de transport global à la demande intérieure finale provinciale (DIFP), c.-à-d. la valeur totale de tous les biens et services vendus dans l'économie provinciale au cours d'une année.

Lorsqu'on évalue la demande de transport global, on constate dès lors que le transport privé y occupe une place prédominante dans toutes les provinces, mais pas dans les Territoires.

La composante principale de la demande de transport privé est la vente au détail de véhicules (p. ex. par les concessionnaires). Dans chaque province, la vente au détail de véhicules représente l'activité de transport commercial la plus importante.

Partout sauf à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires, la demande de transport commercial

constitue le deuxième plus grand segment de la demande de transport. Il existe deux différences principales entre l'évaluation provinciale des transporteurs pour compte d'autrui basée sur la valeur ajoutée (production) et l'évaluation basée sur la demande : 1) importance relativement plus grande des modes aérien et maritime, et 2) changement relatif dans l'importance du transport pour compte d'autrui des provinces de l'Est et de l'Ouest.

Pour mesurer l'importance des transports dans les économies régionales à partir de la demande de transport, on mesure l'importance relativement plus élevée des modes aérien et maritime par rapport à leur importance sous un autre indicateur - dans ce cas, les déficits commerciaux internationaux du Canada pour ces deux modes.

Un déficit commercial suppose qu'une part de la demande intérieure

- 8 Les dépenses privées dans les transports s'entendent des ventes aux consommateurs, aux entreprises et aux gouvernements. Elles incluent la vente et les services reliés aux véhicules automobiles, à leurs pièces et accessoires, ainsi que les services de location d'automobiles et de camions.
- 9 Les dépenses publiques font abstraction des droits directs reliés aux services. Les droits directs diffèrent des droits indirects (comme la taxe d'accise sur le carburant), qui font partie des recettes publiques générales.
- 10 La définition du «transport commercial» diffère de celle utilisée dans la section sur la valeur ajoutée, qui excluait les agences et organisateurs de voyages, les exploitants d'autocars nolisés, les transitaires et les petits transporteurs aériens, routiers et maritimes.
- 11 La demande de transport global comprend les biens et services faisant partie de la demande intermédiaire et finale. À ne pas confondre avec le concept macro-économique standard de la demande finale. Comme le terme renvoie à un mélange de biens et services reliés à la demande intermédiaire et finale, il suppose une double comptabilisation. C'est donc dire qu'il y a une légère surestimation de la part que représente la demande de transport dans la demande intérieure finale.

**TABLEAU 3-13**  
**IMPORTANCE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT GLOBAL DANS LES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

	(Pourcentage)							
	T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Demande de transport finale</b>	<b>100,0</b>	<b>1,5</b>	<b>100,0</b>	<b>2,1</b>	<b>100,0</b>	<b>1,2</b>	<b>100,0</b>	<b>2,1</b>
<b>Demande de transport intérieure</b>	<b>15,7</b>	<b>1,6</b>	<b>20,0</b>	<b>4,6</b>	<b>16,7</b>	<b>2,0</b>	<b>20,2</b>	<b>3,2</b>
<b>Services de transport commercial</b>	<b>4,6</b>	<b>6,2</b>	<b>3,2</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>3,4</b>	<b>5,2</b>	<b>4,7</b>
Air	2,3	6,7	0,8	-1,4	1,1	-1,5	0,7	1,5
Rail	0,1	-14,8	0,1	-13,7	0,7	-7,2	0,8	0,4
Marine	0,7	9,6	0,1	9,0	1,3	10,9	1,1	11,0
Camionnage	1,2	6,8	2,0	8,8	1,7	5,7	2,3	4,6
Transport urbain	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	-0,6
Autre	0,2	-0,2	0,2	0,5	0,3	0,3	0,2	0,0
<b>Ventes de transport privé</b>	<b>9,1</b>	<b>0,4</b>	<b>12,5</b>	<b>7,2</b>	<b>9,1</b>	<b>2,0</b>	<b>11,3</b>	<b>3,6</b>
Concessionnaires (véhicules neufs et usagés)	5,2	3,6	6,1	5,4	5,1	4,8	7,3	5,2
Stations-service	2,4	-6,5	4,4	10,6	2,5	-3,4	1,8	-3,0
Pièces de véhicule/ateliers de réparation	1,4	0,2	1,7	5,1	1,3	2,1	1,9	3,6
Location de véhicules	0,2	1,6	0,2	4,8	0,2	-0,3	0,2	2,5
<b>Dépenses publiques</b>	<b>1,9</b>	<b>-4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>-3,2</b>	<b>2,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>3,7</b>	<b>-0,3</b>
Construction et entretien des routes	1,2	-6,0	4,2	-3,2	2,3	-0,7	3,4	-0,5
Transport urbain	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Subventions et administration	0,7	-0,7	0,1	0,0	0,1	-1,1	0,3	2,3
<b>Total des droits indirects</b>	<b>1,6</b>	<b>-4,5</b>	<b>2,8</b>	<b>9,9</b>	<b>1,7</b>	<b>-1,8</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,4</b>
Taxe sur le carburant	1,3	-6,5	2,4	10,6	1,4	-3,4	1,0	-3,0
Droits de licence	0,3	3,6	0,4	5,4	0,3	4,8	0,5	5,2
<b>Dépenses publiques moins les droits indirects</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>-28,3</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>2,3</b>	<b>-0,1</b>

DIFP : Demande intérieure finale provinciale  
CAM : Croissance annuelle moyenne

Sources : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

est satisfaite par des transporteurs étrangers<sup>12</sup>. L'importance marquée du transport maritime ressort particulièrement dans l'économie provinciale de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de la Colombie-Britannique. Le transport aérien semble prendre de plus en plus d'importance un peu partout, surtout en Ontario, au Québec, au Manitoba et en Colombie-Britannique.

En général, les dépenses publiques constituent le troisième plus grand segment de la demande de transport, sauf dans les Territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard, où elles se classent premières et deuxièmes respectivement. Les dépenses publiques dans le secteur des transports sont principalement reliées à la construction et à l'entretien des routes. Dans toutes les provinces sauf le Manitoba, l'État a tendance à réduire ses dépenses dans les transports.

Les «droits indirects sur les transports» s'entendent des recettes publiques provenant de la perception des impôts, notamment la taxe d'accise sur le carburant. Bien que le niveau des droits indirects soit demeuré relativement constant, les dépenses publiques en transport ont diminué dans toutes les provinces. Le niveau des dépenses publiques, déduction faite des droits indirects, ont baissé dans toutes les provinces également. En 1996, l'Alberta et la Saskatchewan ont enregistré des dépenses en transport qui étaient équivalentes aux recettes tirées des droits indirects perçus dans ce secteur pendant l'année.

### EST CANADIEN

Dans l'Est canadien, la demande de transport global varie d'une province à l'autre, le niveau le plus faible étant enregistré par Terre-Neuve et les taux les plus élevés par le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Les écarts sont

directement reliés à la vente de véhicules privés et aux dépenses publiques en transport, lesquelles sont faibles à Terre-Neuve et élevées à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Dans toutes les provinces de l'Est, le taux de croissance de la demande de transport global dépasse le taux de croissance de la DIFP.

Le plus gros segment de la demande de transport global est celui de la vente de transport privé, segment dont la plus importante composante regroupe les concessionnaires. Les taux de croissance de la vente de transport privé dépassent ceux de la demande de transport global à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick, alors qu'ils sont égaux en Nouvelle-Écosse, et inférieurs aux taux de croissance de la demande de transport global à Terre-Neuve.

Dans toutes les provinces de l'Est, le transport commercial représente le deuxième plus grand segment de la demande de transport global. Le taux de croissance de la demande de transport commercial dépasse celui de la demande de transport global dans toutes les provinces.

Le camionnage constitue la plus importante composante de la demande de transport commercial dans toutes les provinces de l'Est sauf Terre-Neuve, où elle vient au second rang. Le transport aérien occupe le premier rang à Terre-Neuve et le deuxième à l'Île-du-Prince-Édouard. En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, le transport maritime représente la deuxième plus grande composante. Dans toutes les provinces, le transport maritime connaît la plus forte croissance, suivi du camionnage. Quant au rail, il connaît une baisse dans toutes les provinces sauf au Nouveau-Brunswick.

Dans toutes les provinces de l'Est, les dépenses publiques constituent le plus petit segment de la demande de

transport global. Elles représentent cependant le deuxième plus grand segment à l'Île-du-Prince-Édouard, où l'État a dépensé plus pour les transports pendant la période visée par ce rapport que toute autre province, en raison de la construction du pont de la Confédération reliant l'île à la terre ferme.

Dans chacune des provinces de l'Est, la construction et l'entretien des routes forment une partie importante des dépenses publiques, bien que les dépenses publiques globales et les dépenses pour la construction et l'entretien des routes diminuent dans toutes les provinces.

Partout dans l'Est, les droits indirects sur les transports se composent principalement de la taxe d'accise sur le carburant. Les droits indirects sur les transports diminuent eux aussi dans toutes les provinces, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard. Dans les plus grandes provinces, les droits indirects ont diminué plus rapidement que les dépenses publiques, ce qui explique pourquoi les dépenses publiques dans les transports augmentent, une fois déduits les droits indirects.

Le tableau 3-13 démontre l'importance de la demande de transport global dans chaque province de l'Est canadien.

### CENTRE DU CANADA

Au Québec et en Ontario, la demande de transport global demeure modérée, principalement en raison du faible niveau de la demande de transport commercial. Dans les deux provinces, le taux de croissance de la demande de transport global dépasse celui de la DIFP.

Le plus grand segment de la demande de transport global dans chaque province est la vente de véhicules privés, segment dont la

12 Il est important de faire la distinction entre le concept de la demande intérieure utilisé pour la réglementation des transports, et le concept utilisé dans la comptabilité macro-économique. Pour la réglementation, «demande intérieure» s'entend du transport entre deux points situés au Canada. En macro-économie, le terme signifie tous les achats de transport par les consommateurs, les entreprises et les gouvernements.

**TABLEAU 3-14**  
**IMPORTANCE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT GLOBAL**  
**DANS LES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA**

	(Pourcentage)			
	QC		ONT.	
	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Demande intérieure finale</b>	<b>100,0</b>	<b>1,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1,7</b>
<b>Demande de transport global</b>	<b>17,1</b>	<b>3,3</b>	<b>16,1</b>	<b>3,9</b>
<b>Services de transport commercial</b>	<b>3,7</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,2</b>
Air	1,0	0,5	1,2	4,5
Rail	0,4	0,1	0,4	-2,7
Marine	0,6	8,3	0,2	7,1
Camionnage	1,3	5,6	1,3	5,4
Transport urbain	0,2	-1,0	0,2	-6,0
Autres	0,3	0,4	0,3	0,7
<b>Ventes de transport privé</b>	<b>11,3</b>	<b>4,0</b>	<b>10,6</b>	<b>5,1</b>
Concessionnaires (véhicules neufs et usagés)	7,1	5,3	6,6	6,3
Stations-service	2,1	1,5	2,1	4,2
Pièces de véhicules/ateliers de réparation	1,8	3,0	1,5	3,2
Location de véhicules	0,3	-3,5	0,4	-2,7
<b>Dépenses publiques</b>	<b>2,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>-1,8</b>
Construction et entretien des routes	1,3	1,6	1,3	-1,7
Transport urbain	0,4	0,0	0,4	0,0
Subventions et administration	0,4	-0,4	0,1	-12,9
<b>Total des droits indirects</b>	<b>1,6</b>	<b>2,6</b>	<b>1,6</b>	<b>4,7</b>
Taxes sur le carburant	1,1	1,5	1,1	4,2
Droits de licence	0,4	5,3	0,4	6,3
<b>Dépenses publiques moins les droits indirects</b>	<b>0,5</b>	<b>-11,0</b>	<b>0,2</b>	<b>-43,2</b>

DIFP : Demande intérieure finale provinciale CAM : Croissance annuelle moyenne

Sources : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

principale composante est celle des concessionnaires. Le taux de croissance de la vente de véhicules privés dépasse celui de la demande de transport global dans les deux provinces. La vente de véhicules privés est d'ailleurs le segment de la demande de transport global qui jouit de la plus forte croissance, et la vente de véhicules au détail connaît pour sa part la plus forte croissance de toutes les composantes de la vente de véhicules privés.

Dans les deux provinces, le transport commercial représente le deuxième plus grand segment de la demande de transport global, bien que les niveaux soient inférieurs à ceux de la majorité des provinces de l'Est et de l'Ouest. Le taux de

croissance du transport commercial dépasse celui de la DIFP au Québec comme en Ontario. Le taux de croissance des transporteurs pour compte d'autrui est légèrement supérieur à celui de la demande de transport global au Québec, mais il lui est inférieur en Ontario.

Dans chacune des provinces, le camionnage représente le principal mode, suivi du transport aérien. La croissance est plus marquée dans l'industrie maritime, et ensuite dans l'industrie du camionnage. Par contre, le transport urbain a connu une baisse dans les deux provinces, et l'industrie ferroviaire a fléchi en Ontario.

Au Québec comme en Ontario, les dépenses publiques forment le plus petit segment de la demande de transport global, la construction et l'entretien des routes constituant la principale composante des dépenses publiques en transport. Les dépenses publiques globales en transport diminuent elles aussi, tandis que les dépenses pour la construction et l'entretien des routes augmentent au Québec, mais diminuent en Ontario.

Dans les deux provinces, les droits indirects sur les transports se composent principalement de la taxe d'accise sur le carburant. Les droits indirects ont augmenté au Québec et en Ontario, d'où la réduction des dépenses publiques nettes en transport.

Le tableau 3-14 illustre l'importance de la demande de transport global au Québec et en Ontario.

## OUEST CANADIEN

Dans l'Ouest canadien, la demande de transport global varie d'une province à l'autre. La Colombie-Britannique affiche le plus haut niveau de toutes les provinces. Dans l'Ouest, le taux de croissance de la demande de transport global excède le taux de croissance de la DIFP. En Colombie-Britannique, les deux taux sont à peu près équivalents. Les particularités géographiques de la Colombie-Britannique et des Territoires expliquent leurs parts relativement élevées de la demande de transport.

La vente de véhicules privés constitue le plus grand segment de la demande de transport global dans les provinces de l'Ouest, et le deuxième plus grand dans les Territoires. La plus importante composante de la vente de véhicules privés est la vente au détail par les concessionnaires dans toutes les provinces et, aussi, dans les Territoires. Le taux de croissance de la vente de véhicules privés dépasse d'ailleurs celui de la demande de transport global.



**TABLEAU 3-15**  
**IMPORTANCE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT GLOBAL**  
**DANS LES PROVINCES DE L'OUEST ET LES TERRITOIRES**

	(Pourcentage)									
	MAN.		SASK.		ALB.		C.-B.		TERR.	
	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996	Part de la DIFP 1996	CAM 1991 à 1996
<b>Demande intérieure finale</b>	<b>100,0</b>	<b>2,5</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>	<b>100,0</b>	<b>2,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3,2</b>
<b>Demande intérieure de transport</b>	<b>17,4</b>	<b>4,1</b>	<b>18,9</b>	<b>4,4</b>	<b>18,3</b>	<b>4,4</b>	<b>20,1</b>	<b>3,6</b>	<b>21,4</b>	<b>3,6</b>
<b>Services de transport commercial</b>	<b>5,1</b>	<b>4,6</b>	<b>5,4</b>	<b>2,9</b>	<b>5,9</b>	<b>6,4</b>	<b>7,3</b>	<b>5,1</b>	<b>8,6</b>	<b>4,5</b>
Air	1,6	6,3	0,7	-5,1	1,7	6,0	1,5	4,6	6,4	5,0
Rail	1,0	-1,9	2,5	0,5	1,4	2,2	2,1	1,5	0,1	-10,9
Marine	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	8,7	0,0	18,2
Camionnage	2,1	7,2	2,0	9,0	2,5	9,9	1,6	7,2	2,0	3,5
Transport urbain	0,1	-1,9	0,0	-6,8	0,1	-2,3	0,2	2,4	0,0	0,0
Autres	0,2	0,0	0,1	-0,6	0,2	0,6	0,3	2,4	0,0	0,0
<b>Ventes de transport privé</b>	<b>10,6</b>	<b>5,0</b>	<b>11,6</b>	<b>6,0</b>	<b>10,8</b>	<b>4,6</b>	<b>10,7</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>	<b>5,0</b>
Concessionnaires (véhicules neufs et usagés)	6,5	6,3	7,4	7,0	7,0	6,0	7,0	4,8	2,7	5,8
Stations-service	2,4	1,5	2,5	5,2	2,0	2,8	2,0	2,6	0,8	2,6
Pièces de véhicules/ateliers de réparation	1,5	4,9	1,6	3,1	1,5	1,4	1,4	4,6	0,6	2,2
Location de véhicules	0,2	2,4	0,1	4,5	0,3	1,3	0,3	2,6	0,3	10,3
<b>Dépenses publiques</b>	<b>1,7</b>	<b>-3,0</b>	<b>1,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>-4,3</b>	<b>2,1</b>	<b>-5,8</b>	<b>8,4</b>	<b>1,9</b>
Construction et entretien des routes	1,4	-3,4	1,8	-1,9	1,4	-4,6	1,5	-6,8	5,0	3,2
Transport urbain	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
Subventions et administration	0,2	-0,5	0,1	0,0	0,3	-3,4	0,1	-14,6	3,4	-0,1
<b>Total des droits indirects</b>	<b>1,7</b>	<b>2,7</b>	<b>1,8</b>	<b>5,6</b>	<b>1,5</b>	<b>3,7</b>	<b>1,6</b>	<b>3,2</b>	<b>0,6</b>	<b>3,4</b>
Taxes sur le carburant	1,3	1,5	1,4	5,2	1,1	2,8	1,1	2,6	0,5	2,6
Droits de licence	0,4	6,3	0,5	7,0	0,4	6,0	0,4	4,8	0,2	5,8
<b>Dépenses publiques moins les droits indirects</b>	<b>0,0</b>		<b>0,0</b>		<b>0,2</b>	<b>-69,4</b>	<b>0,5</b>	<b>-33,2</b>	<b>7,8</b>	<b>1,8</b>

DIFP : Demande intérieure finale provinciale CAM : Croissance annuelle moyenne  
Sources : Statistique Canada, Estimations de Transports Canada

Dans chaque province de l'Ouest, le transport commercial représente le deuxième plus grand segment de la demande de transport global, mais il reste le plus petit segment dans les Territoires. Le taux de croissance de la demande de transport commercial excède celui de la demande de transport global dans les Territoires et dans toutes les provinces sauf la Saskatchewan.

Le camionnage s'approprie le plus grand segment de la demande de transport commercial au Manitoba et en Alberta, et le deuxième plus grand en Saskatchewan et dans les Territoires. Le rail occupe le premier

rang en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, et le deuxième rang en Alberta. Quant au transport aérien, il représente le plus grand segment dans les Territoires et le deuxième plus grand au Manitoba. Le transport maritime se classe au deuxième rang en Colombie-Britannique.

Le camionnage a connu sa plus forte croissance<sup>13</sup> au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le transport maritime en Colombie-Britannique, et le transport aérien dans les Territoires surtout, mais aussi au Manitoba.

Une baisse notable a été enregistrée dans le transport urbain au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, dans le transport ferroviaire au Manitoba et dans le transport aérien en Saskatchewan.

Dans toutes les provinces de l'Ouest, les dépenses publiques forment le plus petit segment de la demande de transport global, mais elles constituent le deuxième plus grand segment dans les Territoires. La construction et l'entretien des routes représentent partout dans les provinces de l'Ouest la plus importante composante des dépenses publiques, tandis que dans les

13 «Forte croissance» s'entend de la croissance de la demande de transport qui forme un segment majeur de la demande provinciale. Par exemple, même si un petit port à Churchill (Manitoba) a un taux de croissance élevé, le transport maritime ne constitue pas une part importante de la demande de transport au Manitoba.

**TABLEAU 3-16**  
**IMPORTANCE DES INVESTISSEMENTS LIÉS AU TRANSPORT**  
**DANS LES PROVINCES DE L'EST CANADIEN**

(Pourcentage des investissements annuels moyens pour la période 1992 à 1995)

	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.
<b>Transport global</b>	<b>15,2</b>	<b>39,6</b>	<b>27,1</b>	<b>26,3</b>
Équipement	8,3	10,1	16,3	9,6
Infrastructure	6,9	29,4	10,8	16,6
<b>Routes</b>	<b>11,6</b>	<b>35,8</b>	<b>20,9</b>	<b>24,3</b>
Équipement (ex. voitures, camions)	5,7	8,6	12,3	8,6
Routes et ponts	5,9	27,2	8,5	15,7
<b>Rail</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>
Équipement (ex. locomotives)	0,0	0,0	0,2	0,2
Voie et plate-forme	0,0	0,0	0,2	0,3
<b>Marine</b>	<b>2,3</b>	<b>2,8</b>	<b>4,4</b>	<b>1,0</b>
Équipement (ex. navires)	1,2	0,6	2,3	0,5
Génie maritime	1,0	2,2	2,0	0,5
<b>Air</b>	<b>1,4</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>
Équipement (ex. aéronefs)	1,4	0,9	1,5	0,4
Pistes (balisage compris)	0,0	0,0	0,0	0,1

Source: Statistique Canada, Cat. 61-223 «Dépenses en capital par type d'immobilisation».

Territoires, ce sont les subventions et l'administration. Partout dans l'Ouest, sauf au Manitoba et dans les Territoires, les dépenses publiques globales sont à la baisse. Les dépenses pour les routes diminuent en Saskatchewan et en Alberta, mais elles augmentent dans les deux autres provinces de l'Ouest et dans les Territoires.

Dans chaque province de l'Ouest et dans les Territoires, les droits indirects sur le transport augmentent, ce qui explique la baisse des dépenses publiques dans les transports, déduction faite des droits indirects.

Le tableau 3-15 illustre l'importance de la demande de transport global dans les provinces de l'Ouest.

## INVESTISSEMENTS PROVINCIAUX DANS LES TRANSPORTS

Qu'il soit fait par une entreprise ou par un gouvernement, un «investissement dans les transports» peut être destiné à la construction de nouvelles infrastructures ou à l'achat de machinerie et d'équipement nouveaux. Les investissements dans les transports n'incluent pas les dépenses de réparation et d'entretien, puisque celles-ci se rattachent à l'infrastructure, à la machinerie ou à l'équipement déjà en place.

Il faut faire la distinction entre un investissement dans l'infrastructure (p. ex. les routes) et un investissement dans l'équipement. Les investissements dans l'infrastructure des transports se divisent en quatre groupes : routes, rail, marine et air.

Les investissements dans les transports représentent habituellement de grosses dépenses qui s'étalent sur plusieurs années.

C'est pourquoi, dans l'analyse des investissements, on a calculé la moyenne des quatre dernières années pour lesquelles il existait des données (c.-à-d. 1992 à 1995). On a ensuite comparé les investissements dans les transports à l'investissement total dans les économies provinciales, exclusion faite de la construction résidentielle.

Dans toutes les provinces, les investissements dans le transport routier prédominent, tant sur le plan de l'infrastructure que de l'équipement. La question de l'investissement dans l'infrastructure des transports porte à controverse. Certains économistes prétendent que l'investissement dans l'infrastructure publique (p. ex. les routes) fait croître l'économie dans une plus large mesure que le montant de l'investissement comme tel, vu les retombées avantageuses pour les autres secteurs de l'économie. Par contre, d'autres économistes soutiennent le contraire - que la croissance économique oblige à investir dans l'infrastructure publique en offrant peu de retombées avantageuses. Tous parlent d'un rapport entre l'investissement dans l'infrastructure publique et la croissance économique, mais ils n'arrivent pas à s'entendre sur la causalité, la nature et l'importance de ce rapport.

## EST CANADIEN

Dans l'Est canadien, les investissements dans les transports représentent plus du quart de la totalité des investissements dans trois des quatre provinces. C'est à Terre-Neuve que la part des investissements dans les transports est la plus faible, s'établissant à 15,2 %. Au cours de la période à l'étude, l'investissement dans les routes a prédominé dans toutes les provinces. L'Île-du-Prince-Édouard affiche le plus haut niveau d'investissement, en raison de la construction du pont de la Confédération.

Le deuxième mode en importance dans chacune des provinces de l'Est est le transport maritime. La Nouvelle-Écosse est la province qui a le plus investi dans le secteur maritime.

Le tableau 3-16 illustre l'importance des investissements dans les transports pour les provinces de l'Est. Il donne une moyenne pour la période de 1992 à 1995.

### CENTRE DU CANADA

Entre 1992 et 1995, les investissements dans les transports au Québec et en Ontario représentaient en moyenne un cinquième de l'investissement total. Dans les deux provinces, ils se rattachent principalement aux routes (deux tiers pour l'équipement et un tiers pour l'infrastructure). Le deuxième plus gros investissement dans les transports a été fait dans le secteur aérien, plus précisément pour l'achat d'équipement. En Ontario, l'investissement dans le rail était aussi important que celui dans le transport aérien, les niveaux étant à peu près égaux pour l'équipement et l'infrastructure ferroviaires.

Si le Québec montre des investissements un peu plus faibles dans les transports, c'est que le taux de croissance de son économie provinciale est inférieur à celui de l'Ontario. Cette situation s'est traduite par des investissements relativement plus faibles dans l'équipement routier.

Le tableau 3-17 illustre l'importance des investissements dans les transports au Québec et en Ontario, en donnant une moyenne pour la période de 1992 à 1995.

<b>TABLEAU 3-17</b>		
<b>IMPORTANCE DES INVESTISSEMENTS LIÉS AU TRANSPORT</b>		
<b>DANS LES PROVINCES DU CENTRE DU CANADA</b>		
(Pourcentage des investissements annuels moyens pour la période 1992 à 1995)		
	<b>QC</b>	<b>ONT.</b>
<b>Transport global</b>	<b>17,9</b>	<b>21,0</b>
Équipement	11,4	14,7
Infrastructure	6,5	6,3
<b>Route</b>	<b>16,2</b>	<b>18,8</b>
Équipement (ex. voitures, camions)	10,3	13,4
Routes et ponts	5,9	5,4
<b>Rail</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>
Équipement (ex. locomotives)	0,4	0,4
Voie et plate-forme	0,2	0,5
<b>Marine</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
Équipement (ex. navires)	0,1	0,1
Génie maritime	0,4	0,4
<b>Air</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>
Équipement (ex. aéronefs)	0,6	0,8
Pistes (balisage compris)	0,0	0,0

Source : Statistique Canada, Cat. 61-223 «Dépenses en capital par type d'immobilisation».

**TABLEAU 3-18**  
**IMPORTANCE DES INVESTISSEMENTS LIÉS AU TRANSPORT**  
**DANS LES PROVINCES DE L'OUEST ET LES TERRITOIRES**

(Pourcentage des investissements annuels moyens pour la période 1992 à 1995)

	MAN.	SASK.	ALB.	C.-B.	TERR.
<b>Transport global</b>	<b>19,2</b>	<b>13,0</b>	<b>12,7</b>	<b>21,4</b>	<b>14,0</b>
Équipement	12,1	9,0	8,6	12,6	6,3
Infrastructure	7,1	4,0	4,0	8,8	7,7
<b>Route</b>	<b>16,9</b>	<b>11,4</b>	<b>11,4</b>	<b>17,3</b>	<b>8,0</b>
Équipement (ex. voitures, camions)	10,9	8,1	7,9	10,3	3,9
Routes et ponts	6,0	3,4	3,5	7,0	4,1
<b>Rail</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,6</b>	<b>0,0</b>
Équipement (ex. locomotives)	0,4	0,4	0,2	0,8	0,0
Voie et plate-forme	0,6	0,5	0,3	0,8	0,0
<b>Marine</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>0,8</b>
Équipement (ex. navires)	0,1	0,0	0,0	0,8	0,6
Génie maritime	0,3	0,1	0,2	0,7	0,3
<b>Air</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,9</b>	<b>5,2</b>
Équipement (ex. aéronefs)	0,8	0,5	0,5	0,7	1,9
Pistes (balisage compris)	0,1	0,0	0,0	0,2	3,3

Source: Statistique Canada, Cat. 61-223 «Dépenses en capital par type d'immobilisation».

## OUEST CANADIEN

Entre 1992 et 1995, la Saskatchewan et l'Alberta ont enregistré les plus petites parts d'investissements dans les transports. Pour les autres provinces de l'Ouest, les investissements dans les transports représentaient un cinquième de l'investissement provincial global.

L'investissement dans les routes prédomine dans toutes les provinces de l'Ouest (équipement surtout) et dans les Territoires (infrastructure surtout).

Le rail s'approprie la deuxième plus grosse tranche des investissements dans les provinces de l'Ouest, alors que dans les Territoires, c'est le transport aérien qui occupe cette place. La Colombie-Britannique a investi plus que toutes les autres provinces dans le rail; ses investissements dans ce secteur se répartissent également entre l'équipement et l'infrastructure. Les Territoires, eux, sont ceux qui ont investi le plus dans le transport aérien, surtout au niveau de l'infrastructure.

Le tableau 3-18 illustre l'importance des investissements dans les transports dans les provinces de l'Ouest, en donnant une moyenne pour la période de 1992 à 1995.

# *DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT*

Étant donné la réduction générale des subventions et les initiatives de commercialisation de l'infrastructure, les dépenses totales des gouvernements en transport ont diminué.

Le présent chapitre décrit les dépenses en transport, et les recettes provenant de ce secteur, pour les trois paliers de gouvernement – fédéral, provincial/territorial et municipal. On y expose les subventions au transport par mode ainsi que les installations et services fournis aux frais du contribuable. On y examine aussi les services fournis par des exploitants de transports pour les fonctions de service public imposées. Les chiffres rapportés ont trait aux exercices financiers du gouvernement du Canada, soit du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars, à moins d'indication contraire.

Traditionnellement, la participation du gouvernement aux transports tombe surtout dans trois catégories de fonctions : réglementation (économique et sécurité), fourniture d'une infrastructure, et subventions et prestation de services de transport. Au cours des dernières années, le rôle du gouvernement dans les transports a été redéfini, et le cadre de la réglementation économique a perdu de son importance, ce qui a préparé le terrain à un rôle plus considérable des forces du marché.

## **DÉPENSES ET RECETTES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT**

### **DÉPENSES PAR PALIER DE GOUVERNEMENT**

La présente section porte sur les dépenses en transport par tous les paliers de gouvernement et leurs organismes, y compris les coûts de fonctionnement comme les salaires, les dépenses en capital et les subventions ainsi que les contributions et autres paiements versés à des sociétés. Si possible, les dépenses brutes dans le secteur et les recettes provenant de celui-ci sont indiquées séparément.

**TABLEAU 4-1**  
**DÉPENSES NETTES DES GOUVERNEMENTS**  
**EN TRANSPORT**

	(en millions \$)					
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Fédérales	3 633	3 109	3 200	3 025	3 295	2 705
Provinciales/Territoriales	7 871	7 437	7 230	7 558	7 603	7 169
Municipales*	5 650	5 862	5 941	6 007	6 173	6 079
<b>Total</b>	<b>16 954</b>	<b>16 408</b>	<b>16 371</b>	<b>16 590</b>	<b>17 071</b>	<b>15 953</b>

\* Année civile

Sources : Budget des dépenses principal du gouvernement du Canada; Transports Canada, Direction générale des finances; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères fédéraux; ministères provinciaux et territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

**TABLEAU 4-2**  
**RECETTES DES GOUVERNEMENTS PROVENANT DES TRANSPORTS**  
**NON PORTÉES AU CRÉDIT DES BUDGETS DE TRANSPORT**

	(en millions \$)					
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Taxes fédérales sur les carburants	3 150	3 218	3 302	3 415	3 873	4 023
Provinciales/Territoriales						
Taxes sur les carburants	4 390	4 988	5 183	5 426	5 526	5 638
Droits de permis	2 256	2 337	2 493	2 568	2 513	2 690
<b>Total</b>	<b>9 796</b>	<b>10 543</b>	<b>10 978</b>	<b>11 409</b>	<b>11 912</b>	<b>12 351</b>

Sources : Transports Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports

La plupart des recettes des gouvernements provenant d'une activité de transport ou de l'utilisation d'une installation ou d'un service ne sont pas précisément réservées pour les dépenses dans ce secteur. Elles sont plutôt portées au crédit du Trésor du gouvernement. Les recettes fédérales et provinciales/territoriales provenant des taxes sur les carburants, par exemple, sont considérées comme une source importante de recettes générales des gouvernements - elles ne sont pas affectées au secteur des transports.

Cependant, d'autres recettes du secteur des transports comme celles provenant des aéroports exploités par le gouvernement fédéral sont portées au crédit du budget de Transports Canada. Jusqu'à récemment, la taxe de transport aérien ou TTA perçue sur les billets d'avion était portée au crédit du budget de Transports Canada. Cette

procédure, appelée « méthode du crédit net », est utilisée principalement par le gouvernement fédéral. Le Parlement approuve un montant en vertu d'un crédit (dépenses nettes) dont sont retranchées les recettes nettes en vertu du crédit pour obtenir le total des fonds (dépenses brutes) disponibles pour un programme. Depuis 1996-1997, la TTA est portée au crédit du Trésor, et le Parlement augmente les dépenses en vertu du crédit (« nettes ») d'un montant équivalent.

Pour tous les paliers de gouvernement, les dépenses nettes en transport sont tombées à un peu plus de 15 milliards \$ en 1996-1997, le gouvernement fédéral représentant 18 %, et les gouvernements provinciaux/territoriaux et municipaux, 41 % chacun. Le tableau 4-1 montre les dépenses nettes en transport par palier de gouvernement.

### Recettes des gouvernements non affectées aux dépenses

Les recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, qui n'ont pas été portées au crédit du budget des transports, ont augmenté selon un taux moyen de 4,7 % au cours des cinq dernières années et ont atteint 12,4 milliards \$ en 1996-1997. Ces recettes provenaient principalement de l'utilisation de véhicules automobiles : droits de permis et d'immatriculation perçus par les gouvernements provinciaux et territoriaux et taxes sur les carburants perçues séparément par les provinces/territoires et le gouvernement fédéral.

Les taxes sur les carburants représentent près de 80 % du total des taxes non affectées aux dépenses en 1996-1997. Au fil des ans, ce pourcentage a augmenté au fur et à mesure que les recettes provenant des droits d'immatriculation croissaient selon un taux annuel moyen juste un peu inférieur à 3 %, alors que les recettes des taxes sur les carburants ont augmenté en moyenne de 5 %. Le tableau 4-2 montre les recettes des gouvernements provenant des transports et non affectées aux dépenses de 1991-1992 à 1996-1997.

En ce qui concerne les taxes provinciales sur les carburants, on a fait un ajustement afin de déduire un montant égal à celui de la taxe de vente provinciale dans le cas où celle-ci n'est pas perçue sur les carburants. Cet ajustement est fondé sur l'hypothèse selon laquelle certaines taxes sur les carburants remplacent la taxe de vente provinciale. On cherche ainsi à n'indiquer que les taxes se rapportant à l'utilisation de transports. L'ajustement approximatif annuel s'élève à 600 millions \$.

## DÉPENSES ET RECETTES FÉDÉRALES EN TRANSPORT

### DÉPENSES FÉDÉRALES BRUTES

Les dépenses en transport du gouvernement fédéral comprennent celles qui sont prévues dans les budgets de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada, du Bureau de la sécurité des transports du Canada et du Tribunal de l'aviation civile du Canada ainsi que certaines dépenses d'autres ministères fédéraux. Elles comportent les dépenses de fonctionnement, les dépenses en capital ainsi que les subventions et les contributions à des sociétés de la Couronne et à d'autres organismes de « transport ».

Les dépenses brutes réelles en transport (ne tenant pas compte des recettes portées au crédit du budget) du gouvernement fédéral en 1996-1997 ont totalisé 3,3 milliards \$, après avoir atteint un niveau maximal de 4,7 milliards \$ en 1991-1992. Les dépenses en 1997-1998 devraient tomber à 3,1 milliards \$. Le tableau 4-3 montre les dépenses en transport du gouvernement fédéral de 1991-1992 à 1997-1998.

Les dépenses brutes en transport de Transports Canada intervenaient pour environ 76 % du total des dépenses fédérales en transport en 1996-1997. Le Ministère a changé d'orientation, délaissant ses fonctions d'exploitant et de financier pour se concentrer sur les secteurs clés que sont l'établissement de politiques et de règlements et l'application des normes de sécurité et de sûreté.

Pour situer les choses en ce qui a trait aux dépenses en transport du gouvernement fédéral, en 1981-1982, ces dépenses représentaient 4,4 % du total des dépenses fédérales. En 1996-1997, ce taux est tombé à 2 %, et on s'attend même à d'autres baisses en 1997-1998.

**TABLEAU 4-3**  
**DÉPENSES BRUTES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL**  
**EN TRANSPORT**

	(en millions \$)						
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
Transports Canada	3 202	2 984	3 096	2 977	3 448	2 501	2 422
Autres <sup>4</sup>	1 479	1 108	1 033	1 050	1 046	791	679
<b>Total</b>	<b>4 681</b>	<b>4 092</b>	<b>4 129</b>	<b>4 027</b>	<b>4 494</b>	<b>3 292</b>	<b>3 101</b>
Total des dépenses en transport en tant que % du total des dépenses fédérales							
	<b>2,9</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>

1 Les dépenses de Transports Canada comprennent une dépense budgétaire de 1 101 millions \$ pour la diminution de la valeur des éléments d'actif aux comptes du Canada relativement à la vente de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

2 Depuis cet exercice, les activités de la Garde côtière canadienne dans le domaine des transports sont incluses dans « Autres ».

3 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

4 Comprend les dépenses de l'Office des transports du Canada, du Bureau de la sécurité des transports et du Tribunal de l'aviation civile et les dépenses en transport d'autres ministères fédéraux comme le MPO, TPC et Parcs Canada.

Sources : Budget des dépenses principal du gouvernement du Canada; Transports Canada – Finances; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères.

**TABLEAU 4-4**  
**DÉPENSES BRUTES DE TRANSPORTS CANADA**  
**EN TRANSPORT**

	(en millions \$)						
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
Fonctionnement et RASE <sup>2</sup>	1 756	1 686	1 677	1 687	2 320	1 155	519
Capital	533	499	588	501	297	273	106
Subventions et contributions <sup>3</sup>	913	799	831	789	831	1 073	1 797
<b>Total</b>	<b>3 202</b>	<b>2 984</b>	<b>3 096</b>	<b>2 977</b>	<b>3 448</b>	<b>2 501</b>	<b>2 422</b>

1 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

2 RASE correspond à Régime d'avantages sociaux des employés.

3 Comprend les paiements de transfert aux sociétés de la Couronne ainsi que 348 millions \$ en 1997-1998 à T.-N. pour la cessation des services de traversiers.

Source : Transports Canada – Finances

### DÉPENSES DE TRANSPORTS CANADA

Au fur et à mesure que les activités du Ministère étaient cédées à d'autres organismes, le budget de Transports Canada était réduit en conséquence. Les dépenses de fonctionnement totalisaient presque 1,8 milliard \$ en 1991-1992, ce qui correspondait à 55 % de l'ensemble du budget. Ce chiffre est tombé à un peu plus de la moitié de 1 milliard \$ en 1997-1998, ce qui représente moins de 25 % de tout le budget de Transports Canada. Le tableau 4-4 montre les dépenses brutes en transport de Transports Canada.

### RECETTES DE TRANSPORTS CANADA PAR MODE

Transports Canada perçoit des recettes par l'imposition de redevances aéroportuaires et de frais de location ainsi que de droits portuaires qui sont portés au crédit du budget du Ministère. Ces coûts recouverts s'élevaient à 587 millions \$ en 1996-1997 après avoir atteint un niveau maximal de près de 1,2 milliard \$ en 1995-1996, exercice au cours duquel la taxe de transport aérien était encore portée au crédit du budget du Ministère. À compter de 1996-1997, cette taxe a été portée au crédit du Trésor. Les recettes provenant de la taxe se chiffraient à 737 millions \$ en 1996-1997, et les prévisions étaient de 782 millions \$

**TABLEAU 4-5**  
**RECETTES PORTÉES AU CRÉDIT DU BUDGET DE TRANSPORTS CANADA**

	(en millions \$)						
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997 <sup>1</sup>	1997-1998 <sup>2</sup>
Taxe de transport aérien	485,9	498,1	530,0	588,8	682,7	-	-
Redevances/loyers aéroportuaires	479,1	379,4	291,3	303,3	367,9	324,6	156,5
Redevances de navigation aérienne <sup>3</sup>	32,4	37,4	45,1	38,5	70,8	179,7	-
Droits portuaires	8,6	28,4	27,4	23,3	21,0	25,7	16,7
Autres droits et recouvrements <sup>4</sup>	41,8	39,9	35,2	48,4	56,1	57,4	51,2
<b>Total</b>	<b>1 047,8</b>	<b>983,2</b>	<b>929,0</b>	<b>1 002,3</b>	<b>1 198,5</b>	<b>587,4</b>	<b>224,4</b>
Total en tant que pourcentage des dépenses fédérales brutes en transport	22,4	24,0	22,5	24,9	26,7	17,8	7,2

1 Depuis 1996-1997, la taxe de transport aérien, anciennement affectée au budget de Transports Canada, est portée au crédit du Trésor du gouvernement. En 1996-1997, elle s'élevait à 737,2 millions \$, et est prévue être de 781,9 millions \$ en 1997-1998.

2 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

3 Le Système de navigation aérienne a été privatisé par vente à Nav Canada le 1<sup>er</sup> novembre 1996.

4 Comprend les transferts inter et intraministériels pour les services, diverses redevances réglementaires et divers droits de permis et frais administratifs.

Sources : Budget des dépenses du gouvernement du Canada, partie III; Direction générale des finances de Transports Canada

pour 1997-1998. Le tableau 4-5 montre les recettes provenant des transports qui ont été portées au crédit de Transports Canada de 1991-1992 à 1997-1998.

En vue de la privatisation du Système de navigation aérienne (SNA), qui a eu lieu en novembre 1996, le Ministère a également adopté en 1995 une redevance de survol qui a produit, en 1995-1996 et 1996-1997, des recettes plus élevées qu'au cours des années antérieures. Par suite de la vente du SNA à Nav Canada, Transports Canada a cessé de recevoir, le 1<sup>er</sup> novembre 1996, des recettes provenant des redevances de navigation aérienne. La taxe de transport aérien a été réduite le 1<sup>er</sup> mars 1998, et sera éliminée progressivement d'ici le 1<sup>er</sup> novembre 1998. Elle sera remplacée par les redevances d'usage de Nav Canada, selon la méthode du recouvrement total des coûts.

Comme Transports Canada n'a plus de recettes provenant de la taxe de transport aérien, l'une de ses plus importantes sources de recettes sera les loyers payés par les administrations locales assurant l'exploitation des aéroports. D'ici 1997-1998, ces recettes représenteront presque 70 % des recettes totales du Ministère en dépit du fait que cette somme sera, en chiffres absolus, grandement inférieure à ce qu'elle était en 1991-1992.

## NIVEAU DE RECOUVREMENT DES COÛTS

Jusqu'en 1995-1996, Transports Canada recouvrait environ un tiers de ses dépenses, entre autres au chapitre du fonctionnement et de l'entretien, des dépenses en capital et des subventions. En 1997-1998, ce pourcentage est tombé à 9,3 %. Le tableau 4-6 montre le niveau de recouvrement des coûts de Transports Canada depuis 1991-1992.

**TABLEAU 4-6**  
**NIVEAU DE RECOUVREMENT DES COÛTS DE TRANSPORTS CANADA**

	(en millions \$)						
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997 <sup>1</sup>	1997-1998 <sup>2</sup>
Total des recettes	1 048	983	929	1 002	1 198	587	224
Total des dépenses	3 202	2 984	3 096	2 977	3 448	2 501	2 422
Dépenses nettes	2 154	2 001	2 167	1 975	2 250	1 914	2 198
Recouvrement des coûts (%)	32,7	32,9	30,0	33,7	34,7	23,5	9,3

1 Depuis 1996-1997, la taxe de transport aérien, anciennement affectée au budget de Transports Canada est portée au crédit du Trésor du gouvernement. En 1996-1997, elle s'élevait à 737,2 millions \$, et est prévue être de 781,9 millions \$ en 1997-1998. Comme le total des dépenses comprend les subventions, ces deux sommes ont été soustraites du total des dépenses pour 1996-1997 et 1997-1998.

2 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

Source : Direction générale des finances de Transports Canada



## SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

### SUBVENTIONS FÉDÉRALES DIRECTES

Pendant de nombreuses décennies, les subventions et contributions directes ou paiements versés à des sociétés de la Couronne représentaient des dépenses considérables en transport. Bien que les modifications récentes aux politiques aient entraîné la réduction de certaines subventions, comme celles versées à VIA Rail, ou l'élimination d'un bon nombre de subventions plus importantes, comme celles versées pour le transport du grain de l'Ouest du Canada aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)* et du programme visant les *Subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique (STMRA)*, certains fonds sont encore versés pour faciliter les choses pendant la période de transition.

Le Ministère continue à verser des subventions à titre de paiements de transition dans le cadre du programme STMRA pour la remise en état du réseau routier dans la région de l'Atlantique et dans l'Est du Québec. En outre, Terre-Neuve recevra environ 350 millions \$ en 1997-1998 pour la prise en charge des services de traversiers du Labrador.

Des paiements transitoires importants (taxe de transport aérien) sont également versés à Nav Canada jusqu'en novembre 1998, c.-à-d. jusqu'à ce que la société puisse mettre sur pied des mécanismes d'imposition visant à recouvrer ses coûts. Il n'est donc pas surprenant que les subventions au transport aérien, routier et maritime semblent toujours aussi élevées.

Par contre, en ce qui concerne les services ferroviaires, qui recevaient,

**TABLEAU 4-7**  
**TOTAL DES SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES**  
**– PAR MODE**

	(en millions \$)				
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
Rail	1 044,7	1 015,2	567,2	280,6	259,3
Routes et ponts	232,5	243,4	284,9	317,1	321,6
Camionnage	97,5	98,5	39,5	3,9	4,6
Traversiers et installations maritimes	170,9	183,5	166,9	148,1	480,0
Air	44,1	25,4	35,5	327,0	734,6
Autres <sup>2</sup>	5,7	3,8	4,5	3,4	13,1
<b>Total</b>	<b>1 595,4</b>	<b>1 569,8</b>	<b>1 098,5</b>	<b>1 080,1</b>	<b>1 813,2</b>

<sup>1</sup> Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

<sup>2</sup> Comprend, en 1997-1998, 13 millions \$ pour le retrait de la GRC aux aéroports internationaux.

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

**TABLEAU 4-8**  
**SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES**  
**TRANSPORT FERROVIAIRE**

	(en millions \$)				
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
<b>Marchandises</b>	<b>683,3</b>	<b>696,1</b>	<b>248,1</b>	<b>24,9</b>	<b>28,8</b>
LTGO	633,0	644,0	209,8	-	-
STMRA	9,4	9,3	2,2	-	-
Embranchements	15,3	17,4	9,7	-	1,4
Wagons-trémies	17,8	19,1	18,2	17,1	19,0
Autres	7,8	6,3	8,2	7,8	8,4
<b>Voyageurs</b>	<b>351,8</b>	<b>311,1</b>	<b>310,9</b>	<b>248,2</b>	<b>223,0</b>
VIA	342,7	301,0	301,0	235,8	216,2
Non-VIA	8,9	9,9	9,7	12,2	6,6
Autres	,2	,2	,2	,2	,2
<b>Passages à niveau</b>	<b>9,6</b>	<b>8,0</b>	<b>8,2</b>	<b>7,4</b>	<b>7,5</b>
<b>Total – Rail</b>	<b>1 044,7</b>	<b>1 015,2</b>	<b>567,2</b>	<b>280,6</b>	<b>259,3</b>

<sup>1</sup> Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

**TABLEAU 4-9**  
**SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES**  
**ROUTES ET PONTS**

	(en millions \$)				
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
Ententes sur les routes	193,5	209,8	207,7	214,4	154,7
Transition - STMRA <sup>2</sup>	-	-	48,7	74,8	103,4
Raccordement de Northumberland	-	-	-	-	37,8
Autres	3,3	1,0	-	-	-
<b>Total – Routes</b>	<b>196,8</b>	<b>210,8</b>	<b>256,4</b>	<b>289,2</b>	<b>295,9</b>
Ponts de Montréal <sup>3</sup>	35,7	32,6	28,5	27,9	25,7
<b>Total – Routes et ponts</b>	<b>232,5</b>	<b>243,4</b>	<b>284,9</b>	<b>317,1</b>	<b>321,6</b>

1 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

2 Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique

3 Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

**TABLEAU 4-10**  
**SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES**  
**CAMIONNAGE**

	(en millions \$)				
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
STMRA	96,2	97,8	35,4	-	-
Code canadien de sécurité	-	-	3,7	3,9	4,6
Autres <sup>2</sup>	1,3	0,7	0,4	-	-
<b>Total – Camionnage</b>	<b>97,5</b>	<b>98,5</b>	<b>39,5</b>	<b>3,9</b>	<b>4,6</b>

1 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

2 Subventions à des associations et instituts

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

jusqu'à ces derniers temps, la plus grande part des subventions fédérales (66 % du total des subventions directes en 1993-1994), la part est tombée à moins de 15 % en 1997-1998. Le tableau 4-7 montre le total des subventions et contributions fédérales directes entre 1993-1994 et 1997-1998.

### Rail

Les subventions directes au transport ferroviaire s'élevaient à plus de 1 milliard \$ au cours de chacun des exercices 1993-1994 et 1994-1995. Les paiements aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)* représentaient, pour ces mêmes exercices, près des deux tiers de toutes les subventions aux services ferroviaires et plus de 92 % du total des subventions au transport de marchandises. À compter de 1996-1997, ce programme a été éliminé au complet, tout comme le programme STMRA. Comme il y a eu également réduction des subventions à VIA Rail (127 millions \$ sur une période de quatre ans), le total des subventions au transport ferroviaire est tombé à 281 millions \$ en 1996-1997, et à 259 millions \$ en 1997-1998, soit à environ 25 % de sa valeur de pointe en 1993-1994. Le tableau 4-8 montre les subventions du gouvernement fédéral au secteur ferroviaire.

### Routes et ponts

Au cours des dernières décennies, les subventions fédérales directes aux autoroutes et aux ponts ont été versées principalement sous forme de contributions aux termes d'ententes bilatérales de partage des coûts avec des provinces, des territoires et (à l'occasion) des municipalités, à titre individuel. Les subventions totalisaient 317 millions \$ en 1996-1997 et devraient s'élever à 322 millions \$ en 1997-1998, portant ce montant au même niveau qu'en 1995-1996. S'il n'y avait pas eu de paiements de transition dans le cadre du programme STMRA en 1997-1998,

ce total aurait représenté à peu près 10 % du total des subventions fédérales au transport, alors qu'il correspondait à 15 % en 1993-1994. Le tableau 4-9 montre les subventions fédérales aux routes et aux ponts de 1993-1994 à 1997-1998.

### Camionnage

Les subventions à l'activité de camionnage indiquées au tableau 4-10 sont principalement des paiements effectués dans le cadre du programme STMRA, qui a été supprimé en 1996. Le tableau montre également les paiements versés aux provinces et aux territoires aux termes d'ententes visant à mettre en application les dispositions du Code canadien de sécurité. Le total des subventions directes au camionnage devraient représenter moins de la moitié de 1 % du total des subventions fédérales au transport en 1997-1998.

### Marine

Bien que les subventions fédérales aux traversiers et aux installations maritimes soient tombées de 171 millions \$ en 1993-1994 à 148 millions \$ en 1996-1997, la part du bénéficiaire des subventions fédérales totales au transport est passée de 11 à 14 % au cours de la même période. Dans ce cas-ci également, les subventions ont été soit éliminées soit grandement réduites. Au cours des exercices de 1993 à 1997, les subventions aux traversiers, qui étaient principalement des paiements à Marine Atlantique, représentaient plus de 75 % du total des subventions aux services maritimes. En 1997-1998, les subventions aux traversiers comprennent surtout un paiement forfaitaire de 348 millions \$ à Terre-Neuve pour le rachat des services de traversiers du Labrador. Sans ce paiement, le total des subventions aux activités maritimes et aux traversiers aurait été de 132 millions \$. Le tableau 4-11 montre les subventions fédérales versées pour le secteur maritime.

**TABLEAU 4-11**  
**SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES**  
**TRANSPORT MARITIME**

(en millions \$)					
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
<b>Installations et services maritimes</b>					
Administrations de pilotage	7,3	4,3	5,1	-	-
Compagnie de navigation Canarctic L <sup>100</sup>	2,7	-	-	-	-
Société canadienne des ports	,7	,9	1,9	2,5	0,7
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	-	-	-	-	-
Fonds de dessaisissement des ports	-	-	-	13,1 <sup>2</sup>	2,5
Autres	1,5	1,8	10,1	-	3,4
<b>Total partiel</b>	<b>12,2</b>	<b>7,0</b>	<b>17,1</b>	<b>15,6</b>	<b>6,6</b>
<b>Traversiers</b>					
Marine Atlantique	129,3	112,4	100,0	97,2	91,3
Traversiers de la côte sud de Terre-Neuve	-	31,0	19,0	5,0	-
Traversiers de C.-B.	18,4	22,8	21,3	21,8	21,9
Traversiers de la baie de Fundy	-	-	-	-	3,3
Autres traversiers de la côte Est	11,0	10,3	9,5	8,5	9,3
Rachat des traversiers du Labrador	-	-	-	-	347,6
<b>Total partiel</b>	<b>158,7</b>	<b>176,5</b>	<b>149,8</b>	<b>132,5</b>	<b>473,4</b>
<b>Total – Traversiers et Marine</b>	<b>170,9</b>	<b>183,5</b>	<b>166,9</b>	<b>148,1</b>	<b>480,0</b>

1 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

2 Ce montant comprend une subvention de 10 millions \$ à T.-N. pour l'exploitation des ports.

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

**TABLEAU 4-12**  
**SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES**  
**TRANSPORT AÉRIEN**

(en millions \$)					
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
<b>Aéroports</b>					
Activités des aéroports non RNA <sup>2</sup>	14,2	12,0	7,5	4,7	3,4
Aéroports locaux	14,6	8,0	10,0	,8	,2
Aéroports non du RNA aux termes de la PNA <sup>3</sup>	-	-	11,5	16,3	18,1
Progr. d'aide aux immobilisations aéroportuaires	-	-	1,7	9,4	22,2
Autres <sup>4</sup>	14,3	4,9	4,5	3,9	4,6
<b>Total – Aéroports</b>	<b>43,1</b>	<b>24,9</b>	<b>35,2</b>	<b>35,1</b>	<b>48,5</b>
<b>Aviation</b>	<b>1,0</b>	<b>,5</b>	<b>,3</b>	<b>,2</b>	<b>,3</b>
<b>Nav Canada</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>291,7</b>	<b>685,8</b>
<b>Total Air</b>	<b>44,1</b>	<b>25,4</b>	<b>35,5</b>	<b>327,0</b>	<b>734,6</b>

1 Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

2 Réseau national d'aéroports

3 Politique nationale des aéroports

4 Comprend, en 1993-1994, une subvention de 13,3 millions \$ à d'autres aéroports

Source : Direction générale des finances de Transports Canada

**TABLEAU 4-13**  
**DÉPENSES FÉDÉRALES**  
**EN INSTALLATIONS ET SERVICES DE TRANSPORT <sup>1</sup>**

	(en millions \$)				
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 <sup>1</sup>
<b>Activités des aéroports (RNA<sup>2</sup> et non RNA)</b>					
Dépenses de fonctionnement	244,5	245,3	238,3	255,3	120,5
Dépenses en capital <sup>3</sup>	135,8	146,0	135,7	123,4	57,0
Total dépenses brutes					
- Activités aéroportuaires	380,3	391,3	374,0	378,7	177,5
Moins recettes	(291,3)	(303,3)	(367,9)	(324,6)	(156,5)
<b>Activités aéroportuaires</b>					
- <b>Dépenses nettes</b>	<b>89,0</b>	<b>88,0</b>	<b>6,1</b>	<b>54,1</b>	<b>21,0</b>
Système de navigation aérienne	128,2	96,1	29,6	363,7	n.d.
Havres et ports	114,2	109,4	90,2	79,1	19,1
Services de la Garde côtière <sup>4</sup>	588,8	530,8	524,1	517,6	499,1
<b>Total</b>	<b>920,2</b>	<b>824,3</b>	<b>650,0</b>	<b>1 014,4</b>	<b>539,2</b>

<sup>1</sup> Prévisions, au 31 janvier 1998, des dépenses réelles de l'exercice au complet.

<sup>2</sup> Réseau national d'aéroports

<sup>3</sup> Comprend, en 1996-1997, des dépenses législatives de 2,1 millions \$

<sup>4</sup> Comprend les dépenses pour les services à la navigation maritime, le déglacement et les opérations dans l'Arctique, la recherche et le sauvetage et la gestion de la flotte.

Sources : Direction générale des finances de Transports Canada; ministère fédéral des Pêches et Océans

## Air

Les subventions au transport aérien comprennent celles qui ont été versées aux aéroports, à l'aviation et à Nav Canada. La Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994 indique ce qui est prévu pour les aéroports appartenant au gouvernement fédéral. Transports Canada demeurera propriétaire des 26 principaux aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA). L'exploitation de ces aéroports sera toutefois cédée à des administrations aéroportuaires locales. Bon nombre des aéroports du RNA n'ont pas besoin de subventions, et ceux qui doivent en recevoir sont encore exploités directement par Transports Canada. Les coûts nets de leur exploitation sont donc indiqués en tant que dépenses directes et décrits dans la section pertinente du présent chapitre.

Le Ministère cède également, à des administrations locales, la propriété des aéroports régionaux et locaux et des petits aéroports ainsi que la responsabilité à l'égard de leur exploitation. Les aéroports qui ont été cédés continueront de recevoir des subventions pendant un certain nombre d'années. Les contributions à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les paiements moins importants versés conformément à d'autres ententes internationales pour la navigation aérienne et l'utilisation des voies aériennes figurent dans le tableau 4-12, sous la rubrique Aviation.

Pour ce qui est de Nav Canada, la société continuera de recevoir le produit de la taxe de transport aérien sous forme de subvention jusqu'à ce qu'elle ait établi son propre tarif de redevances de survol. Si l'on ne tient pas compte des paiements à Nav Canada pour les exercices 1996-1997 et 1997-1998, le total des subventions au transport aérien, pour ces deux exercices, s'élève à 35 millions \$ et 49 millions \$, respectivement.

## AUTRES INSTALLATIONS ET SERVICES DE TRANSPORT FOURNIS AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

### Subventions indirectes au transport

Mis à part le financement direct de services au moyen de paiements de transfert à d'autres organismes, certains services et installations sont fournis dans le secteur des transports grâce à leur exploitation directe par le gouvernement fédéral et financés par des budgets particuliers des ministères et organismes.

Cependant, au cours des dernières années, le rôle de Transports Canada dans l'exploitation de divers éléments du réseau des transports s'est amoindri, et les dépenses du Ministère pour les aéroports, les services de navigation aérienne et les ports et havres ont également diminué. En outre, quand l'utilisateur direct d'un service était bien connu, des droits étaient établis ou augmentés, ce qui a réduit encore plus les dépenses nettes. Par ailleurs, des gains d'efficacité se rapportant à l'intégration des activités de la Garde côtière canadienne au ministère des Pêches et des Océans ont aidé à plafonner les dépenses pour de nombreuses activités. Le tableau 4-13 montre les dépenses fédérales en installations et services dans le secteur des transports de 1993-1994 à 1997-1998.

### Compensation du gouvernement fédéral pour les fonctions de service public imposées

Quand le gouvernement avait pour rôle, dans le domaine des transports, de réglementer l'industrie (réglementation économique), il finançait aussi directement les services de transport dans des secteurs géographiques déterminés, qui ne pouvaient être desservis sans que le transporteur n'enregistre de perte. Les services financés étaient considérés comme étant dans l'intérêt public. Les services qui tombaient dans cette catégorie étaient désignés sous le nom de

**TABLEAU 4-14**  
**DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX**  
**EN TRANSPORT**

	(en millions \$)					
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Air	117,4	99,3	90,0	89,3	105,0	102,7
Eau	168,7	142,5	126,0	131,4	100,5	92,5
Rail	15,8	15,5	21,8	19,3	26,7	10,8
Routes	6 143,6	5 885,0	5 801,8	6 079,1	6 214,2	5 787,8
Transport en commun	1 368,7	1 212,8	1 214,7	1 308,0	1 286,9	1 275,3
Multimodal	209,8	207,6	208,0	196,3	198,9	164,6
<b>Total des dépenses brutes en transport</b>	<b>8 024,1</b>	<b>7 562,7</b>	<b>7 462,4</b>	<b>7 823,4</b>	<b>7 932,1</b>	<b>7 433,7</b>
<b>moins transferts fédéraux</b>	<b>153,5</b>	<b>126,1</b>	<b>232,6</b>	<b>265,3</b>	<b>329,1</b>	<b>264,8</b>
<b>Total des dépenses nettes en transport</b>	<b>7 870,6</b>	<b>7 436,6</b>	<b>7 229,8</b>	<b>7 558,1</b>	<b>7 603,0</b>	<b>7 168,8</b>
Pourcentage du total des dépenses provinciales	5,4 %	4,9 %	4,8 %	4,9 %	4,8 %	4,7 %

Sources : Ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

«fonctions de service public imposées». Les mécanismes législatifs et administratifs comme ceux prévus dans la *Loi sur les transports nationaux* (versions de 1967 et de 1987), la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, ont été mis sur pied pour indiquer précisément les services que devaient fournir les transporteurs à titre de fonctions de service public imposées et fixer le montant de la compensation à laquelle ils avaient droit.

Jusqu'à ces derniers temps, la compensation versée aux transporteurs ferroviaires par le gouvernement fédéral pour fonctions de service public imposées par la loi comprenait des paiements au transport du grain de l'Ouest aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*; des subventions aux chemins de fer pour l'exploitation continue d'embranchements non rentables en vertu de l'article 178 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*; et des subventions aux chemins de fer pour l'exploitation de services déficitaires de transport de voyageurs aux termes de l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer* (autres que celles versées à VIA Rail Canada, qui a reçu, en tant que

société de la Couronne, des fonds budgétaires directs). Quand la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* a été abrogée et que la *Loi sur les transports au Canada* a été adoptée, tous ces paiements aux transporteurs ferroviaires ont été supprimés.

Il existe des paiements statutaires pour les fonctions de service public imposées aux services de traversiers comme ceux qui sont exploités entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-aux-Basques (Terre-Neuve). Ces paiements ne se rapportent pas tant aux « fonctions de service public imposées » qu'à des obligations constitutionnelles. Les subventions pour ces services figurent au tableau 4-11 sous Marine Atlantique et s'élevaient à 23,4 millions \$ en 1996-1997 et à 26,3 millions \$ en 1997-1998.

## DÉPENSES PROVINCIALES

En 1996-1997, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont dépensé environ 7,4 milliards \$ en transport. Le montant de ces dépenses a varié entre ce niveau et 8 milliards \$ au cours des six dernières années. Les dépenses de fonctionnement et d'entretien

(y compris les dépenses salariales) et les dépenses en capital représentaient à peu près 36 %, dans chaque cas, du total des dépenses brutes en 1996-1997, alors que les paiements de transfert intervenaient pour 27 %. (Bon nombre de provinces accordent maintenant des subventions inconditionnelles aux municipalités et, dans bien des cas, il n'est plus possible d'identifier facilement les montants dépensés en transport. Les paiements de transfert rapportés comme ayant été versés pour les transports peuvent donc être sous-estimés.)

Les dépenses effectuées pour les routes sont de loin les plus importantes, et se chiffraient à 5,8 milliards \$ en 1996-1997, soit environ 78 % du total des dépenses. Ce pourcentage est resté plus ou moins stable au cours des cinq dernières années. Les dépenses en transport en commun sont les plus importantes après celles qui sont engagées pour les routes, et s'élevaient à 1,3 milliard \$ en 1996-1997; elles sont demeurées à environ 17 % du total des dépenses au cours des cinq dernières années. Comme le total des dépenses provinciales en transport, les dépenses au chapitre des routes et des transports en commun ont varié au cours des six dernières années

**TABLEAU 4-15**  
**DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS LOCAUX EN TRANSPORT**

	(en millions \$)					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Routes et rues	5 967,1	5 949,8	6 087,2	6 365,7	6 674,3	6 037,5
Transport en commun	1 296,8	1 557,4	1 504,4	1 532,2	1 611,0	1 636,2
Autres transports	101,0	96,3	111,7	97,6	123,3	137,8
<b>Dépenses brutes</b>	<b>7 364,9</b>	<b>7 603,6</b>	<b>7 703,3</b>	<b>7 995,6</b>	<b>8 408,5</b>	<b>7 811,4</b>
<b>Moins transferts</b>	<b>1 715,2</b>	<b>1 741,9</b>	<b>1 762,6</b>	<b>1 989,1</b>	<b>2 235,2</b>	<b>1 732,7</b>
Provinciaux	1 695,1	1 714,6	1 743,4	1 900,9	2 070,4	1 618,6
Fédéraux	20,1	27,3	19,3	88,3	164,8	114,1
<b>Dépenses nettes</b>	<b>5 649,8</b>	<b>5 861,7</b>	<b>5 940,7</b>	<b>6 006,5</b>	<b>6 173,3</b>	<b>6 078,7</b>

Source : Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

sans indiquer de véritable tendance. Les dépenses pour les autres modes et dans le secteur multimodal ont toutes baissé. Les dépenses dans le secteur multimodal comprennent des dépenses particulières à plus d'un mode de transport ainsi que les dépenses administratives générales des ministères.

Les paiements de transfert fédéraux versés aux provinces et aux territoires au chapitre des transports totalisaient 265 millions \$ en 1996-1997 et ne représentaient qu'approximativement 3,6 % des dépenses brutes des provinces/territoires en transport. Les paiements de transfert fédéraux ont accusé une hausse de 10 % par an au cours des cinq dernières années. La principale augmentation s'est produite depuis 1993-1994 et découle en partie des ententes sur les routes et des paiements de transition versés dans le cadre de l'élimination graduelle du programme STMRA.

Les dépenses provinciales et territoriales en transport, déduction faite des paiements de transfert fédéraux, étaient de 7,2 milliards \$ en 1996-1997. Cette somme intervenait pour à peu près 4,7 % de leurs dépenses gouvernementales totales. Ce pourcentage a diminué au cours des dernières années. Par province, il va de 3 % seulement à Terre-Neuve et au Québec, à 11 % au Yukon. Il est de 5 % en Ontario. (Voir tableau 4-14)

## DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

En 1996, les gouvernements locaux du Canada ont dépensé en tout 7,8 milliards \$ en transport. Si l'on retranche le montant des paiements de transfert des autres paliers de gouvernement, soit 1,7 milliard \$, les dépenses nettes des gouvernements locaux en transport ont totalisé 6,1 milliards \$. Au cours de la période de 1991 à 1996, les dépenses des gouvernements locaux ont augmenté en moyenne de 1,2 % par an. Elles ont atteint un plafond de 8,4 milliards \$ en 1995. Les dépenses pour les rues et les routes ont diminué en termes relatifs, alors que les dépenses pour les transports en commun ont légèrement augmenté. Les dépenses pour les rues et les routes représentaient à peu près 77 % du total des dépenses des gouvernements locaux. Les paiements de transfert versés à ces derniers se chiffraient à 1,7 milliard \$ en 1996, presque le même montant qu'en 1991, alors qu'ils ont bien augmenté en 1994 et 1995. Ces augmentations étaient dues au programme spécial d'infrastructure et à la hausse correspondante des paiements de transfert fédéraux versés aux gouvernements locaux au cours des trois dernières années. (Voir tableau 4-15)

# *INFRASTRUCTURES*

## *ET SERVICES CONNEXES*

Grâce aux investissements engagés ces dernières années, d'importantes infrastructures de transport sont entrées en service en 1997, notamment le port à conteneurs de Vancouver (Deltaport), la route 407 à péage électronique en Ontario et le pont de la Confédération qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au continent. Les cessions et les locations de voies ferrées ont dominé les activités de rationalisation dans le secteur ferroviaire.

Les infrastructures de transport du Canada sont un immense réseau couvrant tout le pays qui s'étend sur environ neuf millions de km<sup>2</sup> carrés. Ce réseau compte plus de 900 000 kilomètres de routes, 50 000 kilomètres de voies ferrées, environ 1 800 aérodromes enregistrés (dont 646 sont certifiés comme aéroports), plus de 300 ports et havres commerciaux, plus de 2 000 ports de pêche et de plaisance, et enfin, la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ces infrastructures englobent également le système de navigation aérienne qui règle la circulation aérienne dans l'espace aérien canadien, de même que les services à la navigation maritime et de protection du milieu marin offerts par la Garde côtière canadienne à partir de 11 bases disséminées dans

tout le pays. En outre, quatre administrations de pilotage fournissent des services de pilotage à destination et en provenance des principaux ports canadiens.

Chaque composante de ces infrastructures constitue un bien immobilier qu'il faut entretenir et pour lequel il faut investir des ressources pour faire face à la croissance et à l'évolution des besoins.

Le présent chapitre décrit ce réseau et son utilisation et donne une vue d'ensemble des développements les plus récents survenus dans les infrastructures de transport du Canada, notamment les changements institutionnels mettant en cause la commercialisation, la sous-traitance et la réforme des lois et des règlements.

### **PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS SURVENUS EN 1997**

#### **SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Au cours de sa première année d'activité en 1997, Nav Canada a sollicité et reçu l'approbation pour la première phase de son projet de barème de droits le 1<sup>er</sup> mars 1998. La date cible pour la mise en oeuvre de la deuxième phase est le 1<sup>er</sup> novembre 1998. La taxe de transport aérien est en voie d'élimination pour céder la place à ces redevances directes imposées aux usagers.

## AÉROPORTS

Des administrations aéroportuaires locales ont pris en charge l'exploitation des aéroports locaux de Victoria, Winnipeg, Thunder Bay, Ottawa et Moncton en 1997. À l'heure actuelle, plus de 90 % de tout le trafic passagers au Canada transite par des aéroports exploités par des administrations aéroportuaires locales.

Les nouvelles et les anciennes administrations aéroportuaires ont eu une année chargée en 1997 :

- La Greater Toronto Airports Authority s'est portée acquéreur de l'aérogare 3 et a retenu les services d'un consortium de conception pour le réaménagement des deux autres aérogares de l'aéroport Pearson. Une nouvelle piste parallèle nord-sud est entrée en service au mois de novembre.
- Aéroports de Montréal a annoncé le lancement d'une deuxième phase de construction à Dorval.
- La Vancouver International Airport Authority a annoncé des plans d'agrandissement d'une valeur de 114 millions \$.
- L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a ouvert une nouvelle installation pour les formalités de prédédouanement et d'immigration américaines. Sept aéroports canadiens sont désormais pourvus d'installations de prédédouanement pour les passagers qui prennent un vol à destination des États-Unis, notamment Montréal (Dorval), Toronto (Pearson), Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.
- La Calgary Airport Authority a lancé un programme d'immobilisations de 28 millions \$, lequel prévoit l'amélioration des parcs de stationnement, des locaux réservés aux douanes canadiennes et de l'aire de stationnement des aéronefs.
- La Edmonton Regional Airports Authority a entrepris les travaux d'un programme de réaménagement de l'aérogare de l'aéroport international.

## PORTS

L'un des événements notoires de l'an passé a été l'inauguration officielle par le port de Vancouver de son terminal à conteneurs Deltaport le 25 juin 1997, ce qui a permis de doubler la capacité de manutention des conteneurs du port qui est ainsi passée à 1,2 million de conteneurs équivalents-vingt pieds. Ce nouveau terminal peut accueillir les plus gros porte-conteneurs actuellement en service et transborder les conteneurs sur des wagons de chemin de fer pour conteneurs gerbés qui peuvent immédiatement prendre la route vers le centre du Canada et le midwest des États-Unis.

Un autre événement notoire s'est produit le 4 septembre 1997 lorsque le gouvernement fédéral a transféré le port de Churchill à la Hudson Bay Port Company, une filiale d'OmniTRAX Inc. OmniTRAX est également propriétaire des Chemins de fer de la baie d'Hudson, qui se sont portés acquéreurs de 1 300 kilomètres de voies ferrées jusqu'à Churchill qui appartenaient au préalable au Canadien National.

## VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Les négociations se sont poursuivies en 1997 entre le ministre des Transports et le groupe des usagers de la Voie maritime en vue de parvenir à un accord de commercialisation. La conclusion de cet accord devrait intervenir vers le milieu de 1998.

## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Depuis l'adoption des droits de services maritimes en 1996, la Garde côtière canadienne (GCC) a poursuivi ses efforts en vue de réduire ses dépenses et d'améliorer son efficacité en introduisant un nouveau droit en 1997, le droit de tonnage pour les services de dragage d'entretien du chenal maritime du Saint-Laurent.

## CHEMINS DE FER

En 1997, cinq compagnies ferroviaires secondaires qui dominent actuellement ce secteur de l'industrie ferroviaire, ont ajouté plus de 3 000 kilomètres de voies ferrées à leurs réseaux, essentiellement par voie de cessions ou de conventions de bail avec le CN et CP Rail.

## RÉSEAU ROUTIER

Le fait marquant de 1997 a été l'inauguration au mois de juin du pont de la Confédération qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick. Parmi les autres activités dans le secteur routier, il faut mentionner le passage de certaines routes provinciales sous la responsabilité d'administrations municipales. En Ontario, la route 407 à péage entièrement électronique a été ouverte à la circulation.

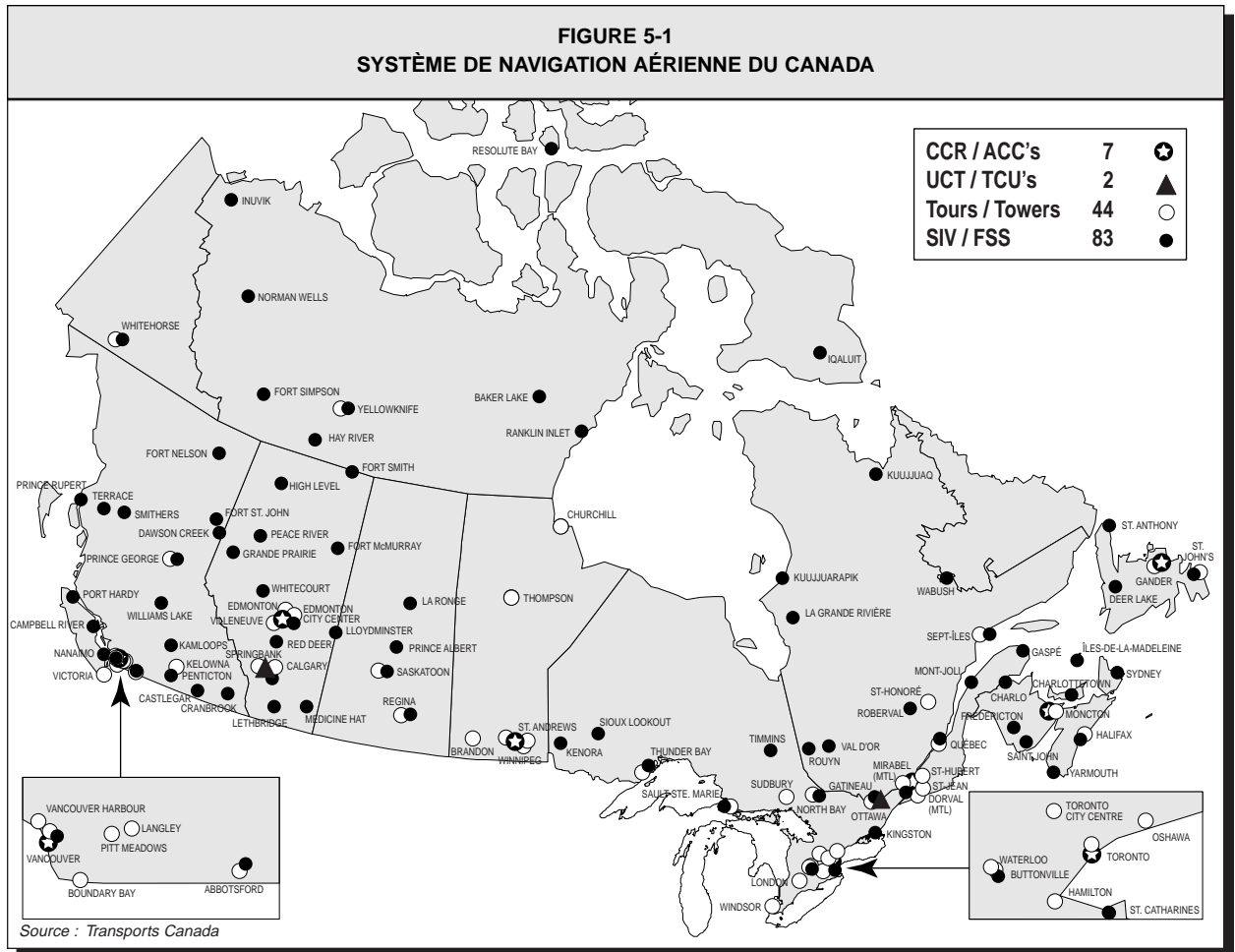
## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN

### SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Le système de navigation aérienne (SNA) compte sept centres de contrôle régional (CCR), 44 tours de contrôle de la circulation aérienne, 83 stations d'information de vol (SIV) et un réseau de 1 400 aides électroniques à la navigation. Le SNA, qui est l'un des réseaux d'infrastructures aériennes les plus sécuritaires et les plus vastes du monde, fournit des services de contrôle de la circulation aérienne et de l'espace aérien aux exploitants d'aéronefs, à l'appui de 6,8 millions de mouvements d'aéronefs par an. La figure 5-1 illustre l'emplacement des différentes composantes du réseau dans le pays.

Société privée à but non lucratif, Nav Canada a pris le contrôle de tous les services de navigation aérienne civile le 1<sup>er</sup> novembre 1996. La cession a porté sur le contrôle de la circulation aérienne, les





télécommunications aéronautiques, les services d'information de vol et les services météorologiques à l'aviation. La société a accepté de payer 1,5 milliard \$ en espèces au gouvernement fédéral et d'assumer certaines responsabilités constantes.

Le ministre des Transports continue d'être responsable de la sécurité des opérations de Nav Canada, en veillant au respect de tous les impératifs de sécurité et de réglementation. Si Nav Canada et le ministre des Transports sont co-responsables de la sécurité de la navigation aérienne, le Ministre doit s'assurer que la sécurité n'est pas compromise par les décisions de Nav Canada. En outre, le Ministre doit s'assurer que les changements apportés au système de navigation aérienne ne compromettent pas les services à destination des régions

du Nord et des régions éloignées, comme le stipule la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

**Opérations de navigation aérienne**  
**Restructuration**

En septembre 1997, Nav Canada a annoncé son « orientation générale », qui prévoit l'abolition de 1 000 postes en trois ans sur les 6 300 employés que compte la société. Nav Canada espère que cette restructuration et la compression de ses effectifs lui permettront de réduire ses charges d'exploitation de 18 %, ce qu'elle doit faire en se conformant aux impératifs de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements.

Le tableau 5-1 illustre le volume de travail des ressources du système de navigation aérienne et des contrôleurs de la circulation aérienne qui fournissent des services de navigation aérienne au Canada. Consulter l'annexe 5-1 pour d'autres précisions sur les mouvements d'aéronefs aux grands aéroports du Canada.

**Résultats financiers**

**Redevances d'usage prévues**

En tant que société sans but lucratif, Nav Canada doit fixer le prix de ses services pour recouvrer tous ses coûts auprès des usagers, notamment les frais de service de la dette. Nav Canada a franchi un important jalon lorsqu'elle a établi une assiette de revenu à long terme à l'issue de nombreuses consultations sur un projet de redevances d'usage

**TABLEAU 5-1**  
**STATISTIQUES SUR LE VOLUME DE TRAVAIL DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE DU CANADA**  
**1991 à 1997**

	Mouvements d'aéronefs <sup>1</sup> aux aéroports canadiens				Contrôleurs de la circulation aérienne	Mouvements d'aéronefs <sup>1</sup> par contrôleur
	Avec tour	Avec SIV <sup>2</sup>	Autres aéroports	TOTAL		
1991	5 540 273	1 169 462	574 344	7 284 079	1 619	4 511
1992	5 265 551	1 096 362	675 822	7 037 735	1 744	4 035
1993	4 952 657	1 114 410	711 888	6 778 955	1 854	3 656
1994	4 917 805	1 130 614	809 918	6 858 337	1 908	3 595
1995	4 729 817	1 339 980	762 347	6 832 144	1 957	3 491
1996	4 794 698	1 265 872	679 397	6 739 967	1 947	3 462
1997	4 996 850	1 315 230	692 172	7 004 252	2 209	3 171

1 Mouvements d'aéronefs = arrivées et départs d'aéronefs

2 SIV = Station d'information de vol

Source : Transports Canada, Statistiques sur les mouvements d'aéronefs, TP577, 1995 à 1997

en 1997. Ce projet prévoit l'adoption de redevances de contrôle terminal et de redevances en route, de même qu'une augmentation des redevances océaniques et de survol. Ces dernières ont été introduites par le gouvernement fédéral avant la cession du SNA.

Nav Canada a soumis son projet de barème au ministre des Transports au début d'août pour qu'il l'approuve. Le Ministre a approuvé les redevances au début de septembre, après avoir établi qu'elles étaient conformes aux principes de facturation énoncés dans la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. Ces changements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1998 plutôt que le 1<sup>er</sup> novembre 1997, comme on le prévoyait à l'origine, pour donner plus de temps aux transporteurs aériens de s'adapter aux redevances qui leur sont imposées directement. Au préalable, les transporteurs faisaient office d'agents en percevant la taxe de transport aérien auprès des passagers.

Nav Canada a fixé les nouvelles redevances aux niveaux nécessaires pour recouvrer environ 50 % de ses coûts. Parallèlement, le gouvernement fédéral réduira de près de 50 % l'actuelle taxe de transport aérien.

Une deuxième série de projets de facturation sera préparée pour entrer

en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1998, date où la taxe de transport aérien sera entièrement abolie et remplacée par les redevances de Nav Canada.

#### *Une première année fructueuse*

Sur le plan financier, Nav Canada a obtenu la plus forte cotation des titres de toutes les sociétés du secteur privé canadien. L'émission obligataire initiale de la société, qui s'élevait à 3 milliards \$, a été la plus élevée de toute l'histoire du Canada.

Nav Canada a obtenu des résultats dépassant toutes les attentes au cours de sa première année d'activité : pour l'exercice qui a pris fin le 31 août 1997, lequel couvre une période de 10 mois d'activité de novembre à août, les recettes se sont élevées à 776 millions \$, les charges d'exploitation à 584 millions \$, les intérêts et l'amortissement à 121 millions \$ et les coûts uniques de restructuration à 57 millions \$.

### **AÉROPORTS**

Le Canada compte environ 1 800 aérodromes, terme générique qui désigne les installations enregistrées auprès de Transports Canada et destinées à être utilisées pour l'arrivée et le départ des aéronefs. Sur ce nombre, 646 sont certifiés soit comme aéroports pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe, soit

comme héliports pouvant accueillir des hélicoptères, soit encore comme hydroaérodromes ou aérodromes sur glace pouvant accueillir des avions à flotteurs et à skis. La majeure partie des activités de l'aviation commerciale au Canada se déroulent dans des aéroports certifiés. Certains aérodromes appartiennent à des intérêts privés, mais la grande majorité des aéroports certifiés appartiennent à des municipalités, aux gouvernements provinciaux et territoriaux ou au gouvernement fédéral.

Sur le plan de la taille et de la complexité, les aéroports certifiés du Canada couvrent tout le spectre depuis les champs d'aviation rudimentaires possédant une seule piste et un ou deux bâtiments polyvalents jusqu'aux grands complexes aéroportuaires pourvus de pistes multiples, de hangars d'avions, d'entrepôts à marchandises et d'installations d'inspection des Douanes, de l'Immigration et de l'Agriculture.

Les aéroports offrent tout un éventail de services qui assurent le confort, la sécurité et la commodité des passagers et des employés aéroportuaires. Ce sont des entreprises du secteur privé qui louent ces espaces et/ou qui paient des redevances aux propriétaires ou à l'exploitant de l'aéroport pour fournir ces services.

La Politique nationale des aéroports adoptée par le gouvernement fédéral



en 1994 prévoit la commercialisation de la plupart des aéroports appartenant au gouvernement fédéral d'ici le 31 mars 2000.

Aux termes de cette politique, le gouvernement fédéral restera propriétaire de chacun des 26 aéroports qui forment le **Réseau national d'aéroports (RNA)** du Canada, cédant l'exploitation de la totalité d'entre eux sauf deux à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif en vertu de baux à long terme. Les gouvernements des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon ont pris le contrôle des aéroports du Réseau national d'aéroports respectivement de Yellowknife et de Whitehorse. La figure 5-2 illustre l'emplacement des 26 aéroports de ce réseau.

Transports Canada a cédé cinq aéroports appartenant à la catégorie

des aéroports nationaux à des administrations aéroportuaires en 1992 : Vancouver, Calgary, Edmonton, Mirabel et Dorval. Le Ministère a cédé six autres aéroports en 1996 et 1997. La Greater Toronto Airports Authority a pris en charge l'exploitation de l'aéroport international Lester B. Pearson, le plus achalandé du pays, en 1996. En 1997, des administrations locales ont assumé l'exploitation des aéroports de Victoria, Winnipeg, Thunder Bay, Ottawa et Moncton.

Transports Canada a décidé de céder les titres de propriété des **70 aéroports locaux et régionaux** à des intérêts locaux en les leur vendant. Au 31 décembre 1997, Transports Canada avait cédé 46 aéroports, 24 restant entre ses mains.

Transports Canada a également décidé de céder à des intérêts locaux

les **25 petits aéroports et aéroports satellites** qui n'accueillent pas des services passagers réguliers. À la fin de 1997, 19 aéroports avaient ainsi été cédés et six faisaient l'objet de négociations.

Les **12 aéroports éloignés** qui donnent accès tout au long de l'année aux localités isolées continueront de bénéficier de l'aide du gouvernement fédéral. Le rôle à long terme du gouvernement dans ces aéroports sera réévalué.

Transports Canada a cédé les 11 aéroports de l'Arctique aux gouvernements territoriaux respectifs.

## TRAFIC AÉROPORTUAIRE

Le trafic passagers annuel aux aéroports canadiens a progressé de plus de 12 % en 1996. Ce sont les

**TABLEAU 5-2**  
**TRAFIC PASSAGERS AUX AÉROPORTS CANADIENS**  
**1991 à 1996**

Nombre total de passagers embarqués/débarqués par catégorie d'aéroport (selon la définition de la PNA – juillet 1994)

Catégorie d'aéroport	1991	% du total	1992	% du total	1993	% du total	1994	% du total	1995	% du total	1996	% du total
RNA	55 210 647	93,14	56 744 047	93,57	56 165 480	93,82	57 115 452	93,93	60 904 871	94,17	68 717 794	94,80
Régional/local	3 539 158	5,97	3 405 660	5,62	3 214 143	5,37	3 223 288	5,30	3 297 254	5,10	3 309 159	4,57
Petit	24 611	0,04	17 213	0,03	9 210	0,02	364	0,00	1 078	0,00	1 045	0,00
Satellite	188	0,00	7 260	0,01	9 610	0,02	10 283	0,02	13 984	0,02	15 703	0,02
Éloigné	253 436	0,43	238 694	0,39	242 341	0,40	235 910	0,39	232 231	0,36	222 789	0,31
Arctique	247 876	0,42	230 368	0,38	225 269	0,38	224 304	0,37	228 317	0,35	218 007	0,30
Total*	59 275 916	100,00	60 643 242	100,00	59 866 053	100,00	60 809 601	100,00	64 677 735	100,00	72 484 497	100,00

Note : \* À l'exclusion des autres aéroports qui ne figurent pas dans la PNA – juillet 1994. Whitehorse et Yellowknife ne sont inclus que dans la catégorie RNA.

Source : Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

aéroports du Réseau national d'aéroports qui ont accusé la plus forte croissance, le trafic y augmentant de 12,8 %. Parmi ces aéroports, Pearson a enregistré une croissance de 8,4 %, Edmonton de 63 % (suite à la restructuration des aéroports de la ville), Calgary de 25,9 %, Winnipeg de 23,1 % et Victoria de 21 %. Signalons toutefois que l'aéroport de Gander a accusé une baisse de 16 %. Le tableau 5-2 illustre le trafic passagers aux aéroports canadiens. Pour plus de précisions sur le trafic passagers aux aéroports du Réseau national d'aéroports, se reporter à l'annexe 5-2.

Le trafic fret aux aéroports canadiens a lui aussi connu une hausse depuis la récession du début des années 1990. En 1996, le trafic fret a augmenté de 4,8 % par rapport à 1995. Il y a eu des variations notables dans cette croissance, Gander enregistrant une hausse de 72 %, suivi de London à hauteur de 66,6 %, de Victoria à 22,4 %, de Calgary à 21,8 % et de St. John's à 15,9 %. L'aéroport international Pearson a enregistré une croissance de 5,1 %, tandis que des aéroports comme ceux de Québec (-43,5 %) et de Thunder Bay (-40,4 %) ont enregistré une forte baisse de leur trafic fret. Le tableau 5-3 illustre le trafic fret aux aéroports canadiens.

Pour plus de précisions sur le trafic fret aux aéroports du Réseau national d'aéroports, se reporter à l'annexe 5-3.

### RÉSULTATS FINANCIERS

En 1997-1998, Transports Canada prévoit consacrer 227,4 millions \$ à l'exploitation des aéroports, ce qui englobe les coûts d'exploitation, les subventions et le capital, et de tirer des recettes de 84 millions \$. Le Ministère prévoit également toucher 69,4 millions \$ de plus en loyers auprès des 10 administrations aéroportuaires.

#### *Recettes et dépenses des administrations aéroportuaires locales*

Les aéroports du Réseau national d'aéroports devraient devenir financièrement autonomes. Les administrations aéroportuaires qui sont constituées en sociétés sans but lucratif, qui ne comportent pas d'actionnaires participant à l'avoir des propriétaires, financent leurs opérations et tout projet d'agrandissement et d'amélioration à même les recettes provenant des usagers de l'aéroport (compagnies aériennes, concessionnaires, passagers, etc.) et des investissements privés. Les administrations aéroportuaires paient également un loyer au gouvernement

fédéral qui reste propriétaire de l'aéroport. Tous les gains nets sont réinvestis dans les opérations et les actifs de l'aéroport. Les administrations aéroportuaires sont tenues de publier des rapports annuels, comprenant des états financiers. Le tableau 5-4 résume les résultats financiers de quatre administrations aéroportuaires locales créées en 1992 (Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal).

Les recettes des administrations aéroportuaires proviennent de quatre grandes sources : les redevances de concessions, les redevances côté piste, les redevances d'amélioration aéroportuaire et les recettes diverses. Les aéroports engagent des dépenses essentiellement au titre des matériaux et services, du loyer et des salaires et avantages sociaux du personnel.

Ces dernières années, les redevances d'amélioration des aéroports perçues auprès des passagers sont devenues un élément de plus en plus important des mouvements de trésorerie qui servent à financer les immobilisations aéroportuaires, comme la nouvelle aérogare de l'aéroport de Vancouver. Edmonton et Calgary ont commencé à percevoir des redevances d'amélioration aéroportuaire en 1997, et des redevances analogues sont attendues aux autres aéroports ultérieurement.

**TABLEAU 5-3  
TRAFIC FRET AUX AÉROPORTS CANADIENS  
1991 à 1996**

Volume total de fret embarqué/débarqué (en kg) par catégorie d'aéroport (selon la définition de la PNA – Juillet 1994)

Catégorie d'aéroport	1991		1992		1993		1994		1995		1996	
		% du total		% du total		% du total		% du total		% du total		% du total
RNA	690 258 256	97,28	675 025 540	98,42	701 796 167	98,73	701 340 112	98,20	709 907 815	97,98	749 122 057	98,60
Régional/Local	12 649 988	1,78	4 930 111	0,72	4 451 785	0,63	7 951 874	1,11	9 376 349	1,29	6 584 645	0,87
Petit	260 500	0,04	132 000	0,02	214 100	0,03	88 600	0,01	146 900	0,02	97 100	0,01
Satellite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Éloigné	1 531 806	0,22	1 170 245	0,17	694 055	0,10	544 302	0,08	558 330	0,08	795 143	0,10
Arcique	4 846 954	0,68	4 635 594	0,68	3 662 166	0,52	4 294 342	0,60	4 533 660	0,63	3 131 005	0,41
<b>Total*</b>	<b>709 547 504</b>	<b>100,00</b>	<b>685 893 490</b>	<b>100,00</b>	<b>710 818 273</b>	<b>100,00</b>	<b>714 219 230</b>	<b>100,00</b>	<b>724 523 054</b>	<b>100,00</b>	<b>759 729 950</b>	<b>100,00</b>

Note : \* À l'exclusion des autres aéroports qui ne figurent pas dans la PNA – juillet 1994.  
Whitehorse et Yellowknife ne sont inclus que dans la catégorie RNA.

Source : Statistique Canada, relevés 2 et 6

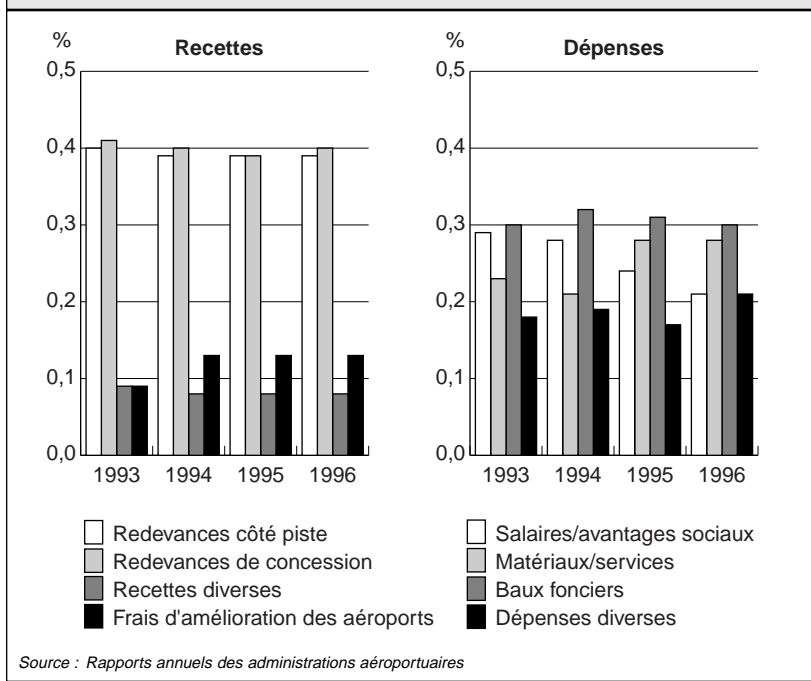
**TABLEAU 5-4  
RECETTES ET DÉPENSES TOTALES  
DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES CANADIENNES  
1993 à 1996**

Aéroports		Exploitation				Revenu net	Revenu net/ immobilisations nettes
		Recettes	Dépenses	Revenus	Ratio		
Vancouver	1993	107,0	71,0	36,1	0,66	36,0	0,51
	1994	128,4	75,2	53,1	0,59	53,4	0,32
	1995	146,4	87,6	58,9	0,60	58,5	0,16
	1996	189,7	122,2	67,5	0,64	41,2	0,09
Calgary	1993	39,9	30,4	9,5	0,76	9,3	0,68
	1994	40,9	32,7	8,2	0,80	8,1	0,40
	1995	46,9	38,9	8,0	0,83	7,7	0,28
	1996	53,2	43,0	10,2	0,81	10,0	0,24
Edmonton	1993	15,0	16,5	-1,5	1,10	3,2	0,65
	1994	15,9	17,3	-1,4	1,09	3,8	0,38
	1995	18,1	18,4	-0,2	1,01	5,1	0,36
	1996	24,3	26,0	-1,7	1,07	2,7	0,08
Montréal/Mirabel	1993	101,9	73,4	28,5	0,72	26,7	1,55
	1994	103,0	77,5	25,6	0,75	24,5	0,47
	1995	109,9	88,2	21,8	0,80	21,0	0,27
	1996	113,3	94,4	18,9	0,83	18,4	0,15
Total des principales AAL	1993	263,8	191,3	72,5	0,73	77,1	0,71
	1994	288,2	202,7	85,5	0,70	89,8	0,36
	1995	321,4	233,1	88,4	0,73	92,3	0,19
	1996	380,5	285,6	94,9	0,75	72,3	0,11

Note : À l'exception des ratios, l'unité est exprimée en millions de dollars. Seuls les aéroports cédés en 1992 à des administrations aéroportuaires sont visés ici.

Source : Rapports annuels des administrations aéroportuaires

**FIGURE 5-3**  
**RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES**  
**1993 à 1996**



quart des recettes de l'aéroport de Vancouver en 1996. Les autres aéroports ne percevaient pas de telles redevances à la fin de 1996.

En tant que groupe, la répartition des dépenses aux quatre aéroports n'a que légèrement varié entre 1993 et 1996.

Pour l'essentiel, les changements dans les recettes et les dépenses des quatre administrations aéroportuaires sont intervenus pendant que le volume des passagers passait de près de 24 millions en 1993 à près de 32 millions en 1996, soit une croissance de 34 %. Pour l'ensemble des aéroports du Réseau national d'aéroports, le nombre de passagers a augmenté en fait de 46 %.

Pour le groupe, les recettes par passager ont également augmenté de 8 % pour passer de 11 \$ en 1993 à 12 \$ en 1996. Les dépenses par passager ont légèrement augmenté pour passer de 8 \$ en 1993 à 9 \$ en 1996, soit une hausse de 12 %. En termes relatifs, l'inflation a été légèrement supérieure à 6 % pour l'industrie aérienne entre 1993 et 1996, contre environ 9 % pour l'économie en général.

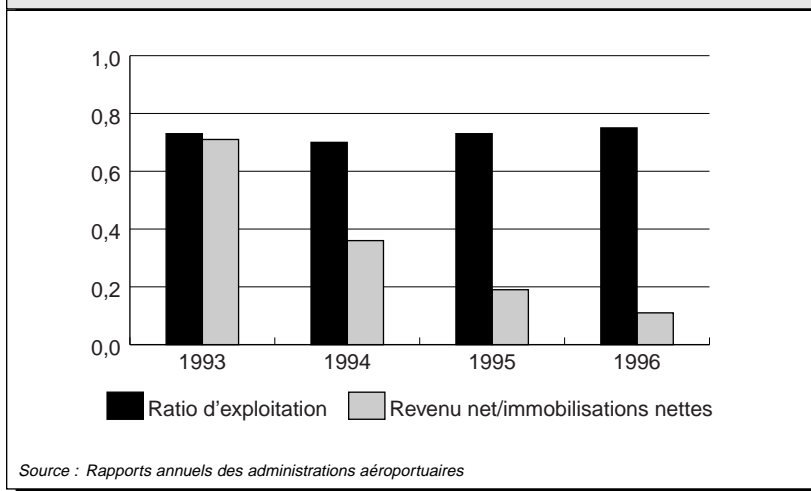
Les quatre administrations aéroportuaires ont vu leurs coûts d'exploitation augmenter de 49 % pendant la même période, légèrement plus que leurs recettes. À nouveau, la répartition n'a pas été uniforme.

Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation pour le groupe a augmenté de moins de 4 % pour atteindre 75 %, tandis que les recettes nettes ont chuté de 4 %. La figure 5-4 révèle des ratios d'exploitation stables et une baisse du rendement de l'actif pendant la même période.

Un changement notable qui s'est produit entre 1993 et 1996 a été la hausse des mouvements de trésorerie et des dépenses d'immobilisations. Dans l'ensemble, les fonds d'exploitation ont augmenté de 61 %.

Tandis que s'amélioraient les mouvements de trésorerie et qu'augmentait la capacité d'emprunt,

**FIGURE 5-4**  
**RATIOS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES**  
**1993 à 1996**



De 1993 à 1996, les quatre administrations aéroportuaires locales ont enregistré une hausse de 44 % de leurs recettes qui sont passées de 264 millions à 381 millions \$. Cette hausse n'a pas été répartie équitablement entre les aéroports, mais elle a oscillé entre 11 et 77 %. Tandis que les recettes augmentaient,

les redevances de concessions et les redevances côté piste sont restées stables, chacune comptant pour 40 % des recettes globales, proportion qui a également varié diamétralement d'un aéroport à l'autre.

Les redevances d'amélioration aéroportuaire ont représenté près du

FIGURE 5-5  
PRINCIPAUX PORTS DU CANADA



Source : Transports Canada

les dépenses d'immobilisations ont elles aussi accusé une nette augmentation.

Dans l'ensemble, les actifs totaux ont presque triplé entre 1993 et 1996, alors que le rendement de l'actif a baissé du fait que la hausse des liquidités a servi aux améliorations aéroportuaires.

#### **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires**

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires fait partie intégrante de la Politique nationale des aéroports. Transports Canada a créé ce programme de contribution en avril 1995 pour aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation. Pour être admissibles,

les aéroports doivent accueillir des vols passagers réguliers, répondre à certaines exigences de certification d'aéroport et ne pas appartenir au gouvernement fédéral.

En 1997, le financement de 46 projets a été approuvé à 39 aéroports. Le coût estimatif total a été d'environ 40 millions \$, certains projets étant échelonnés sur deux et trois ans. Parmi les projets approuvés, il faut mentionner la remise à neuf des pistes, des voies de circulation et des aires de stationnement; l'achat d'équipements mobiles comme des déneigeuses et des souffleuses de piste; l'achat et l'installation d'aides visuelles; la réfection du toit des aérogares; et l'installation de clôtures de sûreté. L'annexe 5-4 décrit en détail les projets approuvés et leurs coûts.

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

Les infrastructures maritimes du Canada desservent trois côtes ainsi que le Réseau Grands Lacs/ Voie maritime du Saint-Laurent. La figure 5-5 indique l'emplacement des principales infrastructures maritimes du Canada.

### PORTS

Chacun des grands ports du Canada est un terminus de voies ferrées et de routes qui acheminent les biens destinés à l'exportation ou à l'importation, ainsi que les passagers depuis ou jusqu'à leur destination dans le pays et même sur le continent. Les marchandises et les passagers transitent par des gares

maritimes qui contiennent toute une variété d'installations et d'organismes s'occupant du chargement et du déchargement des navires amarrés à quai. Dans certains cas, les administrations portuaires exploitent des terminaux, même si souvent ceux-ci appartiennent à des compagnies qui louent des locaux à l'administration portuaire et en assurent l'exploitation.

### Réseau portuaire actuel

À la fin de 1997, le réseau portuaire du Canada comportait toute une variété d'installations tombant sous le coup de différentes juridictions : 13 ports exploités par des sociétés de port locales et des ports divisionnaires qui forment la Société canadienne des ports; neuf commissions portuaires; 272 sites administrés par Transports Canada; 2 000 ports de plaisance et de pêche exploités par le ministère des Pêches et des Océans; et 37 ports exploités par des gouvernements municipaux et des intérêts privés.

### Structure portuaire envisagée

En vertu de la Politique maritime nationale annoncée en décembre 1995, le réseau portuaire du Canada de même que l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent sont en voie d'être commercialisés. Le gouvernement fédéral est en train de se départir de l'exploitation directe des ports, donnant ainsi voix au chapitre aux usagers locaux en ce qui concerne les services portuaires dont ils bénéficient et pour lesquels ils doivent payer. La Politique maritime nationale prévoit trois catégories de ports : les administrations portuaires canadiennes, les ports régionaux et locaux et les ports éloignés.

Le projet de *Loi maritime du Canada* contient le cadre qui régira l'application de la Politique maritime nationale. Transports Canada s'est lancé dans la commercialisation des ports relevant de ses compétences en 1996, avant l'adoption de la loi, car le Ministère n'avait pas besoin de pouvoirs législatifs spéciaux pour amorcer le processus.

Baptisés **administrations portuaires canadiennes** en vertu du projet de *Loi maritime du Canada*, les 18 ports financièrement autonomes du réseau qui sont essentiels aux échanges intérieurs et internationaux engloberont les sociétés de port locales de la Société canadienne des ports, les principaux ports divisionnaires de la Société canadienne des ports et la plupart des commissions portuaires.

La deuxième catégorie de ports prévue par la *Loi maritime du Canada*, que l'on appelle les **ports régionaux et locaux**, englobe les installations de Transports Canada qui ne sont pas considérées comme des installations éloignées, ainsi que les installations de la Société canadienne des ports ou les commissions portuaires qui ne sont pas constituées en administrations portuaires canadiennes. Les ports régionaux et locaux sont transférés à d'autres ministères fédéraux ou à des gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des organismes communautaires ou encore des intérêts privés.

Le transfert des ports régionaux et locaux a débuté en 1996 en vertu de la Politique maritime nationale par le dessaisissement de 277 sites, et elle s'est poursuivie en 1997. Cette année-là, Transports Canada a transféré 34 installations, dont 16 à Terre-Neuve, deux au Nouveau-Brunswick, cinq à des administrations municipales, sept à d'autres intérêts privés locaux et deux à d'autres ministères fédéraux. En outre, deux sites ont été démolis.

À la fin de 1997, 311 ports publics avaient été transférés, déclassés ou démolis. Il en reste 238 au total.

Le gouvernement fédéral continuera d'assurer l'entretien des ports éloignés qui répondent aux besoins de transport élémentaire des localités isolées, à moins que le Ministère ne trouve le moyen de rentabiliser leur exploitation et n'arrive à transférer ces sites. À la fin de 1997, Transports Canada administrait 34 ports éloignés au Québec, en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique.

Un nombre croissant d'« autres » ports seront exploités par les gouvernements provinciaux ou municipaux et par des intérêts privés à mesure que Transports Canada se dessaisit de ses installations. Le ministère des Pêches et des Océans par exemple possède plus de 2 000 ports utilisés pour la navigation commerciale et de plaisance en vertu de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. À la fin de 1997, on recensait 77 ports supplémentaires parmi ces « autres » ports, dont 30 ports privés, 31 ports provinciaux et 16 ports municipaux.

### Trafic portuaire

Les premières données sur le trafic en 1997 ont été publiées par un certain nombre de ports :

- Le port de Vancouver a manutentionné 73,5 millions de tonnes de marchandises et 816 537 passagers.
- Le port de Prince Rupert a manutentionné 13,1 millions de tonnes.
- Le port de Montréal signale un trafic global de 20,7 millions de tonnes, le trafic conteneurs ayant augmenté de 3,4 % par rapport à 1996.
- Le port de Sept-Îles fait état d'un trafic global de 24,5 millions de tonnes.
- La Société du port de Halifax a manutentionné 14,1 millions de tonnes.
- Au port de Saint John, le trafic total a dépassé 21 millions de tonnes.

### Statistiques sur le trafic portuaire

Si l'on se fonde sur les données de Statistique Canada, qui ne sont accessibles que jusqu'à 1996, les ports du Canada ont manutentionné au total 357,7 millions de tonnes de marchandises en 1996, soit une légère baisse par rapport aux 361 millions de tonnes manutentionnées en 1995.

Ce sont les ports de la Société canadienne des ports qui se sont accaparé la part du lion (51 %) du



trafic portuaire commercial en 1996, alors que 12 % des marchandises ont transité par les ports des commissions portuaires. Une autre tranche de 20 % des marchandises a transité par des installations de Transports Canada. Les 17 % restants ont été manutentionnés par d'autres installations, notamment par les installations gérées par des intérêts privés et d'autres gérées par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et des gouvernements provinciaux et municipaux.

Le tableau 5-5 contient des détails sur le tonnage manutentionné par les ports canadiens, les commissions portuaires et aux installations de Transports Canada et « autres ». Voir également l'annexe 5-5.

Si l'on compare les pourcentages de trafic en 1995 et 1996, les ports de la Société canadienne des ports, les commissions portuaires et les « autres » ports ont vu leur trafic augmenter de 1 %, alors que les ports de Transports Canada ont enregistré une baisse de 7 %. Dans l'ensemble, le tonnage global a diminué de 1 % en 1996 par rapport à 1995.

Aux havres publics déclarés où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, le total des marchandises expédiées s'est chiffré à 21,9 millions de tonnes, soit 31 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports Canada.

Au total, 62,2 millions de tonnes ont franchi d'« autres » ports. Dans la catégorie « autres », c'est Port-Cartier avec ses 26,7 millions de tonnes qui a manutentionné le plus gros volume de marchandises.

#### Trafic conteneurs

Le tableau 5-6 illustre le trafic conteneurs aux ports canadiens.

Depuis 10 ans, Vancouver a délogé Halifax comme deuxième plus grand port à conteneurs du Canada. La baisse du trafic à Halifax est attribuable au réaménagement des

**TABLEAU 5-5**  
**VOLUME TOTAL DU TONNAGE MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU DES PORTS DU CANADA**  
**1995 à 1996**

Réseau portuaire	(milliers de tonnes)		
	Total 1995	Total 1996	% de changement
Société canadienne des ports*	178 972	180 207	1,0
Commissions portuaires	43 020	43 487	1,0
Transports Canada*	77 199	71 820	-7,0
Autres	61 689	62 234	1,0
<b>Total</b>	<b>360 880</b>	<b>357 748</b>	<b>-1,0</b>

Note : \* Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises expédiées via des installations privées.

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205-XPB

**TABLEAU 5-6**  
**CONTENEURS MANUTENTIONNÉS DANS LES PORTS CANADIENS**  
**1988 à 1997**

Année	(milliers de tonnes)				
	Montréal	Vancouver	Halifax	Autres Ports	Total
1988	5 732	2 732	3 537	468	12 469
1989	5 365	2 645	3 889	526	12 425
1990	5 764	2 708	3 909	521	12 902
1991	5 790	3 290	3 066	448	12 594
1992	5 781	3 623	2 463	438	12 305
1993	5 948	3 458	2 519	557	12 482
1994	7 073	4 246	2 565	549	14 433
1995	7 142	4 320	3 135	535	15 132
1996	7 948	5 098	3 178	577	16 801
1997	8 218	5 937	3 810	640	18 605

Source : Société canadienne des ports

services de transport par conteneurs, comme ceux qui desservent l'Australie, qui ont décidé de réduire la durée de voyage de leurs navires en supprimant Halifax comme port d'escale et en acheminant leurs marchandises canadiennes via des ports américains. En attendant, Vancouver a profité des décisions prises par la plupart des exploitants de gros navires de ligne qui desservent le Pacifique d'ajouter ou de maintenir leur escale à Vancouver. Ce faisant, le port a récupéré une partie du trafic canadien qui était acheminé via les ports de la côte ouest des États-Unis.

Montréal s'est maintenu au premier rang des ports à conteneurs du Canada, la majeure partie de son trafic se faisant à destination et en

provenance d'Europe. Les exploitants de navires de ligne qui desservent Montréal continuent de compter sur le trafic en provenance du midwest des États-Unis pour compléter leurs activités canadiennes.

Les gains d'ensemble enregistrés par le trafic conteneurs entre 1994 et 1996 traduisent la vigueur de l'économie canadienne au cours de ces années.

Les expéditions de trafic conteneurisé canadien par les ports américains ont représenté près de 24 % du trafic conteneurisé global ayant une origine ou une destination canadienne en 1995, soit légèrement plus que les 22,6 % enregistrés en 1994. En termes de tonnage, les

**TABLEAU 5-7**  
**TRAFIC CONTENEURISÉ CANADIEN EXPÉDIÉ**  
**PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE DES ÉTATS-UNIS**  
**1989 à 1996**

(milliers de tonnes)					
Année	Exportations	% du total des exportations*	Importations	% du total des importations*	Total
1989	1 217	23,8	1 125	27,6	2 342
1990	1 241	20,2	1 076	23,4	2 316
1991	1 220	18,9	1 124	25,9	2 344
1992	1 214	17,7	1 059	23,0	2 273
1993	1 251	19,2	1 209	23,2	2 460
1994	1 473	19,7	1 375	26,8	2 848
1995	1 809	20,9	1 480	28,3	3 288
1996	1 801	n.d.	1 389	n.d.	3 189

\* Trafic total = trafic aux ports canadiens + expéditions canadiennes – expéditions américaines

Source : *Journal of Commerce*, base de données PIERS

**TABLEAU 5-8**  
**TRAFIC CONTENEURISÉ AMÉRICAIN EXPÉDIÉ**  
**PAR LE RÉSEAU DES PORTS DU CANADA**  
**1990 à 1995**

(milliers de tonnes)			
Année	Exportations	Importations	Total du trafic
1990	2 147	1 676	3 823
1991	2 138	1 578	3 716
1992	1 742	1 723	3 466
1993	1 935	2 087	4 022
1994	2 269	2 697	4 965
1995	2 394	2 596	4 990

Source : Département américain des transports, Administration maritime (MARAD)

importations et les exportations transbordées ont peu changé en 1996 par rapport à 1995. Depuis 1989, le tonnage des exportations transbordées a progressé de près de 50 % et celui des importations de 36 %. L'utilisation globale des ports américains par les importateurs et les exportateurs canadiens n'augmente toutefois pas en termes relatifs. Le tableau 5-7 illustre les transbordements conteneurisés canadiens par des ports des États-Unis entre 1989 et 1996.

Les principaux ports d'entrée et de sortie des transbordements conteneurisés canadiens sont New York, Tacoma et Seattle. Environ

72 % des importations canadiennes transbordées et 61 % des exportations, mesurées en conteneurs équivalents-vingt pieds, ont transité par ces ports américains en 1996.

Le trafic américain qui a transité par des ports canadiens a été plus important que le trafic canadien ayant transité par des ports américains : 5 millions de tonnes en 1995 par rapport aux 3,3 millions de tonnes du Canada. La part du trafic américain qui est expédiée via le Canada est nettement inférieure, et son pourcentage est à la baisse. En 1989, près de 5,3 % de l'ensemble du trafic américain a transité par des ports canadiens. En 1995, ce pourcentage

avait régressé à 3,8 %. Le tableau 5-8 illustre les expéditions conteneurisées américaines qui ont transité par des ports canadiens.

La plupart des expéditions américaines transitent par l'Est du Canada à destination ou en provenance d'Europe. En 1995, ces expéditions ont représenté près de 82 % de toutes les expéditions américaines qui ont transité par des ports canadiens. Les mouvements par l'Ouest du Canada ne représentent qu'un infime pourcentage du commerce des États-Unis.

### Résultats financiers

#### *Société canadienne des ports*

En 1996, la Société canadienne des ports a touché des recettes totales de 235 millions \$, avec un bénéfice net de 32 millions \$ et un flux de trésorerie provenant de l'exploitation de 102 millions \$. Le tableau 5-9 illustre les recettes, les dépenses et certains ratios clés des ports de la Société canadienne des ports en 1996, et des ports divisionnaires dans leur ensemble. En 1996, les sept principaux ports ont manutentionné 83 % du volume et généré environ 75 % du total des recettes des ports de la Société canadienne des ports. Les états financiers vérifiés de 1997 ne sont pas disponibles.

Le ratio d'exploitation global (dépenses/recettes) des ports de la Société canadienne des ports a été de 75 % en 1996. Confondus, les principaux ports ont affiché un ratio de 81 %, le ratio individuel se situant entre 68 et 99 %. À l'exception de Vancouver, tous les ports ont enregistré un ratio supérieur à 83 %. Pour les ports divisionnaires, le ratio d'exploitation dans son ensemble a été de 56 %.

Le rendement de l'actif (bénéfice net/immobilisations nettes) des ports de la Société canadienne des ports a été de 3 % en 1996. C'est Montréal qui a enregistré le plus fort rendement à hauteur de 7 %, ses revenus de placement étant pratiquement aussi importants que ses recettes d'exploitation. Dans

**TABLEAU 5-9**  
**PROFIL FINANCIER, PORTS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS**  
**1996**

Poste	(millions de dollars)								
	Vancouver	Montréal	Halifax	Québec	Saint John	St. John's	Prince Rupert	Ports divisionnaires*	Ensemble de tous les ports
Recettes d'exploitation	64,8	56,2	13,2	12,7	13,5	3,1	12,5	59,0	235,0
Dépenses d'exploitation	44,3	50,1	10,9	12,6	11,2	2,7	11,4	33,3	176,6
Revenu d'exploitation	20,5	6,1	2,2	0,1	2,2	0,3	1,1	25,8	58,7
Ratio : Dépenses/recettes	0,68	0,89	0,83	0,99	0,84	0,89	0,91	0,56	0,75
Revenu net	(0,5)	11,8	3,1	0,5	2,1	0,6	0,7	13,2	31,5
Immobilisations nettes	427,7	158,7	59,3	51,0	57,9	11,8	94,3	108,1	967,9
Ratio : Revenu net/immobilisations nettes	(0,00)	0,07	0,05	0,01	0,04	0,05	0,01	0,12	0,03
Fonds d'exploitation	38,6	23,5	5,6	3,4	5,5	1,5	3,2	21,0	102,1
Revenus de placement	4,2	5,8	0,5	0,5	0,4	0,3	0,8	4,0	16,5
Total des actifs	533,7	250,9	74,7	61,9	69,5	17,6	112,3	271,6	1 392,2
Dépenses d'immobilisations nettes	97,4	10,8	5,0	1,5	0,3	0,6	0,4	11,9	128,0
Bénéfices non répartis	210,8	77,4	17,4	0,9	2,3	6,6	16,1	(191,6)	139,8
Capital d'apport	150,3	153,9	50,9	58,2	61,7	10,1	84,6	111,7	681,3

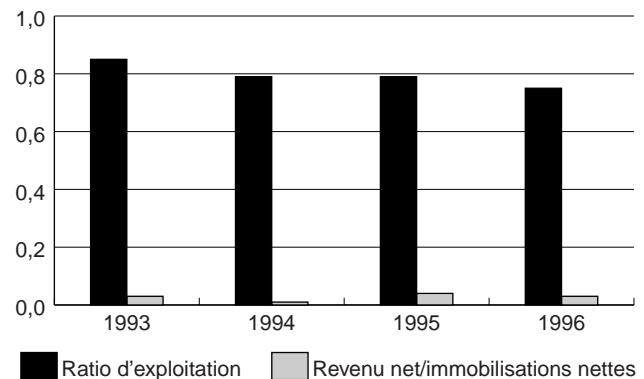
\* Ridley Terminals fait partie des ports divisionnaires, même s'il est exploité indépendamment des ports divisionnaires.  
Source : Rapports annuels, plans d'activités

l'ensemble, le rendement de l'actif des principaux ports a été de 2 %, contre 12 % pour les ports divisionnaires. La figure 5-6 illustre le ratio d'exploitation et le rendement de l'actif des principaux ports du Canada entre 1993 et 1996, alors que la figure 5-7 donne les données analogues au sujet des ports divisionnaires.

De 1993 à 1996, le profil financier de la plupart des ports s'est systématiquement amélioré. Les recettes sont passées de 213 millions \$ à 235 millions \$, soit une hausse de 11 %. La majeure partie de cette hausse a été enregistrée par les principaux ports. En raison des moindres dépenses des principaux ports, les coûts d'exploitation sont restés stables ou ont diminué, passant de 181 millions à 177 millions \$, soit une baisse de 2 %. Il en résulte une augmentation des recettes d'exploitation.

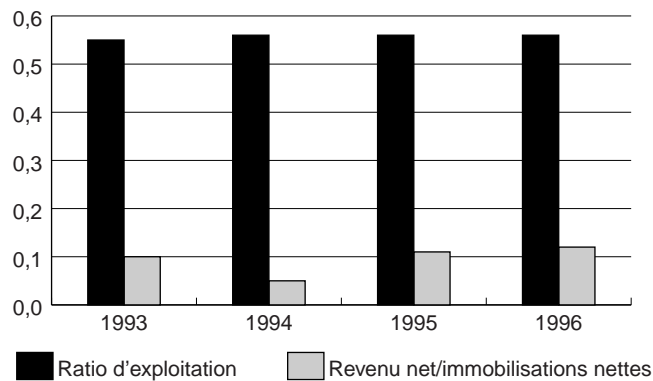
Les dépenses des ports divisionnaires ont légèrement augmenté. L'effet net global est que les recettes d'exploitation ont pratiquement doublé, les recettes des principaux ports en 1996 étant plus de quatre fois supérieures à ce

**FIGURE 5-6**  
**RATIO D'EXPLOITATION ET RENDEMENT DES ACTIFS**  
**DES PRINCIPAUX PORTS DU CANADA**  
**1993 à 1996**



Source : Rapports annuels des ports de la Société canadienne des port

**FIGURE 5-7**  
**RATIO D'EXPLOITATION ET RENDEMENT DES ACTIFS**  
**DES PORTS DIVISIONNAIRES DU CANADA**  
**1993 à 1996**



Source : Rapports annuels des ports de la Société canadienne des ports

qu'elles étaient en 1993. Les recettes des ports divisionnaires sont restées relativement stables. Le tableau 5-10 illustre les recettes, les dépenses et les revenus de tous les ports de la Société canadienne des ports entre 1993 et 1996.

Cette évolution des résultats financiers s'est produite pendant que le volume du trafic augmentait de plus de 11 % entre 1993 et 1996. Les recettes par tonne de 1,27 \$ en 1996 ont affiché une baisse inférieure à 1 % par rapport à 1993. Les dépenses par tonne ont chuté de 1,09 \$ en 1993 à 0,95 \$ en 1996, soit une baisse de plus de 12 %.

#### Commissions portuaires

À l'exception de Toronto et d'Oshawa, toutes les commissions portuaires ont enregistré un bénéfice net positif en 1996. Les commissions portuaires de Hamilton et de Fraser ont affiché le plus fort bénéfice à un peu plus de 2 millions \$. Les recettes globales ont été de 50,9 millions \$ et les dépenses de 49,7 millions \$, ce qui donne un ratio d'exploitation de 98 %. Le

**TABLEAU 5-10**  
**RECETTES, DÉPENSES ET REVENUS DU RÉSEAU DES PORTS DU CANADA**  
**1993 à 1996**

(millions de dollars)							
		Exploitation				Revenu net	Revenu net/ immobilisations nettes
		Recettes	Dépenses	Revenus	Ratio		
Principaux ports	1993	157,6	150,5	6,9	0,95	18,7	0,02
	1994	170,7	149,8	20,9	0,88	3,8	0,00
	1995	169,8	148,3	21,4	0,87	24,3	0,03
	1996	175,9	143,4	32,9	0,81	18,3	0,02
Ports divisionnaires	1993	54,8	30,4	24,5	0,55	10,5	0,10
	1994	60,8	33,8	27,0	0,56	5,3	0,05
	1995	60,1	33,9	26,2	0,56	11,3	0,11
	1996	59,0	33,3	25,8	0,56	13,2	0,12
Total – Ensemble des ports	1993	212,5	180,9	31,3	0,85	29,2	0,03
	1994	231,5	183,7	47,9	0,79	9,2	0,01
	1995	229,9	182,3	47,6	0,79	35,6	0,04
	1996	235,0	176,6	58,7	0,75	31,5	0,03

Note : À l'exception des ratios, l'unité de mesure est exprimée en millions de dollars.  
 Les immobilisations nettes n'englobent pas la valeur des projets en cours de construction qui figurent dans les relevés vérifiés.

Source : Rapports annuels

**TABLEAU 5-11**  
**PROFIL FINANCIER DES COMMISSIONS PORTUAIRES DU CANADA**  
**1996**

Poste	(millions de dollars)									
	Port Alberni	Fraser	Hamilton	Nanaimo	North Fraser	Oshawa	Thunder Bay	Toronto	Windsor	Somme de toutes les commissions
Recettes d'exploitation	4,2	8,3	10,3	9,0	4,4	0,4	3,2	9,8	1,3	50,9
Dépenses d'exploitation	3,9	6,6	8,7	8,8	3,8	0,6	3,2	13,2	1,0	49,7
Revenu d'exploitation	0,3	1,7	1,5	0,2	0,6	-0,2	0,0	-3,4	0,4	1,2
<b>Ratio : Dépenses/recettes</b>	<b>94,0%</b>	<b>79,0%</b>	<b>85,0%</b>	<b>97,5%</b>	<b>86,4%</b>	<b>137,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>134,2%</b>	<b>72,2%</b>	<b>97,6%</b>
Revenu net	0,5	2,2	2,2	0,4	0,5	-0,6	0,9	-2,0	0,4	4,7
Total des actifs	15,0	97,0	71,8	34,5	10,4	7,0	25,6	68,0	7,0	336,4
<b>Ratio : Rev. net/total des actifs</b>	<b>3,6%</b>	<b>2,3%</b>	<b>3,1%</b>	<b>1,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>-7,9%</b>	<b>3,5%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>6,1%</b>	<b>1,4%</b>

Source : Direction générale des havres et ports, Transports Canada

volume du trafic s'est chiffré à 43,5 millions de tonnes, alors que le bénéfice net s'est élevé à 4,7 millions \$, ce qui donne un taux de rendement de l'actif de 1,4 %.

L'analyse des données financières des commissions portuaires entre 1992 et 1996 révèle une baisse des recettes et des dépenses durant toute cette période. C'est la baisse des dépenses qui est la plus importante. Il en résulte que les revenus d'exploitation ont pratiquement doublé pour passer à 1,2 million \$ et que le ratio d'exploitation (dépenses/recettes) s'est amélioré. Dans l'ensemble, le tonnage manutentionné dans les ports des commissions portuaires a augmenté de 2 % sur la période quinquennale, avec des fluctuations d'une année à l'autre. Si l'on compare 1996 à 1992, les recettes et les dépenses exprimées par tonne ont baissé respectivement de 11 et de 15 %. Le bénéfice net a plus que doublé au cours de la même période.

Le tableau 5-11 fournit le détail des résultats financiers de toutes les commissions portuaires.

#### *Ports de Transports Canada*

Sur les ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada, environ 12 % ont produit près des trois quarts des recettes totales en 1996-1997. Au cours de cet exercice, les recettes brutes de ces installations ont été de 20,3 millions \$ et leurs

**TABLEAU 5-12**  
**PROFIL FINANCIER DES PORTS**  
**TOUJOURS SOUS LE CONTRÔLE DE TRANSPORTS CANADA**  
**1996**

	(millions de dollars)				
	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Recettes <sup>1</sup>	12,3	13,1	12,9	17,1	20,3
Dépenses <sup>2</sup>	31,4	28,5	28,7	33,6	28,5
Revenu d'exploitation	-19,1	-15,4	-15,8	-16,4	-8,2
Dépenses d'immobilisations	16,9	23,8	23,1	11,3	11,9
Subventions et contributions <sup>3</sup>				10,0	13,1
<b>Ratio : Dépenses/recettes</b>	<b>255%</b>	<b>218%</b>	<b>222%</b>	<b>196%</b>	<b>140%</b>

1 Cela représente les recettes brutes.  
2 Cela représente les dépenses d'exploitation et d'entretien, y compris les commissions.  
3 Ce poste représente les cessions ayant trait au dessaisissement des installations portuaires.

Sources : Rapports annuels et Transports Canada

dépenses de 28,5 millions \$, ce qui donne un moins-perçu en revenus d'exploitation de 8,2 millions \$. Le ratio d'exploitation global (dépenses/recettes) a été de 140 %. Les immobilisations pour l'année ont été d'environ 12 millions \$ et 13 millions \$ de plus provenaient des subventions et contributions ayant trait aux transferts se rattachant au dessaisissement des ports.

Le tableau 5-12 résume les résultats financiers des ports et havres qui restent sous le contrôle de Transports Canada entre 1992-1993 et 1996-1997. Les recettes ont augmenté de 65 % durant cette période, principalement les deux dernières années. Ces hausses s'expliquent principalement par une

croissance du trafic combinée à une augmentation des droits; les dépenses ont fluctué durant la période.

Entre 1992 et 1996, les recettes par tonne sont passées de 0,14 \$ à 0,20 \$, soit une hausse de 38 %, alors que les dépenses par tonne sont passées de 0,37 \$ à 0,28 \$, soit une baisse de 24 %. Les immobilisations ont chuté de 30 % en 1996-1997 par rapport à 1992-1993.

#### **Voie maritime du Saint-Laurent**

La Voie maritime du Saint-Laurent relie le lac Érié au port de Montréal et relève des compétences de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui exploite huit

**TABLEAU 5-13**  
**MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**  
**1990 à 1997**

	(milliers de tonnes)	
	Tronçon Montréal-Lac Ontario	Tronçon du canal Welland
1990	36 656	39 398
1991	34 910	36 919
1992	31 360	33 174
1993	31 970	31 815
1994	38 422	39 703
1995	38 684	39 376
1996	38 075	41 145
1997	36 901	40 898

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

écluses dans le canal Welland et cinq des sept écluses entre Montréal et le lac Ontario. La US Saint Lawrence Seaway Development Corporation exploite les deux écluses restantes sur le tronçon Montréal-Lac Ontario.

#### Commercialisation de la Voie maritime

En juillet 1996, le ministre des Transports a signé une déclaration d'intention avec l'Association des utilisateurs de la Voie maritime qui comprend les principaux utilisateurs du système, au sujet des paramètres d'un accord de commercialisation. Les négociations se poursuivent sur les paramètres résiduels de l'accord, et la cession effective de l'exploitation de la Voie maritime à une société sans but lucratif est prévue pour 1998, selon l'adoption du projet de *Loi maritime du Canada*.

La commercialisation est essentielle à la rentabilité future de la Voie maritime. La rationalisation et l'élargissement des industries lourdes dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de même que les déplacements des marchés céréaliers vers la région de l'Asie-Pacifique ne permettent pas à la Voie maritime de rester financièrement autonome sans une augmentation de ses recettes et une compression de ses coûts.

Le groupement des utilisateurs a chargé une équipe de transition de collaborer avec le gouvernement

fédéral à l'élaboration d'un accord de gestion intégrale. En outre, l'équipe s'occupe d'élaborer des stratégies de compression des coûts avec l'Administration de la Voie maritime.

#### Trafic sur la Voie maritime

Les céréales, le minerai de fer, les produits sidérurgiques et le charbon sont les principaux produits transportés sur la Voie maritime, puisqu'ils représentent en moyenne plus de 70 à 80 % de toutes les marchandises. Il y a également d'importants mouvements de produits pétroliers, de sel et de potasse, ainsi que de matériaux de construction en vrac à faible valeur, comme la pierre calcaire, le ciment et le gypse.

Le nombre de mouvements de navires sur la Voie maritime a augmenté de 3,8 % en 1997 pour atteindre 2 809 sur le tronçon Montréal-Lac Ontario, et de 2,3 % pour passer à 3 384 sur le tronçon du canal Welland.

L'ensemble du trafic sur le tronçon Montréal-Lac Ontario a baissé de 3,1 % à 36,9 millions de tonnes, alors que le trafic sur le tronçon du canal Welland a diminué de 0,6 % pour passer à 40,9 millions de tonnes. Les expéditions de céréales ont augmenté sur les deux tronçons et sont passées à 13,5 millions de tonnes sur le tronçon Montréal-Lac Ontario et à 13,7 millions de tonnes sur le tronçon du canal Welland, soit des

hausse respectives de 9,6 et de 7,8 %.

Les expéditions de minerai de fer ont baissé à 10,1 millions de tonnes sur le tronçon Montréal-Lac Ontario et à 7,9 millions de tonnes sur le tronçon du canal Welland, soit des baisses respectives de 12,7 et de 1,2 %. Les expéditions de charbon ont augmenté de 5,1 % pour atteindre 0,5 million de tonnes sur le tronçon Montréal-Lac Ontario, et de 2,4 % sur le tronçon du canal Welland où elles ont atteint 4,6 millions de tonnes.

Les expéditions de marchandises générales (essentiellement du fer, des produits sidérurgiques et des dalles) ont régressé sur les deux tronçons. Sur le tronçon Montréal-Lac Ontario, les expéditions générales ont régressé de 5,1 millions de tonnes, soit une baisse de 13,2 %, alors que sur le tronçon du canal Welland, les expéditions générales ont atteint 4,1 millions de tonnes, soit une hausse de 15,1 %.

Le tableau 5-13 illustre les mouvements de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

#### Résultats financiers

Les recettes d'exploitation totales en 1996-1997 ont atteint 83,4 millions \$, soit une hausse de 5,3 millions \$ par rapport à 1995-1996. Les recettes de péage provenant des navires commerciaux ont atteint 75,3 millions \$ en 1996-1997, soit une hausse de 4 millions \$ par rapport à l'année précédente. Cela a représenté 85 % des recettes de l'Administration de la Voie maritime en 1996-1997. Les péages sont à nouveau demeurés au même niveau qu'en 1993.

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 80,1 millions \$ en 1996-1997, soit une légère baisse par rapport à 1995-1996. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a réussi à endiguer la poussée inflationniste des coûts en élaguant progressivement ses effectifs et en procédant à 243 suppressions d'emplois, ou 25 %, entre 1990 et

1996. Les dépenses d'exploitation ont été de 53,6 millions \$ en 1996-1997, soit une légère baisse par rapport aux 53,8 millions \$ de l'année précédente.

Les recettes d'exploitation, à hauteur de 3,3 millions \$ en 1996-1997, ont marqué une amélioration par rapport au déficit de 2,4 millions \$ enregistré en 1995-1996.

Le tableau 5-14 donne les statistiques financières de l'Administration de la Voie maritime depuis 10 ans.

#### **Bénéfice net**

L'examen du bénéfice net donne un tableau plus complet des résultats financiers annuels. Cela englobe les revenus de placement, qui atteignent en moyenne 5,1 millions \$ par an, les postes de nature inhabituelle, comme les demandes de règlement, et l'impôt sur les sociétés qui se chiffre en moyenne à 1,3 million \$ par an depuis 1989-1990.

Le bilan net est une amélioration des résultats financiers à hauteur moyenne de 5 millions \$ par an, alors que les pertes nettes se sont chiffrées en moyenne à 2,8 millions \$ par an au cours de ces 10 ans. Des pertes ont été essuyées chacune des huit premières années, un important bénéfice net de 15,5 millions \$ a été enregistré en 1994-1995 et un bénéfice net nettement inférieur de 1,9 million \$ a été enregistré en 1995-1996.

Il faut comparer le bénéfice net de 0,2 million \$ enregistré en 1996-1997 au bénéfice net de 1,9 million \$ enregistré en 1995-1996. Des charges de nature inhabituelle s'élevant à 7,2 millions \$ ont été encourues en 1996-1997 à cause du démantèlement de deux ponts ferroviaires dans la région de Niagara et de la commercialisation imminente.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a financé toutes ses dépenses en immobilisations de 1996-1997 à même son flux de trésorerie et a

**TABLEAU 5-14**  
**RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**  
**1986-1987 à 1996-1997**

	(millions de dollars)			
	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu net
1986-1987	56,3	65,3	-9,0	-4,4
1987-1988	60,5	70,5	-10,0	-5,5
1988-1989	64,7	72,0	-7,3	-1,9
1989-1990	64,5	75,5	-11,0	-5,1
1990-1991	65,6	80,8	-15,2	-9,9
1991-1992	65,4	76,8	-11,4	-1,8
1992-1993	65,0	78,7	-13,7	-11,0
1993-1994	69,6	78,0	-8,4	-6,1
1994-1995	83,9	74,1	9,9	15,5
1995-1996	78,1	80,6	-2,4	1,9
1996-1997	83,4	80,1	3,3	0,2

Source : Rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

**TABLEAU 5-15**  
**FONDS DE PRÉVOYANCE DE L'ADMINISTRATION DE**  
**LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**  
**1986-1987 à 1996-1997**

Année	(millions de dollars)			
	Encaisse provenant de l'exploitation	Acquisition d'immobilisations, p. ex. les remises en état financées par le gov.	Remise en état du canal Welland et du pont de Valleyfield	Fonds de capital
1986-1987	-1,6	3,5	13,2	17,6
1987-1988	6,8	2,1	24,5	19,9
1988-1989	11,2	0,9	25,4	28,4
1989-1990	6,9	2,4	26,9	31,9
1990-1991	4,0	9,5	27,3	23,9
1991-1992	12,0	14,2	28,7	19,1
1992-1993	-3,9	4,4	37,4	16,1
1993-1994	6,6	7,0	--	14,8
1994-1995	29,1	8,6	--	36,3
1995-1996	17,4	8,1	--	44,7
1996-1997	19,6	11,02	--	46,6

Source : Rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

**TABLEAU 5-16**  
**MISSIONS DE PILOTAGE**  
**1992 à 1997**

Administration de pilotage	Indicateurs	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Atlantique (APA)	Total des missions	9 008	8 867	8 655	8 668	8 576	9 608
	Missions par pilote	188	177	188	180	186	209
Laurentides (APL)	Total des missions	20 399	19 218	22 550	21 973	21 342	20 941
	Missions par pilote	99	99	122	121	121	120
Grand Lacs (APGL)	Total des missions	5 091	5 481	7 787	6 091	6 903	7 192
	Missions par pilote	76	91	148	107	121	114
Pacifique (APP)	Total des missions	13 814	12 871	14 053	13 199	13 403	14 212
	Missions par pilote	121	114	128	115	113	121

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

ajouté 1,9 million \$ à son fonds de prévoyance, comme l'illustre le tableau 5-15.

## PILOTAGE MARITIME

La *Loi sur le pilotage* de 1972 régit le pilotage maritime au Canada. La *Loi* a porté création de quatre administrations de pilotage régionales : les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Trois des administrations sont des sociétés d'État mères tandis que l'Administration de pilotage des Grands Lacs a été constituée en filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En dépit de cette anomalie structurale, l'Administration de pilotage des Grands Lacs est considérée comme une société d'État mère pour les besoins de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Toutes les administrations relèvent directement du Ministre sans pour autant être des mandataires de l'État.

Chaque administration est investie du mandat de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces répondant

aux conditions particulières du trafic ainsi qu'à la géographie et aux conditions climatiques variées des voies navigables concernées. Pour s'acquitter de ce mandat, les administrations :

- forment des personnes qualifiées et leur délivrent une licence de pilote;
- délivrent des certificats de pilotage aux personnes qualifiées pour piloter les navires dont elles sont des membres d'équipage à part entière;
- exploitent des bateaux-pilotes;
- négocient des accords avec les sociétés et les syndicats de pilotes qui représentent les employés des administrations.

Les administrations, moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, sont autorisées à établir des règlements qui :

- établissent les zones de pilotage obligatoire;
- stipulent les navires ou les classes de navires qui sont assujetties au pilotage obligatoire et les conditions dans lesquelles cet impératif peut être levé;

- prescrivent les licences des classes de pilotes et les certificats de pilotage ainsi que les qualifications et les examens qui vont de pair;
- établissent les tarifs des frais de pilotage dont l'objectif est de rendre l'Administration financièrement autonome.

## Réforme de la *Loi maritime du Canada*

En octobre 1997, le gouvernement fédéral a proposé d'apporter des changements à la *Loi sur le pilotage* dans le cadre de la réforme de la *Loi maritime du Canada*. Ces changements devraient exercer des pressions à la baisse sur les frais de pilotage, tout en obligeant les administrations de pilotage à devenir plus responsables sur le plan financier en leur refusant l'accès aux crédits parlementaires et en fixant des limites aux sommes qu'elles peuvent emprunter. En vertu des changements envisagés, le ministre des Transports examinera l'évolution des principaux enjeux de pilotage d'ici un an et en rendra compte au Parlement.

## Résultats financiers

Le tableau 5-16 illustre le nombre de missions par pilote pour chaque administration de pilotage. En général, l'efficacité reste stationnaire, et on a même noté une certaine amélioration dans trois administrations en 1997. En outre, toutes les administrations ont amélioré leurs résultats financiers en dépit de la fluctuation des niveaux du trafic.

En 1997, pour la première fois en 14 ans, le système de pilotage de tout le pays a réussi à couvrir ses dépenses. Le tableau 5-17 démontre que trois des administrations ont enregistré un modeste excédent, alors que l'Administration de pilotage des Laurentides a réduit son déficit de plus de 60 %. Conformément à la Politique maritime nationale de décembre 1995, l'Administration des Laurentides a financé ses pertes en contractant un prêt commercial auprès d'une institution financière.



## GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

### Responsabilités

Le 1<sup>er</sup> avril 1995, le ministère des Pêches et des Océans a pris le contrôle de la Garde côtière canadienne, regroupant ainsi les deux principales flottes civiles du gouvernement fédéral et créant une flotte intégrée offrant un vaste éventail de programmes océaniques.

Depuis cette fusion, le mandat de la Garde côtière comprend maintenant l'appui de la gestion durable des océans, en plus d'assurer un réseau de transport maritime sûr et respectueux de l'environnement. La Garde côtière offre désormais des services à la navigation maritime et des services de communications et de trafic maritimes, mène des opérations de déglacement et des activités de sauvetage, de sécurité et d'intervention environnementale et, enfin, fournit des services de gestion de la flotte.

Les clients de la Garde côtière qui sont clairement définis englobent le public canadien, le secteur de la pêche, le secteur du commerce maritime, notamment les compagnies de navigation maritime, les exploitants de traversiers et de navires de croisière, le secteur de la navigation de plaisance, le ministère des Pêches et des Océans, d'autres ministères gouvernementaux et le milieu maritime international.

### *Services de navigation maritime (SNM)*

Le groupe de Navigation maritime fournit, exploite et entretient un système d'aides à la navigation pour aider les gens de mer à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés. Son objectif est de réduire les risques pour la navigation et les temps de parcours à l'appui d'un réseau de transport respectueux de l'environnement.

Les infrastructures de navigation du groupe englobent 264 phares

TABLEAU 5-17 RECETTES ET DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE 1997				
(millions de dollars)				
		Recettes	Dépenses	Excédent/ (déficit)
APA	1997	9 638	8 618	1 020
	1996	8 030	7 538	492
	% de changement	20,0	14,3	107,3
APL	1997	38 185	39 019	(834)
	1996	36 018	38 846	(2 828)
	% de changement	6,0	0,4	70,5
APGL	1997	13 120	11 910	1 210
	1996	12 659	11 644	1 015
	% de changement	3,6	2,3	19,2
APP	1997	39 802	38 519	1 283
	1996	36 039	35 859	180
	% de changement	10,4	7,4	612,8
Totaux	1997	100 745	98 066	2 679
	1996	92 746	93 887	(1 141)
	% de changement	8,6	4,5	334,8

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

automatiques, dont 52 sont pourvus d'effectifs, quatre stations de communications LORAN C qui diffusent sur une largeur de bande utilisée par les aéroports et les phares, plus de 6 080 aides fixes terrestres et enfin plus de 13 640 aides flottantes.

### *Services des communications et de trafic maritime (SCTM)*

Le groupe des Communications et du trafic maritimes veille à la sécurité en mer des gens de mer et du grand public. Le groupe s'occupe de faire respecter les conventions internationales, de protéger l'environnement par la gestion du trafic, de faciliter le mouvement efficace des navires et de fournir des renseignements d'ordre commercial.

Les infrastructures de soutien du groupe englobent les centres de communications pourvus en effectifs ainsi que des sites d'émetteur-récepteur éloignés. L'Examen des programmes aura pour effet de ramener le nombre de centres opérationnels de 44 à 22 d'ici la fin

de 1998-1999, en intégrant les installations dans la mesure du possible.

### *Opérations de déglacement*

Cinq centres d'opérations de déglacement saisonnières fournissent des renseignements et une aide sur les chenaux de navigation dans les glaces aux navires qui naviguent dans les eaux infestées par les glaces de l'Arctique, le long de la côte est et dans les Grands Lacs. Les centres offrent également des services de lutte contre les inondations dans les secteurs propices aux inondations ou menacés par les inondations en raison des embâcles. En outre, ces centres assurent le réapprovisionnement annuel des colonies de peuplement du Nord et des sites militaires.

### *Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE)*

L'objectif du groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale est de sauvegarder les vies humaines et de protéger le milieu marin. Le groupe fournit des

**TABLEAU 5-18**  
**FLOTTES ET INSTALLATIONS DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**  
**1997**

<i>Navires et aéronefs</i>	<i>Installations de la GCC</i>
120 grands navires	24 bases et sous-bases
307 petits bâtiments*	11 hangars d'hélicoptères
29 embarcations de sauvetage le long des côtes	2 installations d'hydroglisseurs
3 véhicules sur coussin d'air	
29 avions à voilure tournante	
2 avions à voilure fixe**	

\* Englobe les bateaux de sauvetage, les planches de surf, les barges automotrices, les petites embarcations à bord des plus gros navires, les bateaux de travail à terre, les bateaux de déversement, les écrémeuses de nappe de pétrole et les autres petites embarcations qui se trouvent dans les bases et les phares de la GCC  
\*\* Appartenant à Transports Canada

Source : Ministère des Pêches et des Océans

**TABLEAU 5-19**  
**RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTISÉES**  
**DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**  
**1997-1998**

<i>Secteur d'activités</i>	(millions de dollars)					<i>Total GCC</i>
	<i>SNM</i>	<i>SCTM</i>	<i>Déglaçage</i>	<i>SSIE</i>	<i>Gestion de la flotte</i>	
Dépenses brutes	159,6	60,2	53,8	137,2	125,6	536,4
Recettes	27,2	0,7	9,3	0,1	-	37,3
Dépenses nettes	132,4	59,5	44,5	137,1	125,6	499,1

Source : Ministère des Pêches et des Océans

services de recherche et de sauvetage maritimes et des services d'intervention d'urgence. Il s'occupe également de promouvoir la sécurité nautique et d'intervenir en cas d'incident de pollution.

Parmi les infrastructures de soutien du groupe, il faut mentionner 22 stations de recherche et sauvetage munies d'embarcations de sauvetage le long des côtes, 31 stations de recherche et sauvetage ordinaires et 72 dépôts de matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

#### *Gestion de la flotte*

La Garde côtière est chargée de gérer une vaste flotte intégrée et polyvalente qui fournit un appui maritime et aérien efficace dans le cadre de plusieurs programmes du ministère des Pêches et des Océans.

Parmi ces programmes, il faut citer la gestion des pêches, l'hydrographie, les pêches et les sciences océaniques en sus des quatre programmes mentionnés plus haut.

Ce mandat impose d'acquérir, d'entretenir et d'établir l'emploi du temps de la flotte de navires et d'aéronefs du Ministère, et d'en augmenter le potentiel au besoin par un appui maritime et aérien supplémentaire fourni par d'autres ministères gouvernementaux et le secteur privé.

Le tableau 5-18 donne la liste des navires, des aéronefs et des installations de la Garde côtière en 1997.

#### **Résultats financiers** **Garde côtière canadienne**

La Garde côtière doit réduire ses dépenses brutes d'exploitation et d'entretien de 140 millions \$, ou de

30 %, au cours de la période de quatre ans prenant fin en 1998-1999. Les réductions cumulées pratiquées jusqu'ici s'élèvent à 124 millions \$. Le niveau de financement des immobilisations a lui aussi été réduit durant cette période grâce à une combinaison de compressions provisoires visant à compenser le manque à gagner et à une réduction permanente de 31 millions \$ à compter de 1997-1998. La Garde côtière a nettement réduit ses dépenses tout en continuant à offrir la même qualité de service à sa nombreuse clientèle.

La Garde côtière a imposé des frais au titre de certains programmes. L'objectif de ces frais est d'obtenir la contribution juste et équitable des clients aux programmes dont ils profitent directement. Les premiers, les droits de services maritimes, ont été adoptés en juin 1996. Ils permettent de compenser en moyenne 27 % de l'intégralité des coûts de prestation des services de navigation maritime à la navigation commerciale.

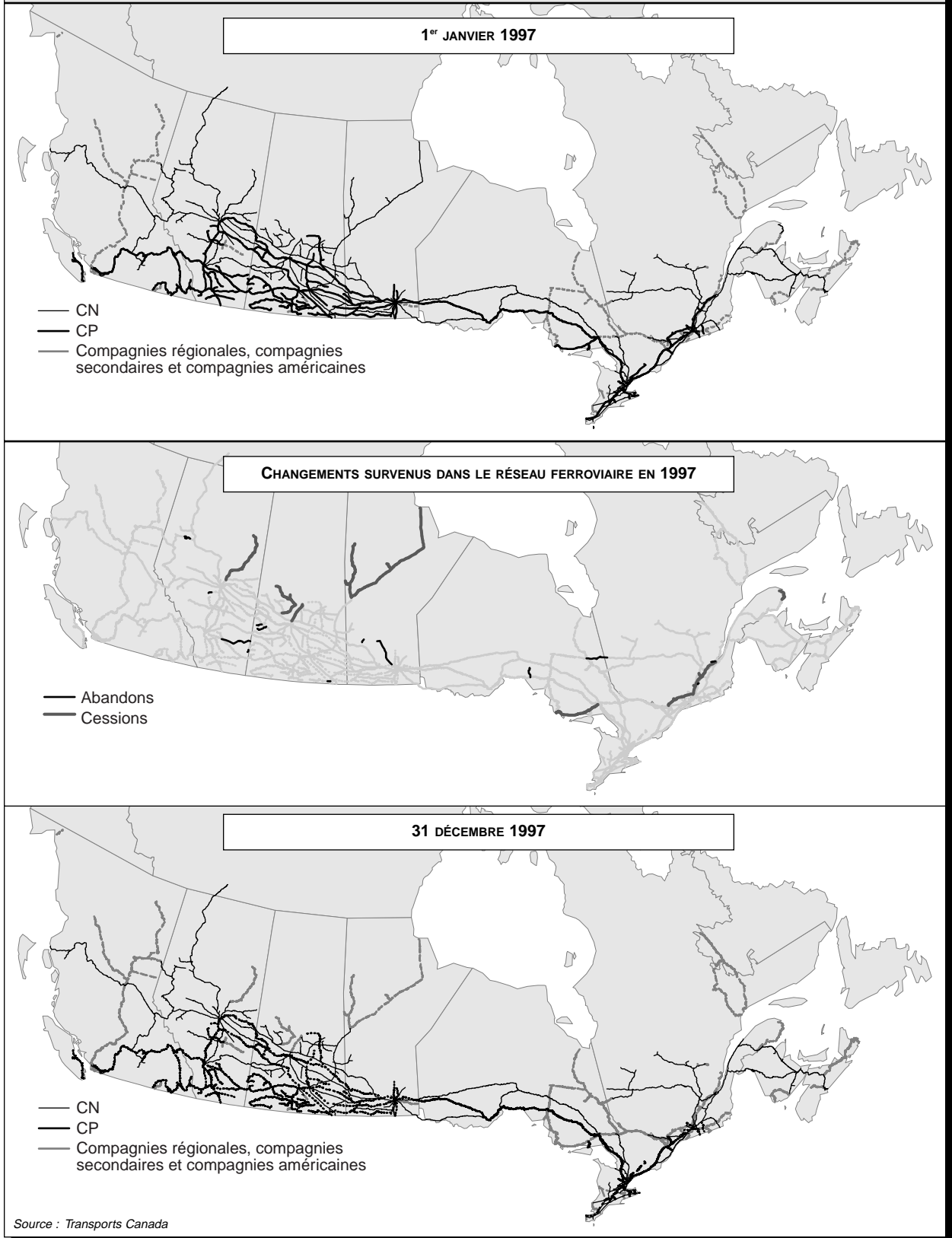
Après des consultations avec l'industrie, des droits de tonnage des services de dragage d'entretien dans le chenal maritime du Saint-Laurent ont été adoptés en septembre 1997. Ces droits ne sont qu'une mesure provisoire pour faire face aux coûts des contrats de dragage d'entretien et de gestion jusqu'à ce qu'on ait réglé les enjeux à plus long terme qui se rattachent au transfert des responsabilités aux bénéficiaires.

Le tableau 5-19 donne la liste des recettes et des dépenses budgétées de la Garde côtière en 1997-1998.

## **INFRASTRUCTURES DE** **TRANSPORT** **FERROVIAIRE**

Les compagnies de chemin de fer canadiennes exploitent plus de 50 000 kilomètres de voies ferrées à travers le pays, le réseau ferroviaire étant exploité en vertu de baux, de contrats ou de droits de

**FIGURE 5-8  
RÉSEAU FERROVIAIRE DU CANADA**



Source : Transports Canada

**TABLEAU 5-20**  
**INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU CANADA**  
**1996 et 1997\***

	1997 <i>En exploitation directe – louées routes-kilomètres</i>	1996 <i>En exploitation directe – louées routes-kilomètres</i>
<b>Transcontinentales</b>		
CN	23 731	26 560
CP	15 749	16 724
<b>Total partiel</b>	<b>39 480</b>	<b>43 284</b>
<b>Régionales et d'intérêt local</b>		
BC Rail	2 174	2 174
Chemin de fer de la baie d'Hudson (OmniTRAX)	1 308	
Ontario Northland	1 074	1 074
Chemin de fer QNSL	645	645
RailLink Ottawa Valley	554	554
Algoma Central (Wisconsin Central)	474	474
Chemin de fer Québec-Gatineau (Genessee Rail-One)	449	
Carleton Trail (OmniTRAX)	448	
Cartier	426	426
Cape Breton & Central Nova (Railtex)	371	371
RailLink Lakeland & Waterways	325	
Huron Central (Genessee Rail-One)	296	
Chemin de fer Baie des Chaleurs (Société des Chemins de fer du Québec)	237	237
Quebec Southern (Iron Road)	195	195
New Brunswick Southern	195	195
RailLink Central Western	174	195
Chemin de fer Charlevoix (Société des Chemins de fer du Québec)	147	147
Greater Winnipeg Water District	145	145
Canadian American (Iron Road)	110	110
Goderich & Exeter (Railtex)	96	96
Chemin de fer de la Gaspésie	90	
Windsor & Hantsport (Iron Road)	85	85
Southern Rails Co-operative	68	68
Southern Railway of BC	66	66
Devco	64	64
RailLink Southern Ontario	63	
Roberval et Saguenay	56	56
L'Original (Railtex)	42	34
<b>Total partiel</b>	<b>10 376</b>	<b>7 512</b>
<b>Terminales et manoeuvres</b>		
Arnaud	36	36
Essex Terminal	27	27
Port Colbourne (Caledonia Hamilton Southern Railway Ops)	11	
Wabush	2	2
<b>Total partiel</b>	<b>76</b>	<b>65</b>
<b>Compagnies américaines</b>		
CSX	97	97
Burlington Northern	105	105
Conrail	87	87
Wisconsin Central	2	2
<b>Total partiel</b>	<b>290</b>	<b>290</b>
<b>Compagnies de trains de voyageurs et de banlieue</b>		
GO Transit	14	14
VIA	102	102
<b>Total partiel</b>	<b>116</b>	<b>116</b>
<b>TOTAL</b>	<b>50 339</b>	<b>51 154</b>

\* Note : Ce tableau ne comprend pas plusieurs petits ponts, des tunnels, des droits de passage et les opérations de filiales. Au cours des cinq dernières années, les voies des classes I ont vu leur importance relative diminuée de 15 % pendant que les voies des classes II ont augmenté de près de 38 %, en raison du transfert de lignes des chemins de fer de classes I vers les classes II.

Source : *Transports Canada*

circulation. La figure 5-8 illustre le réseau ferroviaire canadien.

## RÉSEAU FERROVIAIRE DU CANADA

Le réseau ferroviaire canadien continue d'être dominé par deux compagnies de chemin de fer de marchandises de classe I, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Limitée (CP). VIA Rail Canada est également une compagnie de chemin de fer de classe I, même si elle emprunte essentiellement les voies du CN. Parmi les compagnies de chemin de fer de classe II, on trouve des compagnies régionales et des compagnies d'intérêt local, alors que les compagnies de classe III englobent les compagnies terminales.

Le CN et le CP possédaient environ 78 % des infrastructures ferroviaires canadiennes en 1997, mesurées en routes-kilomètres. Leur part a toutefois régressé d'environ 6 % l'an dernier, ce qui s'explique presque entièrement par la cession de certaines de leurs lignes à de nouveaux transporteurs. C'est ainsi que les compagnies de chemin de fer de classes II et III exploitent leurs trains sur plus de 20 % du réseau ferroviaire canadien qui leur appartient ou qu'elles louent. Quelques compagnies de chemin de fer qui exploitent des trains au Canada ne possèdent pas de voies ferrées, mais bénéficient en revanche de droits de circulation sur les voies d'autres compagnies.

Le tableau 5-20 énumère toutes les compagnies de chemin de fer qui exploitaient au Canada en 1997 des trains sur des voies qui leur appartenaient ou qu'elles louaient, de même que les routes-kilomètres de voies sur lesquelles leurs trains circulaient. À titre de comparaison, le tableau donne les chiffres correspondants relatifs à 1996.

### Chemins de fer d'intérêt local

Cinq compagnies de chemins de fer d'intérêt local dominant actuellement ce secteur en pleine croissance au Canada. Trois d'entre elles, Railtex, Iron Road et OmniTRAX, ont leur siège aux États-Unis. Une autre, RaiLink, a son siège en Alberta, et la dernière, Genessee Rail-One, a son siège au Québec, même si elle est en grande partie financée par la société Genessee Wyoming qui a son siège aux États-Unis. Ces compagnies contrôlent un pourcentage accru des opérations de classe II au Canada, comme l'atteste le réseau ferroviaire.

Le tableau 5-21 illustre la part du réseau ferroviaire contrôlée par ces cinq compagnies de chemins de fer d'intérêt local.

En 1997, les cinq compagnies opérant des chemins de fer d'intérêt local ont ajouté environ 63 % ou plus de 3 000 kilomètres de voies ferrées au réseau ferroviaire dont elles étaient propriétaires ou qu'elles louaient. À la fin de 1997, elles contrôlaient environ 46 % des voies ferrées de classe II. Pratiquement toutes les voies ferrées de classe I cédées durant l'année concernaient ces cinq compagnies.

RaiLink a récemment conclu une entente avec le CN en vertu de laquelle cette compagnie acquerra plus de 1 000 kilomètres de voies ferrées dans le nord de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest, ce qui en fera globalement la plus grosse compagnie de classe II au Canada. RaiLink commencera l'exploitation de ces voies en avril 1998.

En plus d'être propriétaire de voies ferrées ou de les louer pour ses opérations, RaiLink possède un intérêt de 25 % dans la Société des Chemins de fer du Québec, qui possède actuellement environ 385 kilomètres de voies ferrées au Québec.

### RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Synonyme à l'origine d'abandon de voies ferrées, la rationalisation du réseau ferroviaire désigne aujourd'hui

Société	Kilomètres en exploitation directe/loués	Nombre de compagnies ferroviaires canadiennes sous contrôle
Railtex	500	3
Iron Road*	390	3
OmniTRAX	1 780	2
RaiLink	1 280	5
Genessee Rail-One	865	2

\* Note : La Northern Vermont, qui appartient également à Iron Road, ne possède pas de réseau au Canada, mais ses trains circulent sur les voies de sa filiale, Quebec Southern. Northern Vermont n'est pas incluse ci-dessus.

Source : *Transports Canada*

		(routes-kilomètres)					Total
		ALB.	SASK.	MAN.	ONT.	QC	
Abandons	CP	226	80	0	64		370
	CN	41	7	370	2	165	585
	<b>Total</b>	<b>267</b>	<b>87</b>	<b>370</b>	<b>66</b>	<b>165</b>	<b>955</b>
Cessions	CP	0	0	0	296	350	646
	CN	325	448	1 308	74	90	2 245
	<b>Total</b>	<b>325</b>	<b>448</b>	<b>1 308</b>	<b>370</b>	<b>440</b>	<b>2 890</b>

Note : Le CP a également créé une compagnie intérieure de chemin de fer d'intérêt local de 263 kilomètres en C.-B.

Source : *Transports Canada*

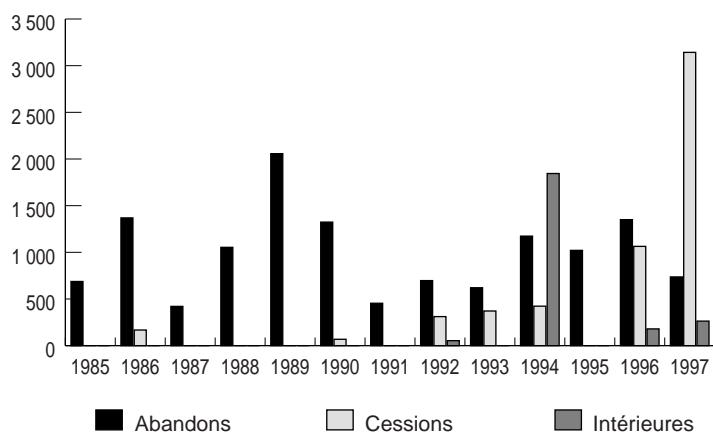
toute une gamme d'options visant l'aliénation de voies ferrées, notamment la vente de voies et d'activités à des transporteurs nouveaux ou existants, la location de voies à d'autres transporteurs et l'abandon de services.

L'objectif global de la rationalisation est une modification du barème des coûts qui se rattachent à la prestation des services ferroviaires. Dans le cas des cessions de lignes à d'autres transporteurs, généralement à des compagnies opérant des services ferroviaires locaux, l'objectif est d'améliorer le niveau d'appui dont bénéficient les expéditeurs en maintenant un service ferroviaire sur des voies ferrées qui risqueraient autrement d'être abandonnées. De fait, les chemins de fer d'intérêt local intensifient généralement le trafic, les recettes et les services sur la ligne.

<p>La <i>Loi sur les transports au Canada</i>, adoptée en 1996, visait entre autres choses la rentabilité financière des compagnies de chemin de fer. Reconnaissant le lourd fardeau de réglementation imposé aux compagnies de chemin de fer et le besoin urgent d'une restructuration de cette industrie, la Loi visait également à faciliter le processus de rationalisation des compagnies de chemin de fer.</p> <p>La rationalisation devait se faire en favorisant au maximum le maintien de lignes par leur cession à d'autres exploitants. Pour les lignes qu'il est impossible de continuer à exploiter, la Loi stipule un processus en vertu duquel elles sont offertes aux gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et municipaux. Une ligne ne peut être abandonnée qu'une fois épuisées toutes les options visant son maintien en service.</p>
--

**FIGURE 5-9**  
**ABANDONS ET CESSIONS DE LIGNES PAR LE CN ET LE CP**  
**1985 à 1997**

(routes-kilomètres)



Source : Transports Canada

**TABLEAU 5-23**  
**PLANS DE RATIONALISATION TRIENNAUX DU CN ET DU CP**  
**PAR PROVINCE**

(routes-kilomètres)\*

		C.-B.	ALB.	SASK.	MAN.	ONT.	QC	N.-B.	Total
Abandon	CP	0	213	640	0	399	1	0	1 253
	CN	0	0	393	60	451	3	0	907
	Total		213	1 033	60	850	4	0	2 160
Cession	CP	75	0	407	112	136	81	13	823
	CN	0	1 029	59	233	10	301	333	1 964
	Total	75	1 029	466	345	146	382	346	2 787

\* Nets de rationalisation au 31 décembre 1997

Source : Transports Canada

En 1997, on a assisté à une nette augmentation du nombre de compagnies de chemin de fer de classe II au Canada, alors que huit nouvelles compagnies sont entrées en service sur 2 978 kilomètres de voies ferrées. Par comparaison, environ 2 400 kilomètres de voies ferrées avaient été cédées à 12 exploitants au cours des 10 années précédentes, ce qui exclut les chemins de fer d'intérêt local «intérieures», qui continuent d'appartenir au CN et au CP et d'être exploitées par elles. Le tableau 5-2 illustre l'emplacement des voies

ferrées qui ont été cédées et abandonnées l'an dernier.

La figure 5-9 illustre les activités de rationalisation du CN et de CP entre 1985 et 1996. Même si ces activités ont considérablement fluctué, l'abandon a été le principal mode de rationalisation durant cette période. Au début des années 1990 toutefois, un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local ont été créés, ce qui a abouti depuis deux ans à la cession d'un nombre accru de lignes à des chemins de fer d'intérêt local. Ces changements sont le

résultat direct de la nouvelle politique de rationalisation adoptée vers le milieu de 1996 en vertu de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*.

Étant donné que le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada a été mis à l'abri des abandons, le point de mire des activités de rationalisation dernièrement a été l'Est du Canada. Cette situation s'est toutefois modifiée et les plans actuels des compagnies de chemin de fer prévoient la rationalisation d'un plus grand nombre de voies ferrées dans l'Ouest.

### Cessions

Le plus grand nombre de cessions est intervenu dans l'Est du Canada, mais le plus fort pourcentage de voies cédées a en fait été enregistré dans l'Ouest du Canada, soit environ 67 %.

Le CN a représenté plus de 70 % des voies cédées l'an dernier, mais il faut d'emblée préciser que les 1 300 kilomètres de voies cédées au Chemin de fer de la baie d'Hudson, compagnie qui fait partie d'OmniTRAX, ont été un facteur décisif. Le CN est également la compagnie qui a opéré le plus grand nombre de transactions, avec sept cessions sur neuf.

Depuis la vente de près de 570 kilomètres de voies au Québec au Chemin de fer Québec-Gatineau, le CP n'exploite plus de trains à l'est de la région de Montréal. La seule exception est un très court tronçon de voie ferrée au Nouveau-Brunswick qui appartient au CP mais qui devrait être cédé à la Bangor and Aroostock Railroad, une filiale de Iron Road Railways.<sup>1</sup>

Le CN et le CP ont recours à toute une variété de démarches lorsqu'ils cèdent des voies à de nouveaux exploitants. Les deux compagnies privilégient les ventes en espèces, mais les baux à long terme sont également courants.

<sup>1</sup> Iron Road possède également le Canadian-American Railroad, le Quebec Southern Railway et le Northern Vermont Railroad, qui sont tous reliés directement ou indirectement au Bangor and Aroostock Railroad, dont le réseau ferroviaire se trouve principalement dans l'État du Maine. Iron Road est également propriétaire d'une compagnie entièrement distincte, la Windsor & Hantsport en Nouvelle-Écosse.

### **Abandons**

En 1997, 920 kilomètres de voies ont été abandonnés, ce qui est un chiffre légèrement inférieur aux 1 000 kilomètres de voies abandonnés respectivement en 1994, 1995 et 1996. Ces voies ont été offertes à d'autres exploitants puis aux gouvernements avant d'être abandonnées, comme le prescrit la *Loi sur les transports au Canada*. Au total, les abandons ont intéressé 23 % de toutes les voies que le CN et le CP ont rationalisées en 1997.

### **Rationalisation par province**

À l'échelon provincial, le Manitoba a dominé les activités de rationalisation en 1997, puisque c'est dans cette province qu'ont eu lieu environ 40 % des cessions et des abandons. À nouveau, la cession de 1 300 kilomètres de voies à OmniTRAX a été un facteur déterminant.

Il y a eu relativement peu d'activités de rationalisation en Colombie-Britannique en 1997. Le CP a créé à l'interne un chemin de fer d'intérêt local dans la province.

Il y a eu un volume modéré de rationalisation en Alberta, en Saskatchewan, en Ontario et au Québec. Dans toutes ces provinces confondues, le niveau d'activité a représenté entre le tiers et la moitié des activités au Manitoba.

### **Chemins de fer d'intérêt local «intérieurs»**

Étant donné que le titre de propriété ne change pas à la création d'un chemin de fer d'intérêt local «intérieur», ce genre de transaction ne figure pas dans les statistiques sur la rationalisation. On doit néanmoins le mentionner dans le contexte de la restructuration car il s'agit d'une solution de rechange par rapport aux entreprises traditionnelles ayant bon nombre de caractéristiques en commun avec les chemins de fer

d'intérêt local «externes», comme une réduction relative du poste main-d'œuvre, un assouplissement des modalités de travail, une augmentation des recettes et une situation financière plus favorable en général.

Le CN exploite environ 1 900 kilomètres comme chemins de fer d'intérêt local «intérieurs», contre environ 510 kilomètres au CP. La majeure partie des chemins de fer d'intérêt local «intérieurs» du CN forment l'organisation des compagnies du Nord du Québec.

### **Plans triennaux des compagnies de chemin de fer**

Aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*, les compagnies de chemin de fer doivent chacune déposer publiquement un plan de rationalisation triennal qui est régulièrement actualisé.

### **Plans par province**

À la fin de 1997, le CN et le CP prévoyaient de céder environ 2 800 kilomètres de voies et d'abandonner l'exploitation de 2 200 kilomètres supplémentaires. Le tableau 5-23 illustre les projets de cession et d'abandon de voies qui figurent dans le plan actuel.

Dans l'Ouest du Canada, la rationalisation suivie des silos-élevateurs à grains depuis plusieurs années a exercé une profonde influence sur le rythme et l'ampleur de la rationalisation du réseau ferroviaire. La fermeture de grands nombres de silos-élevateurs ruraux ces dernières années, de même que l'engagement pris par les compagnies céréalières d'aménager des installations à forte capacité dans des endroits stratégiques, ont été le moteur de la rationalisation du réseau ferroviaire.

Cela explique qu'environ 60 % des abandons envisagés et 70 % des cessions devraient intervenir dans l'Ouest du Canada.

C'est l'Alberta et la Saskatchewan qui seront le théâtre du plus fort volume d'activités de rationalisation au cours des trois prochaines années. Près de 60 % des abandons envisagés et plus de 50 % des cessions devraient avoir lieu dans ces deux provinces.

Environ 35 % des cessions envisagées dans les plans triennaux actuels intéressent l'Alberta. Le nombre des cessions envisagées devrait être à peu près le même dans les provinces restantes.

Sur les projets d'abandon, près de 50 % intéressent la Saskatchewan et 40 % l'Ontario.

### **Dynamique de rationalisation**

Si les cessions et abandons se poursuivent comme prévu, la part des voies ferrées exploitées par les transporteurs de classe I qui représente actuellement 78 % de l'ensemble du réseau ferroviaire tombera à 71 % d'ici la fin du plan en vigueur. Les cessions prévues dans le reste des plans en vigueur devraient être sensiblement supérieures aux abandons.

## **COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE CLASSE II**

Le réseau ferroviaire de classe II au Canada englobe plusieurs gros transporteurs régionaux qui ont leur siège dans une province et un nombre croissant de compagnies secondaires de moindre importance. Le nombre de membres du réseau et la longueur du réseau exploité ont augmenté de 40 % entre 1996 et 1997, passant de 28 transporteurs exploitant 7 900 kilomètres de voies ferrées à 37 transporteurs qui en exploitent 11 000 kilomètres.<sup>2</sup>

Les activités de ces transporteurs deviennent de plus en plus variées : certains font fonction de lignes d'apport, d'autres remplissent des fonctions de manoeuvre et d'autres encore des fonctions de remorquage.

<sup>2</sup> Ces chiffres n'englobent pas les compagnies de chemin de fer comme la Norfolk Southern (qui ne possède pas de voies ferrées au Canada, mais qui a obtenu des droits de circulation auprès du CN dans le sud-ouest de l'Ontario) ni les filiales d'autres compagnies de chemin de fer dont les activités sont intégrées à celles de la société mère.

**TABLEAU 5-24**  
**RÉSEAU ROUTIER DU CANADA PAR PROVINCE OU TERRITOIRE**

Province/Territoire	(kilomètres)*				
	Longueur totale	Réseau fédéral	Réseau provincial	Réseau municipal	Réseau routier national
Colombie-Britannique	65 728	2 050	42 279	21 399	5 516,0
Alberta	181 437	3 973	18 292	159 172	3 396,0
Saskatchewan	201 903	3 181	26 200	172 522	2 114,0
Manitoba	87 868	1 740	21 628	64 500	861,7
Ontario	167 891	2 346	28 458	137 087	4 924,4
Québec	119 878	534	29 344	90 000	2 869,0
Nouveau-Brunswick	21 883	218	18 480	3 185	954,7
Nouvelle-Écosse	25 992	291	23 371	2 330	900,8
Île-du-Prince-Édouard	5 686	56	5 128	502	118,0
Terre-Neuve	13 081	207	8 747	4 127	948,0
Yukon	5 069	94	4 697	278	1 092,0
Territoires du Nord-Ouest	5 487	390	4 307	790	562,0
<b>Total</b>	<b>901 903</b>	<b>15 080</b>	<b>230 931</b>	<b>655 892</b>	<b>24 256,6</b>

\* Un « équivalent deux voies » est un tronçon de route mesuré comme s'il n'y avait que deux voies. Par exemple, un kilomètre de route à quatre voies est l'équivalent de deux kilomètres d'une route à deux voies. Une route-kilomètre en revanche est la longueur de la route mesurée par un véhicule qui la parcourt d'une extrémité à l'autre, quel que soit le nombre de voies sur ce tronçon.

Source : Association des transports du Canada, *Les transports au Canada : aperçu statistique*, 1995.

Par exemple, la Caledonia Hamilton Southern remplit des fonctions de manoeuvre dans la région de Welland; RaiLink Ottawa Valley remplit des fonctions de remorquage pour le CP (les équipes de RaiLink se contentant tout simplement d'exploiter les trains du CP sur les voies louées par Ottawa Valley); et la plupart des autres compagnies secondaires remplissent la fonction classique de ligne d'apport pour les transporteurs de classe I.

Dans la majeure partie des cas, les transactions entre transporteurs ne font pas appel à l'appui du gouvernement. Les seules exceptions ont été l'acquisition par OmniTRAX des lignes du CN dans le nord du Manitoba jusqu'à Churchill, Thompson et Lynn Lake, qui ont bénéficié de la participation financière du gouvernement fédéral par l'entremise du ministère de la Diversification de l'Économie de l'Ouest, et l'acquisition d'un petit tronçon de la subdivision Chandler du CN jusqu'à Gaspé moyennant l'appui du Bureau fédéral de développement régional (Québec). Transports Canada n'a fourni aucun appui financier pour ces transactions.

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

Le Canada possède plus de 900 000 kilomètres de routes (désignées collectivement sous l'appellation de « routes » dans ce rapport). La responsabilité du réseau routier incombe essentiellement aux provinces et aux territoires.

Le gouvernement fédéral joue un rôle limité au chapitre du réseau routier. Sa responsabilité se limite à quatre sphères d'activité : le titre de propriété d'une petite quantité d'infrastructures fédérales; les contributions financières versées à d'autres paliers de gouvernement pour la construction de routes; la réglementation des frontières internationales; et les activités de recherche et développement.

Les administrations municipales assument de lourdes responsabilités au chapitre des routes, en vertu de divers types d'arrangements propres à chaque province ou territoire.

Le tableau 5-24 illustre la longueur totale du réseau routier dans chaque province ou territoire ainsi que la longueur du réseau routier relevant des compétences de chaque entité.

## RATIONALISATION ET DÉVELOPPEMENT

Un nouveau phénomène est apparu ces dernières années en vertu duquel les gouvernements provinciaux cèdent la propriété de certaines routes aux administrations municipales. Le 1<sup>er</sup> janvier 1997 par exemple, l'Ontario a cédé aux municipalités 1 700 kilomètres de routes provinciales qui répondent avant tout à des besoins locaux. Le gouvernement de l'Ontario prévoyait d'en céder 3 400 kilomètres de plus le 1<sup>er</sup> janvier 1998, dans le cadre de l'examen des responsabilités provinciales et locales intitulé « Who Does What ».

La conception des ponts et la signalisation routière n'ont plus besoin de l'approbation du gouvernement de l'Ontario, et les municipalités jouissent d'une plus grande liberté pour gérer leurs propres routes. En outre, la province a aboli le Programme de financement des routes municipales et a poursuivi ses efforts visant à sous-traiter la construction et l'entretien du réseau routier provincial par le biais de contrats de prestation de rechange des services et d'autres mesures.

L'Ontario a déjà sous-traité l'entretien de 1 200 kilomètres de routes dans la région de Chatham, de 100 kilomètres autour de Thunder Bay et de 900 kilomètres aux alentours de Sault Ste. Marie. De la même façon, l'Alberta a sous-traité l'ingénierie et l'entretien du réseau routier principal au secteur privé.

## GRANDS PROJETS ROUTIERS

Les grands projets routiers ont enregistré des progrès au Canada en 1997. La liste qui suit résume les projets de construction routière à partir des données fournies à l'Association des transports du



Canada par les gouvernements provinciaux.

### **Île-du-Prince-Édouard**

Le pont de la Confédération d'une longueur de 13 kilomètres qui a coûté 840 millions \$ a été ouvert à la circulation entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard le 1<sup>er</sup> janvier 1997. L'ouvrage est le plus long pont à traversées du monde qui franchit des eaux infestées par les glaces. C'est la Strait Crossing Development Inc., un consortium canado-franco-néerlandais qui a construit le pont et qui en assurera l'exploitation au cours des 35 prochaines années. Passé ce délai, l'ouvrage sera restitué au gouvernement fédéral.

On a également entrepris un projet de 21,7 millions \$ visant à élargir le pont Hillsborough de Charlottetown, qui représente un tronçon important de la Route transcanadienne. En 1997, les piliers du pont ont été modifiés et les bretelles d'accès ont été élargies au coût de 13,5 millions \$.

### **Nouvelle-Écosse**

Un nouveau tronçon de la Route 104, le passage de Cobequid, a été ouvert à la circulation en 1997. Ce tronçon de 45 kilomètres de la Route transcanadienne est le premier tronçon de route à péage dans le Canada atlantique. Le projet de 112 millions \$ est une initiative conjointe entre la province, la Atlantic Highways Corporation et le Newcourt Credit Group.

### **Nouveau-Brunswick**

Le Nouveau-Brunswick a inauguré 70,5 kilomètres d'une nouvelle route à quatre voies à l'automne 1997, dans le cadre d'un projet de 160 kilomètres qui a débuté en 1988.

### **Terre-Neuve et Labrador**

Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador travaille à un programme de 360 millions \$ échelonné sur 10 ans visant à moderniser et à rallonger la Route translabradorienne. En 1997, la province a consacré 20 millions \$ à

la première phase du projet qui consiste à moderniser la route existante entre Churchill Falls et Happy Valley-Goose Bay qui bénéficie désormais d'un revêtement de gravier de haute qualité.

### **Québec**

Le Québec procède à l'élargissement à quatre voies de la route 55 qui relie les villes de Sherbrooke et de Trois-Rivières. En 1997, 13 kilomètres de nouvelles voies parallèles à la route 55 existante entre Saint-François-Xavier-de-Brompton et Windsor ont été construits au coût de 5,3 millions \$.

### **Ontario**

La première route à péage entièrement électronique du monde, la route 407 ETR (Express Toll Route), a été ouverte à la circulation en Ontario en 1997. Le premier tronçon de 36 kilomètres a été inauguré au mois de juin au nord de Toronto, après quatre années de construction. Les 33 kilomètres restants de cette route à péage de 69 kilomètres de long dont le coût s'élève à 929,8 millions \$ devraient ouvrir à la circulation d'ici la fin de 1998. C'est la société Canadian Highways International Corporation de Mississauga qui construit et qui exploite cette nouvelle route.

### **Manitoba**

Le Manitoba est en train d'élargir à quatre voies 98 kilomètres de sa route provinciale à grande circulation et d'en faire une route à accès limité, laquelle reliera Winnipeg à la frontière américaine. En 1997, de nouvelles voies ont été profilées le long du premier tronçon de la route qui doit être élargie à quatre voies, et un nouveau pont a été construit au-dessus du défluent de crue de la rivière Rouge, le tout au coût d'environ 15 millions \$.

### **Saskatchewan**

Le projet de route Yellowhead (route 16) prévoit l'élargissement à quatre voies des 92 kilomètres de l'emprise existante entre Saskatoon et Battlefords, de même que la construction d'un nouveau pont

enjamant la rivière Saskatchewan-Nord. Le projet de 43 millions \$ échelonné sur quatre ans a été terminé et ouvert à la circulation en 1997.

### **Alberta**

Les travaux se sont poursuivis sur un projet de 91 millions \$ visant à élargir à quatre voies un tronçon de 97 kilomètres de la route 4 reliant Coutts à Lethbridge et d'ouvrir une route à quatre voies continue à partir de la frontière américaine jusqu'à Edmonton. Le projet devrait être parachevé d'ici l'an 2000.

Les travaux ont également continué dans le cadre d'un projet de 32 millions \$ de Parcs Canada en vue d'élargir à quatre voies la Route transcanadienne depuis Sunshine jusqu'à Castle Mountain dans le parc national de Banff. Ce projet se distingue par les diverses mesures d'atténuation sur l'environnement qui visent à protéger la faune.

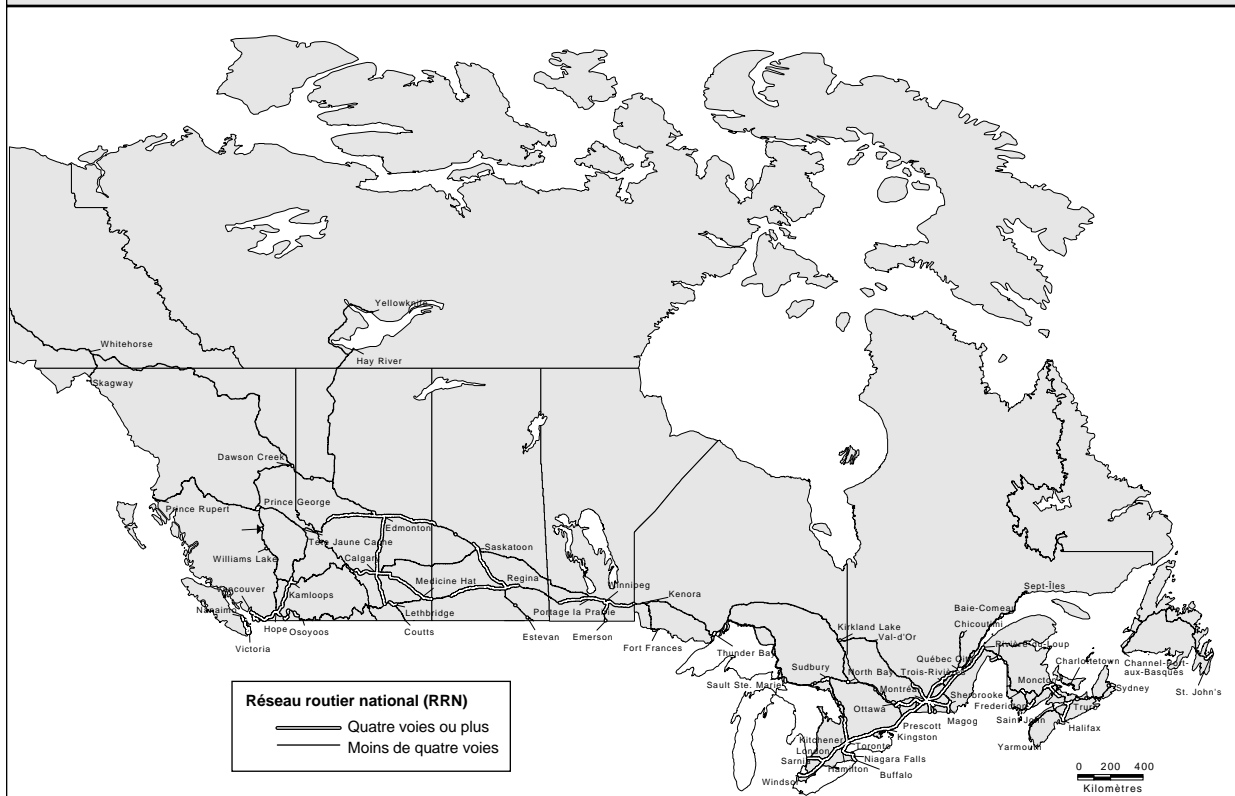
### **Colombie-Britannique**

En 1997, les travaux ont continué sur l'île de Vancouver dans le cadre d'un projet routier d'une valeur de 1,2 milliard \$, qui prévoit l'amélioration des 228 kilomètres de route et l'élargissement à quatre voies de la Route transcanadienne à l'approche de Victoria avec l'aménagement de cinq nouveaux échangeurs et d'une voie de contournement autour de Nanaimo. Le Nanaimo Parkway et l'échangeur de Duke Point ont été ouverts à la circulation et la voie de contournement de Campbell River de même que les bretelles d'accès de la route transcanadienne depuis Victoria ont été terminées.

### **Yukon**

Au Yukon, on a poursuivi la réalisation du projet Shakwak entre le Canada et les États-Unis, lequel prévoit la reconstruction de 520 kilomètres de la Haines Road et de la route de l'Alaska. En 1997, cinq kilomètres de route ont été reconstruits, 36 kilomètres de route ont été revêtus de bitume et on a parachevé la construction d'un pont

FIGURE 5-10  
RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DU CANADA



qui enjambe la rivière White. Le coût de ces travaux s'est élevé à environ 11 millions \$.

#### *Territoires du Nord-Ouest*

Les Territoires du Nord-Ouest sont en train de reconstruire et d'asphalter les routes 1 et 3 depuis Yellowknife jusqu'à la frontière de l'Alberta, soit une route de 530 kilomètres qui accueille à elle seule près de la moitié de la circulation routière des Territoires. Depuis le milieu des années 1980, la construction s'est déplacée à 410 kilomètres au nord de la frontière avec l'Alberta au coût de 108 millions \$. En 1997, le ministère des Transports des T.-N.-O. a dépensé 8,6 millions \$ pour reconstruire et revêtir d'une couche de scellement à granulats criblés 30 kilomètres supplémentaires. Le coût estimatif de parachèvement des 92 kilomètres restants s'élève à 80 millions \$.

### PROGRAMMES DE CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Durant l'exercice 1997-1998, le gouvernement fédéral a contribué la somme de 321,6 millions \$ pour la construction de routes provinciales et territoriales, et la réparation d'ouvrages financés par le gouvernement fédéral, comme le pont Victoria de Montréal qui appartient au CN.

Au nombre de ces initiatives, il faut mentionner les Programmes stratégiques d'amélioration des routes et du transport de 1993 à 1999. Ces programmes prévoient l'affectation de 845 millions \$ aux projets d'amélioration à coûts partagés dans tout le pays, la réfection des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal qui appartiennent au gouvernement fédéral, l'amélioration

de la route transcanadienne qui franchit les parcs nationaux Banff, Yoho et Terra Nova et enfin l'amélioration de la route de l'Alaska.

En outre, les programmes d'amélioration routière (1987 à 1999) prévoient l'affectation de plus de 300 millions \$ pour créer un réseau de transport plus efficace au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, alors que l'Initiative des transports de Terre-Neuve (1987 à 2002) prévoit l'affectation de plus de 700 millions \$ à la réfection de la Route transcanadienne et des routes régionales à grande circulation, suite à l'abandon du Newfoundland Railway.

Également sur la côte est, on a adopté le Programme d'aide de transition au transport des marchandises dans la Région atlantique suite à l'abrogation de la *Loi sur les subventions au transport*

des marchandises dans la Région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ce programme qui s'échelonne de 1995 à 2001 prévoit le versement de 326 millions \$ aux quatre provinces de l'Atlantique et au Québec pour l'amélioration de leurs systèmes de transport des marchandises.

Enfin, l'Accord de raccordement permanent d'une valeur de 43 millions \$ (1994 à 1999) a pour but de venir en aide à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick tandis que ces provinces font face à l'augmentation de la circulation sur leur réseau routier en raison de la construction du nouveau pont de la Confédération.

## RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Le réseau routier national a une longueur supérieure à 24 000 kilomètres. En 1997, 26 % de ce réseau était constitué de routes à quatre voies avec terre-plein central, soit une hausse de 21 % par rapport à 1988. La figure 5-10 illustre le réseau routier national du Canada.

Le tableau 5-25 indique le coût estimatif d'amélioration du réseau routier national dans chaque province et territoire en 1988 et en 1997. Ce tableau propose également deux scénarios au titre des réparations.

Comme l'indique ce tableau, l'état général du réseau routier national ne s'est pas amélioré. Un plus grand nombre de kilomètres de routes souffrent de problèmes de capacité et l'irrégularité du revêtement est en hausse. Toutefois, la gravité des carences, comme l'ampleur de l'ornièrage du revêtement et les carences structurales, de même que le nombre de ponts frappés de restrictions de charge, ont tous diminué. En général, les coûts de réfection dans le Canada atlantique ont baissé par rapport à 1988, alors qu'ils ont sensiblement augmenté dans le Centre et dans l'Ouest du pays.

**TABLEAU 5-25**  
**COÛTS DE RÉFECTION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**  
(milliers de dollars)

Province/territoire	Scénario A		Scénario B		Longueur du réseau (km)
	Estimation des coûts 1988	Estimation des coûts 1997	Estimation des coûts 1988	Estimation des coûts 1997	
Colombie-Britannique	2 181,8 \$	2 430,4 \$	2 852,1 \$	2 935,8 \$	5 516,0 \$
Alberta	1 991,7	3 030,0	2 049,2	3 239,1	3 396,0
Saskatchewan	608,8	929,3	652,7	929,3	2 114,0
Manitoba	549,5	576,6	565,0	576,6	861,7
Ontario	2 205,3	3 504,7	3 699,4	5 648,2	4 924,4
Québec	1 330,2	2 763,6	1 749,3	3 388,6	2 869,0
Nouveau-Brunswick	2 026,3	1 789,6	2 071,4	1 931,4	954,7
Nouvelle-Écosse	751,6	537,5	1 122,0	697,6	900,8
Île-du-Prince-Édouard	88,8	93,4	186,9	197,6	118,0
Terre-Neuve	276,5	136,1	1 209,7	1 173,6	948,0
Yukon	394,5	370,1	394,5	370,1	1 092,0
Territoires du Nord-Ouest	239,1	253,5	239,1	253,5	562,0
Fédéral	319,8	278,8	794,6	646,6	562,0
<b>TOTAL</b>	<b>12 963,9 \$</b>	<b>16 693,6 \$</b>	<b>17 585,9 \$</b>	<b>21 988,0 \$</b>	<b>24 818,6 \$</b>

Note : Le scénario A prévoit les dépenses à engager pour remédier aux carences du réseau pour qu'il atteigne les normes techniques et nationales minimums. Le scénario B englobe les coûts totaux du scénario A majorés des coûts estimatifs de construction d'une route continue à quatre voies à travers tout le Canada (essentiellement la Route transcanadienne). Actuellement, près de 40 % de cette route est à quatre voies ou plus.

Source : Association des transports du Canada

## Dépenses consacrées au réseau routier national

Alors que les dépenses d'entretien sont restées relativement constantes, soit environ 300 millions \$ par an, les dépenses d'immobilisations ont régulièrement augmenté pour atteindre plus de deux fois ce qu'elles étaient il y a 10 ans. Le tableau 5-26 compare les dépenses consacrées au réseau routier national dans chaque province et territoire depuis 10 ans.

## UTILISATION DES ROUTES

### La circulation sur le réseau routier national

Comme nous l'avons vu plus haut, le réseau routier national (RRN), même s'il ne représente qu'une infime fraction du réseau routier canadien dans son ensemble, accueille une proportion importante de la circulation routière. Le tableau 5-27 propose une ventilation de la circulation sur le RRN (mesurée par l'ensemble des véhicules-kilomètres) par province.

La circulation est essentiellement concentrée dans les provinces les plus peuplées, l'Ontario et le Québec, qui, ensemble, représentent près du tiers du nombre de routes-kilomètres du RRN, mais plus de 60 % des véhicules-kilomètres. Le débit journalier moyen dans ces provinces était proche de 16 000 véhicules par jour en 1993, ce qui est nettement plus élevé que dans toute autre province. La circulation a également affiché la plus forte croissance dans ces provinces depuis 1986, l'augmentation la plus rapide ayant été enregistré au Québec, qui a affiché un taux de croissance composé de plus de 4 % durant la période. En dehors du centre du Canada, aucune province n'a enregistré une part de la circulation supérieure à sa part du réseau. Cela est attribuable au fait que les colonies de peuplement dans le centre du Canada sont très denses, particulièrement le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La proximité de nombreux grands centres urbains en Ontario et au Québec et l'intégration de l'activité

**TABLEAU 5-26**  
**ESTIMATION DES DÉPENSES DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**  
**1987/88 – 1996/97**

	Dépenses d'immobilisations (millions de dollars)									
	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Colombie-Britannique	134,0	53,0	101,0	166,0	169,0	92,1	131,5	197,5	208,3	271,6
Alberta	117,8	102,5	89,8	91,2	72,5	67,4	76,0	72,0	100,0	89,0
Saskatchewan	16,6	27,1	28,1	25,8	12,3	10,1	26,4	23,6	18,1	10,9
Manitoba	16,3	17,5	23,4	30,0	24,5	24,8	33,5	26,2	18,9	11,1
Ontario	149,6	152,8	130,2	228,9	266,9	263,7	305,1	371,6	324,0	508,7
Québec	65,9	64,8	85,1	150,6	139,1	148,1	225,4	212,7	184,5	182,1
Nouveau-Brunswick	20,5	18,1	30,0	57,0	58,0	46,7	86,1	72,9	134,9	147,1
Nouvelle-Écosse	1,3	16,6	25,7	39,0	46,6	46,7	42,0	41,8	35,6	46,7
Île-du-Prince-Édouard	1,5	2,2	0,9	2,9	7,9	6,7	5,4	3,2	4,7	4,6
Terre-Neuve	25,2	22,2	25,9	36,4	33,4	34,8	35,0	35,0	35,0	30,0
Yukon	5,3	7,0	9,7	12,6	7,1	13,9	25,3	41,8	44,5	36,9
Territoires du Nord-Ouest	3,2	3,4	8,1	10,1	18,6	16,7	13,6	15,4	13,3	13,1
<b>Total</b>	<b>557,2</b>	<b>487,2</b>	<b>557,9</b>	<b>850,5</b>	<b>855,9</b>	<b>771,7</b>	<b>1 005,3</b>	<b>1 113,7</b>	<b>1 121,8</b>	<b>1 351,8</b>

	Dépenses d'entretien (millions de dollars)									
	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Colombie-Britannique	58,1	63,2	68,0	74,0	79,0	74,6	78,2	79,5	81,6	83,2
Alberta	33,5	25,0	22,5	23,2	23,3	24,0	24,0	24,0	25,0	25,0
Saskatchewan	11,1	12,0	13,2	13,0	13,0	8,1	6,1	5,4	6,3	6,9
Manitoba	6,5	7,2	7,8	8,2	8,4	8,6	7,8	7,7	7,6	6,8
Ontario	80,2	85,0	89,7	94,4	99,0	98,4	78,1	74,0	77,2	77,5
Québec	46,4	48,0	50,0	52,0	54,0	55,0	117,0	115,3	114,8	113,6
Nouveau-Brunswick	11,5	11,0	11,7	12,0	10,9	10,4	10,3	10,6	10,8	11,2
Nouvelle-Écosse	16,8	8,9	9,8	9,4	9,2	10,4	13,4	13,3	19,5	12,4
Île-du-Prince-Édouard	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,6
Terre-Neuve	9,1	8,7	8,6	8,9	9,3	9,3	10,3	10,3	10,3	10,3
Yukon	10,6	13,8	13,1	15,0	15,7	13,3	9,3	9,6	9,6	9,1
Territoires du Nord-Ouest	3,4	3,9	4,4	4,0	3,3	4,2	3,9	4,9	4,7	4,6
<b>Total</b>	<b>287,9</b>	<b>287,4</b>	<b>299,6</b>	<b>314,9</b>	<b>325,9</b>	<b>317,1</b>	<b>359,2</b>	<b>355,5</b>	<b>368,3</b>	<b>362,2</b>

Source : Association des transports du Canada

économique et des interactions sociales dans ces provinces sont propices à de forts volumes de circulation. Ce phénomène est illustré à la figure 5-11 qui cartographie les débits journaliers de la circulation routière. La circulation est concentrée autour des plus grands centres urbains, notamment Toronto, Montréal et Vancouver, et est répartie le long de quelques couloirs routiers distincts. Il importe de signaler que la circulation routière se fait essentiellement sur de courtes distances, la majorité des déplacements en voiture et en camion étant nettement inférieurs à 200 kilomètres dans un sens.

Le couloir le plus dense est celui des routes 401 et 20 qui relie Québec à Windsor. Le débit de la circulation y est en moyenne de plus de 30 000 véhicules par jour, mais elle augmente sensiblement aux approches de Toronto et de Montréal. La circulation au cœur de Montréal dépasse 150 000 véhicules par jour, alors qu'à Toronto, où elle est la plus dense, elle dépasse 350 000 véhicules par jour.

L'axe routier le plus chargé en dehors du centre du Canada est la route transcanadienne dans le « lower mainland » de Colombie-Britannique, entre Chilliwack et Vancouver. La circulation y est

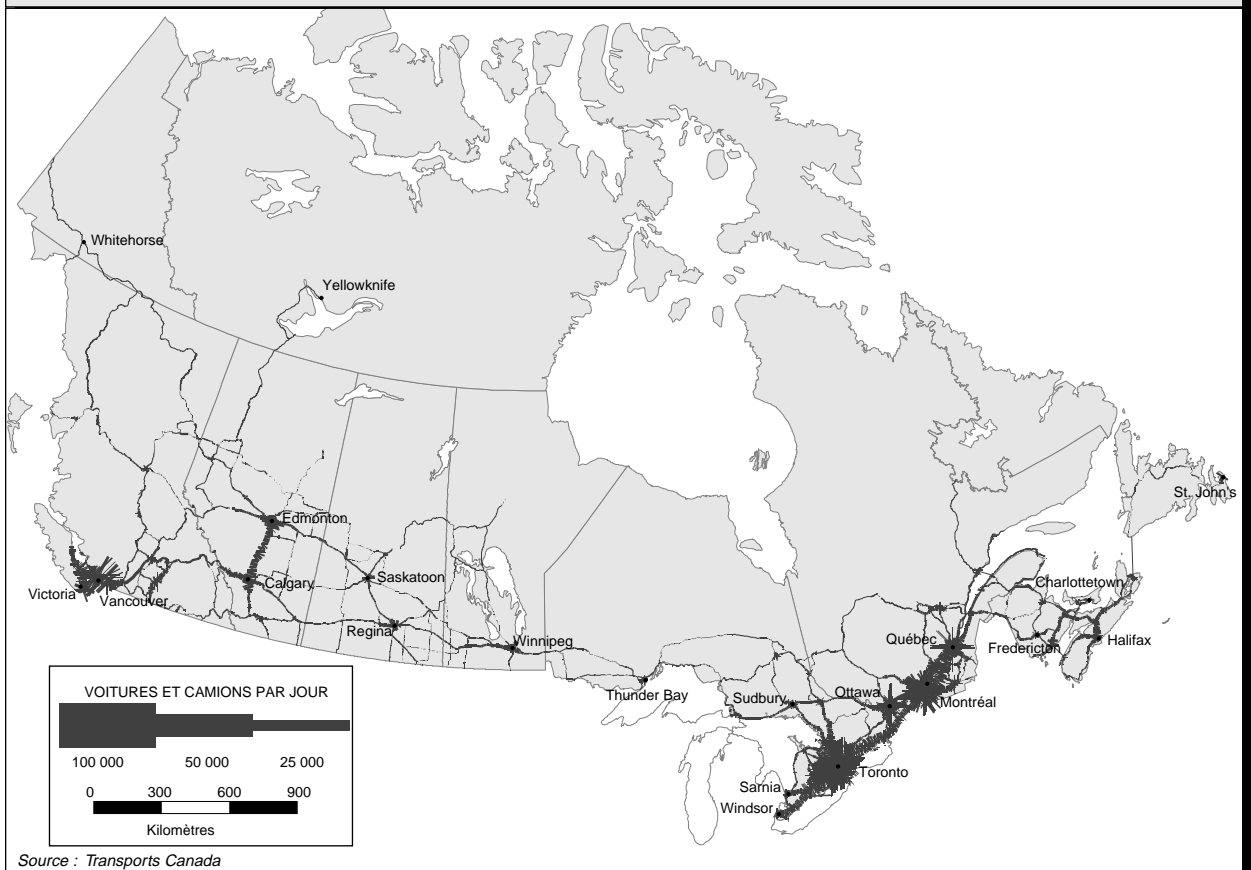
supérieure à 50 000 véhicules par jour sur de nombreux tronçons de cet axe et elle dépasse 100 000 véhicules par jour dès qu'on pénètre dans la région métropolitaine de Vancouver. Le deuxième axe où le débit est le plus dense est la route 2 qui relie Calgary à Edmonton. Le débit journalier moyen est proche de 15 000 véhicules sur ce tronçon de route de 300 kilomètres. Dans la région de l'Atlantique, c'est la route 102 qui relie Truro à Halifax (N.-É.) qui est la plus achalandée. Le débit journalier moyen dépasse 15 000 véhicules sur la plupart des tronçons de cette route.

**TABLEAU 5-27**  
**DÉBIT JOURNALIER DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**

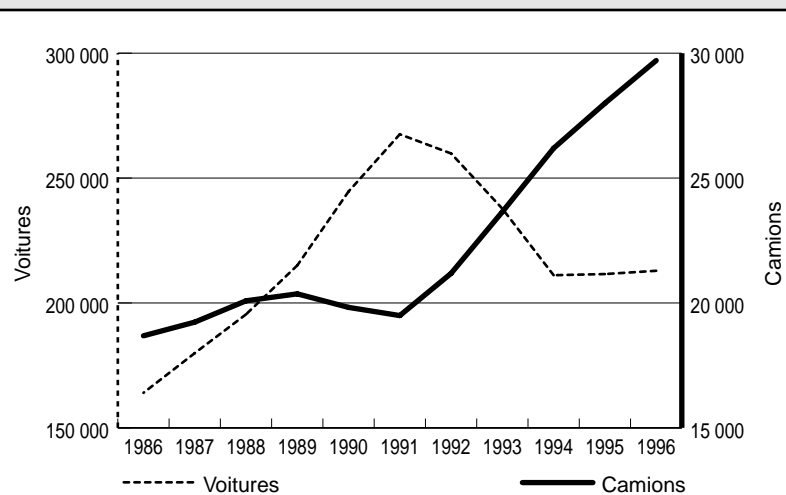
Province/ territoire	1993 Routes- kilomètres (milliers)	Véhicules- kilomètres (milliards)		Croissance annuelle moyenne en véh-km (%)	Débit journalier moyen d'une année (DJMA)		Répartition du pourcentage		
		1993	1986		1993	1986	Routes- kilomètres	Véhicules-km 1993 1986	
Terre-Neuve	0,9	0,8	0,7	1,4	2 400	2 100	3,6	1,0	1,2
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,2	0,1	3,2	4 200	3 300	0,5	0,2	0,2
Nouvelle-Écosse	0,9	2,2	1,8	3,1	7 100	5 700	3,6	3,0	3,1
Nouveau-Brunswick	0,9	2,2	2,0	1,4	6 400	5 800	4,0	3,0	3,4
Québec	2,8	18,5	13,9	4,1	18 000	13 600	11,7	25,2	23,8
Ontario	5,0	27,1	21,5	3,3	14 800	11 800	20,9	36,9	36,8
Manitoba	0,9	1,3	1,2	1,8	4 300	3 800	3,6	1,8	2,0
Saskatchewan	2,1	2,8	2,4	2,4	3 700	3 100	8,8	3,8	4,1
Alberta	3,5	7,6	6,3	2,8	5 900	4 900	14,7	10,4	10,7
Colombie-Britannique	5,3	10,5	8,3	3,3	5 400	4 300	22,3	14,2	14,3
Yukon	1,0	0,2	0,2	1,5	600	500	4,1	0,3	0,3
Territoires du Nord-Ouest	0,6	0,04	0,04	0,3	200	200	2,3	0,1	0,1
<b>Total</b>	<b>24,0</b>	<b>73,5</b>	<b>58,5</b>	<b>3,3</b>	<b>8 400</b>	<b>6 700</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sources : Statistiques sur la circulation : ministères provinciaux de la Voirie; autres : calculs de Transports Canada

**FIGURE 5-11**  
**DÉBIT DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**



**FIGURE 5-12**  
**DÉBIT JOURNALIER DE LA CIRCULATION ENTRE**  
**LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS**  
**1986 à 1996**



Source : Revenu Canada

### Circulation entre le Canada et les États-Unis

Même si la circulation sur le RRN a augmenté à un taux annuel moyen de 3,3 % entre 1986 et 1993, la circulation entre le Canada et les États-Unis a connu un taux d'augmentation supérieur à 4,5 % par an. Comme l'indique la figure 5-12, le franchissement de la frontière dans les deux sens a connu d'énormes fluctuations depuis la fin des années 1980. Cela vaut particulièrement pour les mouvements des voitures de tourisme qui ont augmenté de plus de 60 % entre 1986 et 1991, puisqu'ils sont passés d'environ 165 000 véhicules à près de 270 000 véhicules par jour. Ce taux de croissance exceptionnel s'explique en grande partie par l'appréciation du dollar canadien (dont la valeur a atteint environ 90 cents américains), ce qui a rendu les produits fabriqués aux États-Unis relativement moins chers et a entraîné une flambée des activités de magasinage outre-frontière. Avec la récession du début des années 1990 et la chute du dollar canadien, la circulation des voitures de tourisme a régressé de plus de 20 % en 1994 et elle s'est depuis stabilisée pour atteindre en moyenne 210 000 véhicules par jour.

Le trafic transfrontalier des camions a connu une vigueur particulière durant les années 1990. Entre 1986 et 1991, le trafic des poids lourds a augmenté de moins de 5 % pour passer d'une moyenne quotidienne de 18 700 à 19 500 véhicules. Depuis 1991 par contre, cette croissance est montée en flèche, faisant un bond de plus de 50 % pour atteindre près de 30 000 véhicules par jour en 1996. Une bonne part de cette hausse est attribuable à la plus forte intégration de l'économie nord-américaine résultant de la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) en 1991.

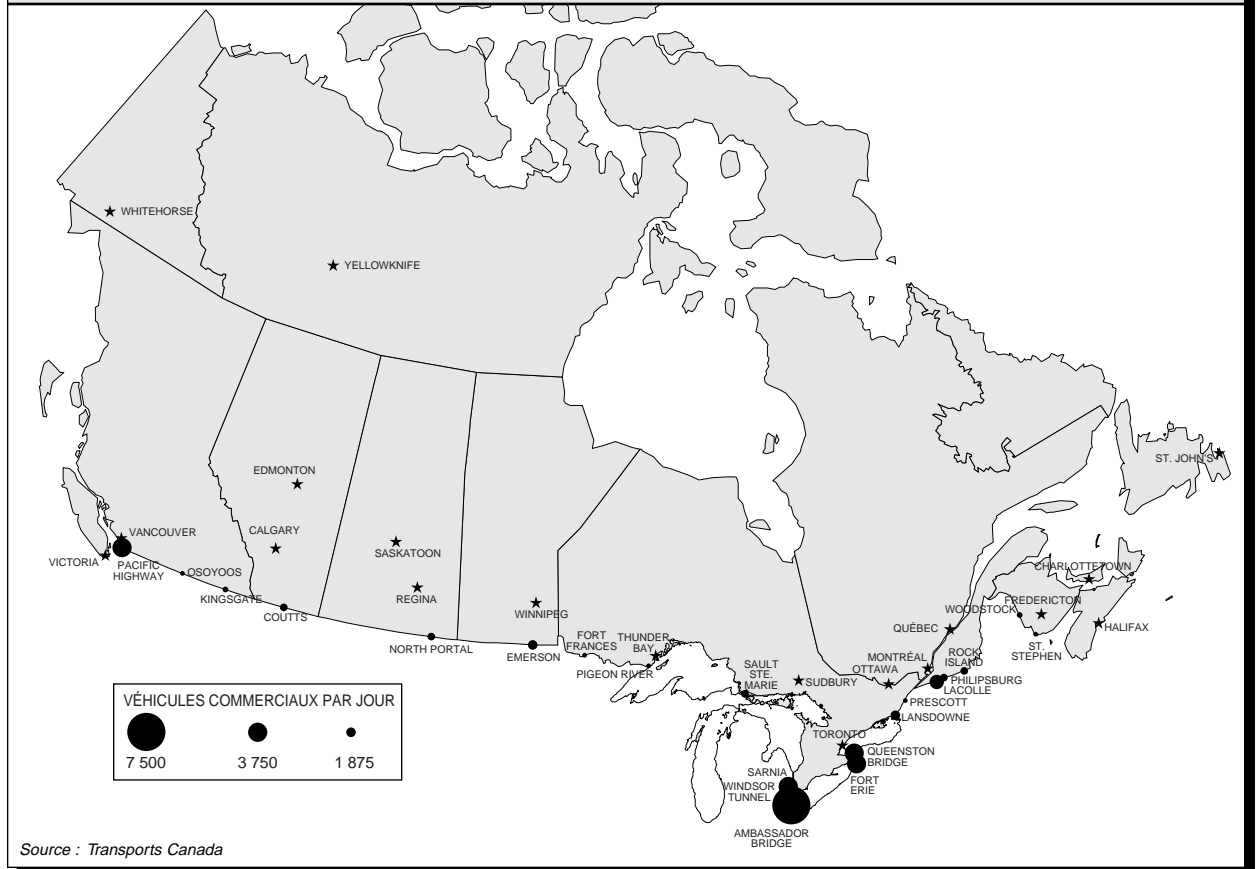
La distribution spatiale de la circulation transfrontière est concentrée dans un petit nombre d'endroits. En 1996, environ

**TABLEAU 5-28**  
**DÉBIT ANNUEL DE VOITURES ET DE CAMIONS**  
**AUX PRINCIPAUX POSTES FRONTIÈRE**  
**1996**

Poste frontière	Province	Débit annuel total (millions)	Part %
Ambassador Bridge	Ontario	10,3	12
Pacific Highway	C.-B.	8,9	10
Windsor Tunnel	Ontario	8,9	10
Fort Erie	Ontario	7,6	9
Sarnia	Ontario	4,9	6
Queenston Bridge	Ontario	4,6	5
Rainbow Bridge	Ontario	3,2	4
Sault Ste. Marie	Ontario	3,0	3
Lacolle	Québec	2,9	3
Huntingdon	C.-B.	2,4	3
Boundary Bay	C.-B.	2,1	2
Cornwall	Ontario	2,0	2
St. Stephen	Nouveau-Brunswick	1,9	2
Edmundston	Nouveau-Brunswick	1,7	2
Aldergrove	C.-B.	1,6	2
Lansdowne	Ontario	1,6	2
Rock Island	Québec	1,5	2
Whirlpool Bridge	Ontario	1,3	1
Philipsburg	Québec	1,0	1
Fort Frances	Ontario	1,0	1
<b>Total partiel</b>		<b>72,5</b>	<b>82</b>
<b>Total</b>		<b>88,5</b>	

Source : Revenu Canada

FIGURE 5-13  
DÉBIT ANNUEL DE VOITURES ET DE CAMIONS AUX PRINCIPAUX POSTES FRONTIÈRE, 1996



120 postes frontière ont accueilli une partie de ce trafic, mais plus de 80 % de l'ensemble des véhicules de tourisme et des camions ont franchi à peine 20 postes frontière. Comme l'indique le tableau 5-28, onze des postes frontière les plus importants étaient situés en Ontario, quatre en Colombie-Britannique, trois au Québec et le reste au Nouveau-Brunswick. Pratiquement tous les postes frontière étaient situés le long d'un important couloir de circulation (comme les postes frontière de la région de Windsor, de la région de Niagara ou du Pacific Highway), ou il s'agissait d'une ville située à proximité de la frontière avec les États-Unis (comme Cornwall, Edmundston), ce qui génère un important volume d'activités de magasinage outre-frontière.

Le tableau 5-28 et la figure 5-13 font état des principaux postes frontière qui voient défiler un important débit de camions et qui offrent des services douaniers 24 heures par jour (les soi-disant bureaux désignés pour les expéditions commerciales). Ce sont les postes frontière de la région de Windsor qui ont été les plus achalandés au Canada, accueillant près de 7 500 poids lourds par jour (2,7 millions par an) en 1996. Trois mille autres camions par jour ont franchi la frontière près de Sarnia. Au deuxième rang se classe la région de Niagara, qui a vu défiler plus de 6 000 camions par jour. Le poste frontière du Pacific Highway en Colombie-Britannique s'est classé au troisième rang avec plus de 2 000 poids lourds par jour. Le plus important poste frontière de véhicules commerciaux au Québec

est celui de Lacolle près de la route 15. Celui-ci a vu défiler 1 700 camions par jour en 1996.

Plus de 80 % des marchandises canadiennes transportées par la route à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique passent la douane à l'un des 10 postes frontières les plus occupés du Canada. Cette activité se chiffre à plus de 200 milliards \$ par an.

Les postes frontières les plus achalandés ont enregistré des taux de croissance à deux chiffres dans le commerce routier canadien au cours de la période 1988-1996. L'augmentation de la valeur de nos exportations par la route aux 100 autres postes frontières a été plus modeste, puisqu'elle a à peine dépassé 2 % par an au cours de la même période.

## TECHNOLOGIE

Un plan conceptuel de système intelligent de franchissement des frontières est actuellement à l'essai aux frontières entre le Canada et les États-Unis et les États-Unis et le Mexique par les ministères des Douanes, des Transports et de l'Immigration des trois pays. À la frontière entre le Canada et les États-Unis, ces essais ont lieu au Peace Bridge entre l'Ontario et l'État de New York et à l'Ambassador Bridge entre l'Ontario et le Michigan.

Compte tenu du fait que 70 % des marchandises d'une valeur de 1 milliard \$ par jour qui sont déplacées entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camion, les systèmes intelligents de transport devraient améliorer le débit de la circulation, surtout en ce qui concerne les véhicules commerciaux. Ce genre de système devrait entre autres choses permettre le prédédouanement et les vérifications en matière d'immigration, en plus de faciliter l'inspection des véhicules et des conducteurs.

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a créé un comité technique chargé d'élaborer des normes mondiales pour les systèmes intelligents de transport et la télématique routière.



**ANNEXE 5-1  
TOTAL DES MOUVEMENTS D'AÉRONEFS  
1991 – 1997**

<b>Aéroports nationaux</b>	<i>1991</i>	<i>1992</i>	<i>1993</i>	<i>1994</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>% de changement 1996-1995</i>
International de Calgary	208 647	205 228	202 247	206 227	225 150	235 167	238 940	1,6
Charlottetown	29 302	26 287	31 152	24 565	23 709	24 472	22 024	-10,0
International d'Edmonton	69 289	66 168	56 248	59 292	65 821	90 804	107 362	18,2
Municipal d'Edmonton	124 038	118 564	116 063	111 371	102 881	84 448	78 816	-6,7
Fredericton	37 647	43 091	49 819	45 083	36 113	30 410	27 933	-8,1
International de Gander	39 835	42 067	41 387	45 420	49 765	49 862	53 021	6,3
International de Halifax	111 950	112 148	111 002	119 561	136 661	139 093	167 567	20,5
Kelowna	58 632	64 401	54 370	61 399	52 263	60 723	73 779	21,5
International Lester B Pearson	322 278	327 526	305 352	307 023	341 976	372 418	395 755	6,3
London	108 239	103 761	95 746	98 704	104 790	106 642	107 135	0,5
Moncton	75 532	69 423	62 745	68 051	78 236	73 750	79 670	8,0
International de Montréal/Dorval	197 463	197 464	188 773	191 808	198 252	202 220	195 043	-3,5
International de Montréal/Mirabel	61 721	56 706	50 517	53 788	56 780	55 800	50 688	-9,2
International d'Ottawa	162 758	157 482	146 616	144 721	161 023	163 697	169 290	3,4
Prince George	56 464	51 425	54 380	58 607	59 692	58 262	62 451	7,2
Québec	141 071	125 730	131 422	127 812	130 308	132 572	125 285	-5,5
Regina	81 440	75 838	72 196	67 265	62 658	66 745	69 773	4,5
Saint John	32 291	34 330	35 717	33 344	31 374	32 426	32 221	-0,6
Saskatoon	95 354	96 115	82 007	88 648	86 026	91 258	107 190	17,5
St. John's	68 272	63 692	59 307	58 502	58 583	62 607	75 711	20,9
Sudbury	107 179	96 476	70 597	69 201	72 273	62 225	60 548	-2,7
Thunder Bay	107 896	117 138	94 562	82 611	82 527	100 161	80 905	-19,2
International de Vancouver	288 106	289 904	289 093	301 163	311 450	329 960	342 552	3,8
International de Victoria	187 619	186 293	165 643	163 770	163 474	159 781	174 513	9,2
Whitehorse	39 707	45 794	45 714	51 496	50 933	42 575	40 197	-5,6
International de Winnipeg	140 105	139 860	139 012	154 868	156 002	155 065	155 193	0,1
Yellowknife	46 719	56 376	71 914	83 281	65 340	62 881	55 058	-12,4
<b>Total RNA</b>	<b>2 999 554</b>	<b>2 969 287</b>	<b>2 823 601</b>	<b>2 877 581</b>	<b>2 964 060</b>	<b>3 046 024</b>	<b>3 148 620</b>	<b>3,4</b>

Source : Statistiques sur les mouvements d'aéronefs, TP 577

**ANNEXE 5-2  
PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS**

<b>Aéroports nationaux</b>	<i>1991</i>	<i>1992</i>	<i>1993</i>	<i>1994</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>% de changement 1996-1995</i>
International de Calgary	4 573 759	4 695 680	4 590 786	4 746 849	5 291 063	6 662 242	25,9
Charlottetown	178 700	192 085	171 905	174 688	178 902	185 561	3,7
International d'Edmonton	1 810 020	1 790 618	1 521 078	1 508 093	1 776 639	2 896 578	63,0
Municipal d'Edmonton	922 589	871 943	1 001 582	971 367	791 447	388 009	(51,0)
Fredericton	195 621	213 323	188 177	187 299	193 376	199 278	3,1
International de Gander	100 754	100 968	92 472	97 657	93 137	78 192	(16,0)
International de Halifax	2 292 429	2 310 146	2 253 156	2 258 581	2 338 364	2 462 256	5,3
Kelowna	302 143	297 609	286 167	293 026	317 330	539 352	70,0
Intern. Lester B Pearson	18 494 707	19 124 040	19 282 084	19 555 520	20 909 173	22 669 189	8,4
London	234 396	257 888	264 017	273 842	317 336	323 709	2,0
Moncton	220 840	230 303	222 418	220 587	223 667	221 629	(0,9)
Intern. de Montréal/Dorval	5 590 476	5 564 330	5 592 960	5 568 278	5 728 508	6 142 204	7,2
Intern. de Montréal/Mirabel	2 255 323	2 427 947	2 259 007	2 299 476	2 375 956	2 391 594	0,7
International d'Ottawa	2 420 548	2 497 673	2 377 324	2 344 035	2 458 162	2 763 420	12,4
Prince George	234 815	234 945	232 748	248 328	241 897	254 519	5,2
Québec	684 377	679 785	662 128	602 210	652 915	640 304	(1,9)
Regina	556 549	578 917	507 260	494 246	534 372	639 512	19,7
Saint John	197 320	196 052	183 274	183 058	191 778	189 907	(1,0)
Saskatoon	562 423	571 286	504 263	493 081	545 798	632 968	16,0
St. John's	613 277	622 507	597 292	627 465	624 096	625 687	0,3
Sudbury	220 773	207 253	189 607	180 627	191 281	180 778	(5,5)
Thunder Bay	505 740	494 553	457 950	432 456	456 867	472 821	3,5
International de Vancouver	8 996 196	9 449 939	9 678 953	10 205 784	11 107 284	13 090 057	17,9
International de Victoria	666 543	697 478	662 625	696 490	726 873	879 367	21,0
Whitehorse	110 283	122 380	105 795	111 021	122 476	145 330	18,7
International de Winnipeg	2 072 674	2 142 124	2 081 464	2 148 890	2 299 005	2 830 044	23,1
Yellowknife	197 372	191 042	198 988	192 498	217 169	213 287	(1,8)
<b>Total RNA</b>	<b>55 210 647</b>	<b>56 742 814</b>	<b>56 165 480</b>	<b>57 115 452</b>	<b>60 904 871</b>	<b>68 717 794</b>	<b>12,8</b>

Source : Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

**ANNEXE 5-3  
FRET EMBARQUÉ ET DÉBARQUÉ**

Aéroports nationaux	(kilogrammes)						% de changement 1996-1995
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
International de Calgary	41 500 983	41 736 814	42 668 125	46 352 376	43 970 020	53 556 534	21,8
Charlottetown	210 198	116 322	111 159	151 280	82 597	76 162	(7,8)
International d'Edmonton	22 480 629	18 128 753	18 482 074	14 074 233	12 572 392	13 156 177	4,6
Municipal d'Edmonton	703 554	616 760	1 127 322	3 075 845	2 613 234	1 286 873	(50,8)
Fredericton	136 559	138 213	111 751	96 004	49 827	48 707	(2,2)
International de Gander	95 592	172 843	240 977	52 000	140 580	241 850	72,0
International de Halifax	25 598 082	21 545 518	18 898 584	18 097 918	20 129 025	17 926 385	(10,9)
Kelowna	6 062	-	-	415 282	700 939	724 107	3,3
Intern. Lester B Pearson	311 892 446	297 583 151	312 056 546	307 041 276	320 273 947	336 654 076	5,1
London	93 600	283 100	31 459	377 000	100 500	167 400	66,6
Moncton	6 080 386	4 304 521	4 778 069	1 731 331	798 858	486 375	(39,1)
Intern. de Montréal/Dorval	26 364 274	25 963 991	27 092 880	27 316 461	24 907 747	23 744 418	(4,7)
Intern. de Montréal/Mirabel	85 823 749	87 807 390	88 132 818	81 474 917	81 460 344	82 064 607	0,7
International d'Ottawa	7 198 851	6 706 015	5 802 464	7 153 909	6 024 249	4 890 115	(18,8)
Prince George	304 488	260 962	403 732	488 547	452 716	311 110	(31,3)
Québec	425 071	394 644	207 067	184 793	171 953	97 091	(43,5)
Regina	1 946 882	1 089 613	778 248	1 516 782	1 833 706	1 966 251	7,2
Saint John	256 845	164 666	147 247	228 893	112 486	90 699	(19,4)
Saskatoon	1 067 227	783 104	796 922	1 703 890	2 053 566	2 380 833	15,9
St. John's	4 674 702	4 189 531	4 546 963	5 081 383	5 001 095	1 964 027	(60,7)
Sudbury	1 341	-	-	-	-	-	-
Thunder Bay	786 686	703 251	673 800	845 509	850 610	506 748	(40,4)
International de Vancouver	124 190 462	131 134 676	142 535 227	160 666 918	166 943 688	190 814 043	14,3
International de Victoria	102 065	110 026	109 634	420 379	695 601	851 500	22,4
Whitehorse	831 768	812 735	731 085	739 176	825 946	860 856	4,2
International de Winnipeg	25 543 287	28 406 951	29 680 145	19 733 467	14 884 851	12 112 518	(18,6)
Yellowknife	1 942 467	1 871 990	1 651 869	2 320 543	2 257 338	2 142 595	(5,1)
<b>Total RNA</b>	<b>690 258 256</b>	<b>675 025 540</b>	<b>701 796 167</b>	<b>701 340 112</b>	<b>709 907 815</b>	<b>749 122 057</b>	<b>5,5</b>

Source : Statistique Canada, relevés 2 et 6

**ANNEXE 5-4  
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES  
PROJETS APPROUVÉS EN 1997**

<i>Aéroport</i>	<i>Description</i>	<i>Financé</i>	<i>CET (milliers de \$)</i>
<b>Nouveau-Brunswick</b>			
St. Leonard	Appareils mobiles	28-02-97	426,1
Miramichi	Diverses améliorations aéroportuaires	08-07-97	3 801,3
Bathurst	Achat et installation de portes électroniques	08-07-97	25,0
Charlo	Réfect. du revêt. de la piste, des voies de circ. et des aires de stationn.	14-11-97	2 015,8
	<b>Total partiel</b>		<b>6 268,2</b>
<b>Québec</b>			
La Grande Rivière	Réfection des surfaces de manoeuvre et des aides visuelles	16-04-97	2 880,1
Chisasibi	Réfection de la piste, du balisage et travaux connexes	16-04-97	1 844,7
Alma	Réfection du drainage, des machines et de la voie d'accès	04-07-97	996,3
	<b>Total partiel</b>		<b>5 721,1</b>
<b>Ontario</b>			
Wawa	Réfect. de la piste, des voies de circ., des aires de stat. et du balisage	12-03-97	3 149,5
Sioux Lookout	Matériel mobile	02-04-97	401,1
Geraldton	Matériel mobile	12-03-97	387,7
Nakina	Matériel mobile	02-04-97	262,8
Fort Frances	Réfection de l'éclairage / indicateur de trajectoire d'approche	08-04-97	296,1
Marathon	Matériel mobile	03-07-97	394,0
Elliot Lake	Matériel mobile	03-07-97	407,0
Kirkland Lake	Matériel mobile	03-07-97	407,0
Wawa	Matériel mobile	03-07-97	388,0
Manitouwadge	Matériel mobile	27-08-97	411,0
Cochrane	Matériel mobile	13-08-97	411,0
Pelee Island	Matériel mobile	03-07-97	231,0
Kingston	Matériel mobile	03-07-97	561,0
Hornepayne	Rénovations de l'aérogare	03-07-97	7,5
Hamilton	Réfection de la piste / voies de circulation	17-07-97	2 883,9
Hamilton	Matériel mobile	03-07-97	14,0
Chapleau	Matériel mobile	14-07-97	374,8
Fort Frances	Matériel mobile	14-07-97	167,0
Dryden	Matériel mobile	21-07-97	154,0
Sarnia	Matériel mobile	29-09-97	152,0
Hamilton	Installation d'un indicateur de trajectoire d'approche	06-10-97	83,2
Hamilton	Reconfiguration de l'aire de stationnement	24-10-97	4 904,2
	<b>Total partiel</b>		<b>16 447,8</b>
<b>Manitoba</b>			
Pine Dock	Matériel mobile	28-07-97	686,0
Gillam	Matériel mobile	28-07-97	421,0
Dauphin	Revêt. de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de stationn.	08-07-97	2 645,0
Swan River	Remplacement du radiophare tournant	11-02-97	9,4
	<b>Total partiel</b>		<b>3 761,4</b>
<b>Saskatchewan</b>			
Wollaston Lake	Réfect. des feux de bord de piste, nouvel indicateur de traject. d'approche, marche à vent	19-06-97	218,4
Stony Rapids	Indicateur de trajectoire d'approche	19-06-97	171,0
Prince Albert	Remise en état du balisage lumineux de l'aérodrome	28-02-97	1 009,8
	<b>Total partiel</b>		<b>1 399,2</b>
<b>Alberta</b>			
Medicine Hat	Réfect. des voies de circ., des aides visuelles, achat d'une souffleuse	17-06-97	1 275,7
Peace River	Réfection de la piste et des voies de circulation	18-06-97	864,4
High Level	Clôture de contrôle de la faune	25-07-97	157,7
Grande Prairie	Réfection du toit de l'aérogare	10-10-97	58,5
	<b>Total partiel</b>		<b>2 356,3</b>
<b>Colombie-Britannique</b>			
Nanaimo	Réfect. du revêt. – revêt. de la piste et des voies de circulation	04-06-97	1 641,2
Campbell River	Remplacement des grilles de sécurité	18-06-97	12,0
Dawson Creek	Matériel mobile	16-10-97	160,3
Quesnel	Réfection du revêtement/amélioration du balisage lumineux de l'aérodrome	16-02-97	1 857,5
Nanaimo	Remplacement des portes et décéléromètre	14-11-97	18,8
	<b>Total partiel</b>		<b>3 689,8</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>39 643,8</b>

CET = Coût estimatif total

Source : Transports Canada

<b>ANNEXE 5-5A</b>			
<b>POURCENTAGE DE CHANGEMENT DANS LE TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS</b>			
<b>Ports de la Société canadienne des ports</b>	<i>Total 1995</i>	<i>Total 1996</i>	<i>% de changement</i>
<b>Sociétés de port locales</b>			
Vancouver	69 440 822	71 405 265	3
Saint John	18 739 117	20 574 831	10
Montréal	18 603 596	19 207 872	3
Québec	17 386 413	16 986 969	-2
Halifax	13 353 421	13 587 006	2
Prince Rupert	11 366 897	9 451 141	-17
St. John's	842 519	814 093	-3
<b>Ports divisionnaires</b>			
Sept-Îles	23 152 515	22 583 930	-2
Trois-Rivières	2 614 235	2 184 201	-16
Belledune	1 452 230	1 388 874	-4
Port Colborne	780 535	992 379	27
Prescott	548 588	441 095	-20
Port Saguenay/Baie des Ha!Ha!*	452 251	284 374	-37
Churchill**	239 302	304 750	27
<b>Total</b>	<b>178 733 139</b>	<b>180 206 780</b>	<b>1</b>
Note : Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises expédiées via des installations privées. * Englobe Chicoutimi ** Churchill était un port divisionnaire en 1996; sa cession n'est pas intervenue avant 1997.			
Source : Statistique Canada, Cat. 54-205-XPB			

<b>ANNEXE 5-5B</b>			
<b>POURCENTAGE DE CHANGEMENT DANS LE TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LES COMMISSIONS PORTUAIRES</b>			
<b>Ports des commissions portuaires</b>	<i>Total 1995</i>	<i>Total 1996</i>	<i>% de changement</i>
Hamilton	11 928 731	12 756 879	7
Thunder Bay	11 499 559	10 100 099	-12
Fraser River*	7 303 138	7 526 313	3
Windsor	4 630 119	5 079 349	10
North Fraser	3 289 001	3 814 929	16
Nanaimo	2 568 814	2 070 062	-19
Toronto	1 048 251	1 428 808	36
Port Alberni	670 219	614 914	-8
Oshawa	82 308	95 518	16
<b>Total</b>	<b>43 020 140</b>	<b>43 486 871</b>	<b>1</b>
Note : Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises expédiées via des installations privées. * Englobe New Westminster			
Source : Statistique Canada, Cat. 54-205-XPB			

**ANNEXE 5-5C**  
**POURCENTAGE DE CHANGEMENT DANS LE TONNAGE TOTAL**  
**MANUTENTIONNÉ PAR TRANSPORTS CANADA ET D'AUTRES PORTS**

	<i>Total</i> 1995	<i>Total</i> 1996	<i>% de</i> <i>changement</i>
<b>Ports de Transports Canada</b>			
Port Hawkesbury	11 890 623	7 884 561	-34
Baie-Comeau	7 552 242	5 866 556	-22
Come By Chance <sup>1</sup>	6 108 121	7 430 453	22
Nanticoke <sup>1</sup>	5 608 661	6 789 838	21
Sorel	5 594 775	5 579 475	0
Havre-Saint-Pierre	2 873 628	2 833 693	-1
Kitimat <sup>1</sup>	2 763 253	2 464 226	-11
Goderich	2 759 640	3 943 037	43
Sarnia	2 537 987	2 214 798	-13
Crofton	2 352 813	2 066 687	-12
Hantsport	1 648 088	1 514 400	-8
Blubber Bay	1 528 735	1 613 858	6
Dalhousie	1 462 207	1 252 342	-14
Squamish	1 136 638	1 000 471	-12
Victoria et Esquimalt	1 103 347	1 499 461	36
<b>Total</b>	<b>56 920 758</b>	<b>53 953 856</b>	<b>-5</b>
<b>Autres ports</b>			
Port-Cartier	24 911 581	21 729 367	-13
Howe Sound	5 329 557	4 864 546	-9
East Coast Vancouver	4 131 102	4 061 566	-2
Port-Alfred	3 295 270	3 719 646	13
Meldrum Bay	2 254 749	2 823 508	25
Clarkson	1 523 548	2 389 072	57
Courtright	1 884 951	2 138 823	13
Colborne	1 086 657	1 823 570	68
Bécancour	1 274 787	1 472 413	16
Picton	1 223 282	1 252 433	2
Texada Island	1 231 986	1 236 437	0
Jervis Inlet	725 647	1 140 982	57
Bowmanville	1 175 245	1 137 720	-3
Cohasset	726 641	1 058 686	46
<b>Total</b>	<b>50 775 003</b>	<b>50 848 769</b>	<b>0</b>

Notes : Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises expédiées via des installations privées.

<sup>1</sup> Le port est un port déclaré public placé sous le contrôle et l'administration de la Direction générale des havres et ports de Transports Canada. Toutes les installations de ce port appartiennent à des intérêts privés qui en assurent l'exploitation.

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205-XPB.

# *SÉCURITÉ DES TRANSPORTS*

La sécurité des transports au Canada a continué de s'améliorer, comme en témoigne la baisse du nombre d'accidents et de personnes tuées dans tous les modes de transport.

Au Canada, la responsabilité de la sécurité des transports implique de nombreux intervenants, notamment les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux, le secteur privé, ainsi que des organisations non gouvernementales qui se concentrent sur la sécurité des transports.

Le gouvernement fédéral réglemente et coordonne les questions de sécurité dans les domaines suivants : aéronautique et aéroports, navigation aérienne et maritime; installations de navigation maritime; navigation commerciale; normes sur les nouveaux véhicules motorisés; et enfin chemins de fer et canaux qui relient les provinces entre elles ou avec les États-Unis.

Transports Canada collabore de près avec d'autres organismes fédéraux pour assurer la sécurité à l'échelle nationale. Parmi ces organismes, il faut mentionner le Bureau de la sécurité des transports, entité autonome qui enquête et qui rend compte au Parlement des accidents et des défaillances du réseau dans le domaine du transport aérien, ferroviaire et maritime.

Le secteur des transports en général se compose d'industries parvenues à maturité qui sont bien représentées par des associations dynamiques qui s'occupent des préoccupations de leurs membres et qui s'emploient à maintenir et à promouvoir la sécurité de leurs opérations et de leurs produits. Ces

intervenants partagent les préoccupations des usagers, des organismes privés axés sur les consommateurs ainsi que des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux en ce qui concerne le maintien de la sécurité du réseau de transport du Canada.

Dans ce chapitre, nous analyserons trois éléments de la sécurité des transports aujourd'hui : les statistiques sur les accidents des transports; le calcul de la valeur globale des pertes attribuables aux accidents des transports; et les initiatives prises par les divers paliers de gouvernement pour promouvoir la sécurité des transports en 1997.

**TABLEAU 6-1**  
**ACCIDENTS DES TRANSPORTS**  
**1997 VERSUS LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES ANTÉRIEURES**

	Transport aérien	Transport maritime	Transport ferroviaire	Transport Routier <sup>1</sup>
<b>Accidents</b>				
Moyenne sur cinq ans	394	729	1 158	710 692
Année la plus récente	352	528	1 125	660 708
<b>Personnes tuées</b>				
Moyenne sur cinq ans	88	33	121	3 482
Année la plus récente	76	24	107	3 082

<sup>1</sup> Les accidents de la route concernent 1996 (année la plus récente pour laquelle on dispose de statistiques) et la période 1991–1995; tous les autres concernent 1997 et 1992–1996.

Sources : Bureau de la sécurité des transports; Statistique Canada

**TABLEAU 6-2**  
**ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN**  
**1988 à 1997**

Année	Accidents	Taux d'accidents <sup>1</sup>	Personnes tuées
1988	497	13,7	95
1989	482	12,9	155
1990	498	14,6	91
1991	453	13,7	373
1992	435	13,1	80
1993	422	12,1	102
1994	380	10,1	80
1995	390	10,3	107
1996	339	8,8	70
1997	352	9,0	76

<sup>1</sup> Le taux d'accidents est le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol.

Source : Bureau de la sécurité des transports

## ACCIDENTS DES TRANSPORTS

Généralement parlant, il ressort des statistiques que la sécurité des transports au Canada ne cesse de s'améliorer. Dans la plupart des modes de transport, la sécurité s'est considérablement renforcée depuis dix ans; dans chacun, elle s'est améliorée au cours des cinq dernières années. Dans le domaine de la sécurité routière par exemple, le nombre total d'accidents en 1996 a été inférieur d'environ 7 % à la moyenne des cinq années préalables (660 708 accidents en 1996, contre 710 692 en moyenne entre 1991 et 1995). Le nombre de personnes tuées en 1996 a été inférieur de plus de

10 % à la moyenne des cinq années préalables (3 082 accidents en 1996, soit 400 de moins que la moyenne de 1991–1995 qui s'établit à 3 482).

Le taux d'accidents, qui tient compte du niveau d'activité de chaque mode, affiche lui aussi une tendance à la baisse. Les statistiques sur l'aviation par exemple font état d'un taux d'accidents inférieur de près de 17 % en 1997 à la moyenne de 1992–1996, soit neuf accidents contre 10,8 pour 100 000 heures de vol. Les statistiques maritimes révèlent un taux d'accidents de 3,9 par 1 000 arrivées ou départs de navires en 1997, contre une moyenne de 4,2 au cours des cinq années préalables. Pour le train, le taux de 9 % enregistré en 1997 est légèrement inférieur

au taux moyen sur cinq ans de 9,3 accidents par million de trains-kilomètres.

Dans le domaine du transport aérien, maritime et ferroviaire, les données les plus récentes font état de 2 005 accidents qui ont causé 207 décès en 1997, année où les accidents ont légèrement diminué dans le transport ferroviaire et maritime, mais légèrement augmenté dans le transport aérien. Or, en dépit de la baisse globale des accidents des transports, 1997 a été le théâtre de plusieurs accidents importants : les accidents ferroviaires de Biggar et Lytton; l'accident d'avion à l'aéroport de Fredericton; et l'accident d'autocar aux Éboulements (Québec).

Le tableau 6-1 compare les accidents des transports à la moyenne sur cinq ans.

## TRANSPORT AÉRIEN

### Vols intérieurs

En 1997, on a recensé 352 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des ultralégers). Ce chiffre est supérieur de 3 % à celui de 1996, mais nettement inférieur à la moyenne de 1992–1996. En dépit de cette légère hausse, la dynamique à long terme reste à la baisse. On estime que le nombre d'heures de vol a légèrement augmenté en 1997, ce qui explique le taux estimatif de neuf accidents pour 100 000 heures de vol. Il y a eu 76 décès en 1997, soit une hausse de 7 % par rapport à 1996, mais une baisse de 14 % par rapport à la moyenne de 1992–1996.

En général, la grosse majorité des accidents est observée chez les exploitants privés. La plupart des accidents commerciaux impliquent des aéronefs utilisés pour des services de taxis aériens ou spécialisés. Devant ce phénomène, Transports Canada et le milieu aéronautique ont créé un groupe de travail sur la sécurité des services de taxis de aériens «SATOPS» dont l'objectif est de proposer des façons



d'améliorer la fiche de sécurité de ces services.

Le tableau 6-2 résume les accidents survenus dans le transport aérien entre 1988 et 1997.

Établi en moyenne sur la période quinquennale s'étalant de 1992 à 1996, il y a eu 394 accidents par an, ce qui donne un taux d'accidents de 10,8 % et une moyenne de 88 accidents mortels par année.

#### Comparaisons internationales

On relève des différences importantes entre les compagnies aériennes canadiennes et américaines dans les taux d'accidents et de pertes de vie, comme en témoignent les données des tableaux 6-3 et 6-4.

#### Activités des transporteurs réguliers et des transporteurs à la demande

En 1996, les principaux transporteurs commerciaux (niveau I) et les transporteurs à la demande et régionaux (niveau II) ont représenté les deux tiers du nombre total d'heures de vol, mais seulement 5 % des accidents mortels et non mortels. De fait, il n'y a pas eu un seul accident mortel impliquant un transporteur de niveau I depuis 1984. Les transporteurs de niveau II n'ont connu que deux sérieux accidents mortels ces dernières années : l'accident de Nationair à Djeddah, en Arabie saoudite en juillet 1991, et l'accident d'Air Ontario à Dryden (Ontario) en mars 1989. Le tableau 6-3 illustre les taux d'accidents et de passagers tués des transporteurs de niveau I et de niveau II.

#### Activités des petits transporteurs aériens

La majorité des accidents commerciaux qui surviennent au Canada mettent en cause des aéronefs des niveaux III à VI exploités par des compagnies de transport régionales, de taxis aériens, de services de travail aérien ainsi que des aéroclubs. Le contexte d'exploitation de ces transporteurs, le niveau d'expérience des pilotes et,

**TABLEAU 6-3**  
**TAUX D'ACCIDENTS ET DE PERTES DE VIE AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS CHEZ LES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAUX I ET II**  
**1990 à 1996**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>Taux d'accidents</b>							
Canada <sup>1</sup>	0,600	1,045	0,870	0,844	0,585	0,782	0,390
États-Unis <sup>2</sup>	0,276	0,341	0,278	0,254	0,207	0,294	0,303
<b>Taux de pertes de vie</b>							
Canada <sup>1</sup>	0,300	20,891	0,000	0,591	0,000	0,284	0,325
États-Unis <sup>2</sup>	0,317	1,444	0,367	0,163	1,659	1,107	2,439
<b>Taux moyen d'accidents (1992-1996) :</b>							
Canada – 0,694; États-Unis – 0,267							
<b>Taux moyen de pertes de vie (1992-1996) :</b>							
Canada – 0,240; États-Unis – 1,147							

Taux par 100 000 heures de vol

1 Englobe tous les transporteurs aériens de niveaux I et II

2 Englobe les transporteurs aériens américains assujettis au 14 CFR 121, les transporteurs réguliers et à la demande ainsi que les transporteurs assujettis au 14 CFR 135, les vols réguliers (compagnies de 3<sup>e</sup> niveau)

Sources : Bureau de la sécurité des transports du Canada; National Transportation Safety Board des États-Unis

**TABLEAU 6-4**  
**TAUX D'ACCIDENTS ET DE PERTES DE VIE AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS CHEZ LES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAUX III ET IV**  
**1990 à 1996**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>Taux d'accidents</b>							
Canada <sup>1</sup>	17,620	15,401	14,823	13,434	10,517	16,667	14,810
États-Unis <sup>2</sup>	4,713	3,882	3,782	3,814	4,265	3,927	4,574
<b>Taux de pertes de vie</b>							
Canada <sup>1</sup>	2,918	5,640	2,323	4,848	4,032	6,152	3,014
États-Unis <sup>2</sup>	2,223	3,124	3,385	2,312	3,161	2,723	3,102
<b>Taux moyen d'accidents (1992-1996) :</b>							
Canada – 14,050; États-Unis – 4,072							
<b>Taux moyen de pertes de vie (1992-1996) :</b>							
Canada – 4,074; États-Unis – 2,936							

Taux par 100 000 heures de vol

1 Englobe tous les transporteurs de niveaux III à VI (transporteurs régionaux, compagnies d'avions-taxis et services de travail aérien et aéroclubs)

2 Englobe les transporteurs aériens des États-Unis assujettis au 14 CFR 135, et les services à la demande (avions-taxis)

Sources : Bureau de la sécurité des transports du Canada; National Transportation Safety Board des États-Unis

dans certains cas, l'âge des appareils sont des facteurs qui contribuent pour beaucoup à ces accidents.

Les transporteurs de niveaux III à VI ont représenté le tiers du nombre total d'heures de vol, mais 95 % des accidents mortels et non mortels. Pour ce qui est des accidents des transporteurs de niveaux III à VI, d'importantes différences

topographiques entre les régions où ces transporteurs évoluent expliquent la grosse majorité des accidents. Les montagnes Rocheuses à l'ouest et les vastes secteurs couverts de lacs en Ontario offrent des conditions plus hostiles à l'aviation. Le tableau 6-4 illustre les accidents et les pertes de vie des transporteurs de niveaux III et IV.

**TABLEAU 6-5**  
**ACCIDENTS DE TRANSPORT MARITIME**  
**1988 à 1997**

Année	Nombre d'accidents	Taux d'accidents <sup>1</sup>	Personnes tuées
1988	926	4,3	53
1989	1 013	5,7	90
1990	1 056	5,8	57
1991	904	5,5	42
1992	840	4,5	29
1993	710	4,1	35
1994	797	4,5	40
1995	695	3,9	39
1996	604	3,9	23
1997	528	3,9	24
Moyenne 1992-96	729	4,2	33

<sup>1</sup> Le taux d'accidents désigne le nombre d'accidents par tranche de 1 000 arrivées et départs de navires.

Source : Bureau de la sécurité des transports

**TABLEAU 6-6**  
**ACCIDENTS DE TRANSPORT FERROVIAIRE**  
**1988 à 1997**

Année	Nombre d'accidents		Taux d'accidents <sup>1</sup>		Pertes de vie	
	Pre-BST	Post-BST	Pre-BST	Post-BST	Pre-BST	Post-BST
1988	1 015		8,1		111	
1989	927		7,7		142	
1990	904		8,2		103	
1991	991		8,3		124	
1992	923	971	7,7	8,1	137	137
1993	861	1 022	7,0	8,3	116	116
1994	920	1 206	6,9	9,1	112	112
1995	879	1 248	7,0	10	120	120
1996	1 016	1 305	8,4	10,8	119	119
1997	831	1 125	6,6	9	107	107
Moyenne 1992-96	920	1 158	7,4	9,3	121	121

<sup>1</sup> Le taux d'accidents désigne le nombre d'accidents par million de trains-kilomètres.

Source : Bureau de la sécurité des transports

## TRANSPORT MARITIME

Les statistiques relatives au transport maritime révèlent une tendance générale à la baisse dans les accidents et le taux d'accidents depuis 1990, ce qui témoigne du fait que le niveau de sécurité maritime s'est amélioré au cours de cette période.

Le secteur signale au total 528 accidents maritimes en 1997, le chiffre le plus bas en 19 ans, et une

baisse de 12,5 % par rapport à 1996 et de 27 % par rapport à la moyenne de 1992-1996 qui s'établit à 729.

Ces baisses coïncident avec une baisse constante des activités de pêche et une réduction apparente des mouvements de navires.

On relève également une baisse de 27 % du nombre de pertes de vie par rapport à la moyenne annuelle de 1992-1996. Le nombre de pertes de vie a chuté depuis 1994. Ces dernières années, près de la moitié

de toutes les victimes du transport maritime sont mortes des suites d'accidents survenus à bord des navires. Le tableau 6-5 illustre les accidents de transport maritime.

Établi en moyenne sur la période quinquennale de 1992 à 1996, il y a eu 729 accidents, ce qui donne un taux d'accidents de 4,2 % et une moyenne de 33 accidents mortels annuellement.

On recensait en 1997 29 000 navires commerciaux immatriculés au Canada, dont 21 367 étaient des bateaux de pêche. Le nombre total d'accidents impliquant des navires commerciaux a baissé de 279 en 1996 à 188 en 1997, soit une diminution de 33 %. Toutefois, le nombre de bateaux de pêche canadiens impliqués dans des accidents maritimes est demeuré relativement constant ces deux dernières années.

Traditionnellement, les accidents impliquant des bateaux de pêche représentent la plus forte proportion d'accidents maritimes, soit 54 % du total en 1997.

Le taux d'accidents de navires commerciaux, impliquant des navires battant pavillon canadien et étranger, est demeuré relativement stable depuis 1992, avec même une légère baisse depuis 1995.

## TRANSPORT FERROVIAIRE

### Mouvements intérieurs

Les accidents de chemin de fer recensés par Transports Canada ont dû être déclarés au Bureau de la sécurité des transports (BST) à partir de 1990, soit l'année de création du Bureau.

En 1997, on a recensé 1 125 accidents de chemin de fer, soit une baisse de 14 % par rapport à 1996 et de 3 % par rapport à la moyenne annuelle de 1992-1996. Cela donne un taux de neuf accidents par million de trains-kilomètres, si l'on utilise le chiffre estimatif de 125,5 millions de trains-kilomètres comme base

d'activité de 1997. Ce taux est à la baisse par rapport à celui de 10,8 % enregistré en 1996 et à la moyenne de 9,3 % enregistrée entre 1992 et 1996.

Sur le nombre total d'accidents de chemin de fer déclarés en 1997, dans 38 % des cas il s'est agi de déraillements et de collisions dans des gares de triage, sur des embranchements ou des voies d'évitement, dans 27 %, d'accidents à des passages à niveau, et dans 16 %, de déraillements sur la voie principale. Le tableau 6-6 résume les accidents de chemin de fer.

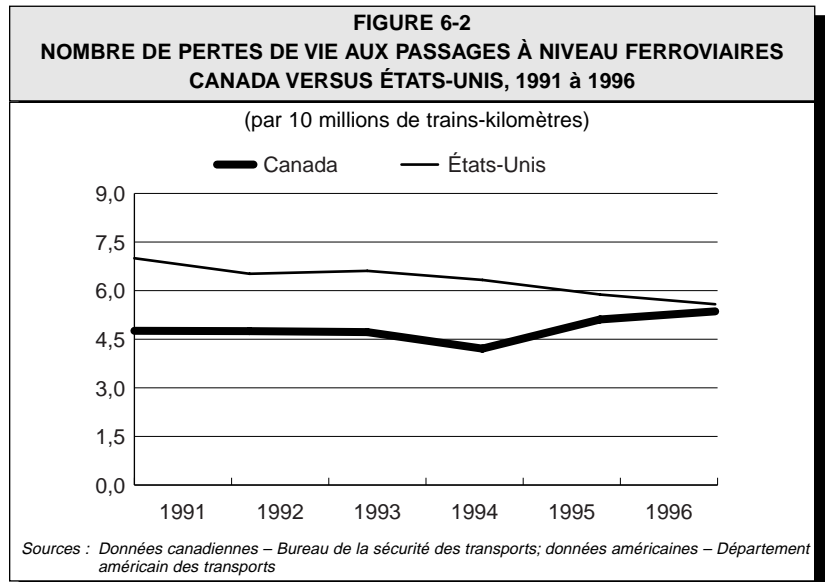
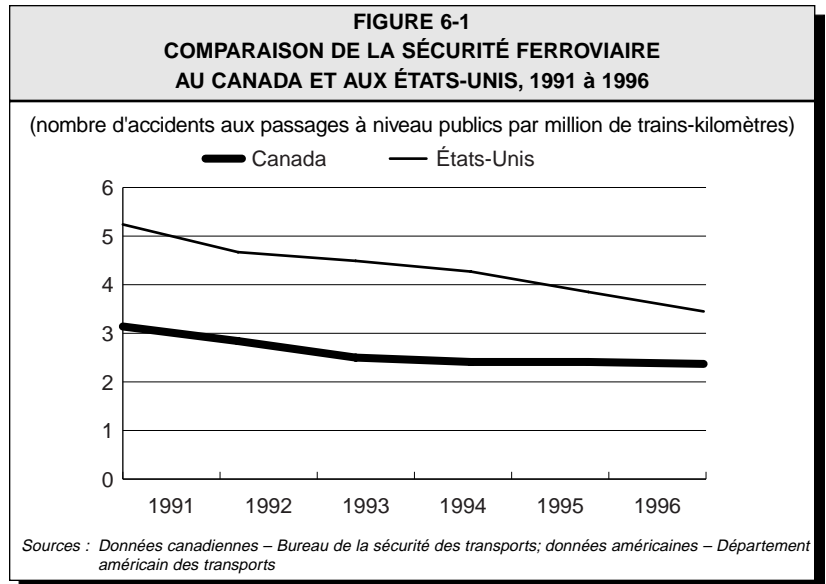
Les 107 pertes de vie déclarées en 1997 représentent le nombre le plus bas enregistré depuis 1990, en baisse par rapport à la moyenne sur cinq ans qui s'établit à 121. La plupart des pertes de vie résultent d'accidents survenus à des passages à niveau et de cas d'intrusion.

### Comparaisons internationales

Une comparaison de la sécurité ferroviaire au Canada et aux États-Unis durant la période 1991-1996 révèle que les deux pays ont accusé une baisse significative du taux d'accidents aux passages à niveau publics et que les taux enregistrés par le Canada ont été inférieurs de 30 à 40 % à ceux des États-Unis durant la période en question. La figure 6-1 propose une comparaison de la sécurité ferroviaire au Canada et aux États-Unis.

Plusieurs facteurs expliquent le plus faible taux d'accidents du Canada, notamment la plus forte densité de population des États-Unis et le plus fort taux d'utilisation des véhicules automobiles par tête, ce qui fait courir davantage de risques aux Américains.

Le nombre annuel de pertes de vie aux passages à niveau au Canada est demeuré relativement constant durant cette période quinquennale, alors que ce taux aux États-Unis a baissé de plus de 20 %. La figure 6-2 indique le nombre pertes de vie par 10 millions de trains-kilomètres.



Transports Canada admet qu'on pourrait faire davantage pour relever le niveau de sécurité ferroviaire au Canada. En 1996, avec la collaboration de l'industrie, de groupes d'intérêt, des provinces et des municipalités, le Ministère a entrepris un programme de dix ans visant à réduire de 50 % le nombre de passages à niveau et de pertes de vie sous-jacentes. Cette initiative s'articulera autour de programmes de sensibilisation et d'éducation du public, du renforcement des mesures d'application des règlements et de

recherches sur les améliorations techniques.

## TRANSPORT ROUTIER

### Activités intérieures

Près de 95 % de toutes les victimes des transports sont tuées sur la route. Le tableau 6-7 qui illustre le nombre total de collisions routières et des victimes de la route révèle une tendance générale à la baisse en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels et de personnes

**TABLEAU 6-7**  
**COLLISIONS ROUTIÈRES ET VICTIMES DE LA ROUTE**  
**1988 à 1996**

Année	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Collisions mortelles <sup>1</sup>	193 605	192 428	182 294	173 885	172 713	171 205	169 502	166 950	158 973
Pertes de vie <sup>2</sup>	4 154	4 246	3 965	3 691	3 500	3 614	3 260	3 347	3 082
Personnes blessées <sup>3</sup>	278 618	284 937	262 604	249 198	249 821	247 582	244 975	241 800	230 885

1 Les collisions mortelles englobent tous les accidents de véhicules à déclarer qui font des blessés et des morts.

2 Les pertes de vie englobent toutes personnes qui sont déclarées mortes dans un accident de la route dans les 30 jours après l'accident (au Québec dans les 8 jours).

3 Les personnes blessées englobent toutes celles qui subissent des blessures visibles ou qui se plaignent de douleurs.

Source : *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1996, recueillies par Transports Canada avec le concours du Conseil des administrateurs en transport motorisé*

**TABLEAU 6-8**  
**VICTIMES DE LA ROUTE PAR CATÉGORIE D'USAGERS DE LA ROUTE**  
**1991 à 1996**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Automobilistes	1 780	1 752	1 806	1 646	1 674	1 534
Passagers	970	969	962	860	936	833
Piétons	533	444	479	427	415	462
Cyclistes	102	75	81	85	64	59
Motocyclistes	231	186	213	163	165	128
Non précisés/autres	75	74	73	79	93	66

Source : *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1996, recueillies par Transports Canada avec le concours du Conseil des administrateurs en transport motorisé*

tuées et blessées. Le tableau fait état du nombre total de collisions routières et de personnes tuées.

Le nombre de collisions baisse régulièrement. Les chiffres relatifs à 1996 sont inférieurs de 5 % à ceux de 1995 et de 7 % à la moyenne de 1991–1995. Le nombre de personnes tuées a lui aussi diminué en 1996 : 8 % de moins qu'en 1995 et 11 % de moins que la moyenne de 1991–1995.

Le tableau 6-8 illustre le nombre de personnes tuées classées selon six grandes catégories d'usagers de la route. Une tendance à la baisse est notée chez ces six catégories, à l'exception des piétons entre 1991 et 1996. Aucune tendance claire ne se dégage de cette période en ce qui concerne les piétons tués.

Le taux de victimes de la route a baissé régulièrement au Canada au fil des ans, même s'il varie considérablement entre les provinces, comme l'illustre la figure 6-3.

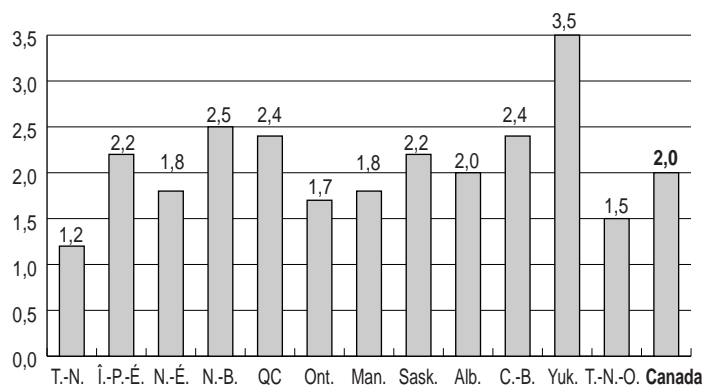
Tel que montré à la figure 6-4, si les véhicules commerciaux sont impliqués dans à peine 8 % de toutes les collisions, ils représentent 18 % de toutes les victimes en raison de leur énorme masse.

### Comparaisons internationales

La figure 6-5 compare les taux de victimes de la route entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), et démontre qu'en 1995, le Canada s'est classé au

**FIGURE 6-3**  
**TAUX DE VICTIMES DE LA ROUTE PAR PROVINCE**  
**1993 à 1995**

Nombre annuel moyen de victimes  
par 10 000 véhicules automobiles immatriculés



Source : *Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile*

septième rang parmi les pays de l'OCDE.

Le nombre de véhicules passe pour un facteur de sécurité qui délimite le niveau d'activité et l'exposition au risque. Le nombre de propriétaires de véhicules au Canada était de 58 pour 100 habitants en 1995, contre 73 aux États-Unis, le pays qui se classe à cet effet au premier rang parmi les pays de l'OCDE.

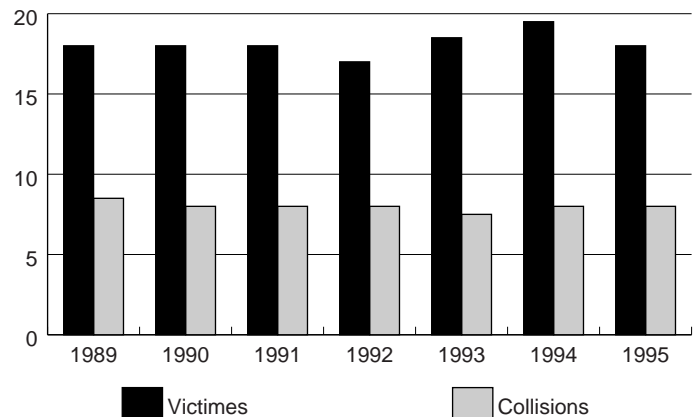
### CALCUL DE LA VALEUR DES PERTES IMPUTABLES AUX ACCIDENTS

Alors que la section précédente se penchait sur les accidents des transports et les personnes tuées, celle-ci utilise les données pour extrapoler le coût économique pour la société des pertes imputables aux accidents des transports. Cette section estime (dans un ordre d'ampleur) la valeur globale des pertes imputables aux accidents des transports. Cette estimation a pour but d'aider à situer les investissements engagés par tous les paliers de gouvernement pour assurer la sécurité des transports dans le contexte général des répercussions économiques des pertes causées par les accidents des transports.

La valeur estimative des pertes imputables aux accidents s'appuie sur les lignes directrices du Guide d'analyse coûts-avantages du Ministère, et sur un document ministériel antérieur qui évalue ces méthodes et auquel nous renvoyons les lecteurs que la question intéresse<sup>1</sup>.

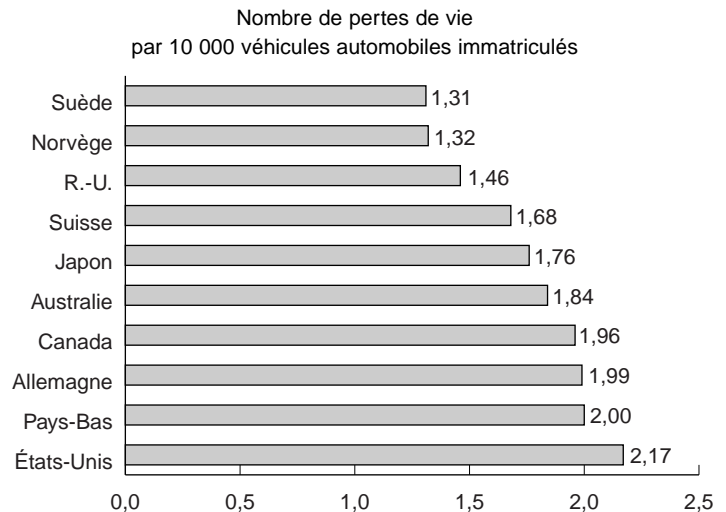
La notion retenue par la plupart des économistes pour estimer la valeur d'éléments aussi intangibles que les pertes attribuables aux accidents (ou le temps de déplacement perdu ou les dégâts subis par l'environnement) est qu'il

**FIGURE 6-4**  
**POURCENTAGE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE ET DE VICTIMES IMPLIQUANT DES VÉHICULES COMMERCIAUX 1989 à 1995**



Source : Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile

**FIGURE 6-5**  
**TAUX DE PERTES DE VIE PARMIS LES PAYS DE L'OCDE MOYENNE POUR LA PÉRIODE 1993 à 1995**



Source : Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route

1 Lawson, J.J. : *The Valuation of Transport Safety*, rapport de Transports Canada TP 10569, Direction de l'évaluation économique, mai 1989.

**TABLEAU 6-9**  
**NOMBRE ANNUEL D'ACCIDENTS,**  
**DE VICTIMES ET DE BLESSÉS**

Mode	Accidents <sup>1</sup>	Victimes	Blessés
Transport routier	670 000	3 082	230 885
Transport ferroviaire	1 305	119	128
Transport maritime	604	23	71
Transport aérien	339	70	38
<b>Total</b>		<b>3 294</b>	<b>231 122</b>

<sup>1</sup> Le nombre d'accidents de la route englobe les accidents qui n'ont pas fait de blessés, selon la moyenne de 1993-1995. Les chiffres relatifs aux autres modes sont fondés sur les données de 1996.

Sources : Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; Bureau de la sécurité des transports

**TABLEAU 6-10**  
**COÛT MOYEN ESTIMATIF DES VICTIMES,**  
**DES BLESSÉS ET DES DÉGÂTS MATÉRIELS**  
**RÉSULTANT D'ACCIDENTS DE LA ROUTE**

Gravité de l'accident	Accidents	Coût de dédommagement (dollars 1996)	Coût économique (milliards de dollars de 1996)
Victimes	3 294	1 560 000	5,1
Blessés (de la route)	230 885	28 000	6,5
Dégâts matériels (de la route)	670 000	5 600	3,8
<b>TOTAL</b>			<b>15,4 \$</b>

Sources : Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; Bureau de la sécurité des transports

faut leur attribuer une valeur monétaire directement analogue aux prix du marché, calculée d'après ce que les gens seraient prêts à déboursier pour les éviter. Pour les accidents des transports, on estime que les sujets pertinents sont ceux qui sont exposés aux risques des transports et la question est de savoir ce que ces gens seraient prêts à payer pour courir moins de risques ou pour éviter une augmentation des risques encourus.

De nombreuses études ont été réalisées depuis plusieurs dizaines d'années pour tenter de calculer ces valeurs. Ces études ne sont aucunement exhaustives, même si elles produisent un éventail assez large de valeurs. L'évaluation du Ministère selon son Guide d'analyse coûts-avantages est que la valeur par perte de vie évitée est de 1,5 million \$, en dollars de 1991, ou 1,6 million \$

en dollars de 1996. Les pertes occasionnées par les blessures et les dégâts matériels sont évaluées par le Ministère en fonction des pertes subies, même si les estimations n'ont porté jusqu'ici que sur les accidents de la route.

Le tableau 6-9 indique le nombre moyen d'accidents, de pertes de vie et de blessés pour l'ensemble des modes de transport. Les chiffres du tableau 6-10 ne reflètent que le coût moyen estimatif des dégâts matériels résultant des accidents de la route. Le montant total des pertes essuyées en 1996 est tiré des valeurs et des chiffres figurant dans ces deux tableaux. Comme on peut le constater, ce total s'élève à plus de 15 milliards \$.

## CONTRIBUTIONS EN 1997 À LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Dans cette section, on trouvera un aperçu des initiatives prises dans le domaine de la sécurité des transports et des dépenses connexes engagées en 1997 par les gouvernements fédéral et provinciaux. Les données provinciales ont été fournies par l'organisme gouvernemental responsable de la sécurité des transports.

L'industrie et les organisations non gouvernementales ont toujours joué un rôle déterminant dans la sécurité des transports. Tandis que se multiplient les partenariats entre les pouvoirs publics et le secteur privé et qu'évoluent les modes de prestation des services, la contribution de ces organisations est plus importante que jamais. Même si le présent rapport admet l'importance du rôle joué par ces organisations, il ne cherche pas à traiter de la contribution apportée par l'industrie et les organisations non gouvernementales à la sécurité des transports.

On trouvera dans les paragraphes qui suivent un aperçu des initiatives prises par le gouvernement fédéral dans le domaine de la sécurité et des dépenses engagées dans tous les modes et toutes les juridictions du Canada. Ces activités se sont concentrées essentiellement dans quatre secteurs : les inspections de sécurité et la surveillance de la conformité avec les lois et les règlements de sécurité; l'application des règlements de sécurité; les programmes de sensibilisation et d'éducation du public à la sécurité; et les activités de recherche et développement.

Le budget de Transports Canada en 1997-1998 au titre de la sécurité et de la sûreté était de l'ordre de 230 millions \$. Près de 178 millions ont été affectés à diverses initiatives de sécurité, comme on pourra le

constater à la lecture des paragraphes suivants. Les 52 millions \$ résiduels ont été affectés aux services des aéronefs et à d'autres activités de sécurité multimodales. Outre les dépenses engagées par Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans a affecté près de 135 millions \$ aux activités ayant trait à la sécurité maritime.

Les initiatives ayant un rapport avec l'amélioration des infrastructures, comme l'élargissement des routes, sont exclues de ce rapport. Même si ces initiatives permettent un meilleur écoulement du trafic et qu'elles améliorent la sécurité, elles ne permettent pas de déterminer les coûts de ces deux principales retombées.

## INITIATIVES FÉDÉRALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

### Transport aérien

En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, le gouvernement fédéral est le principal responsable de la sécurité et de la sûreté des aérodromes et des aéroports, des licences et de la formation du personnel, de la navigabilité des aéronefs, de la sécurité et de la sûreté des services aériens commerciaux et du système de navigation aérienne, notamment des règles d'utilisation et de vol. En 1997, Transports Canada a consacré 93 millions \$ à la sécurité aérienne.

Quatre grandes initiatives de sécurité ont marqué les activités menées par le Ministère en 1997 dans le domaine de la sécurité aérienne :

- Au cours de la conférence sur la coopération économique Asie-Pacifique (APEC), le Canada a souscrit aux efforts des autres économies membres en vue de concevoir des réseaux et des infrastructures capables d'atténuer les risques pour la sécurité que pose la croissance rapide du transport aérien dans la région de l'Asie-Pacifique.

- Le Ministère a dirigé les démarches qui ont abouti à l'entrée en vigueur d'une modification à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Cette modification tient compte des éventuels problèmes de responsabilité que risque d'entraîner l'augmentation appréciable de la location-bail, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs suite à la mondialisation des services de transport aérien.
- Le Ministère a adopté une nouvelle réglementation fondée sur le rendement pour régir l'exploitation du système de navigation aérienne par Nav Canada et surveiller quotidiennement le respect des normes techniques que contient le *Règlement de l'aviation canadien*.
- Le Ministère a créé un groupe de travail industrie-gouvernement en vue d'améliorer la sécurité des services de taxis aériens «SATOPS».

### Transport maritime

Transports Canada est le principal ministère responsable de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et à cet égard, il se partage la responsabilité de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO). Les responsabilités du MPO englobent les embarcations de plaisance, les opérations de recherche et sauvetage, la protection de l'environnement et les préparatifs d'urgence nationaux. Le Ministère se fait également le champion de la sécurité nautique auprès des navigateurs par voie de prévention et de réglementation.

Les dépenses engagées par Transports Canada dans le domaine de la sécurité maritime en 1997 se sont chiffrées à 27 millions \$ alors que celles du MPO ont atteint 135 millions \$.

Les deux ministères ont entrepris ou parachevé plusieurs grandes

initiatives de sécurité maritime en 1997. L'un des grands projets de Transports Canada réside dans la réforme du droit maritime par la modernisation en deux volets de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

L'une des principales réalisations a été l'adoption par le Ministère du contrôle des navires par l'État du port. Cela permet à Transports Canada d'inspecter les navires étrangers qui pénètrent dans les ports canadiens, de déterminer leur respect des conventions maritimes internationales afin d'améliorer la protection de la vie humaine en mer et de protéger le milieu marin.

Le Ministère a également adopté le Code international de gestion de la sécurité. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer a trait à la sécurité et à la prévention de la pollution par les compagnies maritimes. Elle vise aussi bien les activités des navires que les activités à terre.

Parmi les activités du MPO visant à prévenir les accidents des embarcations de plaisance, il faut mentionner des campagnes publicitaires nationales, des inspections gratuites, des publications de sécurité, des émissions vidéo et télévisées et de nombreux efforts régionaux visant à répondre aux besoins de certains clients.

### Transport ferroviaire

Par l'entremise de Transports Canada, le gouvernement fédéral est responsable de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui autorise le Ministre à régir la sécurité ferroviaire par un cadre de réglementation qui confère plus de souplesse aux compagnies de chemin de fer pour gérer leurs opérations de manière sûre et efficace. La Loi prévoit également la protection de la sécurité du public là où les voies ferrées franchissent des routes et d'autres chemins publics. Le gouvernement fédéral est aussi responsable de la sécurité des compagnies de chemin de fer

interprovinciales et transfrontalières et de certaines voies ferrées intraprovinciales.

En 1997, une part considérable du budget consacré à la sécurité ferroviaire, d'une valeur totale de 17,4 millions \$, a été consacrée à plusieurs grands programmes de l'État visant à réduire les accidents aux passages à niveau, ainsi que les accidents dus aux cas d'intrusion.

L'un de ces programmes, Direction 2006, a débuté en 1995 et, échelonné sur dix ans, il fait appel à la collaboration de l'industrie, des groupes d'intérêt, des provinces et des municipalités. L'objectif de ce programme est de réduire de 50 % le nombre de pertes de vie aux passages à niveau ou les cas d'intrusion. Le programme a recours à des initiatives de sensibilisation et d'éducation du public, à l'application des règlements de sécurité et à des recherches sur les améliorations techniques.

En vertu d'un autre programme, un règlement a été adopté concernant les nouvelles clôtures et les nouveaux passages à niveau. Ce règlement fixe des normes régissant la construction, l'exploitation et l'entretien sécuritaires des passages à niveau, en plus d'éclaircir les rôles et les responsabilités des administrations municipales et des administrations routières provinciales, sans oublier les compagnies de chemin de fer, pour savoir qui doit installer des clôtures ou des barrières afin de prévenir les cas d'intrusion et de réduire l'accès aux emprises ferroviaires.

Transports Canada s'associe également aux efforts d'autres organisations qui cherchent à accroître les programmes de sécurité ferroviaire. Par exemple, le Ministère verse 200 000 \$ par an à l'Opération Gareautrain, programme d'éducation réalisé conjointement avec l'Association des chemins de fer du Canada, afin de sensibiliser le public aux programmes de sécurité et aux dangers que posent les passages à niveau.

En outre, en 1997, le Ministère a adopté un programme très complet de surveillance du matériel ferroviaire. S'écartant d'une démarche axée sur les inspections, le nouveau programme devrait sensiblement améliorer la sécurité ferroviaire au cours des cinq prochaines années.

### Transport routier

Transports Canada est l'organisme fédéral responsable de la sécurité routière en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, qui établit les normes nationales visant la conception et la construction des véhicules automobiles et également les émissions des véhicules automobiles. Alors que le Ministère est aussi chargé de réglementer l'exploitation sûre des transporteurs extraprovinciaux, cette responsabilité est déléguée aux provinces.

Les programmes fédéraux de sécurité routière visant à améliorer la sécurité routière en général sont axés sur le respect des règlements, la sensibilisation et l'éducation du public, la recherche et les enquêtes sur les accidents.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, dont les membres proviennent de tous les paliers de gouvernement et d'organismes privés, coordonnent toutes les questions qui ont un rapport avec l'administration, la réglementation et le contrôle des automobilistes et des véhicules.

En 1997, le budget de Transports Canada au titre de la sécurité routière s'est chiffré à 16 millions \$.

Durant l'année, le Ministère a lancé l'initiative Vision 2001, important programme de sécurité routière dont le but est d'aider le Canada à obtenir un dossier de sécurité qui servira de modèle à d'autres pays. Ce programme espère atteindre ce but grâce à six initiatives : sensibiliser le public aux problèmes de la sécurité routière; améliorer les communications, la

coordination et la collaboration entre les organismes; promouvoir le port de la ceinture de sécurité; répondre aux préoccupations du public sur le déploiement des sacs gonflables; resserrer les contrôles pour faire face aux secteurs problématiques (comme la conduite avec facultés affaiblies, les récidivistes et les automobilistes à haut risque); et enfin améliorer la collecte et la qualité des données pour assurer la rentabilité et le caractère pratique des programmes de sécurité routière.

En sus de ces travaux et d'initiatives comme Vision 2001, Transports Canada a versé en 1997 la somme de 4 millions \$ en vertu d'accords de financement avec les provinces et les territoires pour contribuer à l'entrée en vigueur du Code canadien de sécurité. Ce code est un autre domaine dont tous les paliers de gouvernement sont conjointement responsables afin d'assurer l'exploitation sécuritaire des véhicules commerciaux.

### Transport des marchandises dangereuses

Transports Canada s'acquitte des responsabilités du gouvernement fédéral en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* par le biais d'activités de conformité, de promotion de la sécurité, de recherche-développement, de plans d'assistance en cas d'intervention d'urgence et de l'exploitation du Centre canadien d'urgence transport (CANUTECH). Le Centre offre un service d'information et de communications 24 heures sur 24 en plus de prodiguer des conseils dans les situations d'urgence qui mettent en cause des marchandises dangereuses.

En 1997, le budget du Ministère au titre des activités ayant trait au transport des marchandises dangereuses s'est chiffré à 8,9 millions \$.

Deux grandes initiatives ont été prises en 1997. L'une a été le remaniement par le Ministère de sa méthodologie sur la gravité des



accidents, une sorte d'indicateur des performances du programme qui classe par ordre d'importance les conséquences des accidents qui ont un rapport avec les gens, les biens matériels et l'environnement. L'autre initiative a été la mise à jour « en langage clair » du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Grâce à un langage moins juridique, le Règlement sera plus facile à comprendre par les camionneurs et par les autres membres de l'industrie qui l'utilisent beaucoup.

### Sûreté et planification d'urgence

Les responsabilités qui incombent à Transports Canada pour s'assurer que le Canada dispose d'un réseau de transport sûr sont axées sur deux grands secteurs. L'un consiste à surveiller l'implantation et l'exploitation de services de police et de sûreté de remplacement après le retrait de la GRC de plusieurs aéroports internationaux. L'autre concerne le transfert de la responsabilité des postes de contrôle de sûreté aux aéroports des mains du gouvernement fédéral à celles des compagnies aériennes.

En 1997, le budget du Ministère au titre de la sûreté et de la planification d'urgence a été de 8,2 millions \$.

Sur le plan de la réglementation, deux des principales réalisations de l'année ont été l'adoption par le Ministère d'un règlement sur la sûreté du transport maritime régissant les navires de croisière et les installations qui leur sont destinées, et l'adoption d'un programme de sûreté ferroviaire adopté en vertu d'un protocole d'entente conclu avec l'Association des chemins de fer du Canada.

Le Ministère a également mis la dernière touche au Plan tous risques, grâce auquel les secours pourront atteindre les régions frappées par une catastrophe naturelle.

Un autre grand jalon de l'année 1997 a été l'établissement, avec le concours de l'industrie aérienne, du

programme national de sensibilisation à la sûreté des transports.

### Recherche et développement

Transports Canada s'acquitte des responsabilités du gouvernement fédéral pour ce qui est de gérer un programme de recherche-développement multimodal dont le budget s'est élevé à 7,4 millions \$ en 1997. Le programme de recherche appuie les objectifs fédéraux qui ont trait à la sécurité et à la sûreté, à l'accessibilité, aux économies d'énergie et à la dimension «développement durable» des transports.

L'exercice 1997 a été particulièrement fructueux pour le programme de recherche.

Les résultats de ce programme contribuent aux efforts déployés par le Ministère en vue d'accroître la sécurité du réseau de transport. L'amélioration des normes et des lignes directrices pour l'exploitation sans danger des aéronefs l'hiver, notamment en se concentrant sur l'évaluation des liquides de dégivrage et d'antigivrage, illustre la façon dont les résultats de la recherche peuvent servir à améliorer les pratiques de sécurité. De la même façon, les recherches menées par le Ministère contribuent à améliorer les techniques d'inspection des voies ferrées en vue de déceler et de remplacer les rails défectueux et d'autres vices de sécurité avant qu'ils ne provoquent des déraillements.

Les recherches sur la fatigue et les performances des pilotes, des contrôleurs de la circulation aérienne, des conducteurs de poids lourds et les exploitants de navire dans des conditions réalistes se sont soldées par une amélioration des pratiques de sécurité.

Parmi les autres faits saillants de l'année, il faut mentionner les recherches réalisées avec des partenaires du secteur maritime afin d'améliorer les normes et les règlements de conception en vue de

rehausser la sécurité; l'élaboration de Sailsafe, système électronique d'information et d'affichage de cartes destiné à faciliter la navigation par tous les temps; la détermination de la technique d'inspection qui convient le mieux à la détection des défauts d'isolation des wagons-citernes; le programme visant à recueillir des données sur la force d'impact des wagons-citernes en gare de triage dans diverses conditions d'exploitation; et les recherches sur un certain nombre de systèmes de détection des traces d'explosif, reposant sur des techniques comme le laser, la chromatographie en phase gazeuse et la spectrométrie de mobilité ionique.

### INITIATIVES DE SÉCURITÉ PRISES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AVEC LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

#### Transport ferroviaire

Les gouvernements provinciaux sont responsables de la sécurité des transports ferroviaires assurés par les compagnies secondaires intraprovinciales. Les gouvernements provinciaux et municipaux sont conjointement responsables des plates-formes routières à l'approche des passages à niveau ferroviaires et de l'application des lois provinciales régissant le comportement des automobilistes.

Les gouvernements provinciaux et municipaux se concentrent essentiellement sur les initiatives qui visent à réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. C'est pourquoi ces gouvernements dont la contribution annuelle se chiffre à 20 millions \$, s'efforcent d'améliorer les panneaux indicateurs de passage à niveau et d'ériger des clôtures. Les dispositions provinciales sur la sécurité ferroviaire concordent avec les exigences fédérales qui favorisent la sécurité ferroviaire au Canada.

## Transport routier

Les provinces sont responsables de faire subir des tests aux automobilistes, d'inspecter les véhicules et de faire respecter les règlements de sécurité afin d'améliorer la sécurité routière dans leur juridiction. Les municipalités sont responsables de l'application des règlements provinciaux et de l'amélioration des infrastructures routières pour assurer la sécurité dans leur juridiction.

Les résumés qui suivent décrivent les initiatives et les dépenses de sécurité routière signalées à Transports Canada par les gouvernements provinciaux. (Les dépenses des gouvernements municipaux ne sont pas comprises.) Ces résumés ne sont toutefois qu'une indication des activités provinciales et ils ne doivent pas servir à établir des comparaisons entre les provinces ou à tirer des conclusions sur les dépenses provinciales. En outre, ces résumés ne saisissent pas les efforts déployés par les services de police pour faire appliquer la loi qui régit la conduite des véhicules de tourisme.

## Transport des marchandises dangereuses

Les règlements découlant de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* sont adoptés par les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux pour établir un programme commun d'exigences de sécurité. Les dépenses consacrées aux mesures de conformité de la sécurité prévues par ces gouvernements ne sont pas saisies dans ce rapport.

## Colombie-Britannique

Le budget des transports de cette province s'est chiffré à 630 millions \$ en 1997. Environ 30 millions sont allés à de grandes initiatives de sécurité routière comme le regroupement de la Direction des véhicules automobiles et le Road Sense Program de la Insurance Company of British Columbia. Ce

regroupement permettra à la province de mieux planifier, élaborer et exécuter les programmes de sécurité de la circulation, ce qui se soldera par une démarche plus efficace à l'égard de la sécurité routière.

## Alberta

Le budget total des transports de l'Alberta a été de 634 millions \$ en 1997. Environ 34 millions \$, ou 5 % du total, sont allés à des initiatives propres à la sécurité routière.

L'Alberta, de concert avec un certain nombre de partenaires des secteurs public et privé, poursuit une importante initiative de sécurité routière échelonnée sur cinq ans depuis 1996. Cette initiative vise trois grands objectifs qui sont l'éducation des automobilistes, leur sensibilisation et l'application des règlements. L'intention du programme est de sensibiliser les automobilistes à leurs responsabilités sur la route et de réduire le nombre d'accidents de la route, aussi bien sous l'angle des pertes de vie que du nombre et de la gravité des accidents faisant des blessés.

## Saskatchewan

Le budget des transports de la Saskatchewan s'est chiffré à 170 millions \$ en 1997, dont 5 millions, ou 3 %, ont été consacrés à des programmes de sécurité routière.

La Saskatchewan confie ses principales initiatives de sécurité à des agents de la circulation et à des enquêteurs disséminés dans toute la province. Les initiatives de sécurité portent sur la réglementation, la sécurité et la conformité.

L'un des grands programmes de la Saskatchewan s'appelle « Agenda 2000: Traffic Safety in Saskatchewan », qui est un plan de sécurité échelonné sur cinq ans visant à réduire de 25 % d'ici l'an 2000 le nombre de blessés et de tués sur la route.

Une autre initiative préconise l'inspection plus rigoureuse des véhicules pour déceler les vices mécaniques, en se concentrant tout particulièrement sur les risques pour la sécurité. La province a également inauguré une installation d'inspection des camions qu'elle exploite conjointement avec l'Alberta, elle a amélioré le système d'information sur les accidents de la route et multiplié les programmes d'éducation et de sensibilisation du public.

## Manitoba

Sur un budget global de 223,7 millions \$ en 1997, le Manitoba a affecté environ 7 millions \$ ou 3 % à des initiatives de sécurité routière.

Les activités de réglementation et de sécurité des transports routiers de la province avaient pour but d'améliorer le rendement en matière de sécurité des automobilistes et des véhicules automobiles, des camions commerciaux et des autocars.

Parmi les initiatives prises à l'égard des automobilistes, mentionnons des programmes d'amélioration et de contrôle des qualités de conducteur; l'établissement de normes médicales; la délivrance de permis; le contrôle des dossiers des automobilistes en matière d'accidents et d'infractions au code de la route; et la surveillance et le contrôle de la consommation abusive d'alcool et de drogues par les automobilistes.

Les améliorations de la sécurité des véhicules automobiles ont porté sur l'immatriculation des véhicules et la surveillance des normes auxquelles ils doivent se plier.

Parmi les initiatives de sécurité prises à l'égard des camions commerciaux et des autocars, mentionnons l'inspection des véhicules commerciaux, l'inspection des transports par camion et la surveillance d'un code détaillé de normes de rendement minimum pour l'exploitation sans danger des véhicules commerciaux.

### **Ontario**

En 1997, le budget total de l'Ontario consacré aux transports s'est chiffré à 1,9 milliard \$, dont environ 117 millions, ou 6 %, sont allés à des initiatives de sécurité routière.

Il y a trois grands éléments dans le programme de sécurité des usagers de la route en Ontario : la politique, la délivrance de permis et le respect et l'application des règlements qui concernent les transporteurs commerciaux. La province a pris trois initiatives particulières en 1997. Elle a accentué la responsabilité des entreprises de camionnage pour ce qui est de se conformer aux règlements de sécurité et elle a offert des incitatifs à la conduite sans danger des véhicules industriels; elle a augmenté les amendes en cas de non-conformité en plus de retirer immédiatement de la route les automobilistes imprudents et les véhicules dangereux; et elle a obligé les usagers problématiques de la route à participer aux coûts d'application des règlements et à suivre des programmes d'éducation et de réadaptation.

### **Québec**

Le Québec a affecté la totalité de son budget de 102 millions \$ au titre de la sécurité routière 1997 à diverses initiatives de sécurité routière.

La province a élaboré un programme de sécurité des transports pour le secteur routier en collaboration avec des intervenants de l'extérieur comme les services de police, les associations de transport et les municipalités. D'ici l'an 2000, ce programme devrait réduire d'environ 25 % le nombre d'incidents et d'accidents de la route. Si cet objectif est atteint, cela ramènera le nombre annuel de personnes tuées à environ 750 et le nombre de blessés graves à près de 5 000.

### **Nouveau-Brunswick**

Sur son budget global des transports routiers, cette province a consacré environ 3,8 millions \$ à diverses initiatives de sécurité routière, principalement dans les secteurs de la réglementation et des mesures de conformité et dans les activités de promotion de la sécurité.

### **Nouvelle-Écosse**

Le budget total des transports de la Nouvelle-Écosse en 1997 a été de 250 millions \$, dont environ 3 millions ont été consacrés à l'amélioration de la sécurité des transports. Les initiatives de sécurité ont porté principalement sur l'amélioration de la sécurité routière par l'adoption d'un système de points d'inaptitude pour les transporteurs commerciaux. La province a également affecté une partie des 3 millions \$ à l'amélioration de la sécurité des ponts provinciaux par l'adoption d'un programme de remise à neuf et de remplacement des ponts à long terme.

### **Île-du-Prince-Édouard**

Sur un budget total des transports de 39 millions \$ en 1997, l'Île-du-Prince-Édouard a consacré environ 2,4 millions \$, ou 6 %, à diverses initiatives de sécurité. La majorité de ces initiatives avaient trait à la délivrance de permis, à l'immatriculation, à la surveillance et à l'inspection et à l'application des règlements.

### **Terre-Neuve et Labrador**

Sur un budget total des transports de 127 millions \$ en 1997, Terre-Neuve et le Labrador ont consacré environ 4 millions \$, ou 3 % à leur budget, à des initiatives de sécurité comme l'adoption de programmes d'amélioration de la sécurité routière des véhicules automobiles et la création d'un réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement qui englobe les routes principales et secondaires, les voies d'accès communautaires, les services aériens et les opérations maritimes.



# ENVIRONNEMENT

La nouvelle attention accordée au développement durable et le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre sur les changements climatiques font partie des nouveaux défis que le secteur canadien des transports a à relever.

Les transports génèrent des sous-produits qui ont une incidence importante sur l'environnement et la santé humaine. Il est de notoriété publique que les activités de transport contribuent aux changements climatiques, à l'appauvrissement de la couche d'ozone, à la dispersion de substances toxiques, à la pollution locale et régionale de l'atmosphère – y compris l'ozone troposphérique (smog), les pluies acides et le bruit – à l'épuisement des hydrocarbures et d'autres ressources naturelles, ainsi qu'aux dommages causés aux sols et aux sites naturels.

Les Canadiens insistent toutefois de plus en plus pour que les planificateurs tiennent compte des incidences environnementales du réseau de transport. Comme la société évolue vers le développement durable,

les Canadiens veulent que le réseau de transport remplisse son rôle essentiel qui consiste à transporter des marchandises et à permettre aux gens d'avoir accès au travail et aux loisirs par des moyens qui n'endommagent pas l'environnement.

## PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE 1997

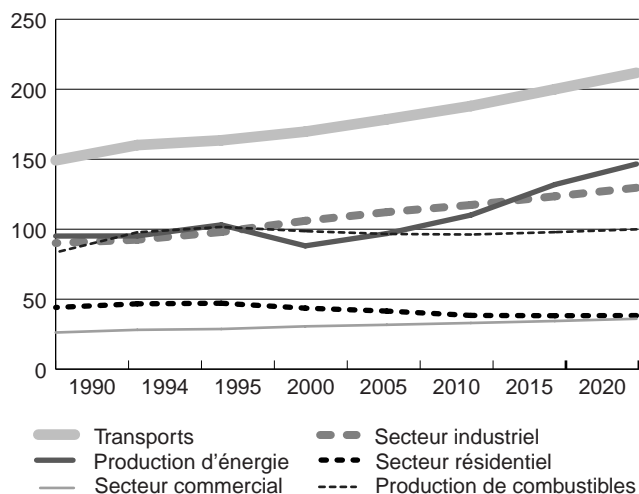
### STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA

En décembre 1997, Transports Canada a déposé sa stratégie de développement durable comme l'exigeaient les modifications

apportées à la *Loi sur le vérificateur général*. Le développement durable consiste à trouver des moyens de satisfaire aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations futures, de répondre à leurs propres besoins. La stratégie du Ministère vise à intégrer la pensée environnementale aux politiques et aux programmes de sécurité et d'efficience dans le secteur des transports.

La *Stratégie de développement durable* de Transports Canada est à deux volets. Le premier porte surtout sur la façon d'appuyer la réalisation du développement durable dans le secteur des transports. Le second se concentre sur les façons d'administrer les opérations internes du Ministère pour contribuer au développement durable.

**FIGURE 7-1**  
**ÉMISSIONS ANNUELLES RÉELLES ET PRÉVUES**  
**DE GAZ À EFFET DE SERRE AU CANADA, PAR SECTEUR**  
**1990 à 2020**



Source : Ressources naturelles Canada, Perspectives énergétiques du Canada: 1996-2020, avril 1997

Pour le secteur des transports, le Ministère concentre ses efforts sur huit défis environnementaux stratégiques :

1. minimiser le risque des dommages environnementaux attribuables aux accidents de transport;
2. promouvoir l'écologisation des activités du secteur des transports;
3. réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport;
4. promouvoir l'éducation et la sensibilisation au transport durable;
5. évaluer les transferts budgétaires directs du Ministère quant à leur impact environnemental;
6. peaufiner les indicateurs de rendement du transport durable;
7. comprendre les coûts environnementaux du transport;
8. développer et promouvoir l'application de réseaux et de technologies de transport plus écologiques.

Pour ses opérations internes, le Ministère a élaboré un système de gestion de l'environnement fondé sur les principes que l'Organisation internationale de normalisation (ISO) a émis dans la norme ISO 14000. Voici les trois objectifs principaux qu'il vise par ce système :

1. aller au-delà de la simple observation de la loi en prévoyant les incidences environnementales et en travaillant à les prévenir avec une diligence raisonnable;
2. fixer des objectifs pour certaines améliorations de l'environnement, tels que le parachèvement du répertoire des substances appauvrissant la couche d'ozone dressé par Transports Canada et l'élimination des déchets entreposés de biphényles polychlorés (BPC) d'ici à l'an 2000;
3. contrôler et évaluer le rendement par rapport aux incidences et aux objectifs environnementaux.

## CONFÉRENCE DE KYOTO SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

À titre de pays signataire de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques conclue à Rio de Janeiro en 1992, le Canada s'est fixé pour objectif de stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre aux niveaux de 1990 d'ici l'an 2000. Un programme d'action national fondé sur des mesures volontaires et des partenariats existe depuis 1995. Malgré les progrès qu'il a faits dans la réalisation de l'objectif précité, le Canada, comme la plupart des autres pays, n'atteindra pas cet objectif. Les émissions canadiennes de gaz à effet de serre provenant des divers secteurs devraient dépasser les niveaux de 1990 de 8 % en 2000 et de 36 % en 2020, à moins que d'autres mesures ne soient prises. La figure 7-1 présente un résumé des émissions canadiennes de gaz à effet de serre depuis 1990.

En décembre 1997, les pays signataires de la Convention-cadre de 1992 se sont réunis à Kyoto, au Japon, pour négocier des engagements plus fermes concernant la réduction des émissions après l'an 2000. Le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre a été conclu le 10 décembre 1997. Par ce protocole, qui liera les parties lorsqu'il entrera en vigueur, les pays industrialisés se sont engagés à réduire l'ensemble de leurs émissions de gaz à effet de serre de 5,2 % par rapport aux années de référence précisées au cours de la période d'engagement quinquennale débutant en 2008. Pour les trois principaux gaz à effet de serre (le dioxyde de carbone, l'oxyde nitreux et le méthane), l'année de référence est 1990. Pour trois gaz plus récents (les hydrofluorocarbures, les hydrocarbures perfluorés et l'hexafluorure de soufre), l'année de référence est soit 1990, soit 1995. Le Protocole fixe des objectifs différents aux pays industrialisés pour la période visée. L'objectif du Canada consiste à réduire le total de ses émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990.

Le Protocole prévoit plusieurs mécanismes qui assurent une liberté d'action dans la réalisation de cet objectif. Le droit des parties à échanger des unités de réduction des émissions pour s'acquitter de leurs engagements y est accordé à condition que cet échange vienne en complément de mesures prises au niveau national. Un mécanisme pour un développement « écologique » sera placé sous l'autorité de la Conférence des parties à la Convention-cadre pour permettre le financement de projets de réduction des émissions et la distribution d'unités de réduction pour de tels projets dans les pays en développement. Le Protocole accorde toute latitude aux pays en ce qui concerne les politiques et les mesures qu'ils adopteront pour atteindre leurs objectifs.

Le Protocole exige que toutes les parties, y compris les pays industrialisés et les pays en développement, présentent des rapports nationaux sur leurs émissions et les programmes qui visent à régler les problèmes de changement climatique. La question des engagements des pays en développement pour après l'an 2000 et les détails de régime d'échange de droits d'émission feront partie des questions qui seront abordées à la prochaine conférence des parties à la Convention-cadre qui se tiendra à Buenos Aires en novembre 1998.

Le Protocole sera ouvert à la signature de mars 1998 à mars 1999. Les pays auront ensuite à décider s'ils le ratifient. Le Protocole entrera en vigueur si 55 pays dont les émissions représentent au moins 55 % de celles des pays développés le ratifient.

## PLAN FÉDÉRAL DE GESTION DU SMOG

Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et Transports Canada ont travaillé ensemble en 1997 pour produire la phase 2 du Plan fédéral de gestion du smog, publiée en novembre. La phase 2 est un prolongement de la phase 1, adoptée en 1990, qui

imposait des normes d'émission plus sévères aux véhicules de 1995 et de 1998, ainsi que des normes plus rigoureuses pour l'essence et le carburant diesel.

La phase 2 vise à continuer de chercher à atteindre, d'ici à l'an 2005, l'objectif portant sur la qualité de l'air ambiant pour l'ozone, qui est de 82 parties par milliard pour une période d'une heure; à adopter une approche axée sur les polluants multiples; à respecter les engagements du Canada à l'étranger, notamment ceux qui sont liés à l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. Le plan vise aussi à mettre en œuvre un programme national dynamique de réduction du smog, à aider les gouvernements provinciaux à régler les problèmes régionaux que pose le smog et à suivre les résultats obtenus au niveau des objectifs du Plan.

La poursuite des initiatives menées par le gouvernement fédéral pour réduire le smog fait partie des principaux éléments de la phase 2 du Plan. Parmi celles qui se rapportent aux transports, il y a les travaux que Transports Canada, d'autres ministères fédéraux et l'industrie des transports accompliront pour réduire les émissions des aéronefs et des navires conformément aux normes établies au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale. Dans le secteur des transports, il y a aussi des initiatives liées à l'efficacité énergétique, aux énergies renouvelables et aux énergies de remplacement, aux nouvelles technologies et aux démarches volontaires.

## GROUPE DE TRAVAIL SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS

En 1996, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a établi un programme pour donner des conseils à tous les Canadiens sur le transport durable. Ce programme comprenait la création d'un groupe

de travail sur le développement durable des transports pour qu'il dirige la recherche et organise les consultations auprès des multiples intervenants.

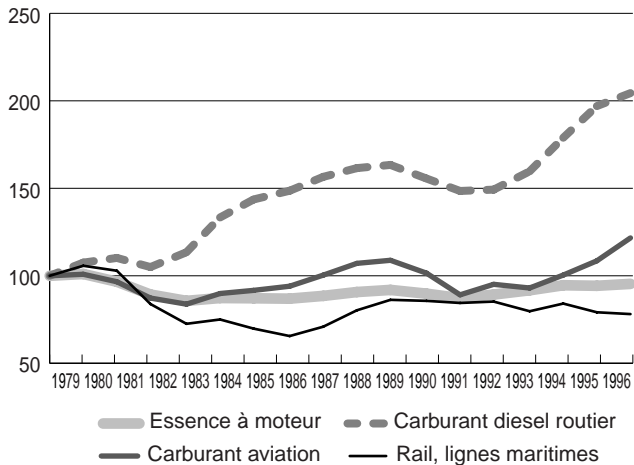
La Table ronde recommande de mettre en œuvre des programmes d'éducation et de sensibilisation des étudiants, des associations professionnelles et du grand public pour faire ressortir les conséquences de l'inaction et de mieux les renseigner sur les possibilités de développement durable des transports. Elle recommande en outre une meilleure coordination du secteur public de manière à forger un consensus sur une stratégie nationale de transport durable et à encourager les administrations municipales à travailler ensemble pour atteindre cet objectif.

De plus, la Table ronde souligne la nécessité d'une analyse et d'une discussion complémentaires de l'utilisation d'instruments économiques, et notamment d'options fondées sur les principes de la comptabilisation complète et de l'utilisateur-payeur, pour réduire les incidences environnementales des transports. Elle encourage finalement les autorités provinciales à envisager une législation et des politiques de l'aménagement du territoire conformes à la *Nouvelle vision des transports urbains* de l'Association des transports du Canada.

En novembre 1997, le Groupe de travail a publié son premier rapport, *L'État du débat sur l'environnement et l'économie : la voie du développement durable des transports au Canada*. Il en arrive à la conclusion que les transports ne sont pas sur la voie du développement durable à cause de leur contribution à la production de gaz à effet de serre et de polluants au niveau du sol, y compris des particules et les précurseurs du smog. À moins que les tendances actuelles ne cessent, l'incidence des transports sur l'environnement augmentera.

**FIGURE 7-2**  
**CONSOMMATION D'ÉNERGIE, PAR SECTEUR DES TRANSPORTS**  
**1979 à 1996**

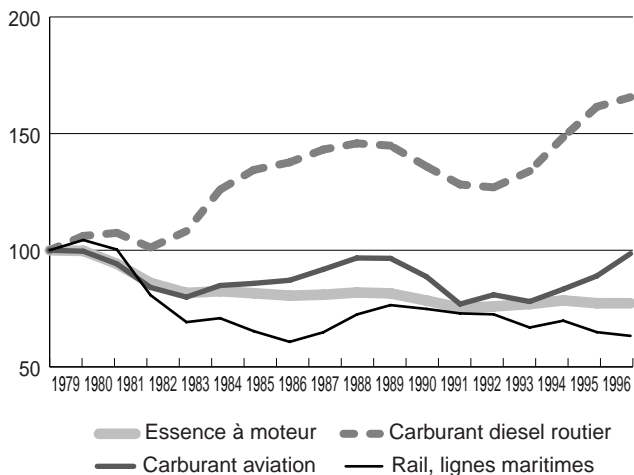
(1979 = 100)



Source : Statistique Canada, catalogue 57-003

**FIGURE 7-3**  
**VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS À DES FINS DE TRANSPORT,**  
**PAR HABITANT**  
**1979 à 1996**

(1979 = 100)



Source : Statistique Canada, catalogue 57-003

## COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

Le Canada a signalé son engagement à l'égard du transport durable en insérant une section appelée « Défis de l'écotransport » dans son rapport de 1996 à la Commission du développement durable des Nations Unies. La production d'une première monographie<sup>1</sup> sur le sujet a renforcé cet engagement en avril 1997.

Les auteurs de cette monographie examinent les tendances actuelles des transports sur le plan de la durabilité au Canada et ailleurs, expose la manière dont les autorités canadiennes se partagent la responsabilité des transports et soulignent certaines des mesures que le Canada a prises récemment pour encourager la durabilité au pays et dans le monde. Leur principal objectif, dans la réalisation duquel on a progressé, consistait à appuyer la préparation et l'adjonction d'une nouvelle annexe à Action 21 (fruit de la conférence de Rio tenue en 1992) sur le transport durable.

## LES TRANSPORTS ET L'ÉNERGIE

### VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS À DES FINS DE TRANSPORT

Comme les émissions provenant des transports sont étroitement liées à la consommation d'énergie, toute description de l'effet des transports sur la qualité de l'air doit comprendre une analyse de la consommation des carburants à base de pétrole. Les transports figurent pour près de 60 % de la consommation totale de pétrole au Canada, ce qui en fait de loin le secteur de l'économie canadienne qui en consomme le plus.

<sup>1</sup> Environnement Canada et Transports Canada, *Le transport durable*, monographie n° 2, 1997, série de monographies *Le développement durable au Canada*.



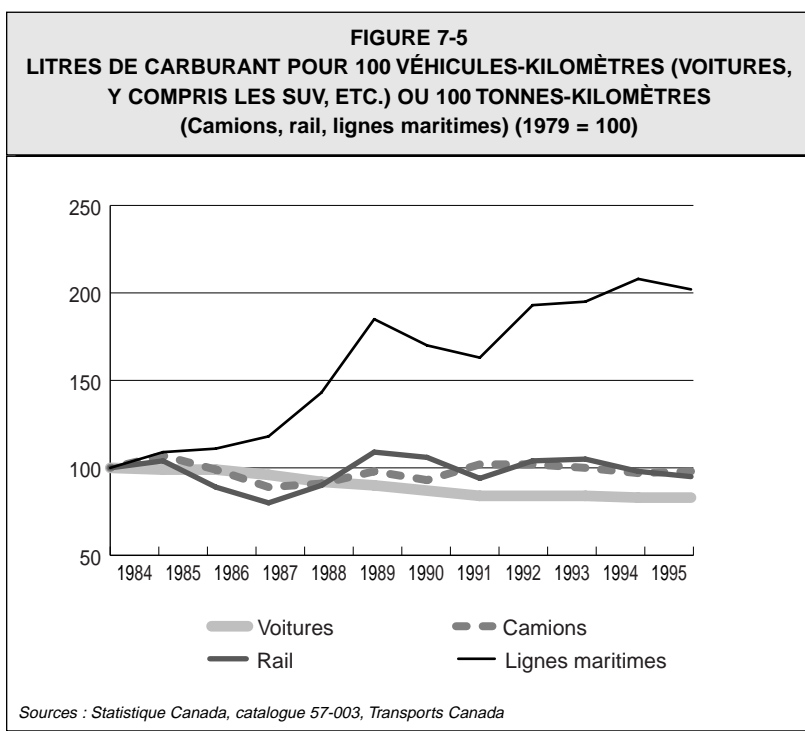
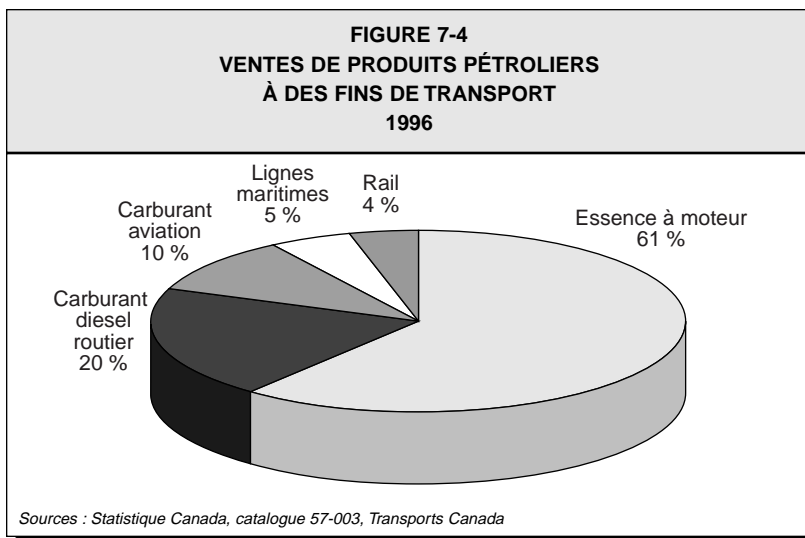
Les ventes de produits pétroliers ont augmenté dans l'ensemble de 7,3 % de 1979 à 1996, mais cette croissance n'est attribuable qu'à la hausse des ventes de deux produits. Les ventes de carburant diesel ont plus que doublé et leur augmentation s'est poursuivie en 1996, alors que les ventes de carburant aviation n'ont progressé que d'un peu plus de 20 %, surtout de 1994 à 1996.

La figure 7-2 illustre les ventes de produits pétroliers au secteur des transports de 1979 à 1996.

Les ventes d'essence, qui est surtout utilisée dans les voitures particulières, sont demeurées relativement stables de 1979 à 1996, enregistrant dans les années 1990 une légère croissance qui s'est poursuivie en 1996. De 1979 à 1996, l'utilisation de la voiture particulière a augmenté d'environ 39 %, ce qui semble indiquer une amélioration de l'efficacité énergétique de ce type de véhicule. Par contre, les ventes de carburants aux chemins de fer et aux lignes maritimes ont baissé pendant cette période.

Par habitant, la quantité d'essence consommée a eu tendance à baisser légèrement de 1979 à 1996, tout comme les quantités de carburant consommées par les chemins de fer et les lignes maritimes. La consommation du carburant aviation par personne est demeurée à peu près au niveau de 1979, mais elle a actuellement tendance à croître. Celle du carburant diesel par habitant a augmenté de plus de 50 % depuis 1979. La figure 7-3 montre la consommation de carburants de transport par habitant de 1979 à 1996.

La circulation des poids moyens et des poids lourds s'intensifie : la consommation de carburant diesel pour le transport routier en fait donc tout autant. La croissance de la population et le développement de l'activité économique au Canada sont deux raisons qui expliquent cet accroissement, mais la pratique croissante de la livraison juste-à-temps, où le stockage



classique est remplacé par de fréquentes livraisons aux dates adaptées à la production, en est peut-être une autre. La dépendance accrue à l'égard de sources éloignées de matériaux, de pièces et de produits finis est un autre facteur important.

La figure 7-4 montre comment chaque mode de transport contribue à la consommation totale de produits

pétroliers pour le transport des biens et des personnes. L'essence à moteur et le carburant aviation, qui dominent dans le secteur du transport des personnes, figurent pour quelque 70 % de la consommation de carburants pour le transport en 1996, le reste étant composé du carburant diesel routier et des carburants consommés par les chemins de fer et les lignes maritimes.

**TABLEAU 7-1**  
**CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA**  
**1978 à 1997**

(en litres pour 100 kilomètres)

	Voitures de tourisme		Camionnettes		Moyenne	
	Objectif	Consommation réelle	Objectif	Consommation réelle	Objectif	Consommation réelle
1978	-	11,5				
1980	11,8	10,2				
1982	9,8	8,4				
1984	8,7	8,5				
1986	8,6	8,2				
1988	8,6	8,1	-	11,1		
1990	8,6	8,2	11,8	11,4	-	9,1
1992	8,6	8,1	11,6	11,3	-	9,1
1994	8,6	8,2	11,5	11,5	-	9,4
1996	8,6	7,9	11,4	11,3	-	9,2
1997	8,6	7,9	11,4	11,2	-	9,1

Source : *Transports Canada, Direction générale des normes et des recherches relatives aux véhicules automobiles*

## CONSOMMATION DE CARBURANT

Le Canada travaille depuis de nombreuses années à encourager l'économie d'énergie dans le secteur des transports. Le rendement de la plupart des catégories de véhicules, et notamment celui des véhicules de tourisme, s'est donc amélioré ces vingt dernières années.

La figure 7-5 montre que tous les modes de transport tendent à avoir une plus grande efficacité énergétique. Il est bon de noter que les données utilisées sont en tonnes-kilomètres plutôt qu'en véhicules-kilomètres ou en navires-kilomètres. Il résulte de cette façon de représenter les données que les améliorations techniques apportées à l'efficacité énergétique dans les secteurs notamment des transports maritimes et ferroviaires peuvent être voilées par des variations de la composition des chargements, du mode de chargement ou de la taille du véhicule utilisé.

L'exception à cette amélioration de l'efficacité énergétique, c'est les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules utilitaires de sport (SUV), dont l'utilisation croissante contrebalance les gains d'efficacité

obtenus au niveau des voitures de tourisme. Le tableau 7-1 compare la consommation de carburant des voitures et des camionnettes avec les objectifs fédéraux de 1978 à 1997.

## AUTRES EFFORTS

En ce qui concerne la consommation de carburant, la conception initiale est le facteur le plus important dans le rendement d'un véhicule, mais il importe aussi de bien entretenir ce dernier. En 1997, le gouvernement de l'Ontario a proposé un programme obligatoire d'entretien et d'inspection des véhicules, suivant ainsi l'exemple que la Colombie-Britannique avait donné en 1992. Les programmes de ces deux provinces visent surtout à réduire l'ozone troposphérique, mais vont aussi contribuer à améliorer l'efficacité énergétique.

Le programme Opération air pur de l'Ontario débutera à l'été de 1998. Dans le cadre de ce programme, tous les poids lourds et autobus devront subir en Ontario une analyse de leurs gaz d'échappement au moment de l'inspection de sécurité annuelle. À la fin de l'été ou à l'automne, le programme s'étendra à toutes les voitures et camionnettes

immatriculées ou revendues dans l'agglomération torontoise et la région de Hamilton-Wentworth. Une analyse des gaz d'échappement sera exigée tous les deux ans par la suite, au moment du renouvellement de l'immatriculation des voitures et des camionnettes âgées de 4 à 19 ans, et au moment de la revente des véhicules, quel que soit leur âge. Les voitures antiques, les véhicules agricoles et les motocyclettes ne sont pas visés par le programme.

Le programme d'inspection de la Colombie-Britannique appelé Air Care a force de loi depuis 1992. En octobre 1997, la province a annoncé qu'elle étendrait son programme pour ajouter l'inspection des poids lourds et des autobus à celle des voitures et des camionnettes d'ici à septembre 1998.

L'augmentation du taux d'occupation des véhicules peut aussi aider à réduire la consommation d'énergie en améliorant l'efficacité du transport des voyageurs. Plusieurs municipalités ont créé des voies réservées aux véhicules qui transportent plusieurs personnes. En général, cette mesure a été prise pour réduire la congestion aux heures de pointe plutôt que la consommation de carburant, mais il est fort probable qu'elle a eu aussi ce dernier effet.

## INCIDENCE DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Au niveau tant local que mondial, les défis environnementaux les plus importants que les transports aient à relever se rapportent à leurs émissions dans l'atmosphère. On peut aussi relier indirectement les transport aux incidences environnementales qui résultent de la production des véhicules et des carburants, ainsi que de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure des transports.

**TABLEAU 7-2  
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES PROVENANT DES TRANSPORTS**

Émission	L'émission contribue										Pourcentage des émissions provenant des transports
	directement aux problèmes de santé		au smog		à l'effet de serre		aux dépôts acides		à l'appauvrissement de la couche d'ozone		
Monoxyde de carbone (CO)	OUI		NON		NON		NON		NON		60
Composés organiques volatils (COV)	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	NON	NON	40
Oxydes d'azote (NOx)	OUI		OUI		OUI		OUI		NON		60
Dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> )	NON		NON		OUI		NON		NON		27
Oxydes de soufre (SOx)	OUI		NON		NON		OUI		NON		2,2
Chlorofluorocarbures (CFC)	NON		NON		OUI		NON		OUI		25
Particules (diesel)	OUI		OUI		NON		NON		NON		1,3

Note : Les NOx et les COV peuvent avoir des effets différents sur l'environnement selon qu'ils sont produits ensemble ou séparément.

Source : Environnement Canada, L'État de l'environnement au Canada - 1996 (version intégrale).

Dans sa publication *Perspectives énergétiques du Canada : 1996-2020*, Ressources naturelles Canada indique qu'en 1995, la consommation de carburant dans le secteur des transports a contribué directement pour quelque 27 % au total des gaz à effet de serre produits par l'activité humaine au Canada.

## ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

La combustion des carburants à base de pétrole dans les moteurs à combustion interne produit quantité d'émissions, dont le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), les composés organiques volatils (COV), les oxydes d'azote (NOx), les oxyde de soufre (SOx) et les particules provenant du carburant diesel.

Le tableau 7-2 précise les effets que ces émissions ont sur la santé humaine, l'environnement ou les deux.

Les transports émettent aussi des chlorofluorocarbures (CFC) à cause de fuites dans les climatiseurs des automobiles. Avec le dioxyde de carbone, le méthane et les oxydes d'azote, les CFC contribuent à la formation de gaz à effet de serre liés aux changements climatiques. Les CFC participent aussi dans une grande mesure à l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique, l'une des causes reconnues du coup de soleil et l'un des facteurs qui contribuent probablement au cancer de la peau, au fil du temps. L'oxyde nitreux et le dioxyde de soufre contribuent aussi à l'acidité des pluies.

Les particules provenant des transports posent aussi problème. D'après les données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), elles ont augmenté de près de 45 % de 1980 à 1994, alors que les émissions de particules provenant d'autres sources et les émissions d'autres substances provenant des

transports ont diminué. Les particules risquent plus d'être produites par les moteurs diesel que par les moteurs à essence : l'augmentation de leurs émissions est donc conforme à celle de la consommation de carburant diesel illustrée aux figures 7-2 et 7-3. Ce n'est pas la quantité totale des émissions qui détermine la gravité des effets sur la santé de l'environnement, mais plutôt les concentrations atmosphériques des substances en question aux niveaux local et régional.

L'ozone troposphérique est le seul polluant lié aux transports dont la concentration dépasse ce qu'Environnement Canada juge être la teneur souhaitable. Dans de nombreux coins du Canada, y compris le sud de l'Ontario, la majeure partie de cet ozone et les ingrédients qui le composent proviennent des États-Unis, et notamment des sources industrielles et d'autres sources situées dans la vallée de l'Ohio.

**TABLEAU 7-3**  
**ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION ATMOSPHÉRIQUE**  
**DES POLLUANTS INDIQUÉS**

Polluant (N <sup>o</sup> de sites)	Variation de la concentration (période)	Teneur moyenne	Teneur souhaitable
Dioxyde de soufre (59)	-61 % (1974 à 1992)	16	30
Dioxyde d'azote (42)	-41 % (1977 à 1992)	39	60
Particules (73)	-55 % (1974 à 1992)	39	60
Monoxyde de carbone (46)	-68 % (1974 à 1992)	n.d.	n.d.
Ozone (44)	-33 % (1979 à 1992)	36	30

Notes : Le nombre de sites et la teneur moyenne sont ceux de 1990. La teneur est exprimée en microgrammes par mètre cube (mg/m<sup>3</sup>). La teneur souhaitable est un objectif à long terme. Comme il n'y a pas de teneur souhaitable en ozone dans les objectifs nationaux du Canada sur la qualité de l'air ambiant, elle est remplacée par la teneur acceptable, qui vise à protéger adéquatement contre les effets néfastes de la pollution atmosphérique sur les humains, les animaux, la végétation, le sol, l'eau, les matériaux et la visibilité. La teneur souhaitable est en général inférieure de 33 à 50 % à la teneur acceptable. Pour le monoxyde de carbone, il n'y a aucun objectif fixé qui repose sur une période de calcul de la moyenne annuelle.

Source : Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada: 1996-2020*, avril 1997.

L'inhalation de fines particules cause des problèmes de santé, dont l'asthme et le cancer du poumon. Les particules les plus fines, celles de moins de 2,5 microns, sont particulièrement néfastes pour la santé et il est fort probable qu'on les retrouve dans les gaz d'échappement des véhicules. Le gouvernement fédéral examinera le besoin d'établir des normes nationales de qualité de l'air pour les particules et l'ozone troposphérique dans la phase 2 du Plan fédéral de gestion du smog.

Le tableau 7-3 indique les concentrations de polluants à des sites de prélèvement répartis dans l'ensemble du Canada et, pour la plupart, dans de grandes zones urbaines. Les concentrations de particules sont des mesures plus significatives que le total des émissions, car elles déterminent la gravité des effets sur la santé et l'environnement.

## URBANISATION ET SUBURBANISATION

Selon le recensement du Canada de 1996, la tendance à la concentration de la population dans les grandes régions métropolitaines se poursuit. Les quatre régions métropolitaines les plus importantes, Toronto, Montréal, Vancouver et Ottawa-Hull, réunissaient 35 % de la population

canadienne en 1991 et elles ont contribué à 50 % de l'augmentation de la population entre 1991 et 1996.

L'étalement urbain sous forme d'une suburbanisation à faible densité de population est aussi à la hausse dans la plupart des grandes villes canadiennes. Il en résulte des zones où la densité de la population est faible, ce qui diminue la rentabilité des transports en commun et accroît le besoin de voitures particulières. Cette augmentation des déplacements se traduit d'ordinaire par une production supérieure de polluants atmosphériques, notamment par les voitures et les camionnettes.

## AUTRES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Les gaz d'échappement des véhicules de transport ont une incidence importante sur l'environnement et la santé humaine, mais on ne peut passer la contamination de l'eau et du sol sous silence. Les modifications apportées à la surface du sol par l'infrastructure des transports influent aussi sur l'environnement et l'intégrité des écosystèmes. Par exemple, l'infrastructure peut modifier le réseau hydrographique, et les routes peuvent devenir des obstacles aux migrations normales.

La construction automobile, la fabrication des carburants et la construction de l'infrastructure ont aussi une incidence sur l'environnement, tout comme l'élimination des pièces et des véhicules vieux et inutilisables. Le bruit est aussi un problème pour les gens qui vivent près des aéroports, des grandes liaisons routières, des voies ferrées et d'autres installations de transport.

## REGARD VERS L'AVENIR

La nouvelle sensibilisation au développement durable présente de nouveaux défis au secteur canadien des transports. L'un des plus importants, mentionné dans la *Stratégie de développement durable* de Transports Canada, est le besoin d'indicateurs de rendement pour mesurer les progrès accomplis en vue de la durabilité des transports à tous les niveaux : environnemental, économique et social.

Le Canada a fait beaucoup de progrès dans la gestion du smog, mais il reste de nombreuses questions à régler. L'ozone troposphérique et les particules de faible diamètre demeurent un sujet de préoccupation. Les émissions de gaz à effet de serre augmentent. Pour atteindre l'objectif que le Canada a accepté à Kyoto et progresser sur le plan de la durabilité, le secteur des transports devra réduire ses émissions. Certaines réductions résulteront d'améliorations techniques, et d'autres, des changements que les Canadiens apporteront à leur manière de se déplacer et de transporter leurs marchandises.

# TRANSPORT AÉRIEN

Le Comité d'examen des questions de politique aérienne du Ministre, les actions des Lignes aériennes Canadien International Limitée au cours de la première année de son plan de relance de quatre ans, la décision de deux transporteurs de mettre fin à leurs services intérieurs au moyen de réactés et la nouvelle répartition du trafic entre les aéroports de Dorval et de Mirabel, tels ont été les faits marquants de l'année.

Répondant aux contraintes de temps et aux besoins actuels en services de transport, le secteur du transport aérien assume un rôle de plus en plus important pour ce qui est de promouvoir les intérêts commerciaux et touristiques du Canada tant au pays qu'à l'étranger.

Ce chapitre donne un aperçu des services aériens (régionaux, nationaux et internationaux) exploités au Canada.

## FAITS MARQUANTS DE 1997

### CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

#### *Règlement sur les transports aériens*

L'Office des transports du Canada a publié un projet de modification aux dispositions du règlement régissant les services aériens affrétés internationaux et a demandé aux parties intéressées de formuler leurs commentaires à cet égard. L'Office a également procédé à des consultations informelles avec les intervenants sur les éléments d'un régime de sanctions administratives qu'il se propose d'utiliser comme

outil additionnel d'application du Règlement. Les deux projets étaient en cours à la fin de l'année.

#### **Programme de réduction de la taxe d'accise sur le carburant aviation**

Aux termes du programme de réduction de la taxe d'accise sur le carburant aviation que le gouvernement fédéral a mis en oeuvre pour une durée de quatre ans, les compagnies aériennes qui exercent leurs activités au Canada seraient en mesure d'obtenir un rabais maximum de 20 millions \$ par an au titre de cette taxe, en échange de quoi elles renonceraient à leurs droits d'indemnisation pour perte de revenus imposables (maximum de 10 \$ de pertes fiscales accumulées pour chaque dollar de rabais reçu).

Par ailleurs, les compagnies pourraient décider ultérieurement de rembourser le montant du rabais reçu et de rétablir ainsi le plein montant des pertes échangées.

### COMITÉ D'EXAMEN DES QUESTIONS DE POLITIQUE AÉRIENNE DU MINISTRE

En novembre 1996, le ministre des Transports prenait part activement aux efforts déployés dans le but d'en arriver à un accord sur l'élaboration d'un plan de restructuration des Lignes aériennes Canadien International Limitée, plan qui prévoyait des concessions de la part des fournisseurs, des créanciers et des employés. Dans le cadre de la participation fédérale et dans le but d'inciter les syndicats à appuyer ce plan, le Ministre a accepté de créer un comité ayant pour mandat d'examiner les questions se rapportant à la politique aérienne, et plus particulièrement les points soulevés par les syndicats au sujet de l'avenir de l'industrie du transport aérien.

Ainsi, le Ministre a demandé à 11 associations représentant les principaux intervenants de l'industrie de nommer un total de 21 représentants au sein du Comité. Ces représentants provenaient des syndicats, des compagnies aériennes, des aéroports, des pilotes, des expéditeurs, des consommateurs, des voyageurs, des agents de voyage et de l'industrie touristique. Transports Canada a présidé le Comité et le Ministère a aussi assuré les services de secrétariat.

Le Comité s'est réuni chaque mois, de mars à octobre 1997, et un certain nombre d'observateurs fédéraux intéressés ont assisté à ses réunions, qui consistaient à recueillir des données, à examiner les mémoires déposés par les membres, à discuter de sujets déterminés par le Ministre et les membres et à rédiger un rapport pour ce dernier.

Le rapport du Comité, qu'ont signé tous les membres du Comité et qui exprime leurs opinions, a été

soumis au Ministre en novembre. Compte tenu de la diversité de ces opinions, il a été impossible d'en arriver à un accord général sur l'orientation actuelle de l'industrie canadienne du transport aérien ou sur des recommandations quant à l'orientation à donner à son avenir.

Un certain nombre de principes ont toutefois eu l'aval des membres du Comité :

- La déréglementation économique ne doit pas nuire à la sécurité.
- Les exigences relatives aux intérêts et au contrôle canadiens doivent être maintenues.
- Les nouveaux transporteurs doivent répondre à un critère de santé financière pour améliorer leurs chances de survie.
- Il faudrait étudier les conséquences des taxes, frais et redevances d'usage sur les prix, la croissance et la concurrence internationale.
- La croissance est le garant de la santé et de la viabilité de l'industrie.

Pour les représentants syndicaux siégeant au sein du Comité, une certaine réglementation de la pénétration des marchés, de la capacité et des prix est nécessaire et des mesures de protection de la main-d'oeuvre sont requises, tout comme des niveaux plus élevés de responsabilité publique.

### Conférence publique sur les questions relatives à la politique aérienne

En guise de complément au travail du Comité et pour élargir le processus consultatif, le ministre des Transports a demandé au Forum des politiques publiques d'organiser une conférence publique réunissant une grande variété d'intervenants et d'experts. Intitulée « L'avenir aérien », la conférence a eu lieu à Toronto en novembre 1997, et y ont pris part 150 représentants de transporteurs aériens, de syndicats, d'administrations aéroportuaires, de groupes de consommateurs,

d'associations touristiques, des pilotes, d'expéditeurs, du milieu des investisseurs, du milieu universitaire, des médias ainsi que des gouvernements fédéral et provinciaux. Publié en décembre, le rapport de la conférence expose en détail les questions soulevées par le Comité du Ministre.

### NOUVELLE RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LES AÉROPORTS DE DORVAL ET DE MIRABEL

C'est le 15 septembre 1997 que s'est officiellement effectué le transfert des services internationaux réguliers de Montréal de l'aéroport de Mirabel à celui de Dorval. L'objectif de cette mesure était de regrouper tous les services réguliers (intérieurs, transfrontaliers et internationaux) à un seul aéroport et ainsi, d'améliorer et de faciliter les correspondances à Montréal. L'aéroport de Mirabel, qui continuera de traiter tous les types de services, se spécialisera dans les services affrétés de transport de passagers et les services de transport de marchandises au moyen de gros aéronefs. La décision d'Aéroports de Montréal de modifier la répartition du trafic qui remontait à 1975 a été contestée devant les tribunaux. Finalement, la Cour d'appel du Québec a annulé la décision du tribunal inférieur, permettant ainsi d'aller de l'avant avec les changements prévus.

### RÉALISATIONS INTERNATIONALES

#### Négociations bilatérales

En 1997, le Canada a procédé à des négociations bilatérales de services aériens avec un certain nombre de gouvernements étrangers, dont plusieurs ont abouti à l'augmentation des possibilités pour les transporteurs aériens et à l'ouverture de nouveaux marchés. Au cours de l'année, des négociations ont eu lieu avec la Belgique, le Chili, Cuba, les îles Fiji, les Pays-Bas, le Koweït, l'Ukraine, la Nouvelle-Zélande, la Russie,

l'Islande, la Suisse, le Japon et la Chine. Par ailleurs, les négociations avec les pays scandinaves ont abouti à la signature de trois accords bilatéraux identiques applicables aux services avec la Norvège, la Suède et le Danemark.

Un nouvel accord de services aériens a été signé avec l'Ukraine. Les accords conclus avec la Scandinavie, les îles Fiji, Cuba, la Belgique et la Chine ont été modifiés et comprennent de nouveaux droits. L'accord conclu avec la Chine prévoit par ailleurs une augmentation de la capacité et l'établissement d'une nouvelle route pour les services tout cargo entre le Canada et ce pays. L'accroissement de la capacité a également été réalisée sur le marché canado-japonnais. Un nouveau protocole d'entente a été signé avec l'Islande. Enfin, en vertu des modifications apportées aux accords régissant les services aériens entre le Canada et Taiwan, il a été possible de développer les services exploités entre Vancouver et Taipei par Les Lignes aériennes Canadien International et Mandarin Airlines.

En 1997, le Ministre s'est prévalu de son pouvoir pour désigner des transporteurs canadiens en vue d'exercer les droits bilatéraux du Canada d'exploiter des services aériens réguliers à destination d'un certain nombre de pays. Le tableau 8-1 énumère les transporteurs sélectionnés au cours de l'année.

#### **Prédédouanement en transit**

En avril, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord pour l'aménagement d'une installation de prédédouanement en transit pour les usagers des services aériens internationaux qui arrivent au Canada et qui partent à destination des États-Unis. Ainsi, à leur arrivée en sol canadien, les voyageurs seraient autorisés à se rendre directement aux douanes américaines, sans passer par les douanes canadiennes, avant de prendre leur vol de correspondance à destination des États-Unis. Ce

**TABLEAU 8-1**  
**TRANSPORTEURS DÉSIGNÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS**  
**EN 1997**

<i>Pays</i>	<i>Transporteur sélectionné</i>
Aruba	Canadien*
Autriche	Air Canada
Bolivie	Canadien
Îles Caimans	Air Canada
Colombie	Canadien
Équateur	Canadien
Égypte	Air Canada
Finlande	Air Canada
France (second transporteur)	Air Transat
Maroc	Canadien
Antilles néerlandaises	Canadien
Portugal	Canadien
Arabie Saoudite	Air Canada
Tunisie	Air Canada
Turquie	Air Canada
Îles Turks et Caicos	Canadien
Vénézuéla	Air Canada

\* Les Lignes aériennes Canadien International  
Source : *Transports Canada, Politique aérienne*

processus de dédouanement unique est plus attrayant pour les voyageurs internationaux que celui qui prévoyait deux arrêts.

Les aéroports et les transporteurs canadiens espèrent ainsi accroître les niveaux de trafic en transit qui utilisent les portes d'entrée canadiennes dans le cadre de voyages à destination et en provenance des États-Unis. Comme étape préliminaire à la mise en oeuvre de telles installations au Canada, un projet pilote a été établi en juin 1997 à l'aéroport international de Vancouver et, au cours des six premiers mois, environ 25 000 voyageurs internationaux ont utilisé l'installation de prédédouanement en transit.

En échange de l'approbation américaine pour cette installation, le Canada a convenu d'élaborer des dispositions législatives ayant pour objet de permettre aux inspecteurs des douanes et des services d'immigration américains d'appliquer les lois américaines dans les installations de prédédouanement aux aéroports du Canada.

#### **Programme de transit sans visa**

En août, le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration a introduit un programme de transit sans visa à l'aéroport international de Vancouver. Le programme consiste à dispenser du visa les voyageurs internationaux en transit à Vancouver, à destination des États-Unis, à condition qu'ils aient en leur possession le visa américain nécessaire. Pour le moment, les citoyens de Taiwan, de la Thaïlande, des Philippines et de l'Indonésie sont admissibles à ce programme.

#### **Prédédouanement à Ottawa**

En juillet, une nouvelle installation américaine de prédédouanement a été inaugurée à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, le septième aéroport du Canada à posséder une telle installation. Le prédédouanement permet aux usagers des services transfrontaliers de subir les formalités des douanes aux États-Unis avant le départ de leur vol, et ce, dans le but de faciliter leur arrivée à l'aéroport américain, surtout s'ils ont une correspondance à prendre.

**TABLEAU 8-2**  
**AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS AFFECTÉS**  
**AUX SERVICES PASSAGERS**

	Fuselage		Propulseurs	Total
	Gros porteurs	étroit		
Air Canada (AC)	46	112	-	158
Filiales d'AC <sup>1</sup>	-	13	69	82
Lignes aériennes Canadien (LACI)	24	60	-	84
Filiales des LACI <sup>2</sup>	-	23	54	77
Air Transat	12	7	-	19
Canada 3000	-	14	-	14
First Air <sup>3</sup>	-	4	34	38
Kelowna Flightcraft <sup>4</sup>	-	7	-	7
Sky Service	-	4	-	4
Royal <sup>5</sup>	3	12	-	15
WestJet	-	6	-	6
Vistajet <sup>6</sup>	-	2	2	4
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>264</b>	<b>159</b>	<b>508</b>

Note : 1. Air Nova, Air Alliance, Air Ontario et Air BC.  
2. Air Atlantic, Inter-Canadien, Canadian régional et Calm Air.  
3. La flotte de First Air comprend celle d'Air Inuit et de NWTair, acquis d'Air Canada.  
4. Exerçant ses activités sous le nom de Greyhound Air, qui a mis fin à ses activités le 21 septembre 1997.  
5. Royal a fait l'acquisition de Canair Cargo, qui possédait cinq aéronefs B737 de transport de fret, dont trois ont été modifiés pour des services affrétés de transport de passagers.  
6. Vistajet a doublé son parc de B737 avant de mettre fin à ses activités le 21 septembre 1997.

Sources : Sites Web des transporteurs, JP Airline-Fleets International, 97-98

### Redevances provisoires d'utilisation de l'espace aérien américain

En mai, la US Federal Aviation Administration (FAA) annonçait la mise en place, à compter de juin, de redevances provisoires applicables aux compagnies aériennes survolant le territoire américain ou évoluant dans l'espace aérien contrôlé par les États-Unis. Selon les calculs de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), ces redevances coûteraient environ 50 millions \$ par année aux transporteurs canadiens. Se basant sur les craintes soulevées par les transporteurs aériens canadiens à propos du coût élevé et du peu de préavis concernant l'imposition de ces redevances, le gouvernement canadien a demandé que des consultations en bonne et due forme aient lieu avec le gouvernement américain dans le but de retarder les redevances tant que les problèmes n'auraient pas été réglés. Le gouvernement américain

ayant refusé d'acquiescer à la demande canadienne, l'ATAC a contesté les redevances devant la Cour supérieure des États-Unis au nom des transporteurs aériens canadiens.<sup>1</sup>

### Immunité antitrust

En juin, le Département américain des Transports a accordé l'immunité antitrust à Air Canada et à United Airlines pour leur permettre de mieux coordonner les services qu'ils offrent au public. Cette immunité est similaire à celle dont jouissent Les Lignes aériennes Canadien International et American Airlines depuis 1996.

### Partage des codes de réservation

En novembre, le Canada et les États-Unis ont négocié un accord sur le partage de codes de réservation de pays tiers. En vertu de tels accords, les passagers achètent un billet d'avion auprès d'une compagnie aérienne et utilisent les services d'un

autre transporteur qui se sert des codes du transporteur ayant vendu le billet. L'accord canado-américain, par exemple, permet aux transporteurs canadiens de coordonner les vols avec leurs partenaires étrangers en partageant des codes pour les vols entre le Canada et le pays étranger qui arrivent à destination des États-Unis, en partent ou y transitent. Les compagnies aériennes canadiennes seront ainsi plus à même d'intégrer leurs réseaux transfrontaliers et internationaux dans ceux de leurs partenaires. Les transporteurs américains ont reçu des droits réciproques.

## INITIATIVES MULTILATERALES

### Organisation de l'aviation civile internationale

Pays d'accueil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont les bureaux sont situés à Montréal, et membre permanent du Conseil, le Canada a pris part activement à tous les aspects du travail de cette organisation. La sûreté et la sécurité aériennes, priorité absolue de l'OACI, ont fait l'objet d'une étude en 1997, et le travail se poursuit sur la réglementation économique des transporteurs aériens internationaux, sur les incidences environnementales des émissions produites par l'industrie du transport aérien et sur la responsabilité légale des transporteurs aériens internationaux vis-à-vis des passagers et des marchandises.

### Coopération économique Asie-Pacifique

En juin 1997, le Canada a organisé la réunion des ministres responsables des transports au sein de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC). À cette occasion, le Groupe chargé d'assurer des services aériens plus concurrentiels a été reconstitué, avec pour tâche

<sup>1</sup> En février 1998, la Cour supérieure des États-Unis a décrété que les redevances étaient invalides et qu'elles devaient être supprimées. L'ATAC demande un remboursement des redevances payées par les transporteurs canadiens.



d'établir les priorités et d'effectuer un examen sur les points suivants :

- intérêt et contrôle des transporteurs aériens;
- tarifs;
- questions pratiques;
- fret aérien;
- désignation de transporteurs multiples;
- services affrétés;
- accords de collaboration entre compagnies aériennes;
- accès aux marchés.

Un rapport destiné aux ministres de l'APEC responsables des transports doit être rédigé d'ici le milieu de 1998.

## STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International ainsi que leurs filiales continuent de dominer l'industrie canadienne des services aériens commerciaux. Les deux transporteurs offrent des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux et concurrencent des transporteurs nationaux et étrangers à ce chapitre.

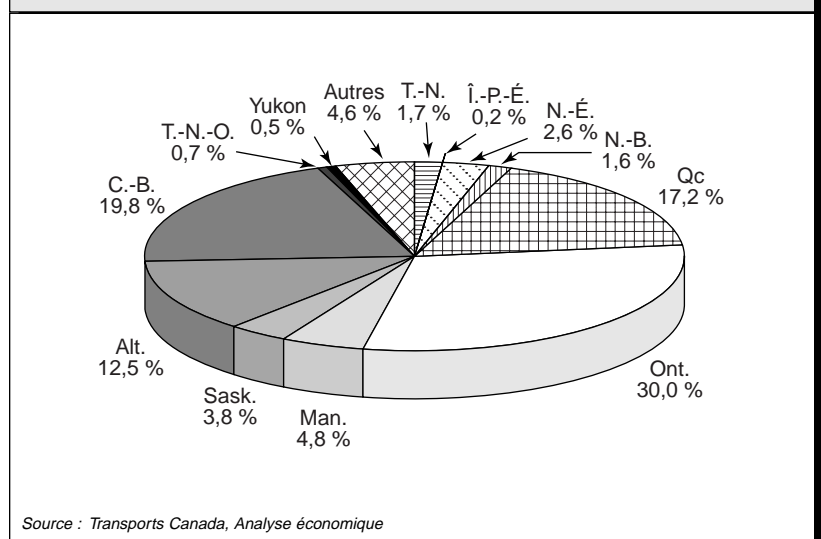
Un second groupe de transporteurs canadiens (Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Sky Service) offre à longueur d'année des services transcontinentaux, internationaux et interrégionaux sur longues distances. La principale activité de ces transporteurs consiste à offrir des services de transport aérien à des voyageurs qui ont pour tâche de vendre seulement des voyages par avion tout compris (chambre d'hôtel, repas, etc.) répondant aux besoins du voyageur d'agrément. Cette activité n'est pas sans connaître de variations saisonnières selon les régions les plus sollicitées : l'Europe en été et les États-Unis, les Caraïbes et l'Amérique latine en hiver.

Durant une certaine période de 1997, trois transporteurs additionnels ont offert des services

Nationalité du transporteur : Type :	Canadien				États-Unis	Autres
	Petit	Moyen	Gros	tout cargo		
<b>Classification</b>						
Intérieur	864	29	14	29	-	-
International						
Régulier	10	26	67	3	65	47
Non régulier	398	24	15	23	767	73
Total, Type	1 272	79	96	55	832	120
<b>Grand total</b>			<b>1 502</b>		<b>832</b>	<b>120</b>

Source : Office des transports du Canada

**FIGURE 8-1  
PROPORTION DES LICENCES ET PERMIS DE PERSONNEL PAR PROVINCE  
JANVIER 1998**



au moyen de réactés sur le marché intérieur, en l'occurrence Greyhound Air (service exploité par Kelowna Flightcraft Charter Ltd.), Vistajet et WestJet. Greyhound Air et Vistajet ayant mis fin à leurs services en septembre, seul WestJet, qui dessert des villes de l'Ouest canadien au moyen de six aéronefs, est demeuré actif.

Un certain nombre de petits transporteurs exercent des activités dans toutes les régions du pays et exploitent des services passagers et marchandises, des services spécialisés de messageries et des services à la demande.

Le Canada possède une industrie active de transport par hélicoptère, qui offre partout au pays des services généraux et spécialisés. Le secteur de l'aviation générale comprend des services exploités au moyen d'aéronefs d'affaires et de loisirs. Il y a enfin des écoles de pilotage dans toutes les régions du pays.

Le tableau 8-2 énumère les aéronefs de certains transporteurs canadiens dans le secteur des services passagers.

Le tableau 8-3 fait état du nombre de licences canadiennes que

**TABLEAU 8-4**  
**TRAFFIC INTÉRIEUR DE PASSAGERS – 20 PREMIÈRES PAIRES DE VILLES**  
**SERVICES RÉGULIERS ET SERVICES AFFRÉTÉS**  
**1996**

Classement* ## Paire de villes	Services réguliers (n. de pass.)	Services affrétés (n. de pass.)	Total des passagers	Part de marché (%)
1 Montréal – Toronto	1 256 910	48 456	1 305 366	3,7
2 Toronto – Vancouver	821 650	238 504	1 060 154	22,5
3 Ottawa – Toronto	665 560	423	665 983	0,1
4 Calgary – Vancouver	578 320	69 515	647 835	10,7
5 Calgary – Toronto	462 500	88 313	550 813	16,0
6 Calgary – Edmonton	373 070	1 398	374 468	0,4
7 Toronto – Winnipeg	329 570	131 558	461 128	28,5
8 Edmonton – Vancouver	323 390	67 174	390 564	17,2
9 Halifax – Toronto	291 380	92 521	383 901	24,1
10 Edmonton – Toronto	263 830	48 753	312 583	15,6
11 Montréal – Vancouver	195 860	84 927	280 787	30,2
12 Vancouver – Winnipeg	174 980	118 256	293 236	40,3
13 Ottawa – Vancouver	169 380	16 999	186 379	9,1
14 Calgary – Winnipeg	162 670	78 221	240 891	32,5
15 Thunder Bay – Toronto	157 990	8 938	166 928	5,4
16 Prince George – Vancouver	122 330	801	123 131	0,7
17 Calgary – Montréal	121 920	11 307	133 227	8,5
18 St. John's – Toronto	121 720	45 602	167 322	27,3
19 Kelowna – Vancouver	121 650	1 966	123 616	1,6
20 Halifax – Ottawa	107 840	69	107 909	0,1

\* Le classement est basé sur le trafic d'origine et de destination des services réguliers, à l'exclusion des services affrétés.

Source : Statistique Canada, cat. 51-204 et 51-207.

**TABLEAU 8-5**  
**PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS, SERVICES INTÉRIEURS**  
**1988 – 1996**

Année	(En milliers de passagers)
1996	46 742
1995	41 852
1994	39 803
1993	39 353
1992	40 999
1991	40 926
1990	45 567
1989	45 568
1988	46 676

Source : Statistique Canada, cat. 51-203

détiennent les transporteurs aériens en 1997, par nationalité.

La figure 8-1 porte sur les licences de personnel aéronautique et de permis par province.

## SERVICES AÉRIENS

### MARCHÉ INTÉRIEUR

#### Changements

En septembre 1997, Kelowna Flightcraft a mis fin aux activités qu'elle exerçait au nom de Greyhound Air entre les villes de Vancouver, Kelowna, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Hamilton, Toronto et Ottawa. Laidlaw Transportation Inc. a pris la décision de mettre fin à ses services aériens pour pouvoir faire l'acquisition de Greyhound Canada Transportation Inc. Les services aériens de Greyhound ont été exploités durant 15 mois en tout.

Un nouveau transporteur à rabais, en l'occurrence Vistajet, a fait son apparition sur le marché en 1997 pour exploiter des services au moyen d'un Boeing 737 entre Toronto, Ottawa, Windsor et Thunder Bay et, ultérieurement, Winnipeg et Calgary. Le transporteur a commencé à exercer ses activités en avril et y a mis fin en septembre.

Les Lignes aériennes Canadien a introduit l'aéronef Fokker F-28 de 55 places pour exploiter certains vols sur le marché Toronto-Ottawa-Montréal, ce qu'il faisait auparavant au moyen des Boeing 737 de 100 places. Ces appareils ont été réaffectés dans le triangle Vancouver-Calgary-Edmonton et aux services transfrontaliers. Cette décision faisait partie de la stratégie de relance de quatre ans du transporteur en vue d'un redéploiement général de son parc d'aéronefs, stratégie annoncée pour la période de 1997 à 2000. Le transporteur a également transféré

un certain nombre de services à ses filiales régionales.

### Autres transporteurs aériens

À sa deuxième année d'existence, WestJet, transporteur à rabais exerçant ses activités à partir de Calgary au moyen de Boeing 737, a continué de concentrer ses efforts sur les marchés où les vols sont de moins de deux heures. Le transporteur a ajouté Abbotsford et Winnipeg (pour un temps limité) aux sept villes qu'il dessert depuis 1996 (Calgary, Edmonton, Vancouver, Victoria, Kelowna, Regina et Saskatoon).

Outre Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International, Air Transat, Canada 3000 et Royal Aviation ont continué d'offrir des services transcontinentaux.

Seuls, Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International offrent des services intégrés dans tout le Canada et, à cet effet, utilisent une combinaison de leurs services propres, de services de leurs filiales régionales et de services prévus dans les accords commerciaux de partage de codes de réservation conclus avec un certain nombre de petits transporteurs indépendants.

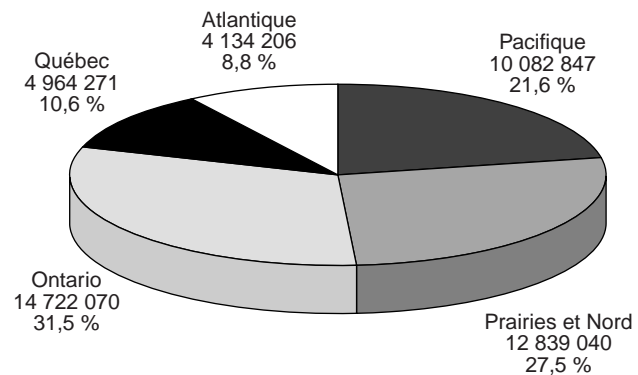
Selon des statistiques préliminaires, le trafic passagers intérieur a augmenté de 9 % de 1996 à 1997. Le tableau 8-4 énumère les 20 marchés de services réguliers et affrétés les plus importants pour 1996.

Le tableau 8-5 fait état des changements survenus dans le trafic passagers embarqués et débarqués intérieur entre 1988 et 1996.

### Services régionaux

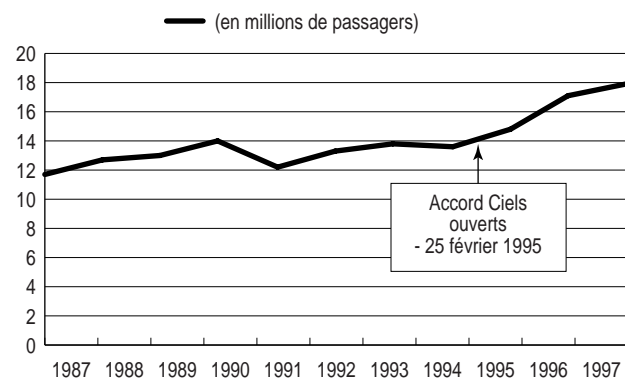
Les filiales régionales d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International ainsi qu'un certain nombre de transporteurs indépendants offrent des services réguliers de transport de passagers et de marchandises dans toutes les régions, y compris le Nord canadien.

**FIGURE 8-2**  
**VENTILATION RÉGIONALE DES PASSAGERS, SERVICES INTÉRIEURS**  
**(Embarqués et débarqués)**



Source : Transports Canada, Analyse économique

**FIGURE 8-3**  
**TRAFIC PASSAGER, SERVICES TRANSFRONTALIERS**  
**1987 - 1997**



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés n<sup>os</sup> 2, 4 et 6.

À quelques exceptions près, les transporteurs utilisent à cet effet des aéronefs à turbopropulseurs.

La figure 8-2 donne une ventilation du trafic passagers intérieur (embarqués et débarqués).

Les filiales régionales des Lignes aériennes Canadien International et d'Air Canada exploitent une partie importante des services aériens intrarégionaux. Sur un certain nombre de marchés, elles ont transféré des services à de petits exploitants : d'Air BC à Central Mountain Air, de Canadien Régional à Air Georgian, d'Air Alliance à Aviation Quebec Labrador et

d'Inter-Canadien à Régionair.

Des services aériens intrarégionaux ont également été assurés à des grands centres démographiques par WestJet (Ouest canadien et C.-B.) et par Vistajet (plusieurs points dans le centre du Canada entre avril et septembre).

Terre-Neuve et le Labrador ont été ajoutés aux points desservis par Inter Provincial Airways, tandis qu'Air Inuit et First Air (y compris Air Creebec) et un certain nombre de petits exploitants ont fourni des services aériens au Québec.

**TABLEAU 8-6**  
**NOUVEAUX SERVICES AÉRIENS DANS LES MARCHÉS**  
**TRANSFRONTALIERS**

Calgary – Chicago	Canadien
Calgary – Los Angeles	Canadien
Halifax – Boston	Delta/Business Express
Kenora – Ely/Minneapolis	Northwest/Mesaba
Montréal – San Francisco	Air Canada
Ottawa – Boston	Air Canada/Air Nova
Ottawa – New York La Guardia	Delta/Business Express
Ottawa – Philadelphia	US Airways
Toronto – Charlotte	Air Canada
Toronto – Columbus	US Airways/ US Airways Express
Toronto – Cincinnati	Air Canada
Toronto – Cleveland	Continental/Continental Express
Toronto – Dallas/Ft. Worth	Air Canada
Toronto – Dallas Ft. Worth	Canadien
Toronto – Houston	Continental
Toronto – Milwaukee	Air Canada
Toronto – Minneapolis	Northwest
Toronto – Phoenix	Air Canada
Toronto – Pittsburgh	Air Canada
Toronto – Providence, RI	Air Canada/Air Ontario
Toronto – Raleigh/Durham	Canadien/Canadien Régional
Toronto – Richmond	Air Canada/Air Ontario
Toronto – Seattle	Air Canada
Vancouver – Boston	Canadien
Vancouver – Dallas/Ft. Worth	Canadien
Vancouver – Houston	Continental
Vancouver – Las Vegas	Alaska Airlines
Vancouver – Los Angeles	Alaska Airlines
Vancouver – Phoenix	Alaska Airlines
Vancouver – San Francisco	Alaska Airlines
Vancouver – San Diego	Canadien
Whitehorse – Anchorage	Alaska Airlines/ERA Aviation

Source : *Transports Canada, Politique aérienne*

Les grandes collectivités du Nord canadien sont desservies par Les Lignes aériennes Canadien International et Air Canada, par leurs réseaux respectifs de filiales et de partenaires commerciaux, ainsi que par un certain nombre de transporteurs indépendants qui desservent également de petits points (Arctique de l'Ouest, à partir de Yellowknife, de Norman Wells et d'Inuvik : Aklak Air Ltd., North-Wright Air Ltd., Buffalo Airways Ltd., Air Tindi Ltd. et Northwestern Air Lease Ltd.; Arctique du Centre, entre Arviat et Rankin Inlet : Calm Air et Keewatin Air; Arctique de l'Est, à partir d'Iqaluit : First Air et Baffin Air).

Une grève des pilotes à l'emploi des filiales régionales d'Air Canada (Air BC, Air Ontario, Air Alliance et Air Nova) qui a duré neuf semaines a nui aux services aériens au cours du premier trimestre de 1997.

## MARCHÉ TRANSFRONTALIER

### Services aériens

Le nombre de services aériens a continué d'augmenter sur le marché transfrontalier en 1997. Ainsi, 32 marchés de ce type ont bénéficié de nouveaux services aériens, ce qui a eu pour effet de porter à 107 le nombre total de services réguliers introduits depuis la signature de

**TABLEAU 8-7**  
**TRAFIC TRANSFRONTALIER DE PASSAGERS, SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS**  
**1991 à 1996**

Période	Transporteurs canadiens		Transporteurs américains		Tous les transporteurs	
	Passagers	Part de marché (%)	Passagers	Part de marché (%)	Passagers	Changement annuel (%)
1991	5 182 000	42,3	7 057 000	57,7	12 239 000	--
1992	5 619 000	42,2	7 688 000	57,8	13 307 000	8,7
1993	5 634 000	40,9	8 146 000	59,1	13 780 000	3,6
1994	5 908 000	43,3	7 735 000	56,7	13 643 000	-1,0
1995	6 482 000	43,7	8 367 000	56,3	14 849 000	8,8
1996	7 654 000	44,7	9 474 000	55,3	17 086 000	15,1

Note : Certaines données manquantes, Transports Canada a procédé à des estimations  
Pour le quatrième trimestre de 1996, il s'agit d'estimation pour les transporteurs aériens  
À l'exclusion des passagers transportés par des transporteurs non canadiens et non américains

Source : *Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada relevés nos 2, 4 et 6*

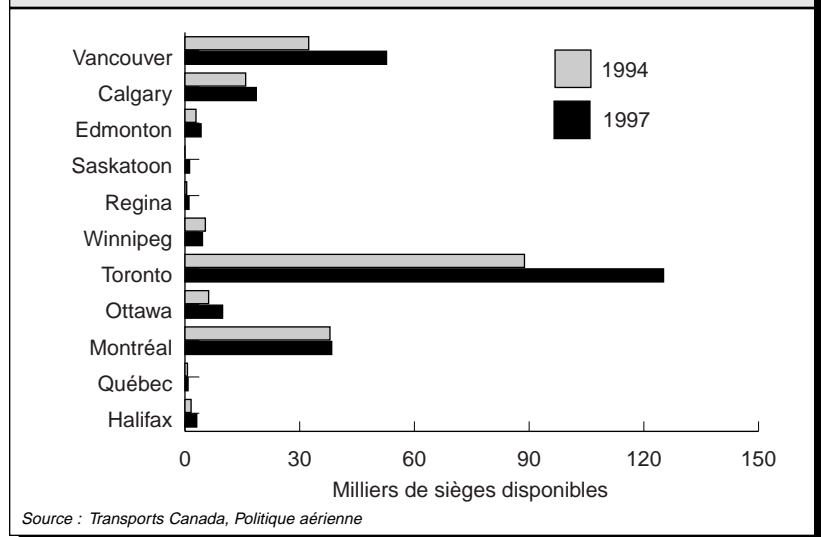
l'accord Ciels ouverts en février 1995. Selon les prévisions, le trafic transfrontalier aura augmenté de 5 % par rapport à 1996, une des raisons principales étant la levée de la restriction de deux ans imposée aux transporteurs américains concernant l'exploitation de vols à destination de Vancouver et de Montréal, points prévus dans l'accord de 1995. La dernière restriction frappant les transporteurs aériens concernant l'accès de Toronto est demeurée en vigueur jusqu'en février 1998.

La figure 8-3 fait état de la croissance du trafic au cours des 10 dernières années. Le tableau 8-6 énumère les nouveaux services aériens sur le marché transfrontalier et le tableau 8-7 donne un résumé du trafic passagers pour les services réguliers, régionaux et affrétés, ainsi que les parts de marché que détiennent les transporteurs canadiens et américains. Les annexes 8-1 et 8-2 décrivent la pénétration, la sortie des marchés et l'activité en cours par nationalité de transporteur et par point desservi.

### Nombre de sièges

Le nombre de sièges occupés sur le marché transfrontalier représente environ 36 % de plus que ce qui existait avant la signature de l'accord Ciels ouverts. Les deux principaux transporteurs canadiens ont contribué à l'accroissement de la capacité des services transfrontaliers en 1997, lorsque Les Lignes aériennes Canadien International a réaffecté une partie de son parc d'aéronefs intérieurs à ses services transfrontaliers et lorsque Air Canada a développé ses services transfrontaliers au moyen de l'aéronef CRJ Regional Jet et de plus gros aéronefs. La figure 8-4 fait état de la capacité des services réguliers dans ce marché, exception faite des services affrétés dont la presque totalité a été exploitée par des transporteurs aériens canadiens.

**FIGURE 8-4**  
**NOMBRE DE SIÈGES OFFERTS**  
**SUR LE MARCHÉ TRANSFRONTALIER**



**TABLEAU 8-8**  
**TRAFIC PASSAGERS INTERNATIONAL**  
**1991 à 1996**

Période	(En milliers de passagers)			Total
	Atlantique	Secteur Pacifique	Sud	
1991	4 776	1 000	2 222	7 998
1992	5 221	1 140	2 353	8 714
1993	5 345	1 288	2 444	9 077
1994	5 802	1 478	2 560	9 840
1995	6 147	1 760	2 614	10 521
1996	6 382	2 072	2 586	11 040
	Changement (%)			
1991-92	9,3	14,0	5,9	9,0
1992-93	2,4	13,0	3,9	4,2
1993-94	8,6	14,8	3,9	8,2
1994-95	6,0	19,1	3,0	7,2
1995-96	3,8	17,7	-1,1	4,9

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés n<sup>os</sup> 2, 4 et 6

## MARCHÉ INTERNATIONAL

### Services aériens

Plusieurs changements sont survenus au cours de l'année dans le secteur des services aériens internationaux :

- En mai, Les Lignes aériennes Canadien International a annoncé le partage de codes de réservation de services aériens entre Miami et

la République d'El Salvador et le Guatemala avec son partenaire, American Airlines.

- En mai, Air Canada a inauguré son service aérien régulier transpacifique entre Toronto et Osaka (Japon).
- En juillet, Air Canada a commencé à exploiter un service à destination de l'Ukraine en vertu d'un accord de partage de codes de réservation.

**TABLEAU 8-9**  
**ALLIANCES DE MARKETING CONCLUES PAR LES PRINCIPAUX**  
**TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS**

<b>Air Canada</b> (alliance STAR)	Lufthansa German Airlines Scandinavian Airlines System Thai Airways International United Airlines VARIG Brazilian Airlines
<b>Les Lignes aériennes Canadien International</b> (alliance AA/BA)	American Airlines British Airways Qantas Japan Airlines

Source : Sites Web des transporteurs

**TABLEAU 8-10**  
**PARTICIPATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS**  
**DANS LES SERVICES TRANSFRONTALIERS DE MESSAGERIES**

<i>Compagnie américaine de messagerie</i>	<i>Transporteur canadien d'apport pour une plaque tournante américaine</i>
Airborne Express	Knighthawk Air Express
Burlington Express	All Canada Express
DHL	Royal/CanAir Cargo
Emery Air Freight Corp.	Bradley Air Services
Federal Express	Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd.
T.N.T.	Knighthawk Air Express
United Parcel Service	Western Express Airline

Source : Sondage de Sports Canada, novembre 1997

**TABLEAU 8-11**  
**VALEUR DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LES ÉCHANGES COMMERCIAUX**  
**INTERNATIONAUX DU CANADA**  
**1996**

	(En millions de dollars)		
	<i>Transport aérien</i>	<i>Tous les modes</i>	<i>Part du transport aérien (%)</i>
<b>Services transfrontaliers</b>			
Exportations	9 979	223 479	4,5
Importations	14 443	157 494	9,2
<b>Total, É.-U.</b>	<b>24 422</b>	<b>380 973</b>	<b>6,4</b>
<b>Autres pays</b>			
Exportations*	8 231	50 305	16,4
Importations	15 340	75 620	20,3
<b>Total, autres pays</b>	<b>23 571</b>	<b>125 925</b>	<b>18,7</b>

\* Les exportations à destination des autres pays comprennent uniquement celles d'origine canadienne (à l'exclusion des réexportations).

Note : Dans le cas des exportations, le mode de transport est celui qui a été utilisé pour franchir une frontière internationale. Dans le cas des importations, il s'agit du dernier mode utilisé pour le transport des marchandises jusqu'au bureau de dédouanement du Canada (il se peut que le mode diffère de celui utilisé lorsque les marchandises sont arrivées au port d'entrée du Canada pour le prédédouanement intérieur). Cela a causé une sous-estimation des importations canadiennes dans les modes de transport maritime et aérien.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; calculs spéciaux pour les États-Unis

- À l'été, Mexicana a commencé à offrir un service régulier entre Toronto et Mexico.
- À l'été, Lacs a commencé à assurer un service entre Toronto et San Jose, via La Havane.
- En septembre, la grande majorité des services aériens internationaux à Montréal ont été transférés de Mirabel à Dorval.
- En octobre, Royal Jordanian Airlines a mis fin à son service à destination et en provenance du Canada.
- En octobre, Air India a suspendu ses vols à destination de Toronto.

Malgré la désignation de l'aéroport international de Mirabel pour traiter les services aériens affrétés à compter de septembre, deux transporteurs ont continué d'exploiter des services réguliers à partir de cet aéroport à la fin de l'année, soit Cubana (deux vols hebdomadaires à destination de La Havane) et Air Transat (nouveau service régulier à destination de la France comprenant deux vols hebdomadaires à destination de Paris via l'aéroport Charles de Gaulle).

Les statistiques préliminaires font état d'une augmentation de 9 % du trafic passagers entre 1996 et 1997. En 1996, l'augmentation à ce chapitre a été de 4,9 % par rapport à 1995. Le tableau 8-8 comprend le trafic passagers international de 1991 à 1996, ce qui comprend le trafic passagers acheminé dans le cadre de services exploités au moyen du même aéronef entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, ainsi que le trafic passagers acheminé dans le cadre de services réguliers, affrétés et régionaux. Les données excluent les passagers faisant une correspondance avec des services aériens internationaux aux États-Unis.

### Alliances de marketing

En 1997, les deux transporteurs réguliers internationaux du Canada ont continué de se servir des alliances de marketing pour

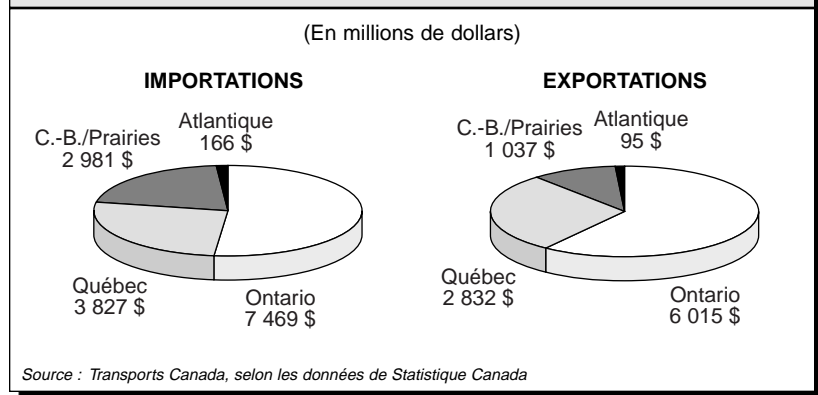
développer ou consolider leur présence sur les marchés internationaux où il leur était impossible d'exploiter des services directs. Dans le cadre d'une alliance de marketing, les transporteurs aériens coordonnent leurs horaires de vol, leur marketing et la distribution de leurs produits, et chaque transporteur peut vendre des billets d'avion sur l'ensemble du réseau, y compris les points qu'il ne dessert pas, par le partage de codes de réservation avec d'autres partenaires. Ainsi, la concurrence est de plus en plus forte entre des groupes de transporteurs qui exercent des activités en vertu d'une alliance de marketing. Le tableau 8-9 fait état de la participation de transporteurs aériens canadiens à ce type d'alliance.

L'annexe 8-3 énumère les services aériens internationaux qui étaient exploités à destination et en provenance du Canada à la fin de 1997. Ces services comprennent les marchés étrangers desservis par Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International, ainsi que les marchés canadiens desservis par les transporteurs étrangers. On y trouve également une liste partielle des marchés étrangers que desservent les affréteurs canadiens. On y constate que des services aériens réguliers sont exploités au moyen du même aéronef entre le Canada et 42 pays. Les transporteurs aériens canadiens desservent 29 de ces pays.

## FRET AÉRIEN

Le transport de fret avec réservation se fait fréquemment par la voie d'un intermédiaire, comme un agent de fret, un expéditeur ou un groupeur de fret. Les agents de fret sont des détaillants qui ont pour tâche de vendre le transport de marchandises à des expéditeurs, ou au nom d'un transporteur, tandis que les expéditeurs et les groupeurs agissent au nom des expéditeurs en qualité de transitaires ou encore,

**FIGURE 8-5**  
**VALEUR DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS CANADIENNES AUX ÉTATS-UNIS, PAR VOIE AÉRIENNE ET PAR PROVINCE DE DÉDOUANEMENT 1996**



regroupent des expéditions provenant de diverses sources dans le but de profiter de tarifs réduits.

Les transporteurs canadiens transportent le fret aérien principalement dans la soute à bagages de leurs aéronefs, ce qui constitue pour eux une source additionnelle de recettes à peu de frais. Un nombre restreint de transporteurs assurent des services tout cargo et certains d'entre eux exploitent uniquement des services à contrat avec les principales compagnies de messageries nord-américaines.

Des services aériens tout cargo au Canada sont assurés exclusivement par des transporteurs aériens étrangers, soit Air France, Lufthansa, Cathay Pacific Airways et Korean Air Lines. D'autres transporteurs étrangers assurent des services affrétés de transport de fret, surtout lorsqu'il s'agit d'équipement spécialisé de manutention.

Le tableau 8-10 fait état de la participation des transporteurs aériens canadiens dans les services transfrontaliers de messagerie. À noter également qu'une partie importante du fret acheminé par lettre de transport aérien est de fait transporté par camion entre le Canada et les États-Unis.

## COMMERCE INTERNATIONAL DU FRET AÉRIEN

Selon les données sur le commerce international, la valeur du fret international manutentionné aux aéroports canadiens en 1996 a été d'environ 48 milliards \$, à l'exclusion des expéditions via les aéroports américains, les importations étant de 30 milliards \$ et les exportations, de 18 milliards environ (tableau 8-11). Les principaux partenaires commerciaux du Canada par la voie des airs sont les États-Unis, les pays de l'Europe de l'Ouest (principalement le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et la Suisse) ainsi que les pays du Pacifique (soit le Japon, la Corée du Sud et Taiwan).

### Commerce transfrontalier

En 1996, les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis par air ont été de 24,4 milliards \$, dont 14,4 milliards en importations. Les principales denrées importées ont été les équipements de télécommunications (3 milliards \$ ou 21 % de la valeur totale des échanges commerciaux avec les États-Unis via le transport aérien), les ordinateurs (2,8 milliards \$ ou 20 %), les équipements de transport (17 %) et les autres équipements (12 %).

**TABLEAU 8-12**  
**VALEUR DES EXPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE**  
**PRINCIPALES DESTINATIONS\***  
**1996**

<i>Destinations</i>	<i>Valeur (en millions de \$)</i>	<i>Part ( % )</i>
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>4 750</b>	<b>57,7</b>
Allemagne	1 145	13,9
R.-U.	1 101	13,4
Suisse	704	8,5
France	628	7,6
Autres	1 172	14,2
<b>Pacifique</b>	<b>2 235</b>	<b>27,2</b>
Japon	468	5,7
Hong Kong	407	4,9
Corée du Sud	349	4,2
Autres	1 011	12,3
<b>Autres pays</b>	<b>1 246</b>	<b>15,1</b>
<b>Total des exportations canadiennes par transport aérien</b>	<b>8 231</b>	

\* À l'exclusion des États-Unis, y compris les exportations nationales seulement (à l'exclusion des réexportations).

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 (exportations)

Le total des exportations canadiennes vers les États-Unis, par voie aérienne, est évalué à 10 milliards \$. Les principales denrées exportées ont été les équipements de bord (2,2 milliards \$ ou 22 % du total), les machines et le matériel de bureau (19 %) ainsi que les équipements de télécommunications (15 %). Les transactions spéciales ont représenté 10 % du total des exportations via le transport aérien.

Comme le montre la figure 8-5, c'est l'Ontario qui domine sur le double plan des exportations et des importations (plus de 50 %), suivi du Québec et des provinces de l'Ouest.

### Échanges commerciaux avec d'autres pays

La valeur des échanges commerciaux du Canada avec d'autres pays, par air, est comparable à celle des échanges commerciaux avec les États-Unis : le total a pratiquement atteint 24 milliards \$, les importations étant de 15,3 milliards \$ et les exportations, 8,2 milliards \$. Les échanges commerciaux canadiens avec les pays outre-mer sont dominés par l'Ontario et le Québec (55 % et 27 % respectivement).

D'après le tableau 8-12, les principales destinations des exportations canadiennes via les services de transport aérien ont été les pays de l'Europe de l'Ouest (4,7 milliards \$ ou 58 % du total des exportations vers les pays d'outre-mer) ainsi que les pays du Pacifique (2,2 milliards ou 27 %). Au chapitre des importations au Canada, via le transport aérien, les pays de l'Europe de l'Ouest ont représenté 46 % du total des importations, ou 7 milliards \$ et les pays du Pacifique, 38 %, ou 5,9 milliards \$ (voir tableau 8-13).

**TABLEAU 8-13**  
**VALEUR DES IMPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE**  
**PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE\***  
**1996**

<i>Origine</i>	<i>Valeur (en millions de \$)</i>	<i>Part ( % )</i>
<b>Europe de l'Ouest</b>	<b>7 025</b>	<b>45,8</b>
R.-U.	1 707	11,1
France	1 378	9,0
Allemagne	1 069	7,0
Italie	726	4,7
Suisse	514	3,3
Autres	1 631	10,6
<b>Pacifique</b>	<b>5 872</b>	<b>38,3</b>
Japon	1 925	12,5
Corée du Sud	894	5,8
Taiwan	661	4,3
Malaisie	573	3,7
Singapour	465	3,0
Autres	1 354	8,8
<b>Autres pays</b>	<b>2 443</b>	<b>15,9</b>
<b>Total des importations canadiennes par transport aérien</b>	<b>15 340</b>	

\* À l'exclusion des États-Unis. Y compris les importations nationales seulement (à l'exclusion des réexportations).

Source : Statistique Canada, cat. 65-203 (importations)



**TABLEAU 8-14**  
**MOUVEMENTS D'AÉRONEF AUX AÉROPORTS DOTÉS D'UNE TOUR DE CONTRÔLE**  
**1993 à 1997**

Année	Transporteur aérien	Autres aéronefs commerciaux	Privés	Gouvernementaux	Militaires	Total mouv. itinérants	Local	Total
1993	2 187 029	337 659	607 347	90 103	72 641	3 294 779	1 657 878	4 952 657
1994	2 214 464	377 413	584 220	84 243	68 898	3 329 238	1 588 567	4 917 805
1995	2 168 847	396 360	514 034	69 069	58 627	3 206 937	1 522 880	4 729 817
1996	2 238 698	431 229	455 892	62 956	57 101	3 245 876	1 548 822	4 794 698
1997	2 335 286	409 002	452 031	60 127	57 316	3 313 762	1 683 088	4 996 850

Source : Rapport statistique annuel sur les mouvements d'aéronef, TP577

## AVIATION GÉNÉRALE

Par aviation générale, on entend toutes les activités aéronautiques du secteur privé, à l'exception des services de transport aérien, ce qui comprend la formation au pilotage, les services aériens spécialisés et l'aviation commerciale. Cette activité représente 53 % de l'activité des aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle, bien que cette activité se déroule en grande partie à des aéroports qui n'ont pas de tour de contrôle. Le nombre de licences de Transports Canada en vigueur est un autre indicateur de l'ampleur du secteur de l'aviation générale. Le tableau 8-14 fait état des mouvements d'aéronef de 1992 à 1996 aux aéroports dotés d'une tour de contrôle et le tableau 8-15, des licences et des permis de personnel délivrés en 1997.

### SERVICES AÉRIENS SPÉCIALISÉS

Les services aériens spécialisés se révèlent en grande partie indispensables à l'économie canadienne. Ces services comprennent les activités directement reliées à l'industrie canadienne, comme la lutte contre les incendies au moyen d'aéronefs, l'inspection aérienne et les services de construction, ainsi que les levés topographiques. Ce type de services est le seul secteur de l'industrie aéronautique assujéti aux

**TABLEAU 8-15**  
**SOMMAIRE DES LICENCES DU PERSONNEL**  
**EN DATE DE JANVIER 1998**

	En vigueur	Délivrées en 1997	Hommes	Femmes
<b>Avions</b>				
Pilotes privés	30 108	2 914	28 347	1 761
Pilotes professionnels	8 452	1 072	8 009	443
Pilotes de ligne	10 083	748	9 824	259
<b>Total</b>	<b>48 643</b>	<b>4 734</b>	<b>46 180</b>	<b>2 463</b>
<b>Hélicoptères</b>				
Pilotes privés	257	42	239	18
Pilotes professionnels	2 099	207	2 050	49
Pilotes de ligne	480	50	479	1
<b>Total</b>	<b>2 836</b>	<b>299</b>	<b>2 768</b>	<b>68</b>
<b>Permis</b>				
Planeurs	7 070	508	6 215	855
Autogire	21	0	20	1
Ballon	339	15	304	35
Ultra-léger	2 846	211	2 774	72
Pilote récréatif	756	430	711	45
<b>Total</b>	<b>11 032</b>	<b>1 164</b>	<b>10 024</b>	<b>1 008</b>
<b>Autres licences</b>				
Navigateurs	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Mécaniciens navigants	501	38	491	10
Contrôleurs de la circulation aérienne	2 209	99	2 051	158
Maintenance	10 545	409	10 468	77
<b>Total</b>	<b>13 255</b>	<b>546</b>	<b>13 010</b>	<b>245</b>
<b>Total des licences et des permis</b>	<b>75 766</b>	<b>6 743</b>	<b>71 982</b>	<b>3 784</b>

n.d. Non disponible

Source : Transports Canada, Sécurité et sûreté

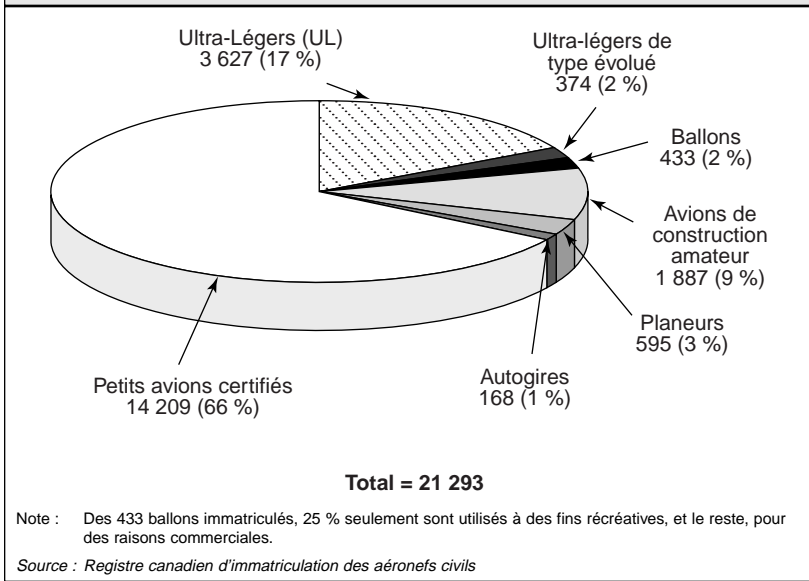
dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain.

### AVIATION D'AFFAIRES

Dans cette catégorie, quelque 150 exploitants privés utilisent une flotte composée d'environ 230 aéronefs privés et immatriculés pour desservir

leurs propres entreprises et des coentreprises. Depuis la baisse de l'activité enregistrée au début des années 1990, ce secteur affiche une remontée remarquable, les heures d'exploitation ayant augmenté de 20 %. Les aéronefs d'affaires ont transporté plus de 850 000 passagers en 1997. La croissance de l'industrie

**FIGURE 8-6**  
**PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIRS**



s'est traduite par la modernisation de la flotte d'aéronefs, ce qui comprend l'ajout de réactés d'affaires capables de franchir de plus grandes distances, le tout rendu nécessaire par la mondialisation croissante des activités commerciales.

### AVIATION DE LOISIR

L'aviation de loisir représente principalement des amateurs passionnés qui s'adonnent à cette activité pour le simple plaisir de voler. Ce groupe représente la plus grande partie de l'aviation civile, soit les deux tiers des pilotes du Canada (plus de 41 000) et les trois quarts des aéronefs au Canada (plus de 22 000).

Des consultations entre Transports Canada et le milieu de l'aviation de loisir ont abouti à l'élaboration d'une politique nationale sur l'aviation récréative, publiée en 1996 et traitant des questions suivantes :

- création d'un permis de pilote de loisir;
- processus simplifié d'acrobaties aériennes au moyen d'aéronefs de construction amateur;
- définition élargie d'« aéronef ultra-léger »;
- de nouvelles dispositions se rapportant à la maintenance assurée par les propriétaires;
- des provisions applicables au vol aux instruments au moyen d'aéronefs de construction amateur;
- de nouvelles normes de délivrance des licences applicables aux pilotes d'ultra-légers;
- des discussions portant sur l'établissement de la nouvelle catégorie « avion de sport ».

La figure 8-6 dresse le profil de la flotte d'aéronefs récréatifs.

## CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION

Entre le milieu des années 1980 et 1990, les services passagers intérieurs ont subi des hausses de prix supérieures au taux d'inflation, ce qui eu pour effet de faire baisser la demande rapidement. Toutefois, la concurrence s'est ravivée au sein de l'industrie et a donné lieu à une plus grande utilisation des tarifs à rabais et à une plus grande réduction des tarifs par rapport aux tarifs de classe économique. S'est ensuivie une réduction réelle des prix du transport aérien de 13 % entre 1991 et 1996. L'évolution récente des prix au sein de l'industrie du transport aérien intérieur a contribué à une reprise de la demande pour les services aériens intérieurs, qui a bondi de 15,2 % entre 1995 et 1996. Au cours du premier semestre de 1997, la baisse des prix de transport aérien a été de 3 %, tandis que la demande a continué de croître, à un taux de 10 %.

De 1992 à 1996, le prix de tous les services aériens internationaux n'a pratiquement pas changé, alors que la demande a augmenté de 34 %. Au cours de cette période, le marché transfrontalier a été le plus dynamique des marchés canadiens, malgré des hausses de prix deux fois supérieures au taux d'inflation général. Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont servi de stimulant à la demande, tout comme l'introduction de nouveaux services suite à la signature de l'accord Ciels ouverts. Malgré un fort mouvement de hausse des prix, la demande pour les services transfrontaliers a continué d'être vigoureuse.

Dans les autres marchés internationaux, les hausses au chapitre de la demande sont en grande partie attribuables à une réduction des prix et à la croissance des marchés de l'Asie Pacifique.

Depuis 1991, l'utilisation accrue des tarifs à rabais a contribué à une baisse réelle de 20 % du prix des services aériens internationaux non transfrontaliers. Au cours du premier semestre de 1997, le prix de tous les services internationaux a augmenté de 3,8 %, la principale augmentation revenant aux services transfrontaliers. Malgré ces changements, la demande pour les services transfrontaliers et les autres services internationaux s'est maintenue, ayant augmenté de 15 % au cours de la première moitié de 1997.

Dans l'ensemble, de 1992 à 1996, la production de l'industrie canadienne du transport aérien a augmenté de 5 % par an, contre 3,5 % pour l'économie.

Le tableau 8-16 fait état des changements dans les prix et la production au sein de l'industrie du transport aérien.

## RÉSULTATS FINANCIERS

### RECETTES ET DÉPENSES

En 1996, l'industrie canadienne du transport aérien a enregistré des recettes d'exploitation de 10 milliards \$. Ensemble, Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International, leurs filiales y comprises, ont produit des recettes de 8 milliards \$, soit 80 % du total, les autres grands transporteurs étant responsables de 8 % et le reste, 12 %, provenant des petits transporteurs (figure 8-7).

Environ 88 % du total des recettes d'exploitation de l'industrie provient du transport des passagers, alors que le transport des marchandises représente 8 % et les autres services de pilotage et services aériens divers, 4 % (figure 8-8).

Les services affrétés ont représenté seulement 11 % du total des recettes au chapitre du transport

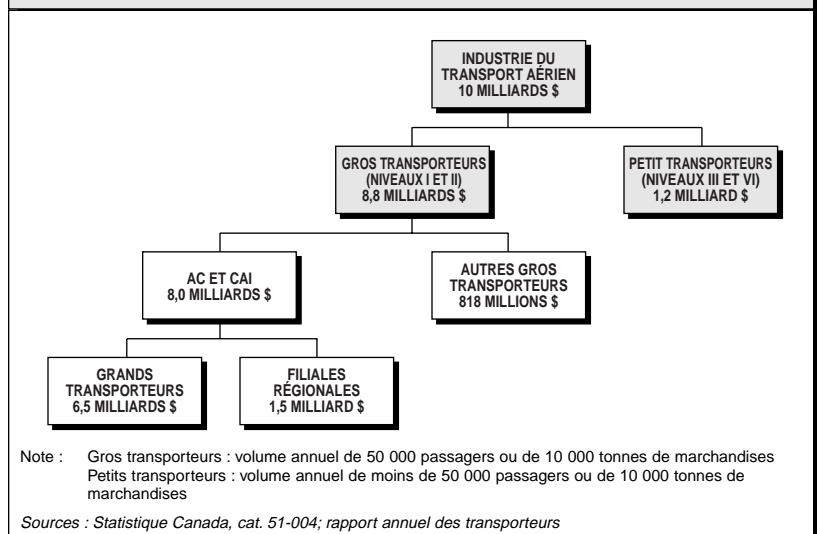
**TABLEAU 8-16**  
**CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION**  
**DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN**  
**1994 à 1997**

	1994	1995	1996	1997 <sup>1</sup>
<b>Changements dans les prix (%)</b>				
Services passagers intérieurs	2,7	(0,5)	(6,7)	(3,0)
Services internationaux	3,9	(0,9)	(4,8)	3,8
Services marchandises	1,4	0,5	(3,6)	0,2
Total, industrie du transport aérien	3,2	(0,3)	(5,1)	0,5
Économie – Secteur des affaires	2,8	3,5	1,9	1,4 <sup>2</sup>
<b>Changements dans la production (%)</b>				
Services passagers intérieurs	3,7	5,2	9,6	9,9
Services internationaux	1,5	14,0	15,2	15,3
Services marchandises	1,5	9,9	3,1	7,7
Total, industrie du transport aérien	2,5	9,5	11,7	12,5
Économie – Secteur des affaires	5,2	2,4	2,8	3,8 <sup>2</sup>

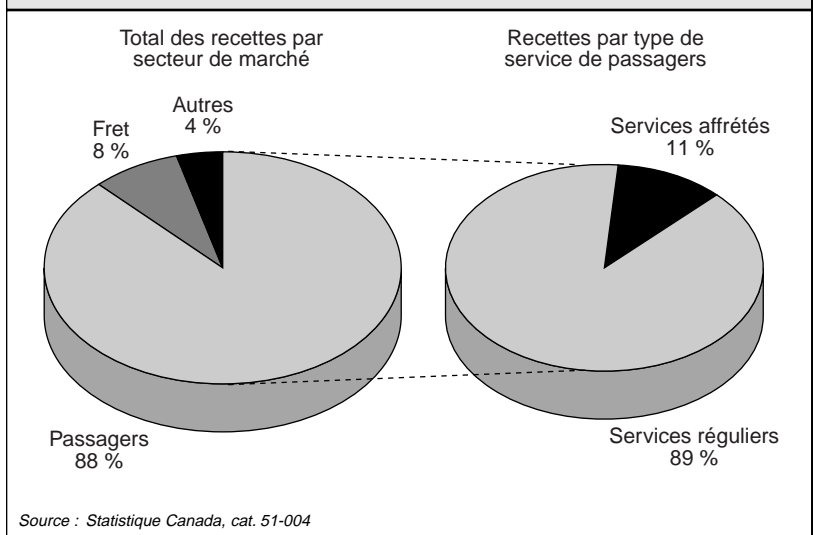
<sup>1</sup> Données basées sur le premier semestre  
<sup>2</sup> Données préliminaires

Source : *Transports Canada, d'après les dossiers de Statistique Canada*

**FIGURE 8-7**  
**INDUSTRIE CANADIENNE DU TRANSPORT AÉRIEN**  
**RECETTES D'EXPLOITATION**  
**1996**



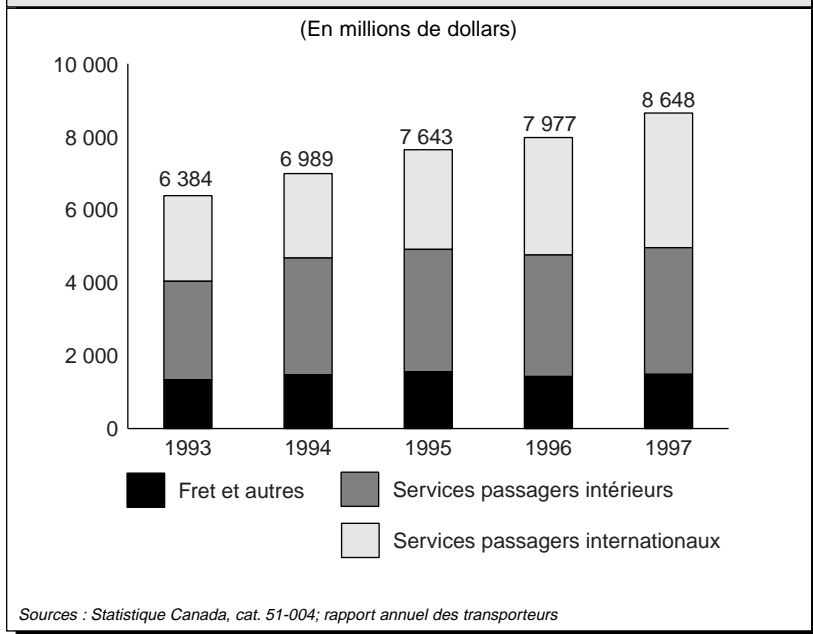
**FIGURE 8-8**  
**RECETTES D'EXPLOITATION**  
**PAR SECTEUR DE MARCHÉ**  
**1996**



des passagers et des marchandises par les gros transporteurs, mais 88 % du total des recettes des petits transporteurs. Dans l'ensemble, 80 % des recettes de l'industrie au chapitre du transport aérien des passagers et des marchandises proviennent des services réguliers et 20 %, des services affrétés.

De 1993 à 1997, le total combiné des recettes d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien a augmenté de 35 %. Les recettes provenant du transport intérieur des passagers se sont accrues de 29 %, contre 57 % au chapitre des services internationaux. Depuis la mise en oeuvre de l'accord Ciel ouvert entre le Canada et les États-Unis en 1995, les augmentations enregistrées au chapitre des nouvelles routes et du trafic des services transfrontaliers ont contribué à une hausse importante des recettes des services internationaux (figure 8-9). Des recettes pour le transport du fret et les autres recettes n'ont augmenté que de 11 % au cours de ces quatre années.

**FIGURE 8-9**  
**CROISSANCE SIGNIFICATIVE DES RECETTES DANS LE SECTEUR DES**  
**SERVICES PASSAGERS INTERNATIONAUX**  
**AIR CANADA ET LES LIGNES AÉRIENNES CANADIEN, FILIALES Y COMPRIS**



La moyenne du ratio d'exploitation de l'industrie (le rapport entre les recettes et les dépenses d'exploitation) a atteint 97,4 % en 1996, contre 95,8 % l'année précédente, la principale raison étant l'augmentation des prix du carburant. Avec le rétrécissement de la marge des bénéfices d'exploitation, les résultats financiers de l'industrie du transport aérien demeurent sensibles aux changements dans les prix des entrées.

En 1996, la part des coûts de main-d'oeuvre est demeurée à 25 % des recettes de l'industrie<sup>2</sup>. Le total des coûts en carburant a augmenté de 215 millions \$ et la part que représente le carburant dans les recettes d'exploitation a augmenté de 16 % en 1996, contre 14 % en 1995. Les autres dépenses

2 L'importance relative de chaque facteur dans la structure des coûts devrait être calculée en termes de coûts totaux. Mais ces coûts comprennent non seulement tous les coûts d'exploitation mais également une répartition du coût du capital. Déterminer le coût du capital est un exercice complexe, et toutes les données nécessaires à cet égard n'étaient pas disponibles. En conséquence, les recettes totales d'exploitation dont fait état le présent rapport représentent une valeur approximative des coûts totaux, suivant l'hypothèse que le revenu net équivaut au coût du capital.

d'exploitation ont représenté pratiquement 60 % des recettes, les éléments les plus importants étant le marketing (13 %), les locations d'aéronefs (7 %), l'amortissement (6 %) et les redevances d'atterrissage (3 %) ainsi que les coûts d'alimentation (entre 4 et 5 %).

De 1990 à 1994, le taux d'emploi a régressé de 17 %, suivi d'une reprise de 5 % en 1995 et en 1996. La productivité de la main-d'oeuvre a augmenté de 31 % entre 1992 et 1996, contre 6 % seulement dans le secteur commercial pour la même période. Les coûts unitaires de main-d'oeuvre des transporteurs aériens canadiens ont augmenté considérablement (18 %) de 1988 à 1992, puis ont baissé de 13 % de 1992 à 1996.

Le tableau 8-17 fait état de la structure des coûts et des indicateurs d'efficacité applicables à l'industrie du transport aérien.

La productivité totale des facteurs de l'industrie du transport aérien est descendue à un niveau sans précédent à 1991, soit de 15 % inférieure aux niveaux de 1986. Depuis lors, elle a augmenté de 4,5 % par an, ayant affiché un rendement solide en 1996 (8,2 %). De 1991 à 1996, les coûts unitaires de cette industrie ont baissé de 11 % soit une réduction des coûts de 1 milliard \$. En 1996, l'industrie a réduit ses coûts de quelque 450 millions \$.

## RENTABILITÉ

Malgré une amélioration de la rentabilité de l'industrie du transport aérien en 1997, elle ne s'est pas encore complètement relevée des pertes essayées au début des années 1990.

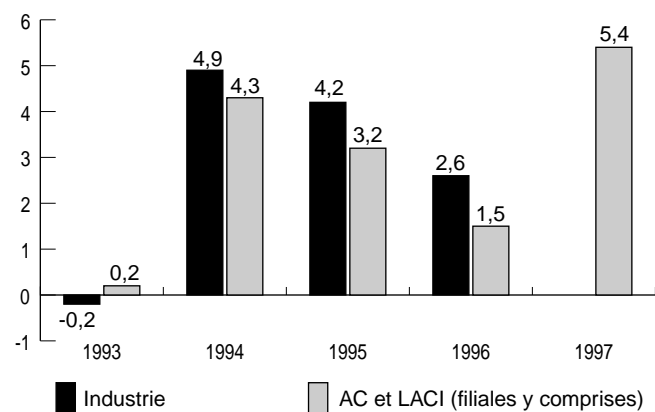
En 1996, les résultats financiers de l'industrie n'ont pas été sans ressentir l'incidence marquée des pertes d'exploitation qu'ont essayées certains gros transporteurs. C'est

**TABLEAU 8-17**  
**STRUCTURE DES COÛTS ET INDICATEURS D'EFFICACITÉ**  
**DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN - 1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
<b>Structure de coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	28,4	25,6	25,2	24,5
Carburant	14,5	14,2	14,3	15,9
<b>Employés (en milliers)</b>				
	39,3	39,0	40,6	41,0
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>				
	46,3	46,3	48,4	49,7
<b>Changement de productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	2,9	7,7	6,1	11,1
Carburant	(0,6)	(6,4)	0,0	4,0
Total	3,9	4,4	2,5	8,2
<b>Changement dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	2,5	(7,2)	(1,5)	(7,6)
Total	(0,1)	(2,6)	1,2	(5,4)

Source : Transports Canada, suivant les dossiers de Statistique Canada

**FIGURE 8-10**  
**MARGE D'EXPLOITATION**  
**DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1993 à 1997**  
(Pourcentage du total des recettes)



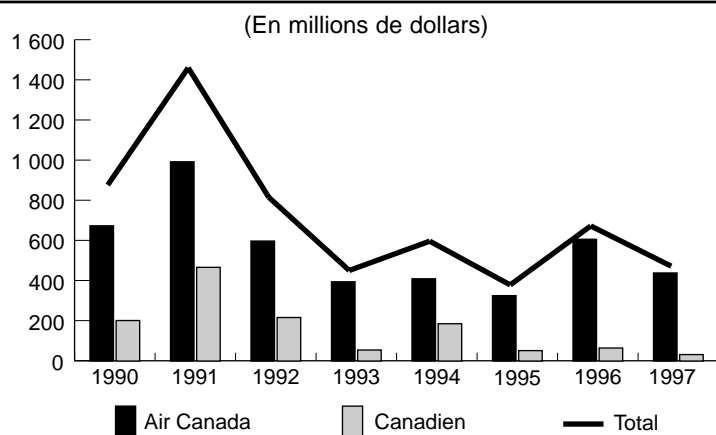
Sources : Statistique Canada, rapport annuel d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien

ainsi qu'en moyenne, le ratio d'exploitation a baissé à 2,6 %, contre 4,2 % en 1995 (figure 8-10). Afin d'améliorer la rentabilité et de demeurer viables, les compagnies aériennes en difficulté ont dû prendre d'importantes mesures de restructuration. Qu'il suffise de mentionner que Les Lignes aériennes Canadien a mis en oeuvre,

l'année dernière, un plan de restructuration échelonné sur quatre ans. Royal Aviation a fait de même en 1996 et a ainsi amélioré sa rentabilité.

En 1997, Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien, leurs filiales y comprises, ont enregistré des améliorations au chapitre des bénéfices d'exploitation.

**FIGURE 8-11**  
**DÉPENSES EN CAPITAL \***  
**AIR CANADA ET LES LIGNES AÉRIENNES CANADIEN**  
**1990 à 1997**



\* Ajouts aux biens et aux équipements, y compris les dépôts visant les équipements de vol

Sources : Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien

## INVESTISSEMENTS

Après d'importants d'investissements en 1991, les deux principaux transporteurs aériens ont enregistré une baisse marquante à ce chapitre au cours des quatre années suivantes, en raison du cycle de vie de leurs équipements, d'un excédent de capacité lors de la dernière récession et de mauvais résultats financiers (figure 8-11).

Air Canada a inversé la tendance à la baisse en 1996 grâce à un investissement de 607 millions \$ dans les équipements et d'autres biens. En 1997, le total combiné des dépenses d'immobilisations d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien a été de 471 millions \$.

**ANNEXE 8-1  
SITUATION DES SERVICES TRANSFRONTALIERS,  
PAR NATIONALITÉ DE TRANSPORTEUR**

	<i>Services exploités depuis février 1995</i>			<i>Entente préalable Services suspendus depuis février 1995</i>			<i>Services ajoutés depuis février 1995</i>			<i>Services exploités en date de février 1998</i>		
	<i>Canada</i>	<i>É.-U.</i>	<i>Total</i>	<i>Canada</i>	<i>É.-U.</i>	<i>Total</i>	<i>Canada</i>	<i>É.-U.</i>	<i>Total</i>	<i>Canada</i>	<i>É.-U.</i>	<i>Total</i>
Toronto/Pearson	14	23	37	1	11	12	29	12	41	42	24	66
Vancouver	6	10	16	-	6	6	8	15	23	14	19	33
Montréal/Dorval	7	10	17	-	3	3	3	5	8	10	12	22
Calgary	4	5	9	2	3	5	4	5	9	6	7	13
Ottawa	1	6	7	-	4	4	3	5	8	4	7	11
Halifax	2	-	2	-	-	-	1	2	3	3	2	5
Edmonton	-	3	3	-	1	1	-	1	1	-	3	3
Winnipeg	1	1	2	-	-	-	-	-	-	1	1	2
Autres	5	8	13	3	2	5	-	4	4	2	10	12
<b>Total des services réguliers</b>	<b>40</b>	<b>66</b>	<b>106</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>36</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>97</b>	<b>82</b>	<b>85</b>	<b>167</b>
Services affrétés convertis	30	-	30	20	-	20	-	-	-	10	-	10
<b>Grand total</b>	<b>70</b>	<b>66</b>	<b>136</b>	<b>26</b>	<b>30</b>	<b>56</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>97</b>	<b>92</b>	<b>85</b>	<b>177</b>

**Note :** - Y compris les services exploités par les principaux transporteurs et leurs filiales régionales.  
- Y compris les changements de service prévus à l'hiver et au printemps de 1998.  
- À l'exclusion des services ajoutés depuis février 1995 et suspendus par la suite.  
- Les conversions de services affrétés sont définies comme étant des services affrétés exploités par Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien avant février 1995 puis convertis en vols réguliers.  
- Les services affrétés ne sont pas compris sauf s'ils ont été convertis en services réguliers en 1995/1996.

Source : Transports Canada, Politique aérienne

**ANNEXE 8-2**  
**SITUATION DES SERVICES TRANSFRONTALIERS**  
**EN DATE DU 24 FÉVRIER 1998**

Aéroport	Services actuels introduits après le 24 février 1995	Services actuels exploités avant le 24 février 1995	Entente préalable Services suspendus après le 24 février 1995	Nouveaux services suspendus par la suite
Calgary	Chicago : American Chicago : Canadien*** Denver : United Houston : Air Canada Los Angeles : Canadien Minneapolis : Northwest San Francisco : United Seattle : Alaska (R) Spokane : Air Canada (R)	Dallas : American Los Angeles : Air Canada Salt Lake City : Delta San Francisco : Air Canada	Chicago : Air Canada Denver : Delta Los Angeles : Delta New York/Newark : Air Canada Spokane : United	Chicago : Canadien Denver : Air Canada Las Vegas : Canadien (C) Las Vegas : Delta Palm Springs : Canadien (C) Phoenix : Canadien (C)
Edmonton Intl.	Seattle : Alaska (R)	Minneapolis : Northwest Salt Lake City : Delta	Dallas : American	Las Vegas : Canadien (C)
Fredericton				Boston : Air Canada (R)
Halifax	Boston : Canadien (R) Boston : Delta (R) New York/Newark : Continental (R) Orlando : Air Canada (C)***	Boston : Air Canada (R) New York/Newark : Air Canada (R)		Detroit : Northwest Ft. Lauderdale : Canadien (C) New York/Kennedy : American (R) Orlando : Canadien (C) St. Petersburg : Canadien (C) Tampa : Air Canada (C)
Hamilton		Pittsburgh : US Airways (R)		
Kenora	Minneapolis : Northwest (R)***			
London		Detroit : Northwest (R) Pittsburgh : US Airways (R)		
Moncton				Boston : Air Canada (R) Boston : Delta (R)
Montréal/Dorval	Atlanta : Delta Ft. Lauderdale : Air Canada (C) Hartford : Air Canada (R) Miami : American Minneapolis : Northwest New York/Kennedy : American (R) New York/Newark : Continental Orlando : Air Canada (C)*** San Francisco : Air Canada Washington/National : Air Canada	Boston : Air Canada Boston : Delta (R) Chicago : Air Canada Chicago : American Cincinnati : Delta Detroit : Northwest Los Angeles : Air Canada Miami : Air Canada New York/LaGuardia : Air Canada New York/LaGuardia : Delta (R) New York/Newark : Air Canada Philadelphie : US Airways Pittsburgh : US Airways Tampa : Air Canada***	Baltimore : US Airways Hartford : Delta (R) Miami : Delta	Atlanta : Air Canada Boston : USAir Shuttle Dallas : American New York/Kennedy : Delta New York/LaGuardia : USAir Shuttle Philadelphie : Air Canada (R) Washington/Dulles : ValuJet Washington/National : US Airways
Montréal/Mirabel			Boston : Northwest (R)	
Ottawa	Boston : Air Canada (R) Chicago : Air Canada Chicago : American Detroit : Northwest (R) New York/LaGuardia : Delta (R) New York/Newark : Continental (R)* Philadelphie : US Airways Washington/Dulles : Air Canada	Boston : Delta (R) New York/Newark : Air Canada Pittsburgh : US Airways (R)	Albany : Delta (R) Baltimore : US Airways New York/Kennedy : US Airways (R) Syracuse : US Airways (R)	New York/Kennedy : American (R) Orlando : Canadien (C) St. Petersburg : Canadien (C)
Québec		Boston : Delta (R) New York/Newark : Air Canada (R)		New York/Kennedy : American (R)
Regina	Minneapolis : Northwest (R)		Minneapolis : Canadien (R)	
Saint John		Boston : Canadien (R)	New York/Newark : Air Canada (R)	Boston : Delta (R)
Saskatoon	Minneapolis : Northwest			
Thunder Bay		Minneapolis : Northwest (R)		
Toronto/Pearson	Allentown : Air Canada (R) Atlanta : Air Canada Atlanta : Delta Boston : Canadien* Boston : Delta (R) Charlotte : Air Canada Charlotte : US Airways (R) Chicago : Canadien Cincinnati : Air Canada Cleveland : Continental (R) Columbus : Air Canada (R) Columbus : US Airways (R) Dallas : Air Canada	Baltimore : Air Canada (R) Baltimore : US Airways (R) Boston : Air Canada Chicago : Air Canada Chicago : American Chicago : United Cincinnati : Delta (R) Cleveland : Air Canada Dallas : American Dayton : US Airways (R) Detroit : Northwest Grand Rapids : Midwest Express (R) Hartford : Air Canada (R)	Albany : Delta (R) Boston : US Airways Cleveland : US Airways (R) Hartford : Delta (R) Miami : Delta Nashville : American Pittsburgh : Delta Rochester : US Airways Syracuse : Delta (R) Tampa : Delta Washington/Dulles : Canadien (R) Washington/Dulles : Delta (R)	Ft. Lauderdale : Canadien (C) Ft. Myers : Canadien (C) Indianapolis : Air Canada (R) Nashville : Delta (R) Saginaw : Midwest Express (R) St. Petersburg : Canadien (C) Sarasota : Canadien (C) Tampa : American Tampa : Canadien Washington/National : US Airways West Palm Beach : Canadien (C)

... suite



**ANNEXE 8-2**  
**SITUATION (fin)**

Aéroport	Services actuels introduits après le 24 février 1995	Services actuels exploités après le 24 février 1995	Entente préalable Services suspendus après le 24 février 1995	Nouveaux services suspendus par la suite
Toronto/Pearson (suite)	Dallas : Canadien Denver : Air Canada Ft. Lauderdale : Air Canada (C)*** Ft. Myers : Air Canada (C)*** Harrisburg : Air Canada (R) Houston : Continental Kansas City : Air Canada Las Vegas : Air Canada (C) Miami : American Miami : Canadien Milwaukee : Air Canada Milwaukee : Midwest Express Minneapolis : Air Canada Minneapolis : Northwest Nashville : Air Canada New York/LaGuardia : Canadien New York/Newark : Continental Orlando : Air Canada (C)*** Orlando : Canadien Philadelphie : Air Canada Phoenix : Air Canada Pittsburgh : Air Canada Pittsburgh : US Airways Providence : Air Canada (R) Raleigh : Air Canada Raleigh : Canadien (R) Richmond : Air Canada (R) St. Louis : Air Canada St. Louis : Trans World Seattle : Air Canada Washington/Dulles : Air Canada Washington/National : Air Canada West Palm Beach : Air Canada (C)***	Honolulu : Canadien Houston : Air Canada Indianapolis : US Airways (R) Los Angeles : Air Canada Miami : Air Canada New York/LaGuardia : Air Canada New York/LaGuardia : American New York/Newark : Air Canada Philadelphie : US Airways San Francisco : Air Canada San Francisco : United Tampa : Air Canada		
Vancouver	Boston : Canadien Chicago : Canadien Dallas : American Dallas : Canadien Denver : United Detroit : Northwest*** Honolulu : Air Canada (C) Houston : Continental Kahului/Maui : Air Canada (C) Las Vegas : Alaska Las Vegas : Canadien Los Angeles : Air Canada Los Angeles : Alaska Los Angeles : United Minneapolis : Northwest New York/Kennedy : American Phoenix : Alaska Phoenix : America West Portland : Canadien (R) Reno : Reno Air Salt Lake City : Delta (R) San Diego : Canadien San Francisco : Air Canada San Francisco : Alaska San Francisco : United	Chicago : United Honolulu : Canadien Los Angeles : Canadien Portland : Air Canada (R) Portland : Alaska (R) Portland : Delta (R) San Francisco : Canadien Seattle : Air Canada (R) Seattle : Alaska Seattle : Canadien (R)	Bellingham : Alaska (R) Los Angeles : Delta San Francisco : Delta San Jose : American Seattle : United Spokane : Northwest	Atlanta : Delta** Cincinnati : Delta Denver : Air Canada Las Vegas : America West Miami : American New York/Newark : Continental Palm Springs : Canadien (C) Reno : Canadien (C) San Diego : Alaska
Victoria		Seattle : Alaska (R)	Port Angeles : Alaska (R)	
Whitehorse	Anchorage : Alaska (R)			
Winnipeg		Chicago : Air Canada Minneapolis : Northwest		Chicago : American Las Vegas : Canadien (C) Orlando : Air Canada (C) Palm Springs : Canadien (C)
Yarmouth			Boston : Air Canada (R)	

**Note :** \*- Service exploité à compter d'avril-mai 1998  
\*\*- Service terminé en avril 1998  
\*\*\*- Service saisonnier

(R)- Service exploité par les filiales régionales  
(C)- Service affrété par Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien avant le 24 février 1995

Source : *Transports Canada, Politique aérienne*

**ANNEXE 8-3**  
**SITUATION DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX<sup>1,4</sup>**  
**EN DATE DU 24 FÉVRIER 1998**

	Points desservis à l'étranger par les transporteurs aériens canadiens		Points canadiens desservis par les transporteurs étrangers	Principaux services affrétés <sup>2</sup>
	Air Canada	Canadien		
Atlantique	Delhi Francfort Glasgow Londres Manchester Paris Tel Aviv Zurich	Londres Rome	Aeroflot : Montréal Air France : Montréal, Toronto Alitalia : Toronto <sup>3</sup> British Airways : Toronto, Vancouver Czech Airlines : Montréal, Toronto El Al : Montréal, Toronto Iberia : Montréal Icelandair : Halifax KLM : Montréal, Toronto, Vancouver Lufthansa : Toronto, Vancouver Olympic : Montréal, Toronto Pakistan International : Toronto Royal Air Maroc : Montréal Swissair : Montréal	Amsterdam Francfort Glasgow Londres Manchester Paris
Pacifique	Hong Kong Osaka Seoul	Auckland Bangkok Beijing Hong Kong Manille Nagoya Taipei Tokyo	Air China : Vancouver Air New Zealand : Vancouver Cathay Pacific : Toronto, Vancouver Japan Airlines : Vancouver Korean Air : Toronto, Vancouver Malaysia Airlines : Vancouver Mandarin : Vancouver Philippine Airlines : Vancouver Singapore Airlines : Vancouver	Aucun
Sud	Antigua Barbades Bermudes Fort-de-France Kingston Montego Bay Nassau Pointe-a-Pitre Port-au-Prince Port of Spain St. Lucie	Buenos Aires Mexico Monterrey Sao Paulo	BWIA : Toronto Cubana : Montréal, Toronto LACSA : Toronto Mexicana : Montréal, Toronto VASP : Toronto	Acapulco Cancun Ixtapa Montego Bay Nassau Puerto Plata Puerto Vallarta Punta Cana Santo Domingo Varadero
Autres	Air Transat : Paris First Air : Kangerlussuaq		Air St-Pierre : Halifax, Montréal, St. John's, Sydney Greenlandair : Iqaluit <sup>3</sup>	

**Note :** 1- Y compris les services assurés au moyen des aéronefs propres et à l'exclusion des partages de codes.  
2- Y compris les destinations à l'étranger comptant plus de 50 000 passagers des services affrétés en 1996.  
3- Services exploités durant l'été seulement.  
4- Les services réguliers comprennent uniquement les services pour lesquels un horaire a été publié en général. Dans certains cas, des services internationaux sont inclus dans un calendrier qui n'est pas publié, comme le service d'Air Transat à destination de Cuba.

Source : *Transports Canada, Politique aérienne*

# TRANSPORT MARITIME

L'année 1997 a été marquée par des modifications législatives d'envergure proposées dans le secteur du transport maritime et par des événements majeurs liés à l'infrastructure et aux services.

Le secteur canadien du transport maritime se compose de services intérieurs et transfrontaliers offerts par une flotte d'exploitants ainsi que d'activités de commerce maritime international d'importation et d'exportation aux principaux ports. Le secteur comprend aussi un réseau de services de traversier qui s'étend à travers le pays et une multitude d'exploitants de navires de croisière de toutes tailles qui offrent des services sur différents marchés du Canada.

## FAITS SAILLANTS EN 1997

### CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

#### *Loi maritime du Canada* (projet de loi C-9)

En octobre 1997, le projet de loi C-9, *Loi maritime du Canada (LMC)*, a été déposé à la Chambre des communes. Ce projet de loi reprend les dispositions du projet de loi antérieur, le projet de loi C-44 mort au feuillet à la dissolution du Parlement le 27 avril 1997 en raison de l'élection fédérale.

Le projet de loi a pour objectif premier de mettre en oeuvre la Politique maritime nationale de 1995 afin de faciliter l'exploitation des ports et d'autres services et installations maritimes dans un cadre commercial. La politique prévoit la dissolution de la Société canadienne des ports, la création d'administrations portuaires canadiennes sans but lucratif, la cession de ports régionaux et locaux, la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent par des groupes d'utilisateurs, la commercialisation des services de traversier et la modernisation du pilotage maritime.

Le projet de loi a été adopté par la Chambre des communes le 9 décembre 1997 puis transmis au Sénat.

### **Modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (projet de loi S-4)**

Le projet de loi S-4, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada*, a été déposé au Sénat en octobre 1997. Le projet de loi avait d'abord été déposé au mois de septembre 1996, mais n'avait pas achevé le processus d'examen parlementaire à la dissolution du Parlement en avril 1997. Le projet de loi S-4 accroît le montant d'indemnisation qui peut être réclamé dans les secteurs privé et public en cas de dommages maritimes, en général, et de dommages causés par la pollution, en particulier. Le Sénat a adopté le projet de loi le 16 décembre 1997. Celui-ci a été présenté à la Chambre des communes le 11 février 1998, puis vu en deuxième lecture le 23 février 1998.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* régit les activités exercées par les navires étrangers en eaux canadiennes. Elle porte notamment sur les questions suivantes : immatriculation des navires; délivrance de brevets et certificats aux capitaines et à l'équipage; sécurité des navires; épaves; sauvetage, enquêtes sur des sinistres maritimes; phares et autres aides à la navigation; gardiens de port; abordages et responsabilité; livraison des marchandises; pollution causée par les navires et indemnisation des dommages dus à la pollution.

### **Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes**

En septembre 1997, le Canada a signé le Protocole modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, adopté en mai 1996 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les dispositions du protocole doivent être mises en oeuvre par le biais des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* proposées

dans le projet de loi S-4. Le Canada ratifiera le protocole lorsque le projet de loi S-4 aura été adopté.

### **Convention sur la responsabilité et l'indemnisation en ce qui concerne le transport de substances nocives par mer (Convention HNS)**

En septembre 1997, le Canada a également signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation en ce qui concerne le transport de substances nocives par mer, adoptée en mai 1996 sous les auspices de l'OMI.

La nouvelle convention prévoit un système à responsabilités partagées, le premier niveau étant financé par les propriétaires de navire et le deuxième, par les propriétaires de cargaison. La Convention prévoit l'indemnisation des dommages, y compris ceux résultant de la contamination de l'environnement par des substances dangereuses et nocives, jusqu'à concurrence d'environ 500 millions \$. Le Canada consultera les parties intéressées avant de ratifier officiellement la Convention.

### **Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)**

Dans la foulée de son projet d'élimination des mesures protectionnistes et promotionnelles dans le secteur du transport maritime, le Comité du transport maritime (CTM) de l'OCDE a fait des progrès en vue de la conclusion d'une entente sur les principes de la politique maritime avec des pays non-membres à économies dynamiques (Argentine, Brésil, Chili, Hong Kong, Indonésie, Malaisie, Singapour, Taipei et Thaïlande). Le dialogue avec les pays non-membres s'est étendu à la Chine en novembre 1997, dans le cadre d'un atelier consacré aux questions de politique maritime. Le CTM, qui regroupe 29 pays membres, est la principale tribune de discussion des pays industrialisés à économie de marché sur ces questions.

Ces deux dernières années, le CTM s'est aussi penché sur la politique et sur la loi de la concurrence dans le secteur de la navigation de ligne. Ayant observé que l'existence de règles divergentes en matière de concurrence peut nuire à la modernisation de ce secteur et, plus généralement, à l'essor du commerce mondial, le Comité cherche des solutions pratiques visant à favoriser l'uniformité des règles de la concurrence qui régissent le transport maritime.

En outre, le CTM a évalué les avantages concurrentiels dont bénéficient les exploitants de navires inférieurs aux normes. Ces avantages découlent de l'inobservation des règles internationales applicables à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin. Le CTM étudie en ce moment les mesures économiques qui pourraient être prises pour pallier le problème des navires inférieurs aux normes.

Enfin, le CTM a toujours pour priorité d'améliorer la transparence des mesures de soutien assurées par les pays membres. Il a compilé une série de mesures de soutien touchant les services maritimes et les services connexes, y compris le soutien assuré dans le secteur de la recherche et du développement. Il a également rassemblé des renseignements sur les entreprises d'État, la seconde immatriculation, les régimes d'armement en équipage des navires et les règles d'affrètement coque nue.

### **Accord maritime entre le Canada et la Chine**

Donnant suite à une demande de la République populaire de Chine, le Canada a signé avec celle-ci un accord maritime bilatéral à Vancouver, en avril 1997. L'accord traite de diverses questions : navires, accès aux ports et installations portuaires, droits et autres frais de port, taxation, règlement de transactions financières, rapatriement des revenus, enquêtes sur les incidents et accidents

maritimes, sûreté du transport maritime international, entrées et escales des membres d'équipage, primauté des lois nationales et demandes de renseignements sur les mesures gouvernementales.

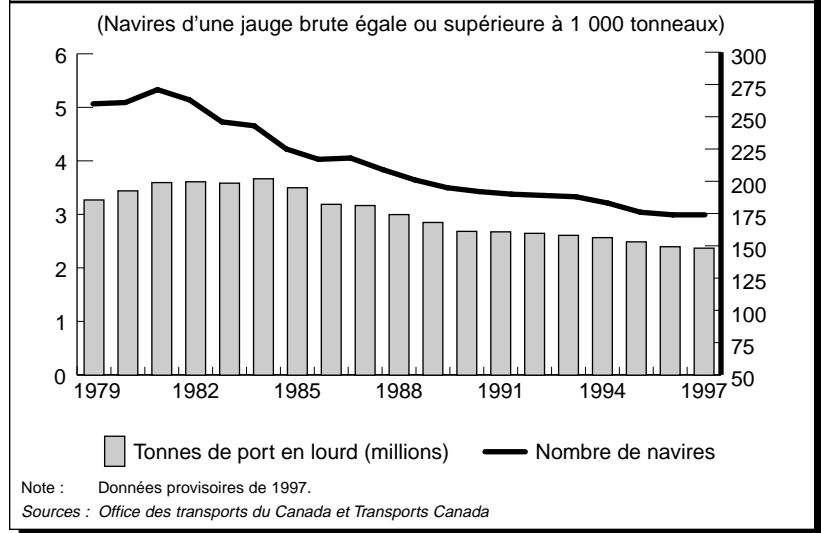
## FAITS SAILLANTS DANS L'INDUSTRIE

### Modifications à la structure de l'industrie

De nombreux changements d'importance sont survenus dans le secteur maritime en 1997. Entre autres changements dignes de mention :

- L'exploitation des services de traversier Saint John–Digby et Yarmouth–Bar Harbor a été transférée de Marine Atlantique à Bay Ferries Ltd., un exploitant du secteur privé.
- Canadien Pacifique Limitée (CP Navigation) a acheté la Lykes Bros. Steamship Co. basée aux É.-U. et la Contship Containerlines Ltd., dont le siège social est au R.-U.
- MacMillan Bloedel s'est départie de sa filiale de transport maritime Canadian Transport Co. Ltd. et de son exploitation de remorqueurs et de chalands, Kingcome Navigation.
- Socanav Inc., une société de transport maritime basée à Montréal qui a déjà exploité une importante flotte de pétroliers dans le Saint-Laurent, a officiellement déclaré faillite au début de 1997.
- Coastal Transport Ltd., une filiale à part entière de Marine Atlantique, a été vendue à un exploitant privé.
- Le gouvernement de Terre-Neuve a pris en charge le service maritime côtier de Labrador, pour une somme de 347 millions \$, et s'est vu transférer des traversiers d'une valeur de 25 millions \$.
- Le gouvernement fédéral a transféré le droit de propriété du port de Churchill à OmniTrax Inc.

**FIGURE 9-1**  
**FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA**  
**1979 à 1997**



### Nouveaux services et installations

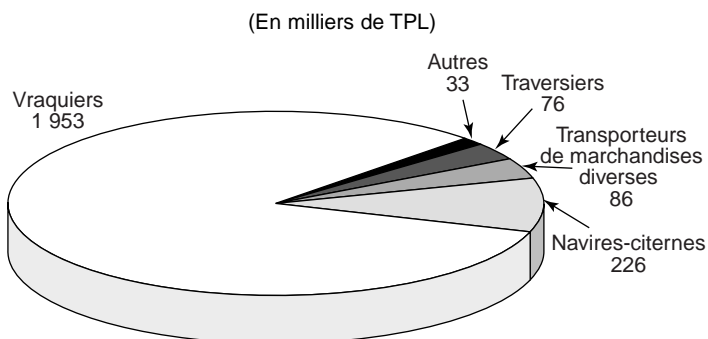
L'année 1997 a été marquée par d'importants événements liés à l'infrastructure et aux services, événements qui ont influé sur les activités de transport maritime du Canada :

- Le pont de la Confédération, qui relie l'Île-du-Prince-Édouard à la partie continentale du Canada, a été inauguré le 1<sup>er</sup> juin 1997, entraînant l'abandon du service de traversier offert par Marine Atlantique entre Borden (Î.-P.-É.) et Cap Tormentine (N.-B.).
- Le port de Vancouver a ouvert Deltaport, une nouvelle installation de conteneurs des plus modernes.
- Trois grands exploitants internationaux, Maersk Line, Sea-Let et P&O Nedlloyd Ltd., ont lancé un nouveau service de ligne au port de Montréal.
- Marine Atlantique a vendu le Newfoundland Dockyard à des intérêts locaux.
- Les croisières ont repris sur les Grands-Lacs, avec la venue du premier gros paquebot de croisière à naviguer dans les Grands-Lacs depuis plus de 20 ans, le Columbus d'Hapag Lloyd.

De même, les améliorations apportées aux services maritimes en 1997 sont attribuables à l'achat d'équipement :

- Fednav Limited a commandé quatre nouveaux vraquiers hauturiers spécialement conçus pour la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent. La société avait déjà commandé six navires de ce type en 1994; le dernier a été livré en août 1997.
- Canada Maritime Ltd. et Orient Overseas Container Line (OOCL) ont commandé trois nouveaux porte-conteneurs faisant plus de 2 600 unités équivalentes de conteneur, pour leur service conjoint Montréal–Europe.
- Irving a reçu deux nouveaux superpétroliers à double coque, le *Primrose* et le *Galloway*.
- Le gouvernement fédéral a acheté un nouveau traversier pour desservir les Îles-de-la-Madeleine. Le *N.M. Madeleine* a été en exploitation de juillet à novembre 1997.

**FIGURE 9-2**  
**FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA \* PAR TYPE**  
**1997**



\* Navires d'une jauge égale ou supérieure à 1 000 tonneaux— Données provisoires de 1997

Sources : Office des transports du Canada et Transports Canada

## SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Les navires canadiens ont été actifs non seulement dans le transport intérieur et le cabotage, mais également dans le commerce transfrontalier entre le Canada et les É.-U. En 1996, la flotte de navires marchands immatriculés au Canada a mené près de 98 % des activités de cabotage et environ 55 % des activités commerciales par eau entre le Canada et les É.-U. Toutefois, le commerce outre-mer a constitué moins de 1 % de ses activités.

Selon les données provisoires indiquées à la figure 9-1 pour 1997, la flotte de navires marchands immatriculés au Canada se composait de 174 navires automoteurs (jauge brute de plus de 1 000 tonneaux), ce qui représente 2,4 millions de tonnes de port en lourd. Ces chiffres font état d'une diminution de neuf navires, ou près de 4 % du nombre de navires comparativement au début de 1996, ainsi que d'une diminution de 5 % de la capacité de charge. Les transporteurs de vrac sec sont l'épine dorsale de la flotte, avec 41 % des navires et 82 % de la capacité de charge. Les transporteurs de vrac liquide se sont classés au deuxième rang, avec 10 % de la

capacité de charge totale (figure 9-2). La moyenne d'âge des navires marchands canadiens en 1997 s'élevait à 26 ans.

Selon une évaluation de l'Office des transports du Canada, la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands (jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux) se composait, en 1997, de 253 remorqueurs et 1 312 chalands, respectivement, ce qui représente au total 1,5 million de tonneaux.

## SERVICES DE TRANSPORT INTÉRIEUR ET TRANSFRONTALIER

### Est du Canada

En 1997, l'Association des armateurs canadiens comprenait 11 sociétés membres, qui ont exercé des activités dans l'Est du Canada avec une flotte combinée de 89 navires – dont un battant pavillon étranger. L'année précédente, elle se composait de 12 sociétés et d'une flotte de 101 navires. Les sociétés qui ont exercé des activités dans les régions du Saint-Laurent et de l'Atlantique font partie de l'Association des armateurs du Saint-Laurent Inc. (21 membres actifs en 1997), basée à Québec. Quatre sociétés étaient membres des deux associations, tandis que

d'autres, tel le groupe Irving, faisaient bande à part.

La flotte intérieure du Canada est en majorité exploitée sur le réseau des Grands-Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent. En 1997, la flotte de transporteurs de vrac sec en activité comprenait 34 vraquiers conventionnels, 30 autodéchargeurs, deux transporteurs de ciment et cinq vraquiers d'autres types.

De 1989 à 1997, le nombre de vraquiers conventionnels a diminué de 29 %, passant de 48 à 34 navires. Cette baisse est attribuable à divers facteurs, notamment au fait que des navires ont été exploités sous d'autres pavillons, vendus à des intérêts étrangers pour la ferraille ou convertis en autodéchargeurs. Algoma Central Marine et Upper Lakes Shipping, qui contrôlaient 25 des vraquiers conventionnels en vertu d'un accord de mise en commun, ont exercé leurs activités sous l'appellation Seaway Bulk Carriers. Les vraquiers conventionnels ont principalement transporté du grain en aval, à destination de ports du Saint-Laurent, et du minerai de fer en amont, au retour.

La flotte d'autodéchargeurs est demeurée relativement stable entre 1989 et 1997; cette stabilité est attribuable à la mise en service de nouveaux navires, principalement des vraquiers conventionnels convertis, ce qui a compensé la perte de navires exploités sous d'autres pavillons ou envoyés à la ferraille. En 1997, Algoma Central Marine et Upper Lakes Shipping ont exploité 19 autodéchargeurs, en vertu d'un accord de mise en commun (Seaway Self-Unloaders); Canada Steamship Lines Inc. a exploité les 11 navires restants de la flotte. Les autodéchargeurs ont desservi un marché plus diversifié que les vraquiers conventionnels; ils ont transporté du charbon, du minerai de fer, de la pierre, du sel, du gypse et d'autres produits.

Parmi les autres navires utilisés dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, se trouvent deux transporteurs de ciment, cinq vraquiers polyvalents et cinq navires-citernes exploités par Transport Desgagnés, Canada Steamship Lines et d'autres sociétés. Des services de traversier étendus ont également été offerts.

À la fin de 1997, la flotte de navires canadiens utilisés le long de la côte de l'Atlantique comptait 16 traversiers, 20 navires de charge et 15 navires-citernes.

### Ouest canadien

La côte Ouest est dotée d'une large flotte de remorqueurs et de chalands ainsi que d'une imposante flotte de traversiers. Le Council of Marine Carriers représente les exploitants de remorqueurs et de chalands qui exercent des activités le long de la côte ouest, de la Colombie-Britannique à l'Alaska, dans la mer de Beaufort et la baie d'Hudson et sur le réseau des fleuves Fraser et Mackenzie. Ensemble, les membres du Council exploitent 250 remorqueurs et plus de 750 chalands non propulsés. La plupart des membres s'adonnent au commerce intérieur, quoique certains exploitent un service international entre les ports canadiens et américains.

À la fin de 1997, MacMillan Bloedel Ltd. a annoncé la vente de sa division de remorqueurs et chalands, Kingcome Navigation, à un homme d'affaires du Montana, Dennis Washington. La transaction visait deux transporteurs de billes, un navire porte-wagons automoteur, cinq remorqueurs et deux chalands. Kingcome continuera d'offrir des services de transport à MacMillan Bloedel en vertu d'un contrat de longue durée. M. Washington est aussi propriétaire de Seaspan International Ltd., la plus grande société d'exploitation de remorqueurs et de chalands au Canada.

### Nord du Canada

#### Port de Churchill

En 1997, le gouvernement fédéral a transféré les droits de propriété relatifs au port de Churchill à OmniTrax Inc. Cette transaction prévoit un investissement fédéral de 28,05 millions \$ destiné à l'amélioration des installations. Ces dernières années, le port a manutentionné plus de 300 000 tonnes de marchandises par année, principalement du grain destiné à l'exportation. En plus du transport du grain, le port joue un rôle de premier plan dans le ravitaillement des collectivités du Nord, dans la région de Keewatin et de la baie d'Hudson des Territoires du Nord-Ouest. Les marchandises transportées, qui totalisent environ 30 000 tonnes par année, consistent principalement en produits pétroliers, matériaux de construction, véhicules, équipement et autres approvisionnements essentiels.

#### Fleuve Mackenzie et ouest de l'Arctique

Des services saisonniers sont offerts à l'aide de remorqueurs et de chalands sur ce réseau de cours d'eau, qui comprend le fleuve Mackenzie et les eaux de la côte arctique de l'Alaska jusqu'aux îles du Bas-Arctique et Taloyoak. Les marchandises transportées sont surtout du combustible en vrac et des approvisionnements essentiels.

#### Est de l'Arctique

Chaque année, avec la coordination du ministère des Pêches et des Océans et sous l'autorité du Conseil du Trésor du Canada, a lieu la mission de ravitaillement de l'est de l'Arctique. En 1996, la mission a desservi les collectivités disséminées le long de la côte du Labrador, de l'île de Baffin, du Moyen et de l'Extrême-Arctique, du bassin Foxe et du Groenland. Pour ce faire, la Garde côtière a retenu les services contractuels de trois armateurs commerciaux et d'un propriétaire de navire-citerne. Cinq transporteurs de

vrac sec et un navire-citerne, avec le concours d'un brise-glace au besoin, ont livré des marchandises sèches ainsi que du pétrole, des produits pétroliers et du lubrifiant en vrac. Tous les navires étaient immatriculés au Canada et étaient dotés d'un équipage canadien. Les marchandises sèches ont été livrées à 23 installations et collectivités de l'Arctique, y compris aux installations du Système d'alerte du Nord. Les produits de pétrole en vrac ont été livrés à huit installations. Au total, 9 082 tonnes de marchandises sèches et 3 350 m<sup>3</sup> de produits pétroliers en vrac ont été livrés. Même si les expéditions de marchandises sèches accusent une diminution par rapport aux 14 376 tonnes livrées en 1995, le volume de pétrole en vrac a plus que triplé en comparaison des 1 052 mètres cubes expédiés en 1995.

### SERVICES DE TRAVERSIER

Au Canada, les services de traversier varient énormément en termes de propriété (petits exploitants du secteur privé, gouvernements provinciaux et sociétés d'État fédérales), de types de navire (petits transbordeurs à câble, grands paquebots de croisière ou traversiers rapides), et d'exploitation (saisonniers ou à l'année). Les gares maritimes et les installations d'accostage sont soit la propriété de sociétés de traversier, de municipalités, de gouvernements provinciaux, du gouvernement fédéral ou de sociétés privées, ou encore sont louées ou exploitées par eux.

En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les navires qui peuvent transporter plus de 12 passagers ou qui ont une jauge brute supérieure à cinq tonneaux doivent se procurer un certificat d'inspection pour exercer leurs activités et doivent se soumettre périodiquement aux inspections de la Garde côtière.

## APERÇU DES PRINCIPAUX SERVICES DE TRAVERSIER ET MODIFICATIONS

**Marine Atlantique (MAI)**, une société d'État du gouvernement fédéral, exploite un service de traversier garanti par la constitution entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.) et une liaison saisonnière entre North Sydney (N.-É.) et Argentia (T.-N.).

**Coastal Transport Ltd.** exploite un service de traversier entre Black's Harbour (N.-B.) et North Head, Grand Manan, en vertu d'un contrat avec la province du Nouveau-Brunswick. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1995, elle exploite aussi un service de traversier entre les îles de Grand Manan et White Head.

**Northern Cruiser Ltd. (NCL)** exploite un service de traversier pour passagers/véhicules entre Blanc Sablon (Qc) et St. Barbe (T.-N.) de mai à janvier, en vertu d'un contrat avec la province de Terre-Neuve.

**Northumberland Ferries Ltd. (NFL)** offre un service de traversier saisonnier (du 1<sup>er</sup> mai au 20 décembre) entre Caribou (N.-É.) et Wood Islands (Î.-P.-É.) en vertu d'un contrat avec le gouvernement fédéral. Le *N.M. Holiday Island*, un navire de Marine Atlantique, que l'inauguration du pont de la Confédération a rendu excédentaire, a débuté au sein de ce service en juin 1997; il remplace les navires vieillissants *Prince Nova* et *Prince Edward*. L'entrée en service de ce navire améliore la capacité de transport et l'efficacité de NFL.

**Bay Ferries Limited** a conclu un contrat d'une durée de cinq ans avec le gouvernement fédéral afin d'offrir un service annuel de traversier pour passagers et véhicules entre Saint John, Nouveau-Brunswick, et Digby, Nouvelle-Écosse, et un service saisonnier entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine), à compter du 1<sup>er</sup> avril 1997. Le fédéral accordera une subvention à Bay Ferries pour les trois premières années du contrat d'exploitation de cinq ans, après quoi, le service devra continuer sans aucune autre assistance du gouvernement fédéral.

**Gestion C.T.M.A. enr. (C.T.M.A.)** offre un service de traversier pour passagers/véhicules subventionné par le gouvernement fédéral entre Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine (Qc) et Souris (Î.-P.-É.) pendant la saison libre de glace, du début d'avril à la fin de janvier. En juillet 1997, le gouvernement fédéral a acheté le navire irlandais *N.M. Isle of Inishturk* (rebaptisé *N.M. Madeleine*, sous immatriculation canadienne) afin de remplacer le *N.M. Lucy Maud Montgomery*, qui prenait de l'âge. L'utilisation de ce navire récemment acheté a permis d'accroître la capacité de transport de C.T.M.A., qui était de 300 passagers et 90 unités voiture particulière (ce qu'offrait le *Lucy Maud Montgomery*) à 1 000 passagers et 250 unités voiture particulière. C.T.M.A. a ainsi pu réduire le nombre de voyages qu'elle devait effectuer durant l'intersaison. C.T.M.A. offre également un service de traversier pour passagers et marchandises de Cap-aux-Meules à Montréal, d'avril à décembre, et de Cap-aux-Meules à Matane, pendant l'hiver, en vertu d'un contrat avec la province de Québec.

En 1997, la province de Terre-Neuve a conclu un accord avec le gouvernement fédéral selon lequel elle assumait la responsabilité des services de traversier à destination de la côte du Labrador et le long de cette côte. **Le ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve et du Labrador** offre maintenant tous les services de traversier intraprovinciaux et côtiers.

Le ministère des Transports du Québec subventionne la **Société des traversiers du Québec (STQ)**, qui offre des services de traversier sur huit routes dans le Saint-Laurent. Cinq de ces routes sont exploitées toute l'année. Des organismes du secteur privé gèrent trois des huit routes pour le compte de la STQ. **La Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon Ltée** exploite également un service à l'aide d'un traversier pour passagers et véhicules dans le Saint-Laurent.

**Le ministère des Transports du Québec** subventionne trois lignes régulières de transport de passagers et de marchandises, quatre services de traversier privés et un service de taxi nautique. Il possède aussi trois petits navires qui sont exploités par des groupes locaux. De plus, le ministère octroie des contrats pour le transport d'approvisionnements aux collectivités autochtones du Nord du Québec.

**Le ministère des Transports de l'Ontario** est le propriétaire et l'exploitant de quatre services de traversier et appuie six services de traversier municipaux. Des négociations sont actuellement en cours en vue d'obtenir que le gouvernement transfère, là où des acquéreurs municipaux appropriés existent, des services de traversier répondant aux besoins de trafic locaux ou reliant les routes locales. Les plans de transition sont en voie d'élaboration et le transfert de tous les pouvoirs aux municipalités entrera en vigueur dès que la loi habilitante aura été adoptée, dans le courant de l'année 1998. Les services de traversier qui ne recevront plus de subventions provinciales sont les deux services offerts à Howe Island, et ceux offerts à Amherst, Wolfe, Simcoe, MacKenzie, à l'île Pelée et à l'île de Toronto. La province conservera la responsabilité du traversier de Glenora, qui relie une route provinciale, ainsi que le traversier de l'Abitibi, qui dessert une population épars.

La **Owen Sound Transportation Company (OSTC)** offre des services de transport sur le lac Huron entre Tobermory et South Baymouth sur l'île Manitoulin, du début de mai à la mi-octobre. OSTC gère également des services de transport sur le lac Érié entre Leamington/Kingsville et l'île Pelée, Ontario, et Sandusky, Ohio, d'avril à décembre, pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario.

**Le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba** exploite sept traversiers pour passagers et véhicules, trois navires à moteur et quatre transbordeurs à câble.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique assure des services de traversier en eaux côtières subventionnés par le gouvernement fédéral. La **British Columbia Ferry Corporation (BC Ferries)**, une société d'État provinciale, est la plus vaste exploitation de traversiers en Amérique du Nord; elle est dotée d'une flotte de 40 navires. L'exploitation comprend 43 gares maritimes et sept autres installations, et englobe 26 routes. La société s'est engagée dans un programme d'immobilisations intensif. Un nouveau traversier à pont découvert d'une capacité de 100 voitures a été mis en service en 1997 et trois nouveaux catamarans rapides sont actuellement en construction; le premier doit être livré à l'été 1998. La société construit en ce moment une nouvelle gare à Duke Point et en modernise plusieurs autres.

**Le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique** administre 17 routes de traversiers en eaux intérieures. En 1996, le service de traversier d'Adams Lake a été converti d'une exploitation de remorqueurs et de chalands en un service de transbordeur à câble. Ceci a permis de prolonger les heures de service et de réduire les coûts d'exploitation.



### Rôle du gouvernement fédéral dans les services de traversier

Conformément à la Politique maritime nationale annoncée en décembre 1995, le gouvernement fédéral tente de réduire ses coûts d'exploitation et d'accroître l'efficacité grâce à de nouvelles pratiques de gestion et d'acquisition de navires, à l'exploitation commerciale des navires et à la rationalisation des services de traversier. Les objectifs principaux du gouvernement sont la sécurité et la sûreté, les obligations constitutionnelles et la prestation de services aux collectivités isolées.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997, les services de traversier dans le Canada Atlantique sont limités à ceux offerts par la société d'État Marine Atlantique et par trois exploitants du secteur privé – Northumberland Ferries Limited, Bay Ferries Limited, et C.T.M.A. Traversier ltée. Dans l'Ouest canadien, notamment en Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral continuera d'appuyer les services de traversier au moyen d'une subvention.

### SERVICES MARITIMES INTERNATIONAUX

Les navires battant pavillon canadien ont toujours transporté moins de 1 % des marchandises destinées à l'étranger, exception faite du marché transfrontalier avec les États-Unis. Par conséquent, les expéditeurs canadiens dépendent des transporteurs domiciliés à l'étranger pour la plupart de leurs mouvements maritimes internationaux.

#### Expéditions de vrac

Le vrac constitue une part prédominante du commerce international du Canada; ceci est particulièrement vrai dans le cas des exportations. La plupart des expéditeurs de vrac affrètent des navires, au besoin, lorsqu'ils doivent faire appel au transport maritime. C'est soit l'acheteur, soit

le vendeur qui prend les arrangements nécessaires au transport, suivant les conditions de la vente. Dans le cas des vraquiers, les taux d'affrètement sont fixés sur le marché libre mondial, qui est caractérisé par une concurrence acharnée.

L'affrètement « spot » ou « tramp » est un contrat à court terme visant un certain nombre de voyages ou de jours ou une quantité donnée de marchandises. Dans ce système, les prix sont fixés sur le marché libre selon le cours du change et sont dictés par l'offre et la demande, elles-mêmes soumises à des facteurs tels la taille des navires, l'équipement, les routes commerciales et les délais de livraison.

L'affrètement à temps peut porter sur une plus longue période (cinq ans, par exemple), ce qui permet aux expéditeurs d'obtenir des taux de transport réguliers et prévisibles pendant la période visée. Parfois, même les navires sont construits selon les exigences spécifiques d'un expéditeur, en rapport avec le contrat d'affrètement à long terme prédéterminé. Cependant, les contrats pour une année seulement sont d'usage courant lorsque les prix sont instables. Les détails des arrangements sont habituellement strictement confidentiels.

#### Transport de ligne internationale

Les services de ligne sont offerts selon des horaires réguliers et sur certaines routes commerciales fixes. Les navires de ligne transportent généralement des marchandises conteneurisées ou des marchandises diverses, comme de l'équipement électronique, des aliments congelés ou des produits manufacturés, qui ont habituellement une valeur élevée. Les marchandises diverses sont transportées en sac, en palettes ou sous emballage et sont assujetties dans le conteneur. Les produits forestiers et les automobiles tombent dans cette catégorie. Les navires de

ligne qui transportent des conteneurs et des marchandises diverses sont des « transporteurs généraux » dans le secteur du transport maritime international.

Le transport de ligne internationale est dominé par d'imposantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les routes principales. Une forte proportion de la flotte mondiale est contrôlée par des entreprises de pays en bordure du Pacifique et de pays de l'Europe de l'Ouest.

Les transporteurs maritimes qui offrent des services de ligne sur une même route commerciale s'unissent souvent en conférences et s'entendent collectivement sur les taux ou les conditions de service. Les conférences maritimes existent depuis plus d'un siècle sur les principales routes et, au Canada, elles sont protégées des dispositions de la *Loi sur la concurrence* par la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*.

Les lignes de navigation qui ne font pas partie d'une conférence maritime sont appelées « indépendantes » ou « exploitants hors conférence ». Leurs transporteurs offrent également des services de ligne mais ne sont pas tenus de déposer un tarif auprès de l'Office des transports du Canada. Le tonnage transporté par les navires qui font partie d'une conférence maritime est presque entièrement conteneurisé, alors que celui transporté par les lignes indépendantes comprennent une plus large part de marchandises diverses. Parmi les exploitants de services de ligne hors conférence, figurent aujourd'hui un bon nombre de grandes entreprises bien établies, telles Evergreen Lines et la China Ocean Shipping Company, qui peuvent égaler les exploitants membres d'une conférence sur le plan de la taille des navires, de la fréquence d'exploitation et de l'étendue du réseau de routes.

**TABLEAU 9-1**  
**CONFÉRENCES MARITIMES AYANT DESSERVI LE CANADA EN 1997**

American West African Freight Conference (E)  
 Australia/Canada Container Line Association (E et O)  
 Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers (E et O)  
 Canada Caribbean Shipowners Association (E)  
 Canada – United Kingdom Freight Conference (E)  
 Canada Westbound Rate Agreement (E et O)  
 Canadian Common Tariff Conference (E)  
 Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)  
 Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference (E)  
 Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)  
 Eastern Canada/Caribbean Rate Association (E)  
 Eastern Canada – South America Rate Agreement (E)  
 Japan – East Canada Freight Conference (E)  
 Japan – West Canada Freight Conference (O)  
 Mediterranean Canadian Freight Conference (E)  
 Mediterranean North Pacifique Coast Freight Conference (O)  
 New Zealand/Canada Container Line Association (E et O)  
 The "8900 Lines" Rate Agreement (E)  
 West Coast/Middle-East Canada Rate Agreement (E et O)

E = côte Est; O = côte Ouest.

Source : Office des transports du Canada

Une ligne de navigation peut être membre d'une conférence sur une route et être indépendante sur d'autres routes ou vers d'autres points de service. De plus, lorsqu'un accord intra-conférence ne vise que des marchandises du Canada, les lignes de navigation indépendantes qui sollicitent des marchandises auprès d'expéditeurs américains (c'est le cas des exploitants de l'Atlantique Nord qui font escale à Montréal) peuvent transporter des marchandises hors conférence à bord des mêmes navires qui font partie d'une conférence.

#### Services aux expéditeurs canadiens

Au milieu de l'année 1997, 19 conférences maritimes, énumérées au tableau 9-1, offraient des services au Canada, comparativement à 20 en 1996. La Asia North America Eastbound Rate Agreement, l'une des principales conférences sur le circuit commercial Canada-Extrême-Orient, a été dissoute le 1<sup>er</sup> novembre 1996. De ces 19 conférences, cinq ont assuré des services à destination et en

provenance des deux côtes du Canada, 12 à destination et en provenance de la côte Est seulement et deux à destination et en provenance de la côte Ouest seulement.

#### Développements dans le secteur de la navigation de ligne en 1997

Se prévalant d'un nouveau partenariat, les services de ligne Maersk Line, Sea-Let Service Inc. et P&O Nedlloyd Ltd. ont lancé un service entre le port de Montréal et les ports de l'Europe du Nord en 1997. Compte tenu de cette concurrence accrue au port de Montréal, le Bureau de la concurrence a demandé au Tribunal de la concurrence de suspendre l'instance concernant l'acquisition en 1995 de Cast North America Inc. par Canadien Pacifique Limitée (CP Containers Ltd.). Le Bureau de la concurrence a déterminé que la fusion diminuait ou empêchait, ou aurait vraisemblablement pour effet de diminuer ou d'empêcher, la concurrence dans le secteur de la navigation de ligne entre le port de Montréal et l'Europe du Nord. Il a

donc demandé au Tribunal de la concurrence d'évaluer l'incidence de la fusion et de l'invalider. Le Bureau a jusqu'au 31 mars 1998 pour demander au Tribunal de relancer la procédure, faute de quoi l'affaire sera close.

Au cours de 1997, Canadien Pacifique Limitée (CP Navigation) a, lors de transactions distinctes, acheté la Lykes Bros. Steamship Co., société américaine exploitée sous le couvert de la protection de la loi sur les faillites, et la Contship Containerlines Ltd., dont le siège social est à Ipswich, en Angleterre. Lykes Bros. fournit à CP Navigation d'autres routes qui relient des ports des É.-U., du Mexique, de l'Europe du Nord, de la Méditerranée et de l'Afrique. Contship prolonge les voies de trafic maritime desservies par CP Navigation jusqu'en Amérique du Sud, en Australie et en Inde. Ces deux acquisitions, jointes à l'acquisition antérieure de Cast North America, renforcent la position de CP Navigation en tant qu'un des principaux exploitants mondiaux de services de lignes porte-conteneurs.

En 1997, Deltaport, une installation de conteneurs ultramoderne de plusieurs millions de dollars, a ouvert ses portes dans le port de Vancouver, doublant la capacité de conteneurisation du port. L'installation peut accueillir les plus gros porte-conteneurs actuellement en exploitation et permet de transférer les conteneurs sur des wagons à deux niveaux de chargement; ces derniers les acheminent alors sans délai vers le centre du Canada et le Midwest américain. L'ouverture de Deltaport a fait que certaines sociétés de navigation y font un plus grand nombre d'escales avec des navires de plus gros tonnage.

#### INDUSTRIE DES CROISIÈRES

Pour la première fois depuis plus de 20 ans, un paquebot de croisière de luxe s'est rendu dans les Grands-Lacs. Le *N.M. Columbus*, un navire pouvant accueillir 420 passagers, a été spécialement conçu par son

propriétaire, Hapag Lloyd, pour la navigation dans les Grands Lacs.

Ce sont des sociétés étrangères qui exploitent la grande majorité des croisières étendues sur les côtes Est et Ouest du Canada. Il y a deux principales catégories de croisières étendues – la « croisière de luxe » et la « mini-croisière », qui se distinguent par une capacité de transport de plus ou moins 150 passagers.

Le port de Vancouver accueille la plupart des paquebots de croisière de luxe qui offrent des croisières en Alaska, et est le principal point d'embarquement et de débarquement des passagers. L'Alaska vient au troisième rang des destinations de croisière sur le marché mondial, après les Antilles et l'Europe. Vancouver a tiré profit des dispositions de la *US Passagers Vessel Act*, qui interdit aux navires étrangers de transporter des passagers entre des ports américains (c.-à-d. d'embarquer des passagers à un port américain et de les débarquer à un autre port américain). Plusieurs autres croisières, notamment les croisières aller-retour en Alaska à partir de San Francisco ou de Los Angeles, prévoient également une escale intermédiaire à Vancouver. Le marché des croisières à Vancouver est aussi lié à d'autres activités de croisière menées aux ports de Victoria et dans d'autres ports de la C.-B..

Dans l'Est du Canada, la New Atlantic Frontier Cruise Association, une coalition de ports d'embarquement regroupant les ports de Halifax, New York, Boston, Portland, Montréal, Québec et Saint-Pierre, s'efforce d'attirer les principaux croisiéristes dans la région. Les paquebots de croisière de luxe empruntent régulièrement la route qui longe les ports d'embarquement de l'Est et pénètrent dans le Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Ils partent également de New York vers le nord à destination de Halifax et de Saint John. Les mini-croisières sont offertes sur le Saint-Laurent entre

(En millions de tonnes)				
	<i>Intérieur</i>	<i>Transfrontalier</i>	<i>Outre-mer</i>	<i>Total</i>
1986	60,5	68,2	138,4	267,1
1987	67,6	73,2	153,8	294,6
1988	70,0	83,8	166,2	320,0
1989	62,0	82,7	156,7	301,4
1990	60,4	76,2	156,1	292,7
1991	57,9	67,0	167,2	292,1
1992	52,3	67,9	155,3	275,5
1993	50,4	69,9	154,2	274,5
1994	52,2	78,8	168,1	299,1
1995	50,4	85,2	174,6	310,2
1996	48,8	88,5	174,5	311,8

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205

(En milliers de tonnes)					
<i>Région d'origine (marchandises chargées)</i>	<i>Région de destination (marchandises déchargées)</i>				<i>Toutes les régions</i>
	<i>Atlantique</i>	<i>Saint- Laurent</i>	<i>Grands Lacs</i>	<i>Pacifique</i>	
Atlantique	3 711	1 310	265	0	5 286
Saint-Laurent	1 232	6 574	5 963	0	13 769
Grand Lacs	320	6 187	8 818	0	15 325
Pacifique	0	0	0	14 450	14 450
Toutes les régions	5 262	14 071	15 046	14 450	48 829

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205.

Montréal ou Québec et Kingston ou Rochester, ou le long du canal Érié et dans la rivière Hudson jusqu'à Warren, à New York.

L'industrie des croisières est fortement tributaire de l'efficacité des services de liaison par avion et par autocar, et elle constitue une source de trafic avant et après croisière pour ces modes.

Des exploitants locaux de navires canadiens offrent des mini-croisières dans des écluses, des ports et des rivières, ainsi que des excursions tels les voyages d'observation des baleines. Ce dernier type d'excursion demeure très populaire auprès de la clientèle européenne.

## TRAFIC LIÉ AU TRANSPORT MARITIME

Le trafic commercial maritime canadien se divise en trois catégories – le commerce intérieur, le commerce transfrontalier avec les É.-U. et le commerce international (outre-mer). En 1996, ces mouvements ont totalisé 308,9 millions de tonnes. Le commerce intérieur a représenté 48,8 millions de tonnes, tandis que le trafic transfrontalier entre le Canada et les É.-U. a totalisé 88,5 millions de tonnes. Le commerce intérieur a enregistré une baisse par rapport aux 50,4 millions de tonnes transportées en 1995. La tendance à la hausse s'est maintenue dans le commerce

**TABLEAU 9-4**  
**COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA**  
**- TRANSPORT MARITIME**  
**1996**

	(En millions \$ canadiens)		Part du mode maritime
	Maritime	Tous modes	
<b>Transfrontalier</b>			
Exportations	6 999	223 479	3,1
Importations	2 411	157 494	1,5
Total - É.-U.	9 410	380 973	2,5
<b>Outre-mer</b>			
Exportations*	37 411	50 305	74,4
Importations	36 136	75 620	47,8
Total - Outre-mer	73 547	125 925	58,4

\* Les exportations outre-mer n'incluent que les exportations de produits nationaux et non les réexportations.

Note : Pour les exportations, le mode de transport est le mode utilisé pour traverser une frontière internationale. Pour les importations, il s'agit du dernier mode utilisé pour acheminer les marchandises jusqu'au bureau de dédouanement canadien; ce mode n'est pas nécessairement celui par lequel les marchandises sont entrées au Canada, dans le cas d'un dédouanement intérieur. Il en résulte une sous-estimation des importations canadiennes par les modes de transport maritime et aérien.

Sources : Statistique Canada, Cat. 65-202, 203; Transports Canada

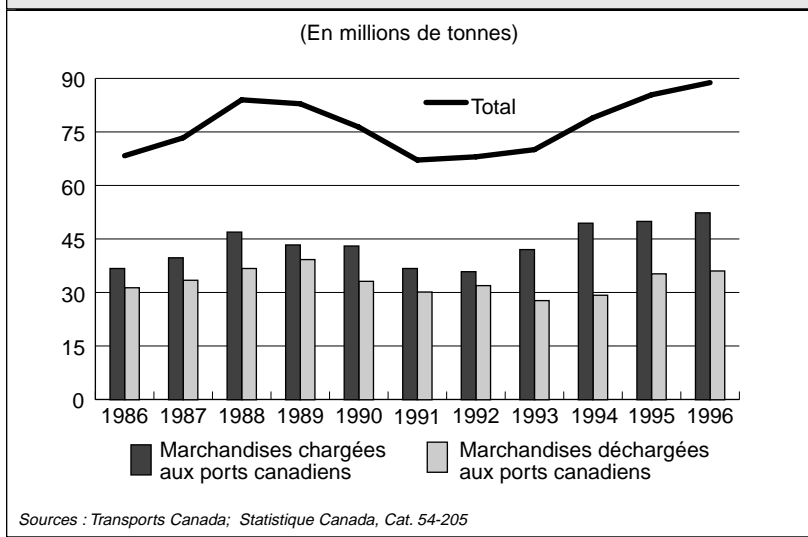
d'un changement d'orientation en matière de commerce international au Canada. En 1980, un grand nombre de produits, comme le grain, ont été acheminés à titre de marchandises intérieures via le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, puis transbordés dans les ports de l'Est du Canada avant d'être expédiés outre-mer. À l'heure actuelle, cependant, ces produits sont de plus en plus transportés par train vers des ports de l'Ouest canadien pour être expédiés outre-mer. Le tableau 9-3 montre les courants de trafic maritime intérieur par région.

Le trafic intérieur se concentre surtout dans le Saint-Laurent et les Grands-Lacs, dont les ports ont manutentionné chargées et déchargées 58,2 millions de tonnes de marchandises en 1996, soit l'équivalent de 59,6 % de tout le tonnage intérieur. La région du Pacifique se classe deuxième, avec 28,9 millions de tonnes de marchandises intérieures, ce qui représente une part de 30 % du tonnage total.

Les principaux produits manutentionnés sont : le minerai de fer (14,1 millions de tonnes en 1996, soit une augmentation de 2 % par rapport à 1995); le bois de pâte et les copeaux (13,4 millions de tonnes, c'est-à-dire une diminution de 8 % par rapport à 1995); le mazout et l'essence (13,1 millions de tonnes, soit une diminution de 14 % comparativement à 1995); le blé (9,7 millions de tonnes, soit 14 % de moins qu'en 1995); et la pierre et le calcaire (9,3 millions de tonnes, soit 23 % de plus qu'en 1995).

Les données provisoires dans le cas du tonnage intérieur manutentionné au cours des trois premiers trimestres de 1997 font état d'une diminution de 2 % par rapport à la même période en 1996 (respectivement 67,1 millions de tonnes et 68,4 millions de tonnes).

**FIGURE 9-3**  
**COMMERCE MARITIME DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS**  
**1986 à 1996**



transfrontalier. Le commerce outre-mer s'est chiffré à 171,6 millions de tonnes. Le tableau 9-2 illustre les courants de trafic maritime par secteur.

## TRAFFIC INTÉRIEUR

### Marchandises

Les marchandises intérieures expédiées d'un port canadien à un

autre sont traitées deux fois dans le système portuaire – lors du chargement et lors du déchargement. En 1996, les ports canadiens ont traité 97,7 millions de tonnes de marchandises intérieures, soit 3 % de moins qu'en 1995. En fait, le volume de marchandises intérieures diminue toujours depuis le record de 1988, année où les ports ont manutentionné 139,9 millions de tonnes. Ce déclin résulte en partie

### Passagers des traversiers

Les données de 1997 sur les exploitants de services de traversier n'étant pas toutes disponibles, nous avons utilisé les statistiques de 1996. La British Columbia Ferry Corporation, de loin le plus gros exploitant du Canada, a transporté quelque 22,2 millions de passagers et 8,1 millions de véhicules. Le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique a transporté 5,2 millions de passagers et 2,9 millions de véhicules. La Société des traversiers du Québec a transporté 5,3 millions de passagers et 1,8 million de véhicules, tandis que Marine Atlantique a transporté environ 2,7 millions de passagers et 1,3 million de véhicules en 1996. Les autres membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers ont transporté 4,3 millions de passagers et 1,9 million de véhicules.

### TRAFIC INTERNATIONAL

En 1996, les mouvements internationaux de marchandises ont totalisé 260,1 millions de tonnes, soit une augmentation de moins de 1 % par rapport à 1995. De toutes les marchandises internationales manutentionnées dans les ports canadiens, 67 % étaient destinées à l'exportation (y compris le trafic en transit et les réexportations).

Selon les données sur le commerce international, le commerce maritime international au Canada s'est chiffré à environ 83 milliards \$ (à l'exclusion des expéditions via des ports américains), soit 44 milliards \$ en exportations et près de 39 milliards \$ en importations. Ensemble, les principaux partenaires commerciaux du Canada dans le secteur hauturier – le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays de l'Europe de l'Ouest – ont représenté plus de 60 % du commerce maritime international du Canada en 1996.

**TABLEAU 9-5**  
**TRAFIC MARITIME DU CANADA VERS LES ÉTATS-UNIS**  
**1996**

(En millions de tonnes)				
Région canadienne d'origine	Région américaine de destination			Total
	Atlantique	Grand Lacs	Pacifique	
Atlantique	19,7	-	0,1	19,8
Saint-Laurent	6,7	6,8	-	13,5
Grand Lacs	0,1	10,5	-	10,6
Pacifique	1,2	-	7,4	8,6
<b>Total</b>	<b>27,7</b>	<b>17,3</b>	<b>7,5</b>	<b>52,5</b>

Sources : Statistique Canada, Cat. 54-205; Transports Canada

**TABLEAU 9-6**  
**TRAFIC MARITIME DES ÉTATS-UNIS VERS LE CANADA**  
**1996**

(En millions de tonnes)				
Région canadienne de destination	Région américaine d'origine			Total
	Atlantique	Grand Lacs	Pacifique	
Atlantique	1,8	0,3	-	2,1
Saint-Laurent	3,3	5,0	0,3	8,6
Grand Lacs	0,2	21,8	-	22,0
Pacifique	-	-	3,4	3,4
<b>Total</b>	<b>5,2</b>	<b>27,2</b>	<b>3,7</b>	<b>36,1</b>

Sources : Statistique Canada, Cat. 54-205; Transports Canada

Le tableau 9-4 indique la valeur des échanges maritimes internationaux du Canada en 1996.

### Trafic transfrontalier

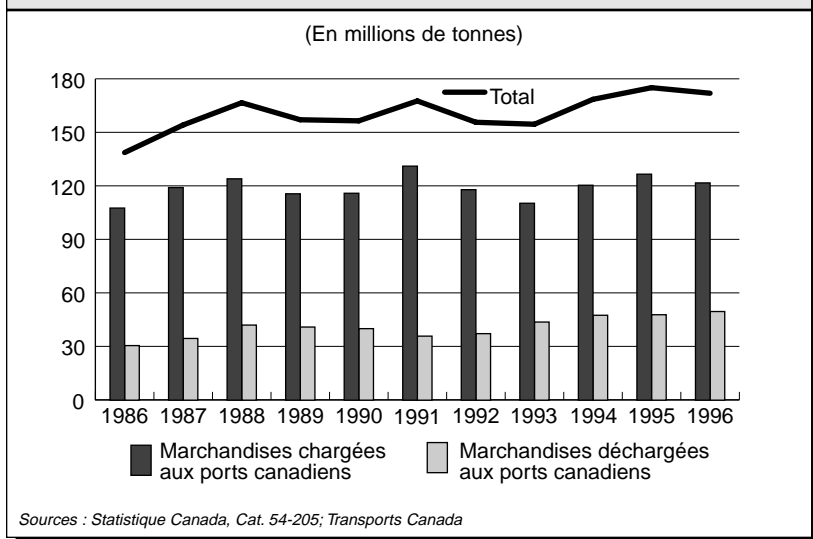
Les échanges maritimes du Canada avec les É.-U. ont connu une croissance soutenue de 32 % de 1991 à 1996, alimentée par les exportations aussi bien que les importations. En 1996, le commerce transfrontalier a atteint un sommet, avec 88,5 millions de tonnes, soit 4 % de plus qu'en 1995.

Selon les données provisoires des trois premiers trimestres de 1997, cette tendance semble vouloir se poursuivre. En effet, le tonnage transfrontalier, qui s'élevait à 61,5 millions de tonnes au cours de la même période en 1996, est passé à 65,6 millions de tonnes, soit une

augmentation de 7 %. Les exportations (marchandises chargées à destination de ports américains) dominent cette tendance, avec 10 % d'augmentation; le tonnage est passé de 36,8 millions de tonnes à 40,6 millions de tonnes.

Les échanges maritimes avec les É.-U. ont été évalués à 9,4 milliards \$ en 1996, compte tenu des exportations, qui se sont chiffrées à 7 milliards \$. Or, cette valeur ne représente que 3 % de l'ensemble des échanges commerciaux entre le Canada et les É.-U. Les marchandises ont pour la plupart été acheminées par des modes de transport terrestre, notamment le camionnage, qui a transporté 68 % du tonnage total, et le rail, qui en a transporté 17 %.

**FIGURE 9-4**  
**COMMERCE MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER**  
**1986 à 1996**



**TABLEAU 9-7**  
**TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER**  
**1996**

(En millions de tonnes)

Région étrangère de destination	Région canadienne d'origine		Total
	Ports de l'Est	Ports de l'Ouest	
Asie et Océanie	5,6	56,9	62,5
Europe	29,3	7,9	37,2
Amérique du Sud et centrale	5,0	7,4	12,4
Moyen-Orient et Afrique	4,8	5,0	9,8
<b>Total</b>	<b>44,7</b>	<b>77,2</b>	<b>121,9</b>

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.  
Source : Statistique Canada, Cat. 54-205

### Exportations

En 1996, le volume de marchandises chargées à destination des É.-U. a fait un bond pour atteindre 52,4 millions de tonnes, soit 5 % de plus qu'en 1995. Les marchandises en vrac sec et liquide ont été les principaux produits chargés à destination des É.-U. Elles comprenaient notamment : les produits pétroliers (mazout, essence et pétrole brut, pour un volume total de 13,0 millions de tonnes); le minerai de fer (11,3 millions de tonnes); le gypse (5,5 millions de tonnes); la pierre et le calcaire (4,6 millions de tonnes) et le

sel et le ciment (3,5 et 3,2 millions de tonnes, respectivement). La figure 9-3 illustre le commerce maritime du Canada avec les É.-U. de 1986 à 1996.

Il y a eu deux principaux couloirs de trafic en 1996 : la route « Atlantique Canada à destination de l'Atlantique des É.-U. », sur laquelle ont circulé 19,5 millions de tonnes, ou 37 % de l'ensemble des marchandises chargées à destination des É.-U., et la route « Grands Lacs du Canada à destination des Grands Lacs des É.-U. », avec 10,5 millions de tonnes. Le tableau 9-5 illustre en

détail les flux de trafic du Canada vers les É.-U. en 1996.

### Importations

Du côté des importations, le volume de marchandises déchargées provenant des É.-U. a connu une légère hausse de 2 %, passant de 35,3 millions de tonnes en 1995 à 36,1 millions de tonnes en 1996. Parmi les marchandises provenant des É.-U. déchargées à des ports canadiens, citons le charbon (11,6 millions de tonnes), le minerai de fer (6,3 millions de tonnes), les produits pétroliers (3,8 millions de tonnes), le grain, dont le blé, le maïs et la fève de soja (3,5 millions de tonnes) et la pierre et le calcaire (3,5 millions de tonnes). Plus de 75 % de toutes les importations maritimes provenaient de la région américaine des Grands Lacs. Le tableau 9-6 illustre les courants de trafic des É.-U. vers le Canada en 1996.

### Commerce outre-mer

En 1996, l'ensemble des échanges commerciaux maritimes du Canada à destination d'outre-mer (à l'exclusion du commerce avec les É.-U.) se sont élevés à 171,6 millions de tonnes, soit 2 % de moins que le sommet de 1995, où les échanges avaient totalisé 174,6 millions de tonnes. Le commerce outre-mer a été fortement axé sur l'exportation, la proportion de marchandises chargées ayant oscillé entre 71 et 79 %, au cours des 10 dernières années. Environ 60 % de la totalité des marchandises chargées vers des pays outre-mer l'ont été à des ports de la côte ouest du Canada. Toutefois, plus de 90 % des importations d'outre-mer ont été déchargées à des ports de l'Est du Canada.

Les données provisoires pour les trois premiers trimestres de 1997 montrent une augmentation de 11 % du tonnage (qui est passé de 124,1 à 138,4 millions de tonnes) manutentionné dans les échanges maritimes canadiens avec des pays d'outre-mer au cours de la même période en 1996. Le volume de marchandises chargées et déchargées

outre-mer a également connu une croissance pendant les trois premiers trimestres de 1997. Le volume de marchandises chargées s'est accru de 9 % (de 88,2 à 96,5 millions de tonnes) et celui des marchandises déchargées, de 17 % (de 35,9 à 41,9 millions de tonnes), au cours de la même période.

En 1996, les échanges maritimes canadiens avec des pays outre-mer (ce qui exclut les échanges avec les É.-U.) ont été évalués à environ 74 milliards \$ canadiens, c'est-à-dire 38 milliards \$ en exportations et 36 milliards \$ en importations. Le transport maritime a été le mode de transport dominant pour l'expédition de marchandises outre-mer, suivi du mode aérien. La figure 9-4 illustre le commerce maritime du Canada sur le marché outre-mer, de 1986 à 1996.

#### Exportations

En 1996, le volume de marchandises canadiennes expédiées par le mode maritime vers des pays outre-mer a totalisé 121,9 millions de tonnes, soit 4 % de moins que les 126,6 millions de tonnes expédiées en 1995. Les principaux produits expédiés outre-mer sont : le charbon (33,5 millions de tonnes), le minerai de fer (18,5 millions de tonnes), le blé (16,3 millions de tonnes) et d'autres types de grain (7,3 millions de tonnes). Les produits forestiers, comme le bois de pâte (6,0 millions de tonnes); le bois d'oeuvre (4,5 millions de tonnes); le soufre (5,1 millions de tonnes) et la potasse (5,0 millions de tonnes) constituent d'autres expéditions importantes. Seulement 8 % de ces produits étaient conteneurisés.

Plus de 60 % des marchandises chargées à destination d'outre-mer provenaient de ports de l'Ouest en 1996, tandis que les ports canadiens du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont accueilli la majeure partie des marchandises en provenance de l'Est. La direction des échanges a été fortement polarisée, les ports de l'Ouest ayant dominé la route commerciale de l'Asie et de l'Océanie et les ports de l'Est ayant

**TABLEAU 9-8**  
**TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER**  
**1996**

(En millions de tonnes)			
Région étrangère d'origine	Région canadienne de destination		Total
	Ports de l'Est	Ports de l'Ouest	
Europe	21,5	0,2	21,7
Moyen-Orient et Afrique	11,6	1,0	12,6
Amérique du Sud et centrale	9,4	0,9	10,3
Asie et Océanie	2,8	2,3	5,1
<b>Total</b>	<b>45,3</b>	<b>4,4</b>	<b>49,7</b>

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205

**TABLEAU 9-9**  
**TRAFIC DES NAVIRES DE CROISIÈRES AUX PRINCIPAUX PORTS CANADIENS**  
**1990 à 1997**

(Passagers)					
Année	Vancouver	Montréal	Québec	Halifax	Saint John
1990	388 323	30 869	34 783	24 423	1 748
1991	423 928	47 047	51 363	43 512	3 402
1992	449 239	34 872	41 141	30 112	5 500
1993	519 942	30 626	38 642	30 917	12 379
1994	591 409	33 920	36 401	37 717	23 629
1995	596 744	27 384	38 981	30 257	12 226
1996	701 547	19 078	21 464	36 584	8 543
1997	816 537	29 324	36 569	44 328	19 813

Source : Sociétés portuaires locales

manutentionné une forte proportion du tonnage expédié sur la route commerciale européenne. Le tableau 9-7 illustre le trafic maritime du Canada à destination des marchés outre-mer en 1996.

#### Importations

En 1996, le volume de marchandises maritimes provenant d'outre-mer déchargées aux ports canadiens a atteint 49,7 millions de tonnes, soit presque 4 % de plus qu'en 1995 (47,9 millions de tonnes). Le pétrole brut (25,4 millions de tonnes) a dominé les échanges; il a constitué 51 % de tout le tonnage déchargé en provenance de pays outre-mer. Entre autres produits déchargés on trouve : l'alumine et la bauxite (5,1 millions de tonnes); l'essence et le mazout (2,4 millions de tonnes); le fer et l'acier et leurs

dérivés (2,1 millions de tonnes); le minerai de fer (1,5 million de tonnes) et le phosphate (1,1 million de tonnes). Environ 13,5 % de ces produits étaient conteneurisés.

Plus de 90 % des marchandises provenant d'outre-mer ont été déchargées à des ports de l'Est du Canada. Les ports du Canada Atlantique ont reçu 46 % (22,8 millions de tonnes) de toutes les marchandises déchargées en provenance d'outre-mer, tandis que ceux du Saint-Laurent et des Grands Lacs en ont accueilli 45 % (22,5 millions de tonnes). Les régions de l'Europe et du Moyen-Orient-Afrique ont été les principaux points d'origine des marchandises outre-mer. Le tableau 9-8 montre le trafic maritime du Canada en provenance de marchés outre-mer, en 1996.

**TABLEAU 9-10**  
**MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES LIGNES CANADIENNES**  
**DE CONFÉRENCE / HORS CONFÉRENCE**  
**1994 à 1996**

	(Tonnes)					
	Conférence			Hors conférence		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Exportations	5 647 371	5 627 965	5 894 047	5 262 950	6 458 936	6 796 289
Importations	4 967 164	4 394 247	4 687 610	3 611 641	3 590 149	3 677 553
Total	10 614 535	10 022 212	10 581 657	8 874 591	10 049 085	10 473 842

Sources : Base de données de Statistique Canada sur le transport maritime international; Transports Canada

**TABLEAU 9-11**  
**TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION**  
**1996**

Région	Importations (tonnes)		Exportations (tonnes)	
	Conférence	Hors-conférence	Conférence	Hors-conférence
Europe	3 696 756	1 965 945	3 961 046	1 232 405
Moyen-Orient	0	47 666	3 053	349 441
Afrique	0	150 640	0	112 750
Asie	990 854	729 901	1 880 198	3 410 219
Océanie	0	66 838	40 431	263 072
Amérique du Sud	0	270 321	6 451	284 162
Amérique centrale	0	83 083	2 868	414 120
Amérique du Nord	0	363 204	0	730 120
Totals	4 687 610	3 677 553	5 894 047	6 796 289

Source : Base de données de Statistique Canada sur le transport maritime international et Transports Canada.

*La Loi sur le cabotage est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1992 en remplacement de la partie X (articles 590 à 595) de la Loi sur la marine marchande du Canada. Elle restreint aux navires canadiens les activités de transport des marchandises et des passagers ainsi que toutes les activités maritimes commerciales exercées en eaux canadiennes. La Loi étend également cette restriction aux activités d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles non biotiques.*

*La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi sur la concurrence (la loi antitrust du Canada), compte tenu de ce que les conférences offrent une certaine garantie de stabilité et de fiabilité des services de transport maritimes offerts aux importateurs et aux exportateurs. La Loi dérogatoire permet aux conférences maritimes de fixer collectivement les taux de fret maritime et les services, à la condition que les taux soient publiés dans un tarif et ce tarif déposé auprès de l'Office des transports du Canada. Pour favoriser la concurrence intra-conférence et offrir aux expéditeurs un plus grand choix de prix, la LDCM permet de prendre des mesures distinctes à l'égard des taux et des contrats d'exclusivité confidentiels.*

## TRAFIC DES NAVIRES DE CROISIÈRE

La saison 1997 a marqué la quinzième année de croissance ininterrompue du trafic associé aux croisières en Alaska; il y a eu une augmentation de 17 % des niveaux de trafic au port de Vancouver par rapport à 1996. Le marché Vancouver-Alaska occupe maintenant le troisième rang dans le monde, après les Antilles et l'Europe, au chapitre des destinations privilégiées pour les croisières. Le tableau 9-9 résume le trafic des navires de croisière aux principaux ports canadiens.

Selon l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers, leurs membres auraient transporté plus de 6,5 millions de passagers-voyages en 1996. Il faut ajouter à ce chiffre les 909 000 passagers transportés en 1996 par les membres de l'Association des Croisières-Excursions du Québec et les quelque 1,8 million de passagers transportés par des sociétés qui n'étaient membres d'aucune association.

## CONCURRENCE

### CONCURRENCE INTÉRIEURE

Les navires canadiens peuvent se livrer concurrence en eaux canadiennes pour le transport des marchandises et des passagers, dans les limites prévues par la Loi sur le cabotage. Cette loi prévoit l'entrée temporaire en eaux intérieures de navires canadiens non dédouanés dans des circonstances précises et élimine les incertitudes associées à l'exploitation de navires de croisière dans les eaux canadiennes.

Ces 10 dernières années, le nombre de demandes d'entrée sur le marché du cabotage a varié de 57 à 122 demandes par année. En 1997, 106 demandes de permis de cabotage



temporaires ont été reçues, ce qui représente une diminution par rapport aux 111 demandes reçues en 1996. De ces demandes, 87 ont été approuvées sous réserve qu'aucun navire canadien approprié ne puisse offrir le service. Vingt et un des permis approuvés visaient des navires-citernes, 17 des chalands, 12 des remorqueurs, 14 des navires à passagers et 23 divers autres types de navires. Les navires américains détiennent plus de la moitié des permis temporaires, soit 46 des 87 permis. Les navires bahamiens arrivent en deuxième, avec 10 permis, suivis des navires canadiens non dédouanés, avec huit permis.

Le tonnage intérieur total transporté par des navires qui ont été autorisés à exercer temporairement des activités de cabotage a toujours été inférieur à 2 % par année. Selon les données pour 1996, les navires étrangers ont transporté 2,2 % du tonnage intérieur total, alors que ce dernier était de 1,87 % en 1995.

### **LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES**

Les transporteurs membres d'une conférence et hors-conférence se livrent concurrence pour offrir des services de transport maritime international. Toutefois, dans le cadre des conférences, la disposition de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)* relatives aux mesures distinctes permettent à des lignes qui sont membres d'une conférence de se livrer concurrence.

Les taux que les conférences maritimes exigent des expéditeurs peuvent faire l'objet d'un « contrat d'exclusivité limitée », qui est un accord confidentiel autorisé par la *LDCM*. Les expéditeurs doivent cependant déposer ces contrats en conformité avec la Loi.

En 1997, l'Office des transports du Canada a accepté 181 contrats d'exclusivité limitée déposés auprès de lui par 10 conférences maritimes.

**TABLEAU 9-12  
CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION  
TRANSPORT MARITIME  
1992 à 1995**

	(En pourcentage)			
	1992	1993	1994	1995
<b>Changements dans les prix (%)</b>				
Traversiers	5,4	6,0	5,8	4,1
Commerce maritime intérieur	7,1	0,6	1,0	3,1
Commerce maritime international	11,8	3,1	2,5	0,01
<b>Changements dans la production (%)</b>				
Traversiers	(0,6)	(2,1)	4,9	(0,1)
Commerce maritime intérieur	(13,4)	(14,1)	(7,6)	15,2
Commerce maritime international	(18,6)	16,7	7,3	11,7

*Sources : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada*

Par contre, en 1996, l'Office a accepté 140 contrats d'exclusivité limitée déposés par huit conférences maritimes, ce qui représente une diminution par rapport aux 175 contrats déposés en 1995. La grande majorité des contrats d'exclusivité visent l'ensemble d'une conférence et sont d'une durée d'un an.

### **Parts des marchandises transportées par les lignes canadiennes membres d'une conférence ou hors-conférence**

La position dominante des conférences sur le marché a accusé un recul ces dernières années. Des exploitants indépendants livrent une forte concurrence sur la plupart des routes desservies par des transporteurs membres d'une conférence. Le tableau 9-10 donne la ventilation des parts du marché qu'occupent les lignes qui font partie d'une conférence et celles qui sont hors-conférence pour la période allant de 1994 à 1996.

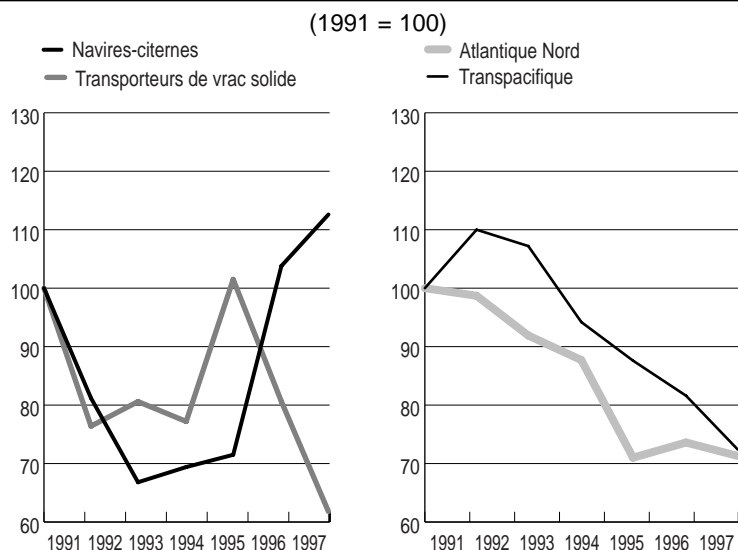
Le trafic des marchandises conteneurisées et d'autres types de marchandises entre le Canada et les É.-U. a augmenté régulièrement au cours des dernières années. Toutes les marchandises transfrontalières ont été acheminées à des taux hors-conférence, même si elles étaient transportées par des exploitants membres d'une conférence. Par

conséquent, les marchandises conteneurisées du Canada transportées vers des ports américains le sont à des taux hors-conférence. Les ports canadiens comme ceux de Montréal et de Halifax manutentionnent aussi un important volume de marchandises en provenance ou à destination des É.-U. On estime qu'au moins la moitié du trafic de marchandises conteneurisées qui emprunte le port de Montréal provient des É.-U.

Les données de Statistique Canada reprises au tableau 9-10 ne font pas la distinction entre les marchandises américaines et les marchandises canadiennes. Le tableau surestime beaucoup la part des importations et des exportations transportées par les conférences, en supposant qu'un volume important de marchandises américaines est transporté par des navires faisant partie d'une conférence. De plus, la proportion du trafic total des navires membres d'une conférence serait encore plus faible, si l'on ajoutait la part du trafic de ligne canadien accueilli aux ports américains à la part du trafic hors-conférence.

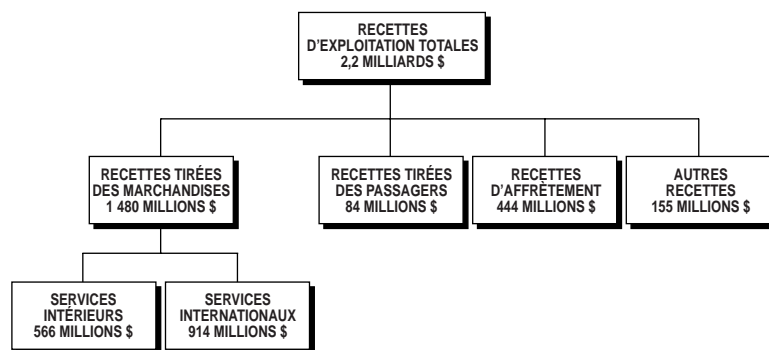
Le tableau 9-11 donne une ventilation par secteur du marché desservi et reflète plus fidèlement la concurrence entre les lignes qui sont membres d'une conférence et les lignes hors-conférence. Les données indiquent que les conférences qui

**FIGURE 9-5**  
**INDICES DES TAUX DE MARCHANDISES MARITIMES**  
**1991 à 1997**



Source : Lloyds Shipping and Containerization International

**FIGURE 9-6**  
**TRANSPORTEURS MARITIMES POUR COMPTE D'AUTRUI DOMICILIÉS AU CANADA**  
**SOURCES DE RECETTES D'EXPLOITATION**  
**1995**



Sources : Statistique Canada Cat. 54-205; Transports Canada.

desservent le Canada occupent la plus large part du marché sur les routes à destination et en provenance de l'Europe. Ici aussi, on a utilisé les données de Statistique Canada. Toutefois, celles-ci ne tiennent pas compte des marchandises américaines et canadiennes transbordées, ce qui grossit d'autant les parts du trafic qui reviennent aux conférences. Les lignes de conférence qui exercent des activités dans l'Atlantique Nord et qui font escale au port de Montréal dépendent largement du marché du Midwest américain pour leur bassin de marchandises.

Les conférences accaparent aussi une importante part du commerce à destination et en provenance de l'Asie; cette part est cependant moindre que celle des exploitants indépendants. Sur les routes nord-sud, comme celles à destination de l'Afrique, de l'Océanie et de l'Amérique du Sud et centrale, les exploitants membres d'une conférence ne font plus directement escale aux ports canadiens. Ils acheminent plutôt leurs marchandises via des ports américains. Le plus faible volume sur ces routes ne justifie plus le temps supplémentaire qu'exigerait une escale dans des ports canadiens.

## PRIX ET EXTRANTS

Ces dernières années, les prix exigés par les exploitants de traversiers du gouvernement ont augmenté en moyenne de 5,3 % par année, alors que le volume de leurs activités, malgré quelques fluctuations, est demeuré constant. Leurs recettes ont augmenté d'environ 6 % au cours de la période de 1992 à 1995 (tableau 9-12).

Entre 1987 et 1994, les activités de cabotage menées par l'industrie canadienne du transport maritime ont connu un ralentissement. En 1995, les extrants ont regagné de

15 %. Après avoir chuté de 19 % en 1992, les activités transfrontalières et outre-mer des transporteurs canadiens ont affiché une tendance à la hausse. La croissance a été principalement attribuable aux activités outre-mer.

L'industrie canadienne du transport maritime est la seule activité de transport des marchandises où l'on a observé des hausses de prix nominales. Or, le prix du transport des marchandises a augmenté de 1,7 % par année, en moyenne, depuis 1992, ce qui est inférieur à la croissance annuelle de 2,7 % qu'a connue l'économie au cours de la même période.

Comme on l'a déjà dit, la plupart des services maritimes dont se sont prévalus les exploitants canadiens sur les marchés mondiaux sont assurés par des lignes de navigation étrangères. Deux grandes catégories de services sont offerts : services de ligne (pour la plupart des services de porte-conteneurs offerts par des transporteurs membres d'une conférence) et services de transport de vrac. Les taux imposés aux transporteurs de vrac sec étaient instables, mais ont accusé une tendance à la baisse. En 1997, les taux imposés aux transporteurs de vrac sec se sont situés à 62 % de leur niveau de 1991.

Les taux imposés aux navires-citernes sont à la hausse depuis 1993, mais ce n'est qu'en 1996 qu'ils ont dépassé leurs niveaux de 1991. Ils ont continué d'augmenter en 1997. En dépit de la forte demande, les services de transport maritime par conteneurs souffrent d'un grave excès de capacité et les taux déclinent. Après les trois premiers trimestres de 1997, les taux sur les routes de l'Atlantique Nord et du Pacifique, fondés sur le trafic moyen vers l'est et vers l'ouest en provenance et à destination des É.-U., ont été d'environ 30 % de moins qu'en 1991 (figure 9-5).

	1992	1993	1994	1995
<b>Structure de coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	24,2	20,9	20,8	20,0
Carburant	9,3	8,8	8,8	9,3
Affrètement	20,1	23,9	26,3	26,9
<b>Employés (en milliers)</b>	8,8	7,7	8,5	8,7
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>	45,1	44,9	46,8	49,5
<b>Variation de la productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	(10,0)	12,1	2,3	8,4
Total	(5,8)	1,6	0,9	2,8
<b>Variation dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	8,4	(11,8)	1,8	(2,4)
Total	8,3	(0,5)	1,6	0,5

\* Données révisées  
Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada

	En millions \$		
	1993	1994	1995
Recettes d'exploitation	1 658	1 905	2 275
Dépenses d'exploitation	1 580	1 815	2 194
Bénéfice d'exploitation	78	90	117
Ratio d'exploitation (%)	95,3	95,3	94,6
Marge d'exploitation (%)	4,7	4,7	5,4
Actif net	706	712	745
Ratio d'endettement (%)	59,7	59,5	59,5

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205

## RENDEMENT FINANCIER

### Recettes et dépenses

L'industrie canadienne du transport maritime se compose de transporteurs domiciliés au Canada, y compris les transporteurs pour compte d'autrui, privés et du gouvernement. Le secteur du transport pour compte d'autrui, qui compte pour environ 75 % de l'ensemble des recettes de l'industrie, a été choisi aux fins de l'analyse du rendement financier de l'industrie. CP Navigation, dont les navires sont immatriculés à l'étranger et ne battent pas pavillon canadien, est exclue du sommaire financier de l'industrie.

En 1995, les transporteurs maritimes pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont signalé des recettes totales de 2,2 milliards \$, dont environ 68 % provenant du transport des marchandises, 4 % du transport des passagers, 21 % des services d'affrètement et 7 % de diverses autres sources, notamment les subventions et services rattachés au transport par eau. La figure 9-6 donne une ventilation des recettes d'exploitation des transporteurs canadiens pour compte d'autrui en 1995.

Quant aux recettes totales au chapitre du transport des marchandises, environ 38 % sont tirées des services intérieurs et 62 %, du transport maritime international.

Les recettes totales des transporteurs canadiens pour compte d'autrui ont augmenté en moyenne de 13,5 % en 1995, ce qui est énorme. La hausse a été relativement prononcée dans le secteur du transport intérieur des marchandises (19 %), des services de transport international (12 %) et des services d'affrètement (21 %). Le cabotage sur la côte de l'Atlantique a affiché une hausse de 38 % des recettes, alors que l'augmentation a été très modeste sur la côte du Pacifique, atteignant en moyenne environ 1,4 %. Les recettes au chapitre du transport en eaux intérieures et du transport international ont augmenté de 7 % et de 4 %, respectivement. Dans l'ensemble, les recettes ont diminué en raison d'une baisse de 14 % au chapitre d'autres recettes.

### Indicateurs coûts-efficacité

De tous les modes de transport, le mode maritime est celui qui exige le moins de main-d'oeuvre : les coûts de main-d'oeuvre ont constitué environ 20 % des recettes d'exploitation dans ce secteur en 1995<sup>1</sup>. Ce phénomène s'explique par la tendance à affréter des navires entièrement armés en équipage et ravitaillés en carburant. Ce genre d'affrètement génère 27 % des recettes dans l'industrie.

De 1991 à 1995, la productivité a augmenté de 12 %. Une partie de ces gains peut être attribuable à un recours accru à l'affrètement, ce qui a diminué le besoin en main-d'oeuvre interne. Les coûts unitaires de la main-d'oeuvre ont diminué de 5 % pendant la même période.

Les coûts en carburant ont chuté; ils absorbaient 9 % des recettes d'exploitation en 1995 comparativement à 11 % en 1990. Cette baisse est attribuable à des gains d'efficacité. Entre autres coûts d'exploitation, les frais imposés par le gouvernement ont constitué une importante

catégorie de coûts, absorbant 7 % des recettes d'exploitation en 1995. Le tableau 9-13 donne les indicateurs de coûts de l'industrie du transport maritime de 1992 à 1995.

De 1991 à 1995, l'industrie du transport maritime a connu la plus faible productivité de tous les modes de transport; en 1995, sa productivité s'est située légèrement en deçà du niveau de 1991. Au cours de la même période, la productivité totale du secteur des transports a augmenté de 11 %. Les coûts unitaires ont grimpé de 10 % dans le secteur du transport maritime, alors qu'ils ont diminué de 5 % dans les autres modes.

### Rentabilité

Le tableau 9-14 présente un sommaire du rendement financier du secteur du transport maritime pour compte d'autrui, de 1993 à 1995.

Le secteur canadien du transport maritime a enregistré un léger profit en 1995. Sa marge d'exploitation a constitué en moyenne 5,4 % des recettes d'exploitation, comparativement à 4,7 % en 1994. L'accroissement des dépenses d'exploitation est venu quelque peu amoindrir la forte croissance des recettes.

### Investissements

L'investissement net total dans le secteur du transport maritime pour compte d'autrui est demeuré inchangé depuis 1993. Ceci indique que les investissements en capital effectués chaque année par l'industrie suffisent tout juste à compenser l'amortissement et le retrait de biens désuets. Le recours croissant à l'affrètement plutôt qu'à l'achat de navires explique peut-être les niveaux de dépenses en capital relativement plus bas dans l'industrie maritime comparativement à d'autres modes.

La dette à long terme a constitué la plus importante source de financement des immobilisations dans l'industrie maritime, ce qui représente en moyenne, 60 % de tout le capital. Les capitaux propres, l'impôt différé et d'autres éléments de passif constituent d'autres sources de financement. La part des capitaux propres (18 %) est relativement faible, puisque le transport maritime est souvent un des nombreux segments d'entreprises qui sont regroupées en société ou en conglomérat. Dans un tel cas, les fonds d'actions divisionnaires sont représentés par des bénéfices non répartis ou du capital réinvesti. L'impôt différé est l'une des importantes sources de capitaux permanents dans l'industrie maritime; il représente environ 22 % de l'ensemble du capital.

1 L'importance relative de chaque facteur qui entre dans la structure de coût devrait être calculée en termes de coût total. Toutefois, le coût total n'inclut pas uniquement les coûts d'exploitation, mais également le coût du capital. L'évaluation du coût du capital est un exercice complexe, et l'on ne disposait pas de toutes les données nécessaires à cette fin. Par conséquent, les recettes d'exploitation totales ont été utilisées dans le calcul du coût total approximatif, selon le postulat que le revenu net équivalait au coût du capital.

# TRANSPORT FERROVIAIRE

Les transporteurs ferroviaires de marchandises canadiens ont signalé des volumes de trafic accrus et une meilleure rentabilité. En matière de services ferroviaires voyageurs, ils ont continué à mettre l'accent sur les initiatives de réduction des coûts, étant donné la diminution des subventions.

Au Canada, les services ferroviaires marchandises sont fournis par deux grands transporteurs de catégorie I, les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Limitée (CP). En outre, il y a théoriquement quelque 54 petites compagnies de chemin de fer de catégories II et III. Mais en pratique, il n'y a qu'environ 46 chemins de fer puisque certaines de ces petites compagnies sont des filiales du CN, du CP ou d'autres transporteurs, et n'ont pas d'activités distinctes ou exclusives. Les chemins de fer de catégorie I sont le CN, le CP et VIA Rail Canada Inc. (VIA). Les chemins de fer de catégorie II comprennent les chemins de fer régionaux et secondaires (sur courtes distances),

tandis que ceux de la catégorie III sont notamment les chemins de fer de tête de ligne.

VIA assure les services ferroviaires voyageurs, tandis que plusieurs autres transporteurs ferroviaires se chargent des services locaux ou touristiques, notamment BC Rail, le Montagnard des Rocheuses, l'Algoma Central, l'Ontario Northland, Amtrak et le Chemin de fer Québec North Shore et Labrador (QNSL).

## FAITS SAILLANTS EN 1997

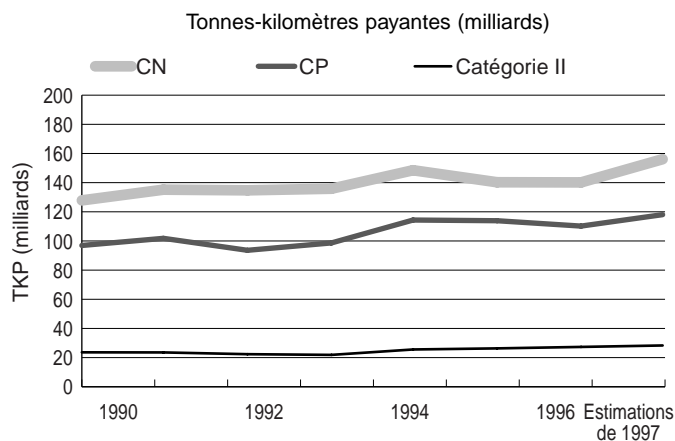
L'année 1997 a été la meilleure année de l'histoire des chemins de fer au Canada. Dans l'ensemble, le

trafic marchandises a grimpé d'environ 7 %.

De très mauvaises conditions météorologiques ont perturbé le transport ferroviaire vers la côte Ouest au cours de la première partie de l'année. Ces perturbations ont réduit les volumes de trafic du grain et du charbon (en particulier pendant le premier trimestre) par rapport à ce qu'ils étaient au cours des années précédentes; mais dans le cas de ces produits et d'autres marchandises, les volumes transportés se sont rétablis rapidement, de sorte qu'avant la fin de l'année, ils dépassaient ceux de 1996, sensiblement dans certains cas.

L'Office des transports du Canada (OTC) enquête actuellement sur les perturbations qu'a connues le réseau

**FIGURE 10-1**  
**RECETTES FERROVIAIRES PROVENANT DES TONNES-KILOMÈTRES**  
**PAYANTES DE 1990 à 1997**



Sources : Statistique Canada, Transports Canada

**TABEAU 10-1**  
**DESTINATIONS DES IMPORTATIONS FERROVIAIRES**  
**EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS**  
**1995**

	Tonnes	Pourcentage
Nouvelle-Écosse	303 064	2,0
Nouveau-Brunswick	226 286	1,5
Québec	4 984 994	32,4
Ontario	6 040 936	39,2
Manitoba	482 303	3,1
Saskatchewan	716 374	4,6
Alberta	1 275 414	8,3
Colombie-Britannique	1 333 439	8,7
T.-N.-O.	27 783	0,2
<b>Total</b>	<b>15 390 673</b>	<b>100,0</b>

Sources : Statistique Canada, Transports Canada

**TABEAU 10-2**  
**ORIGINES DES EXPORTATIONS FERROVIAIRES AUX ÉTATS-UNIS**  
**1995**

	Tonnes	Pourcentage
Nouvelle-Écosse	582 053	1,1
Nouveau-Brunswick	593 468	1,1
Québec	10 856 332	20,7
Ontario	13 580 940	25,9
Manitoba	1 378 257	2,6
Saskatchewan	7 874 884	15,0
Alberta	9 622 884	18,4
Colombie-Britannique	7 957 418	15,2
<b>Total</b>	<b>52 446 547</b>	<b>100,0</b>

Sources : Statistique Canada, Transports Canada

de transport et de manutention du grain, de sorte que nous ne les commentons pas ici.

L'année a vu également la cession d'un nombre record de lignes et la création de nouveaux chemins de fer, en réaction à la *Loi de 1996 sur les transports au Canada*, qui a prévu un processus révisé de rationalisation des lignes de chemin de fer, facilité l'avènement de petits transporteurs ferroviaires dont les frais sont relativement modiques, et encouragé la croissance de l'industrie canadienne du transport ferroviaire sur courtes distances. Pour obtenir des précisions sur les changements dans la structure de l'industrie ferroviaire, voir le chapitre 5 « Infrastructure et services connexes ».

## TRAFIC ET SERVICES FERROVIAIRES MARCHANDISES

De façon générale, les volumes de trafic ferroviaire ont connu une forte croissance en 1997, le nombre de tonnes transportées ayant atteint des sommets sans précédent. Dans l'ensemble, les volumes de trafic (en tonnes) ont grimpé de plus de 7 % par rapport à ce qu'ils étaient en 1996, et d'environ 4 % par rapport à 1995. De nombreux segments du marché ont connu une hausse sensible.

Quant au total des tonnes-kilomètres payantes réalisées, les chemins de fer canadiens ont connu la meilleure année de leur histoire puisqu'ils ont dépassé de près de 5 % leurs résultats records de 1994. Le CN et le CP ont connu respectivement en 1997 une augmentation de trafic de 11,4 % et de 7,1 % (évaluée en fonction de trois trimestres de données canadiennes et de quatre trimestres de données de réseau), alors que les chemins de fer de catégorie II ont connu une hausse estimée à environ 3,7 %. Le résultat combiné est un

gain estimatif de quelque 8,7 % dans l'ensemble des chemins de fer canadiens.

Le CN a représenté environ 51,6 %, et le CP environ 39,0 %, de tout le transport ferroviaire effectué au Canada, alors que les chemins de fer de catégorie II et les autres ont compté pour le reste, soit 9,4 %. Le nombre beaucoup moindre de tonnes-kilomètres payantes réalisées par les chemins de fer de catégorie II, comparativement aux volumes de trafic, a résulté en grande partie des plus grandes distances parcourues par les chemins de fer de catégorie I.

La figure 10-1 montre les nombres de tonnes-kilomètres payantes réalisées de 1990 à 1997.

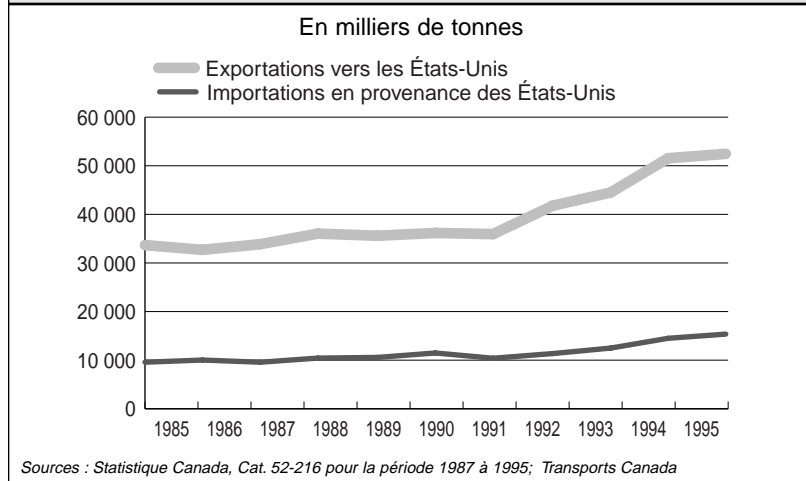
En ce qui a trait aux quantités, les chemins de fer de catégorie II ont transporté environ 29 % du tonnage total manutentionné par l'ensemble des chemins de fer. Les légères augmentations des volumes de trafic par rapport aux années précédentes, qui se sont chiffrées à 77 millions de tonnes en 1996 et à 79 millions de tonnes en 1997, ont résulté en grande partie des quantités accrues de minerai de fer acheminées.

Presque tout le minerai de fer acheminé au Canada est transporté par les chemins de fer de catégorie II, dont les plus importants sont deux grands chemins de fer régionaux. Même si ces chemins de fer sont un cas extrême, en ce sens qu'ils ne transportent qu'une seule marchandise, ils montrent bien que les produits à base de ressources naturelles représentent le gros des activités des chemins de fer de catégorie II.

## COMMERCE

Dans l'ensemble, le transport ferroviaire effectué sur le réseau ferroviaire nord-américain contigu (à l'exclusion du transport du minerai de fer dans l'est du Québec) a beaucoup évolué au cours de l'année précédente. De 1991 à 1995, le trafic ferroviaire nord-sud s'est accru d'environ 7 % par année, les

**FIGURE 10-2**  
**EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS FERROVIAIRES CANADA - ÉTATS-UNIS**  
**1985 à 1995**



**TABLEAU 10-3**  
**EXPORTATIONS FERROVIAIRES VERS LES ÉTATS-UNIS, PAR PRODUIT**

(En pourcentage)

Produits forestiers	29,5
Engrais	13,4
Céréales	5,8
Trafic intermodal	5,2
Matériel de transport	4,6
Produits pétroliers raffinés	3,6
Matériaux de construction	3,8
<b>Total partiel</b>	<b>64,7</b>
<b>Autres produits</b>	<b>35,3</b>

Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; Transports Canada.

exportations ayant été près de trois fois plus considérables que les importations. Il n'y a aucune donnée confirmant les tendances plus récentes, mais à la lumière de la croissance du trafic global attestée par les statistiques mensuelles, on peut s'attendre à ce que les tendances antérieures, soit la diminution du trafic est-ouest et l'augmentation du trafic nord-sud, se soient poursuivies en 1997. Les tableaux 10-1 et 10-2 montrent les origines régionales du trafic nord-sud.

En 1995, les quantités transportées par chemin de fer d'est en ouest ont totalisé environ 200 millions de tonnes (chiffre qui

a probablement très peu changé depuis), alors que les quantités nord-sud ont été d'environ 70 millions de tonnes, soit en gros 52,4 millions de tonnes d'exportations à destination des États-Unis et 15,3 millions de tonnes d'importations en provenance de ce pays.

Lorsqu'on compare le commerce canado-américain de 1995 avec celui de 1985, on constate des taux de croissance semblables, tant des exportations que des importations. En 1995, les exportations ferroviaires vers les États-Unis et les importations en provenance de ce pays ont représenté respectivement environ 22 et 7 % du total des

**TABLEAU 10-4**  
**IMPORTATIONS FERROVIAIRES EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS,**  
**PAR PRODUIT**

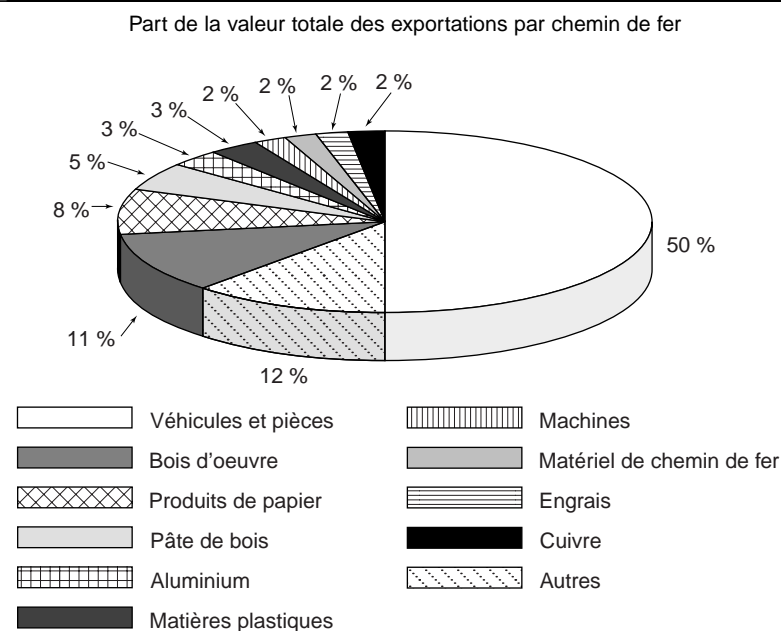
(En pourcentages)	
Trafic intermodal	13,9
Matériel de transport	7,8
Matériaux de construction	5,3
Produits forestiers	3,8
Métaux non ferreux	3,7
Produits pétroliers raffinés	3,3
Céréales	2,8
<b>Total partiel</b>	<b>40,8</b>
<b>Autres produits</b>	<b>59,2</b>

Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; Transports Canada.

part 15 % des exportations par chemin de fer. Les importations sont plus diversifiées, le trafic ferroviaire le plus important en provenance des États-Unis étant le trafic intermodal, dont le volume est un peu inférieur à 15 %. Les tableaux 10-3 et 10-4 comparent les volumes des exportations vers les États-Unis, par produit, à ceux des importations en provenance de ce pays.

Pour ce qui est de leur valeur, les exportations par chemin de fer vers les États-Unis et le Mexique, en 1996, se sont chiffrées à quelque 50 milliards \$. Sur ce montant, les véhicules et leurs pièces ont représenté environ 25 milliards \$ (50 %), alors que les produits forestiers ont généré environ 12,5 milliards \$ (25 %). La figure 10-3 indique les produits exportés par chemin de fer aux États-Unis et au Mexique. Vu la concentration des fabricants d'automobiles et de pièces dans le sud de l'Ontario et au Michigan, il n'est pas surprenant que les trois grands nœuds de transit ferroviaires du sud de l'Ontario, soit Sarnia, Windsor et Fort Erie, aient compté pour près de 70 % de la valeur des exportations par chemin de fer vers les États-Unis. Le transport intermodal comprend à la fois celui des conteneurs et celui des remorques sur wagons plats (RSWP).

**FIGURE 10-3**  
**VALEUR DES PRINCIPAUX PRODUITS**  
**EXPORTÉS PAR CHEMIN DE FER VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE**  
**1996**



Source : Statistique Canada, Tableau spécial.

quantités transportées par chemin de fer, alors qu'en 1985, elles n'en avaient représenté que 15 % et 5 %.

La figure 10-2 met en évidence ce modèle de croissance du commerce ferroviaire avec les États-Unis, surtout depuis 1990.

En volume, trois groupes de produits, soit les produits forestiers, les engrais et les céréales, constituent environ 50 % des exportations par chemin de fer aux États-Unis. Le transport intermodal d'automobiles et de pièces, de produits pétroliers et de matériaux de construction représente pour sa

## SEGMENTS DE TRAFIC

Le trafic ferroviaire peut être catégorisé à la lumière de divers critères, depuis les caractéristiques des marchandises jusqu'aux segments du marché. Aux fins du présent rapport, il a été réparti entre trois catégories générales reflétant les différences dans les exigences de transport, en particulier au chapitre des opérations et du matériel : transport en vrac, transport de marchandises (y compris les produits automobiles) et transport intermodal. Le transport en vrac est notamment celui du charbon, des céréales et des produits céréaliers, de même que celui des engrais, notamment le soufre. Le transport de



marchandises (c.-à.-d. industriel) vise notamment les produits forestiers, les produits pétroliers, les produits chimiques, les minerais et les métaux, les matériaux de construction ainsi que les automobiles et leurs pièces. Comme nous l'avons vu, le transport intermodal comprend à la fois celui des conteneurs sur wagons plats (CSWP) et celui des remorques sur wagons plats (RSWP).

En 1997, la clientèle des services de transport ferroviaire s'est accrue sensiblement pour à peu près tous les services et les secteurs. L'encombrement du réseau, dû à des conditions météorologiques hivernales défavorables en 1996-1997, a entraîné des pénuries de matériel importantes qui, de concert avec les pannes d'unités motrices (matériel de traction), ont rendu problématique le transport ferroviaire vers la côte Ouest.

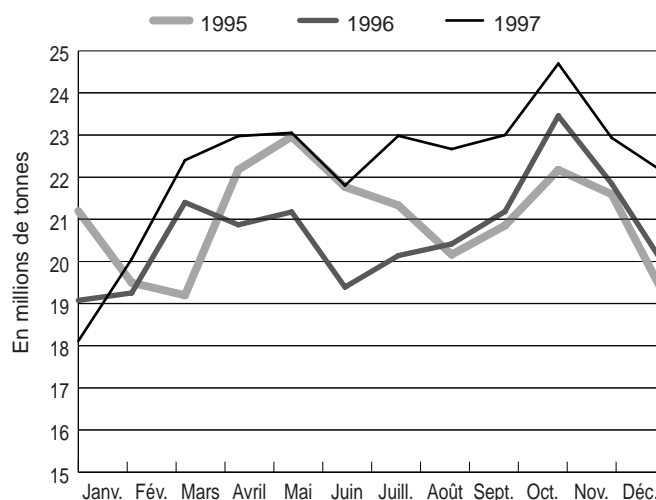
La figure 10-4 montre le niveau du trafic mensuel de 1995 à 1997, et la figure 10-5 résume l'évolution de ce trafic (c.-à.-d. du volume) dans chacun des grands segments de trafic en 1996 et 1997, comparativement à l'année précédente. On trouvera ci-après un bref exposé de l'évolution du trafic ferroviaire dans chacun des principaux segments du marché.

### Charbon

Certains changements dans la demande et les chargements de charbon se sont produits en 1997. Au début de l'année, les volumes étaient presque inférieurs de 30 % à ceux de 1996, et le total des chargements de charbon, en 1997, a dépassé de plus de 4 % celui de l'année précédente. À la fin de 1997, la quantité totale de charbon transportée dépassait de près de deux millions de tonnes celle de l'année précédente, soit environ 40,4 millions de tonnes.

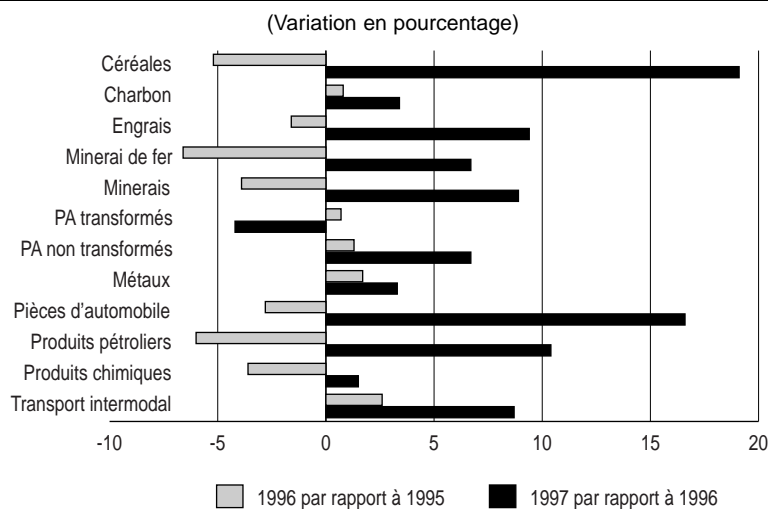
La quantité totale de charbon acheminée par les chemins de fer canadiens a représenté cette année-là environ 16 % de l'ensemble du trafic ferroviaire. Les principaux

**FIGURE 10-4**  
**ENSEMBLE DU TRAFIC FERROVIAIRE MENSUEL**  
**1995 à 1997**



Source : Statistique Canada, Cat. 52-001, Chargements ferroviaires mensuels.

**FIGURE 10-5**  
**ÉVOLUTION DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, D'UNE ANNÉE À L'AUTRE**  
**1996 et 1997**



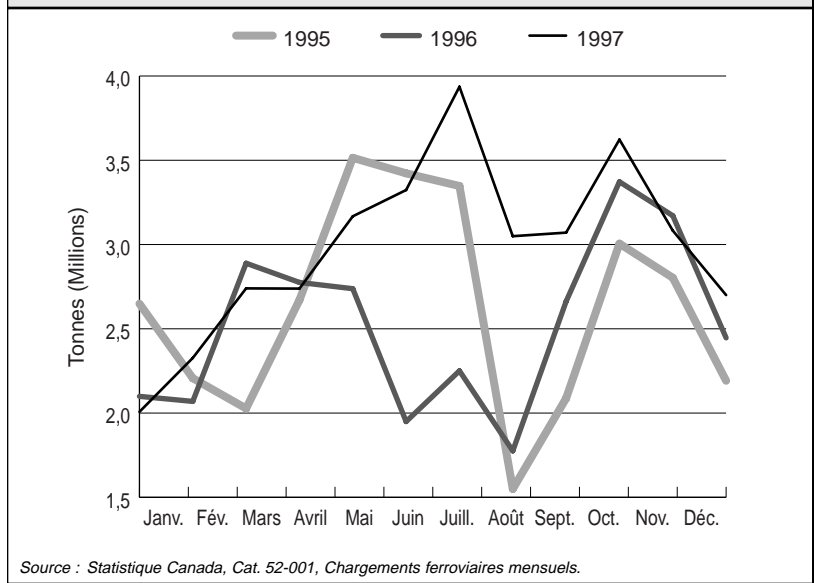
PA = Produits alimentaires

Source : Statistique Canada, Cat. 52-001, Chargements ferroviaires mensuels.

producteurs de charbon sont établis dans l'Ouest canadien, et ce sont pour ainsi dire toutes les exportations canadiennes de charbon (33,4 millions de tonnes en 1996) qui ont été transportées par chemin de fer aux points d'exportation, soit

les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Le CN, le CP et BC Rail transportent tous du charbon. Le reste des exportations, soit environ 7,0 millions de tonnes (1996), a lui aussi été transporté par chemin de fer, ou dans certains cas par chemin

**FIGURE 10-6**  
**CHARGEMENTS MENSUELS DE CÉRÉALES**  
**1995 à 1997**



de fer puis par laquier, et utilisé au Canada même dans des centrales thermiques de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse.

### Engrais et soufre

Les engrais comprennent généralement la potasse, la phosphorite et les engrais mélangés ou mixtes. Le soufre, qui est surtout un sous-produit du gaz sulfureux et du pétrole à haute teneur en soufre, est utilisé principalement dans la production d'engrais.

Au Canada, la potasse provient avant tout d'un petit nombre de mines très actives de la Saskatchewan, qui ont représenté 87 % de la production canadienne en 1996. Une forte proportion de cette production est transportée par rail aux points d'exportation, soit directement aux États-Unis, soit vers les marchés étrangers via le port de Vancouver. Les petites quantités produites au Nouveau-Brunswick sont transportées vers le port de Saint John, pour être exportées. Les chargements de potasse passant par ce dernier, qui ont totalisé 1,7 million de tonnes en 1996, sont tombés à 1,2 million de tonnes en 1997, par suite de l'inondation qu'a

subie une importante mine de potasse de la région de Sussex.

Les quantités de potasse ont tendance à fluctuer d'une année à l'autre, surtout à cause de l'utilisation de ce produit en agriculture, où la demande d'engrais est variable. La demande de potasse canadienne peut varier non seulement selon l'utilisation finale de ce produit, mais selon l'aptitude d'autres fournisseurs mondiaux à répondre à la demande du secteur agricole. Avec une part de 40 % des marchés mondiaux, le Canada est le principal exportateur de potasse au monde. Les quantités de potasse qui y ont été acheminées par rail en 1997 ont totalisé environ 14,1 millions de tonnes.

Ce qui préoccupe particulièrement tant le port de Vancouver que les chemins de fer canadiens, c'est l'achèvement du nouveau terminal à potasse de la Canpotex, à Portland (Oregon), dont la capacité annuelle prévue sera de 5 millions de tonnes. Il ne fait pas de doute que la Canpotex utiliserait cette installation dans toute la mesure nécessaire pour rationaliser son investissement, ou pour exercer une pression

concurrentielle sur les chemins de fer canadiens et sur le port de Vancouver. Comme la quantité totale de potasse exportée via le port de Vancouver s'est chiffrée à environ 3,6 millions de tonnes en 1996, celui-ci risque de se voir privé de quantités importantes de potasse, sinon de la totalité de la potasse qu'il reçoit actuellement. Les incidences d'une telle perte sur le trafic ferroviaire canadien pourraient être tout aussi graves. Les transporteurs américains s'approprieraient ainsi la portion sur grande distance de ce trafic, laissant ainsi aux transporteurs canadiens seulement les courts trajets limités à la distance entre les mines de la Saskatchewan et la frontière des États-Unis.

La production et les expéditions de soufre ont tendance à être très sensibles aux prix mondiaux. Les volumes ferroviaires ont totalisé environ 7,3 millions de tonnes en 1997, avec d'importantes quantités exportées émanant de l'Ouest canadien, surtout grâce au traitement du gaz sulfureux et au raffinage du pétrole brut et du pétrole lourd à haute teneur en soufre. Avec 22 % de la production mondiale, le Canada a été le deuxième plus gros exportateur de soufre au monde en 1996, après les États-Unis.

Un autre engrais transporté par chemin de fer, la phosphorite, est importé via Vancouver. Mais les quantités sont beaucoup plus faibles que pour la potasse, soit environ un million de tonnes en 1997.

La quantité totale d'engrais expédiée par chemin de fer, y compris la quantité de soufre, a dépassé largement (d'environ 11 %) celle de l'année précédente.

### Grain

Les quantités de grain transportées par chemin de fer en 1997 ont totalisé 35,8 millions de tonnes, soit 13,5 % de l'ensemble du trafic marchandises, comparativement à moins de 12 % en 1996. Au début de l'année, les quantités de grain ont été

inférieures d'environ 4 % à celles de 1996, mais elles ont connu une forte augmentation avant la fin de l'année, pour atteindre des niveaux dépassant de plus de 18 % ceux de 1996.

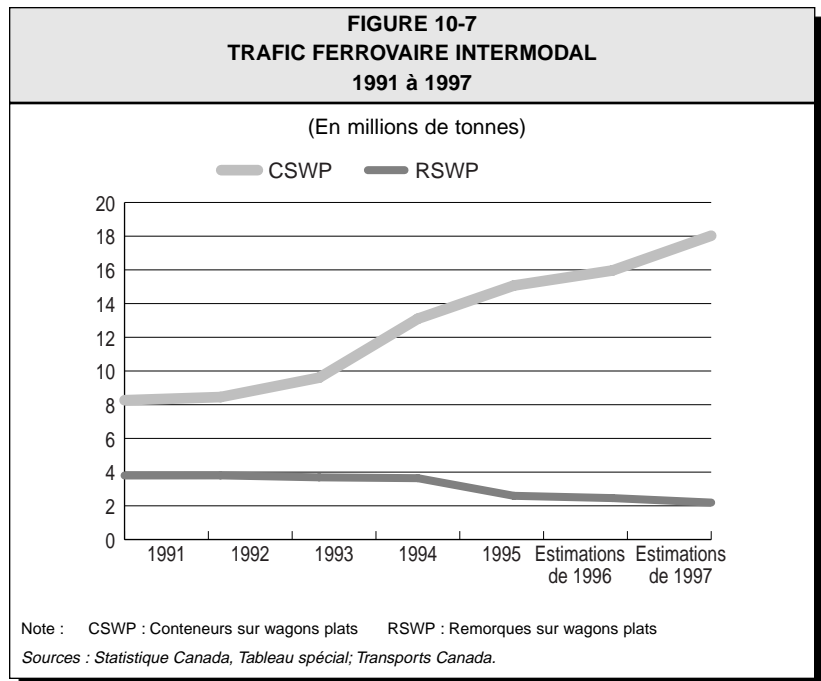
Même si les volumes, en janvier 1996, étaient inférieurs de près de 20 % à ceux de janvier 1995, l'ensemble des chargements, à la fin de l'année, n'a été inférieur que de 4 % à celui de 1995. En 1997, les chargements ont été beaucoup plus nombreux qu'au cours des deux années précédentes, bien qu'ils leur aient été très inférieurs au début de l'année. Les quantités de grain totales, à la fin de l'année, dépassaient de 20 % (selon les estimations) celles de 1996, et de 10 % celles de 1995. La figure 10-6 montre bien les fluctuations des quantités mensuelles de grain chargées entre 1995 et 1997.

### Minerais et produits miniers

Ce secteur commercial est dominé par les expéditions de minerai de fer, qui représentent environ 65 % de tous les minerais et tous les produits miniers transportés par rail au Canada, et environ 55 % de l'ensemble du trafic des chemins de fer de catégorie II.

C'est pour ainsi dire tout le minerai de fer transporté par rail au Canada (96 % en 1996) que les chemins de fer Cartier et QNSL ont été chargés d'acheminer (plusieurs petits chemins de fer associés au QNSL ont eux aussi joué un rôle) à partir de la région du Québec et de Terre-Neuve appelée « fosse du Labrador ». Comme l'Algoma Steel a annoncé que l'usine de Wawa de sa division « Algoma Ore » cessera de produire, à peu près tout le minerai de fer continuera à être transporté par ces deux chemins de fer et leurs compagnies affiliées.

Les chemins de fer Cartier et QNSL ont transporté environ 36 millions de tonnes de minerai de fer en 1997, ce qui représente plus de 50 % de tout le trafic des chemins de fer de catégorie II au Canada, et environ 14 % de



l'ensemble des expéditions par chemin de fer. Après un début d'année où les quantités de minerais et de produits miniers transportées étaient essentiellement les mêmes que pendant l'année précédente, celles-ci ont augmenté peu à peu à un point tel qu'à la fin de l'année, l'ensemble des expéditions dépassait d'environ 7,5 % celui de 1996. La quantité totale de minerai de fer transportée a dépassé d'environ 6,2 % celle de l'année précédente.

### Produits forestiers

Les produits forestiers, qui comprennent des produits comme le papier, le bois d'oeuvre et le bois à pâte, peuvent être classés dans deux sous-secteurs : les produits forestiers transformés (p. ex. le bois d'oeuvre et le papier) et les produits forestiers non transformés (p. ex. les billes et le bois à pâte).

Le sous-secteur des produits forestiers transformés acheminés par chemin de fer a figuré parmi les quelques sous-secteurs ayant connu une diminution du trafic en 1997, les quantités ayant été inférieures d'environ 4 % à celles de 1996. D'autre part, les produits forestiers non transformés ont connu des

augmentations substantielles de près de 7 % d'une année à l'autre, surtout à cause de la demande accrue sur les marchés américains. Au total, le secteur des produits forestiers a fait l'objet d'augmentations de trafic d'environ 3 % par rapport aux quantités de 1996.

Les deux sous-secteurs ont donné lieu à des niveaux d'activité à peu près semblables. Mais celui des produits forestiers non transformés a représenté quelque 9 % de l'ensemble des transports ferroviaires (environ 23 millions de tonnes), alors que celui des produits forestiers transformés en a représenté environ 7 % (à peu près 18 millions de tonnes). Au total, les produits forestiers acheminés par rail ont totalisé environ 41 millions de tonnes, soit environ 16 % de l'ensemble des expéditions ferroviaires.

### Produits industriels et automobiles

Ce large segment du marché, qui comprend les produits fabriqués, les produits pétroliers, les métaux, les produits chimiques, etc., a représenté un volume de plus de 30 millions de tonnes, soit une modeste augmentation d'environ

**TABLEAU 10-5**  
**COMPARAISON DES PRIX FERROVIAIRES ENTRE LE CANADA ET LES**  
**ÉTATS-UNIS DE 1990 À 1995**

	(Recettes en cents / tonne-kilomètre)		
	États-Unis \$US	États-Unis \$CAN	Canada* \$CAN
1990	1,82	2,12	2,44
1991	1,78	2,04	2,38
1992	1,77	2,14	2,36
1993	1,73	2,24	2,31
1994	1,70	2,32	2,29
1995	1,63	2,24	2,27

\* Rajusté en fonction du trafic mixte

Sources : Association of American Railroads; Transports Canada.

**TABLEAU 10-6**  
**CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION**  
**TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES**  
**1994 à 1997**

	1994	1995	1996	1997*
Changements dans les prix (%)	(5,4)	2,2	(1,2)	(1,1)
Changements dans la production (%)	17,3	(6,2)	1,6	9,6

\* Fondées sur trois trimestres de l'année

Source : Transports Canada, d'après les dossiers de Statistique Canada.

5 % par rapport à l'année précédente, et 12 % du volume total.

Les quantités de produits chimiques ont été essentiellement stables, ayant grimpé de moins de 2 % en 1997, tandis que les quantités de produits pétroliers ont augmenté sensiblement, les gains ayant été de plus de 11 % par rapport aux quantités transportées en 1996.

Le marché des produits automobiles a continué à croître comme il le faisait depuis plusieurs années, et cette croissance a été exceptionnelle, en particulier dans le secteur des automobiles et des pièces complètes, dont les expéditions ferroviaires ont connu un essor qui les a portées à des niveaux supérieurs de près de 16 % à ce qu'ils étaient en 1996. La croissance des expéditions de produits automobiles a été l'une des causes principales de la forte augmentation, au cours des cinq dernières années, du commerce

canado-américain de produits acheminés par chemin de fer. Même si les volumes ont été relativement faibles comparativement à ceux des marchandises en vrac, les expéditions de produits automobiles continuent de dominer le commerce en question au chapitre de la valeur.

#### Transport intermodal

Dans l'ensemble, le volet intermodal du secteur des chemins de fer a continué de croître énormément en 1997, les volumes ayant augmenté d'environ 8 % par rapport à ceux de l'année précédente. Quant au volet des remorques sur wagons plats (RSWP), il a continué à perdre du terrain puisque les volumes transportés ont subi une baisse estimée à 11 %; mais celle-ci a été compensée par la forte croissance du volet des conteneurs sur wagons plats (CSWP), dont l'expansion a été estimée à environ 13 %. (Les estimations pour 1996 et 1997 ont découlé des données mensuelles de

Transports Canada sur le trafic, de même que des données de Transports Canada sur les flux de marchandises, établies pour les années précédentes). La figure 10-7 indique l'évolution du trafic ferroviaire intermodal de 1991 à 1997.

Bien que le trafic remorques subisse une baisse constante depuis plus d'une décennie, on a signalé que le trafic conteneurs ne cessait d'augmenter depuis la récession économique du début des années 1990. Mais ce n'est qu'en 1993 que ce trafic a retrouvé les niveaux maximums de 1988 et 1989, qui ont précédé cette récession.

Dans l'ensemble, l'augmentation estimative du trafic ferroviaire intermodal depuis 1991 a été un peu inférieure à 55 %. Elle a été le résultat d'une hausse estimative du trafic conteneurs, soit 107 % de plus, et d'une diminution estimative du trafic remorques, soit 45 % de moins. L'un des facteurs ayant influé sur cette croissance globale a été le rendement de ports comme ceux de Halifax et de Montréal, qui ont réussi à conquérir un trafic croissant à destination des marchés du Midwest des États-Unis. La gare intermodale d'entrée du CN, qui a ouvert ses portes en décembre 1996, a contribué à la forte croissance du trafic ferroviaire intermodal manutentionné au port d'Halifax. À cet endroit, le trafic conteneurs s'est accru de 19,9 % en 1997, puisqu'il est passé de 3,2 millions de tonnes en 1996 à 3,8 millions de tonnes en 1997.

#### PRIX

Les prix du transport ferroviaire des marchandises ont diminué sensiblement vers la fin des années 1980 et au début des années 1990, une baisse considérable (5,4 %) étant survenue en 1994. Les conditions du marché ont permis aux chemins de fer d'accroître de 2,2 % les prix du transport intérieur en 1995, mais ceux-ci ont recommencé à baisser en 1996 (de 1,2 %) et 1997

comme l'indique le tableau 10-6 (de 1,1 %). En réalité, les prix du transport ferroviaire ont chuté de 14 % entre 1993 et 1996.

Les recettes moyennes par tonne-kilomètre de marchandises transportées remplacent souvent les tarifs ferroviaires marchandises. Cette unité de mesure, appelée « recette unitaire », a donné lieu à une comparaison entre les chemins de fer américains et les chemins de fer canadiens pour la période de 1990 à 1995. Celle-ci a révélé que les différences observées en 1990 avaient disparu presque entièrement avant 1995. Le tableau 10-5 compare les recettes unitaires des chemins de fer canadiens et de leurs homologues américains, de 1990 à 1995.

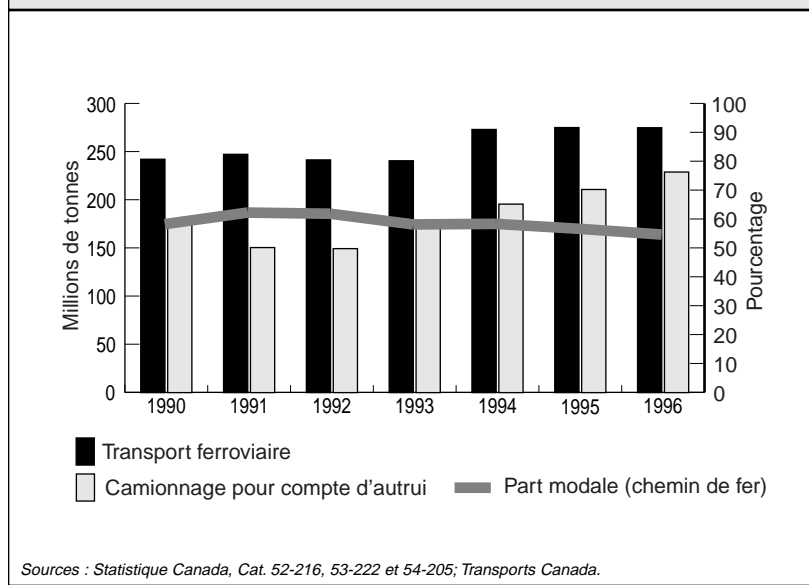
## CONCURRENCE

La concurrence entre l'industrie du camionnage et celle du transport ferroviaire est vive en ce qui a trait à certains produits, et dans certaines régions. Mais dans l'ensemble, le camionnage pour compte d'autrui et le transport ferroviaire ont représenté respectivement environ 45 % et 55 % du nombre de tonnes de marchandises confiées aux entreprises de transport de surface en 1996.

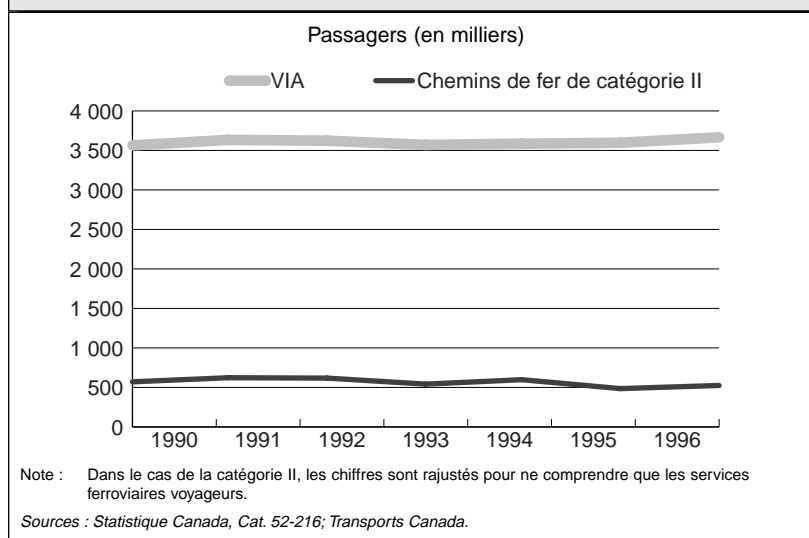
Les parts relatives du marché ont changé progressivement pendant certaines années, celle du camionnage pour compte d'autrui ayant augmenté aux dépens de celle de l'industrie ferroviaire. La figure 10-8 indique tant les volumes de trafic que les parts modales respectives du camionnage (pour compte d'autrui) et du transport par chemin de fer, de 1990 à 1996. Elle montre la croissance relativement forte du premier et la part décroissante des transports de surface détenue par l'industrie ferroviaire.

Il y a eu relativement peu de concurrence entre le camionnage et le chemin de fer, soit sur les marchés des marchandises en vrac

**FIGURE 10-8**  
**VOLUME DE TRAFIC ET PART DU MARCHÉ**  
**1990 à 1996**



**FIGURE 10-9**  
**VOLUMES DE TRAFIC DES SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS**  
**1990 à 1996**

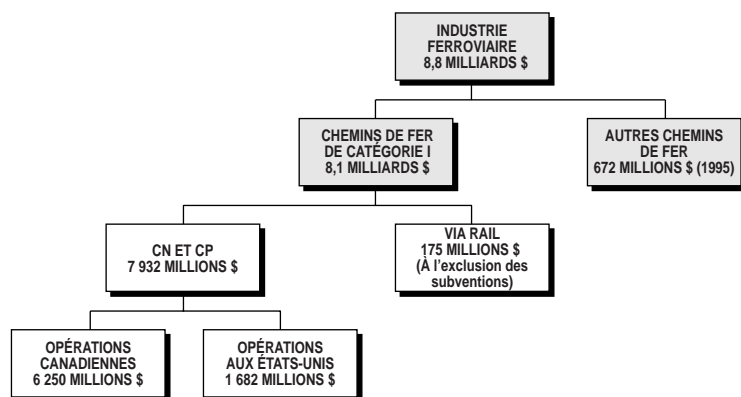


dominés depuis toujours par le rail, soit sur les marchés des marchandises avec date critique de livraison, à valeur élevée ou à faible volume dominés traditionnellement par le camionnage. Il y a eu toutefois de la concurrence dans le cas de certains produits fabriqués, industriels et des automobiles.

La concurrence dans le domaine

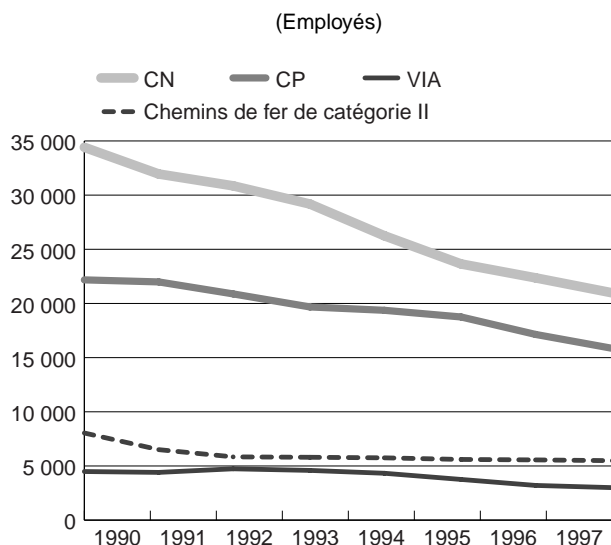
des transports transfrontaliers montre bien à quel point le camionnage l'emporte sur le transport par chemin de fer, car les exportations camionnées vers les États-Unis comptent pour environ 70 % des envois au chapitre de la valeur, et pour environ 55 % de ces derniers en ce qui a trait au volume.

**FIGURE 10-10**  
**INDUSTRIE CANADIENNE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**  
**RECETTES D'EXPLOITATION**  
**1996**



Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; rapports annuels des chemins de fer.

**FIGURE 10-11**  
**TENDANCES DES EMPLOIS FERROVIAIRES\***  
**1990 à 1997**



Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; Transports Canada.

## TRAFIC ET SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS

Bien qu'un certain nombre de transporteurs ferroviaires fournissent des services voyageurs interurbains au

Canada, VIA domine le marché en assurant environ 88 % de ces derniers. Ces services peuvent être répartis selon l'itinéraire, à savoir : les services le long du corridor entre Québec et Windsor; les services transcontinentaux, qui desservent les régions situées à l'est et à l'ouest, au-delà du corridor Québec-Windsor; les

services éloignés, notamment les lignes interurbaines au Québec, en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique. Le nombre de voyageurs transportés par les services le long du corridor est beaucoup plus élevé que celui des services transcontinentaux ou celui des services éloignés, puisqu'il a représenté environ 83 % du trafic de VIA en 1996. Les services transcontinentaux ont attiré pour leur part 13 % du trafic voyageurs, tandis que les services éloignés ont généré le reste du trafic, soit 4 %.

D'autres transporteurs ferroviaires fournissent des services voyageurs, notamment BC Rail, l'Algoma Central Railway, l'Ontario Northland Railway, le Chemin de fer QNSL, Amtrak et le Montagnard des Rocheuses.

La clientèle des services ferroviaires voyageurs interurbains a augmenté un peu par rapport à 1996, presque entièrement à cause de la croissance du trafic de VIA, celui-ci s'étant accru d'un peu moins de 2 % en 1996, et de près de 6 % au cours du premier semestre de 1997. Mais, dans l'ensemble, il y a eu peu de changements au niveau du trafic ferroviaire de voyageurs de 1990 à 1995.

Outre les services ferroviaires voyageurs interurbains, des services ferroviaires de banlieue sont offerts dans un certain nombre d'agglomérations, notamment celles de Vancouver, de Toronto et de Montréal. Le nombre de voyageurs qui utilisent ces services est d'environ huit fois plus élevé que le nombre de voyageurs qui font appel aux services interurbains.

La figure 10-9 montre la tendance constatée dans les services ferroviaires voyageurs interurbains au cours des sept dernières années.

Les prix payés par les utilisateurs des services de VIA ont augmenté plus rapidement que le taux d'inflation. D'après les données préliminaires de 1997, ils ont grimpé de 6,1 %, comparativement à une hausse de 3,1 % en 1996.

## RENDEMENT FINANCIER

### TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

#### Faits saillants

L'industrie ferroviaire a fait état de bénéfices sensiblement plus élevés en 1997. Cette réussite peut s'expliquer en partie par le meilleur rendement de l'économie canadienne, mais elle est inséparable des initiatives de restructuration prises ces dernières années par les deux grands transporteurs ferroviaires canadiens.

En 1997, les bénéfices d'exploitation réunis de ces deux grands chemins de fer canadiens (marchandises) sont passés à 1 479 millions \$, alors qu'ils étaient de 1 141 millions \$ (à l'exclusion des frais spéciaux) l'année précédente, soit une augmentation de 30 %. La marge bénéficiaire moyenne a été de 18 %, soit une hausse de trois points de pourcentage depuis 1996. Les principales raisons de cette amélioration ont été les volumes d'exportations accrus, en particulier au chapitre des céréales, qui ont mené à une augmentation de 8 % des recettes marchandises ainsi qu'à une hausse de 3 % seulement des frais d'exploitation, à cause d'un contrôle strict des coûts, et de l'accroissement de la productivité.

#### Recettes/Dépenses

En 1996, le total des recettes d'exploitation des transporteurs ferroviaires au Canada a été d'environ 7,2 milliards \$. En lui ajoutant les recettes d'exploitation du CN et du CP réalisées aux États-Unis, ce total grimpe à

8,8 milliards \$. Et la somme de l'addition des recettes d'exploitation canadiennes du CN et de celles du CP a été de 6,2 milliards \$, soit 90 % du total des recettes marchandises au Canada. Les chemins de fer régionaux ont réalisé le solde de 10 %.

En outre, les activités du CN et du CP aux États-Unis ont produit environ 1,7 milliard \$, ce qui a représenté 21 % de leurs recettes combinées de 7,9 milliards \$. En 1996, le CN a réalisé environ 14 % de ses recettes aux États-Unis, comparativement à 29 % pour le CP.

La figure 10-10 indique sous forme graphique les recettes d'exploitation de l'industrie canadienne du transport ferroviaire en 1996.

Les frais d'exploitation des chemins de fer sont surtout des frais de main-d'oeuvre, de carburant, d'amortissement, de location de matériel ainsi que d'acquisition de matériel et de services.

Ces dernières années, la réduction des frais de main-d'oeuvre a été la cause principale de marges bénéficiaires accrues. En 1996, la part du total des recettes<sup>1</sup> d'exploitation représentée par les frais de main-d'oeuvre a été de 35 %, alors qu'elle avait été de 47 % en 1993. En comparaison, les chemins de fer de catégorie I des États-Unis ont encore des frais de main-d'oeuvre relativement inférieurs, totalisant 28 % du total de leurs recettes d'exploitation en 1996.

Bien que le CN, le CP et VIA aient tous connu des réductions de main-d'oeuvre de 6 à 7 % en 1997, celles-ci, au cours des cinq dernières années, ont varié selon le transporteur. Au cours de la période de 1992 à 1997, le CN a subi une

réduction d'environ 32 %, le CP, une réduction de quelque 24 %, et VIA, une réduction d'environ 38 %. La figure 10-11 montre la tendance de l'emploi au sein des chemins de fer canadiens depuis 1990.

Les chemins de fer de catégorie II établis de longue date ont eu tendance à réduire leur effectif, mais dans l'ensemble, le nombre d'emplois assurés par ces chemins de fer n'a pas diminué autant, situation qui résulte en partie, depuis quelques années, de la cession aux chemins de fer de catégorie II, par les chemins de fer de catégorie I, de certaines lignes et de certains employés.

Les opérations ferroviaires avaient coutume d'être plus intensives en main-d'oeuvre que l'ensemble du secteur des transports. En 1992, les frais de main-d'oeuvre ont représenté 50 % des recettes d'exploitation combinées du CN et du CP, mais seulement 41 % dans le secteur des transports en général. En 1997, les frais de main-d'oeuvre ferroviaires avaient chuté à 35 %, soit presque l'équivalent de ce qu'ils étaient dans l'ensemble du secteur des transports.

La productivité de la main-d'oeuvre des chemins de fer a augmenté de 47 % pendant la période 1992 à 1995 (soit beaucoup plus que la hausse de 28 % dans l'ensemble du secteur des transports), et de 9 % en 1996. D'après les données préliminaires, 1997 a également donné lieu à des gains accrus.

Les gains de productivité considérables sont attribuables à des frais de main-d'oeuvre annuels moyens plus élevés dans l'industrie du transport ferroviaire : 61 000 \$ en 1996, comparativement à 45 000 \$ dans l'ensemble des transports. Mais même s'il y a eu une amélioration phénoménale de la productivité, les

1 L'importance relative de chaque facteur dans la structure des coûts doit être calculée en fonction de l'ensemble de ces derniers. Mais l'ensemble des coûts ne comprend pas seulement tous les frais d'exploitation, mais aussi une allocation pour le coût du capital. Le calcul de ce dernier est un travail complexe, et tous les renseignements nécessaires pour l'effectuer n'étaient pas disponibles. Dans le présent rapport, le total des recettes d'exploitation a remplacé par conséquent le total des coûts, selon l'hypothèse qui veut que le bénéfice net soit l'équivalent du coût du capital.

**TABLEAU 10--7**  
**STRUCTURE DES COÛTS ET INDICATEURS DE RENDEMENT**  
**CN ET CP, 1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
<b>Structure de coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	47,3	40,8	42,7	39,1
Carburant	8,8	8,7	9,2	9,5
<b>Employés (en milliers)</b>				
	48,9	45,6	42,4	39,4
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>				
	57,1	57,4	61,7	61,0
<b>Changement de productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	9,1	22,9	0,4	9,1
Carburant	3,3	9,8	(5,7)	5,2
Total	5,5	12,2	0,6	3,7
<b>Changement dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	(5,7)	(18,1)	7,0	(9,3)
Total	(5,3)	(11,4)	0,9	(2,7)

Source : Transports Canada, d'après les dossiers de l'Office des transports du Canada.

**TABLEAU 10-8**  
**FAITS SAILLANTS DU RENDEMENT FINANCIER**  
**DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**  
**1993 à 1997**

(En millions de dollars)					
	1993	1994	1995	1996	1997
<b>Chemins de fer de catégorie I (marchandises)</b>					
<b>Opérations canadiennes</b>					
Recettes d'exploitation	5 894	6 426	6 190	6 250	6 528
Dépenses d'exploitation <sup>1</sup>	5 530	5 635	5 592	5 346	5 208
Marges d'exploitation (%)	6,2	12,3	9,7	14,5	20,2
<b>Réseau (y compris les opérations aux É.-U.)</b>					
Recettes d'exploitation	7 366	7 970	7 877	7 932	8 295
Dépenses d'exploitation <sup>1</sup>	6 919	7 236	7 055	6 791	6 816
Marges d'exploitation (%)	6,1	9,2	10,4	14,4	17,8
Frais spéciaux	49	0	2 596	381	0
<b>Chemins de fer régionaux/Exploitants</b>					
Recettes d'exploitation	629	644	672	n.d.	n.d.
Dépenses d'exploitation	535	540	560	n.d.	n.d.
Marges d'exploitation (%)	13,5	17,1	12,7	n.d.	n.d.
<b>Ensemble du transport ferroviaire des marchandises</b>					
<b>– Opérations canadiennes</b>					
Marges d'exploitation (%) <sup>2</sup>	6,9	13,6	10,0	14,5	20,2

n.d. Non disponible

1. À l'exclusion des frais spéciaux de restructuration et de réduction de la valeur d'éléments d'actif

2. Les ratios d'exploitation de l'industrie en 1996-1997 correspondent aux moyennes du CN et du CP

Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; rapports annuels du CN et de CP

frais de main-d'oeuvre moyens par employé ont eux aussi augmenté. Au CN et au CP, les frais de main-d'oeuvre unitaires ont diminué de 25 % depuis 1992, ce qui a permis aux deux chemins de fer de réduire de 720 millions \$ le total de leurs dépenses de main-d'oeuvre. En revanche, les frais de main-d'oeuvre unitaires dans l'ensemble du secteur des entreprises se sont accrus de 0,4 % pendant la même période.

Les frais de carburant ont représenté 9,5 % des recettes d'exploitation du CN et du CP en 1996, comparativement à 12 % pour le secteur des transports dans son ensemble. Depuis 1992, le rendement énergétique du CN et du CP a augmenté sensiblement.

En 1996, les dépenses d'exploitation autres que les frais de carburant et de main-d'oeuvre ont compté pour 47 % des recettes d'exploitation du CN et du CP. D'autres coûts avaient trait à l'utilisation du capital. Les taxes municipales ainsi que les frais de location et d'amortissement ont représenté environ 15 % des recettes des chemins de fer. Les frais de location de matériel en ont représenté 6 %, soit à peu près le même pourcentage que les frais d'amortissement.

La productivité totale de l'industrie ferroviaire canadienne s'est améliorée de 24 % de 1992 à 1996, le gain ayant été de 3,7 % en 1996. Dans les chemins de fer canadiens, le facteur qui contribue le plus à augmenter l'ensemble de la productivité reste la productivité de la main-d'oeuvre. Par suite de gains de productivité considérables, les coûts unitaires ont diminué de 18 % depuis 1992. En 1996, cette diminution a atteint 2,7 %. Des coûts unitaires moindres ont permis aux chemins de fer à la fois de réduire leurs prix et d'augmenter leur rendement financier par rapport à ce qu'il était au début des années 1990.



Le tableau 10-7 énumère les indicateurs de coûts et d'efficacité des chemins de fer canadiens.

### Rentabilité

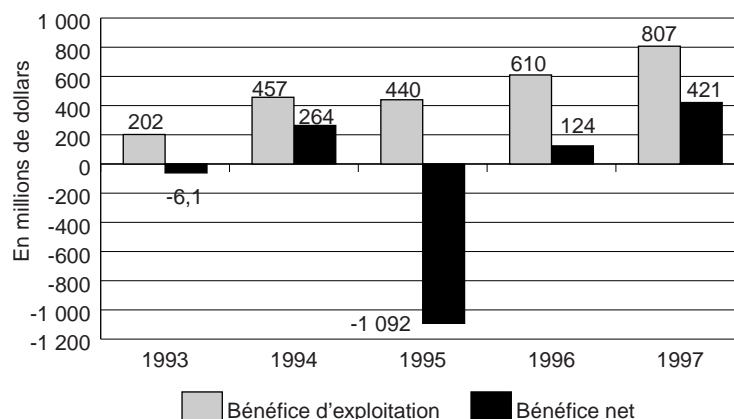
Ces dernières années, les chemins de fer canadiens ont indiqué une amélioration sensible de leur rendement financier. Dans le cas des services ferroviaires marchandises, la marge d'exploitation moyenne de l'industrie a presque triplé, étant passée de 6,9 % des recettes en 1993 à 20,2 % en 1997. Le tableau 10-8 fait état des faits saillants au chapitre du rendement financier des chemins de fer canadiens au cours de la période de 1993 à 1997.

En ce qui a trait à l'ensemble de leur réseau, les bénéfices du CN et du CP ont grimpé sensiblement ces deux dernières années. En 1996, les bénéfices d'exploitation combinés des deux chemins de fer (à l'exclusion des frais spéciaux) se sont chiffrés à 1,1 milliard \$, en hausse de 39 % sur 1995. Les bénéfices nets combinés sont montés à 529 millions \$ en 1996, alors qu'il y avait eu une perte totale de 2 milliards \$ en 1995 à cause des frais spéciaux de restructuration, ainsi que de réduction de la valeur d'éléments d'actif. Les deux chemins de fer ont vu leurs bénéfices s'accroître de nouveau sensiblement en 1997, car leurs bénéfices d'exploitation réunis ont totalisé 1,5 milliard \$, en hausse de 30 % sur 1996.

### Chemins de fer nationaux du Canada

Depuis sa privatisation en 1995, le CN a eu du succès sur les marchés financiers, à cause surtout de sa rentabilité accrue. De 1993 à 1997, ses marges d'exploitation ont plus que triplé, étant passées de 5 % des recettes d'exploitation en 1993 à 18,5 % de ces dernières en 1997. Malgré cette amélioration des marges d'exploitation, toutefois, le bénéfice net a été durement touché, en 1995 et 1996, par les frais spéciaux occasionnés par la restructuration et par la réévaluation

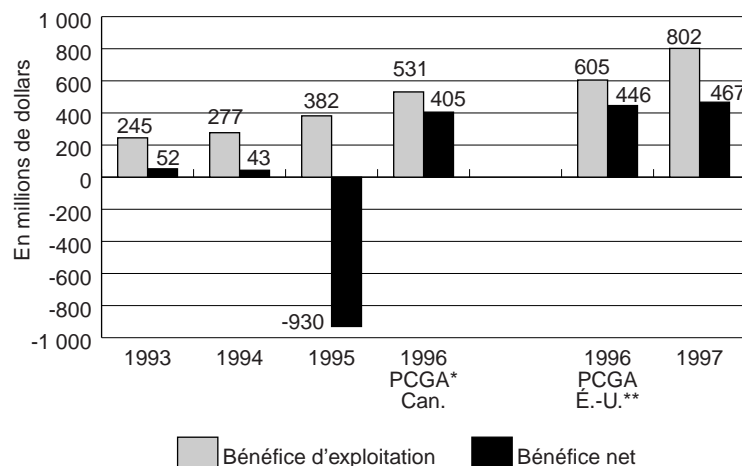
**FIGURE 10-12**  
**CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**  
**BÉNÉFICE D'EXPLOITATION ET BÉNÉFICE NET**  
**1993 à 1997**



Note : Les frais spéciaux sont exclus du bénéfice d'exploitation mais compris dans le bénéfice net.

Sources : Rapport annuel du CN pour 1996; communiqué de presse du CN indiquant les résultats financiers de 1997.

**FIGURE 10-13**  
**CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE**  
**BÉNÉFICE D'EXPLOITATION ET BÉNÉFICE NET**  
**1993 à 1997**



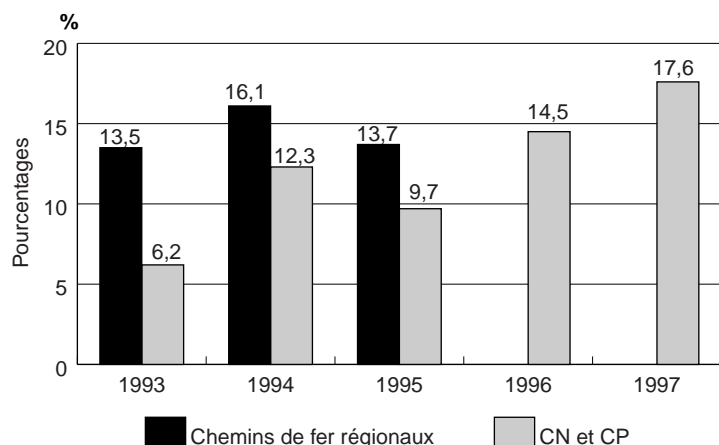
Note : Les frais spéciaux sont exclus du bénéfice d'exploitation, mais compris dans le bénéfice net.

\* Principes comptables généralement acceptés

\*\* À compter de 1997, le CP fait état de ses résultats financiers conformément aux principes comptables des États-Unis.

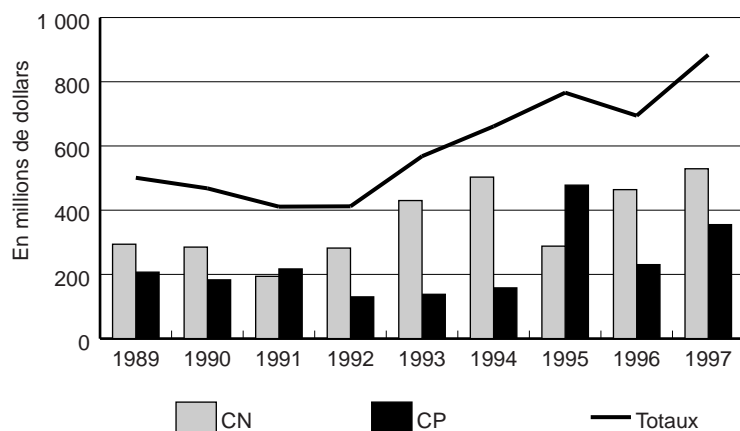
Sources : Rapport annuel du CP pour 1996; communiqué de presse du CP indiquant les résultats financiers de 1997.

**FIGURE 10-14**  
**TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES AU CANADA**  
**MARGES D'EXPLOITATION**  
**1993 à 1997**



Sources : Statistique Canada, Cat. 52-216; CN, CP.

**FIGURE 10-15**  
**LES DÉPENSES EN CAPITAL DU CN ET DE CP**  
**AU CANADA**  
**1989 à 1997**



Sources : Rapports annuels du CN et du CP, et communiqués de presse officiels.

des éléments d'actif. Ces frais ont totalisé 1 453 millions \$ en 1995, et 381 millions en 1996.

Les avantages de la restructuration ont commencé à se faire sentir en 1997, le bénéfice d'exploitation ayant augmenté en flèche, passant de 610 millions \$ en 1996 à

807 millions \$ l'année suivante. Cette rentabilité accrue a découlé des gains de productivité de la main-d'oeuvre, des coûts unitaires moindres, et d'une forte croissance (9 %) du total des recettes d'exploitation. Celle-ci était surtout attribuable aux quantités supérieures de céréales et de produits automobiles transportés, ainsi qu'à

l'augmentation du trafic intermodal. Le bénéfice net a été de 421 millions \$ en 1997, alors qu'il s'était chiffré à 296 millions en 1996.

La figure 10-12 fait état du bénéfice d'exploitation et du bénéfice net du CN pendant la période de 1993 à 1997.

#### Canadien Pacifique Limitée

La rentabilité du CP s'est elle aussi accrue sensiblement ces dernières années, les marges d'exploitation ayant doublé, passant de 7,2 % des recettes en 1993 à 17 % de ces dernières en 1997.

En 1995, cette compagnie de chemin de fer a fait l'objet d'un grand programme de restructuration, qui a occasionné une dépense spéciale de 1 143 millions \$ et une perte nette après impôts de 930 millions. Mais après la réduction des coûts et la restructuration, son ratio d'exploitation est tombé à 86 % en 1996, alors qu'il était de 90 % en 1995. Même si les recettes n'ont pas augmenté en 1996, le bénéfice d'exploitation est passé à 531 millions \$, en hausse de 39 % sur les 382 millions réalisés en 1995 (à l'exclusion des frais spéciaux), à cause de l'amélioration dudit ratio d'exploitation. La figure 10-3 montre le bénéfice d'exploitation et le bénéfice net du CP pendant la période de 1993 à 1997.

En 1997, le CP a commencé à faire état de ses résultats financiers en vertu des principes comptables des États-Unis (PCGA É.-U.). Selon cette méthode, sa rentabilité était plus élevée, sa marge d'exploitation équivalant à 21,5 % du total de ses recettes. Le bénéfice total d'exploitation du CP a été de 802 millions \$ en 1997. Une fois rajustées pour tenir compte de la vente de la « Kansas City and Corn Line », les recettes marchandises de la compagnie se sont accrues de 7 % cette année-là, surtout à cause de l'augmentation des expéditions de céréales, de charbon, de soufre et d'engrais, de même que de celle du trafic intermodal et du trafic

représenté par les produits automobiles.

### Transporteurs régionaux

La marge bénéficiaire moyenne des transporteurs régionaux a été supérieure à celle de leurs homologues nationaux entre 1993 et 1995, période pendant laquelle tant le CN que le CP effectuaient une restructuration importante de leurs opérations.

Les services offerts par les transporteurs régionaux sont essentiels aux entreprises locales, en particulier dans les secteurs des mines et des ressources naturelles. C'est pourquoi la rentabilité de ces transporteurs est liée étroitement à celle de leurs clients. C'est ainsi qu'en 1996<sup>2</sup>, les bénéfices de BC Rail ont subi le contrecoup des niveaux de production moindres des industries forestière et charbonnière.

RaiLink, une compagnie opérant des chemins de fer d'intérêt local, a commencé à émettre des actions dans le public le 1<sup>er</sup> avril 1997. Elle est devenue profitable en 1997, ayant déclaré des recettes d'exploitation de 11 millions \$ et un bénéfice d'exploitation de 2,5 millions \$ pendant le premier semestre de 1997, ce qui donnait un ratio d'exploitation de 76,8 % (ou une marge d'exploitation de 23,2 %). Son bénéfice net pendant cette période de six mois a été de 1,3 million \$, comparativement à une perte de 0,5 million pendant la période correspondante de 1996, le ratio d'exploitation étant alors de 91 %. La figure 10-14 indique les marges d'exploitation des transporteurs ferroviaires de marchandises de 1993 à 1997.

### Investissements

Tant le CN que le CP ont augmenté leurs dépenses en capital depuis 1993, la plupart du temps pour acheter des locomotives neuves de même que pour accroître l'efficacité et les services à la clientèle.

**TABEAU 10-9**  
**IMMOBILISATIONS NETTES DES CHEMINS DE FER**  
**AU 31 DÉCEMBRE 1996**

	(Millions \$)		
	CN	CP	TOTAL
Voies et plates-formes	3 314	3 267	6 581
Matériel roulant	979	1 211	2 190
Bâtiments	336	299	635
Autres	240	470	710
Totaux	4 869	5 247	10 116
Locations-acquisitions comprises dans les biens	282	210	492

*Source : Rapports annuels du CN et du CP, 1996.*

**TABEAU 10-10**  
**FAITS SAILLANTS EN MATIÈRE DE RENDEMENT FINANCIER**  
**DES SERVICES VOYAGEURS DE VIA RAIL**  
**1993 à 1997**

	(Millions \$)				
	1993	1994	1995	1996	1997
Recettes d'exploitation	164	176	175	185	188
Dépenses d'exploitation	485	439	397	390	387
Ratios de recouvrement des coûts (%)	33,8	40,2	43,9	47,3	49,4
Financement gouvernemental	348	318	295	245	229

*Source : Rapports annuels de VIA Rail Canada*

En 1996, les dépenses en capital de ces deux principaux chemins de fer, pour leurs opérations canadiennes, ont totalisé 694 millions \$. Celles du CN, soit 464 millions \$, ont été consacrées surtout à l'acquisition de nouvelles locomotives, à l'augmentation du matériel roulant et du matériel connexe, ainsi qu'au renouvellement de la plate-forme. Les dépenses en capital du CP ont été moindres en 1996, par suite de l'acquisition d'un bon nombre de locomotives en 1995. La figure 10-15 montre les dépenses en capital du CN et du CP de 1989 à 1997.

Les deux grands chemins de fer ont accru sensiblement leurs dépenses en capital en 1997, soit un total de 1,4 milliard \$ lorsqu'on combine les dépenses de l'un et de l'autre, sur lequel ils ont consacré

environ 884 millions \$ à leurs opérations canadiennes. Leurs programmes d'investissement respectifs, cette année-là, étaient toujours axés sur l'acquisition de puissantes locomotives neuves.

À la fin de 1996, les immobilisations nettes du CN et du CP totalisaient 10,1 milliards \$, notamment 492 millions \$ au titre de locations-acquisitions. Soixante-cinq pour cent des investissements dans des biens étaient consacrés aux voies et à la plate-forme, 22 % au matériel roulant, 6 % aux bâtiments, et 7 % à d'autres biens. Environ 93 % des éléments d'actif du CN étaient au Canada, et le reste (7 %) aux États-Unis, tandis que le CP avait des investissements relativement considérables dans ce pays, soit 28 %. Le tableau 10-9 compare les

2 Rapport annuel de BC Rail, 1996.

**TABLEAU 10-11**  
**STRUCTURE DES COÛTS ET INDICATEURS DE RENDEMENT DE VIA RAIL**  
**1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
<b>Structure des coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	44,6	45,1	44,2	41,8
Carburant	2,8	3,3	3,6	4,4
<b>Employés (en milliers)</b>	4,6	4,3	3,8	3,2
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>	51,9	50,9	51,3	56,5
<b>Changement de productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	0,9	7,8	15,5	17,2
Carburant	2,7	4,3	10,5	(6,1)
<b>Changement dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	0,7	(11,7)	(10,9)	(8,9)
Total	2,6	(10,0)	(11,0)	(0,8)

Source : Transports Canada, d'après les fichiers informatiques de VIA.

**TABLEAU 10-12**  
**CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION DE VIA RAIL**  
**1994 à 1997**

	1994	1995	1996	1997
Changements dans les prix (%)	5,0	(2,1)	3,1	6,1
Changements dans la production (%)	1,6	2,5	(0,7)	1,6

Source : Transports Canada, d'après les fichiers informatiques de VIA.

immobilisations nettes des chemins de fer à la fin de 1996.

## VIA RAIL

Les recettes voyageurs provenant des services de VIA (à l'exclusion des subventions) comptaient pour 2 % de l'ensemble des recettes de l'industrie ferroviaire. En 1997, VIA a produit des recettes d'exploitation de 188 millions \$, soit une augmentation de 7,4 % par rapport à 1996.

Bien que les services ferroviaires voyageurs soient encore subventionnés, le ratio de recouvrement des coûts a augmenté sensiblement ces dernières années, étant passé de 33,8 % du total des dépenses d'exploitation en 1993 à 49,4 % en 1997. Les subventions gouvernementales versées à VIA

ont totalisé 229 millions \$ en 1997 : un financement d'exploitation de 196 millions \$, et un total de 33 millions \$ pour le financement des immobilisations et la réorganisation. Ces fonds ont été fondés sur les budgets d'exploitation annuels approuvés par le gouvernement.

Depuis 1993, la subvention versée à VIA a diminué de 119 millions \$. Cette tendance à la baisse se poursuivra probablement vu que VIA s'est donné pour objectifs financiers de réduire encore ses subventions, à 170 millions \$ d'ici 1999<sup>3</sup>, grâce à une réduction des coûts et à une stratégie d'accroissement des recettes. Le tableau 10-10 montre les recettes et les dépenses de VIA Rail, ainsi que le financement gouvernemental, de 1993 à 1997.

Les frais de main-d'oeuvre de VIA ont chuté de 71 millions \$ entre 1992 et 1996. S'établissant à 42 % en 1996, la part des recettes d'exploitation annulée par les frais de main-d'oeuvre avait diminué de cinq points de pourcentage depuis 1992. De 1992 à 1996, VIA a connu des gains de productivité importants, soit 47 %. À VIA, les frais annuels moyens par employé occupent le deuxième rang en importance dans l'industrie des transports. Les coûts de main-d'oeuvre unitaires ont diminué de 28 % pendant cette période.

En 1996, les frais de carburant ont totalisé 4,4 % des recettes d'exploitation de VIA. De 1993 à 1996, ils se sont accrus par suite des prix relativement élevés du carburant et des gains d'efficacité moindres. Les frais de commercialisation (12 %) sont un autre article de coût important.

L'amortissement et les paiements à d'autres transporteurs ferroviaires ont représenté chacun 10 % des frais d'exploitation de VIA.

Le tableau 10-11 énumère les indicateurs de coût et d'efficacité de VIA pour la période de 1993 à 1996.

Conformément à la réduction des subventions, les augmentations de prix de VIA ont dépassé les tendances générales de l'inflation, sauf pendant un certain temps en 1995. Ces deux dernières années, les prix ont augmenté chaque année de 4,6 % alors que le taux d'inflation était de 1,7 %. Malgré ces augmentations, la production de VIA s'est accrue, mais à un rythme relativement lent. (tableau 10-12).

3 Rapport annuel de VIA, 1996.

# CAMIONNAGE

Un examen de la *Loi sur les transports routiers* a été amorcé. Malgré une augmentation du nombre de faillites d'entreprises de camionnage, le rendement financier de cette industrie est demeuré positif sous l'effet de l'augmentation du trafic, surtout du camionnage transfrontalier.

D'une façon ou d'une autre, tous les Canadiens ont recours au camionnage dans leur vie de tous les jours. Par les recettes et les emplois qu'il génère, celui-ci est important dans l'ensemble du Canada. Selon les estimations, il s'agit d'une industrie de 31 milliards \$, et le camionnage pour compte d'autrui compte pour près de la moitié des activités. Il représente environ 158 000 emplois. Pour ainsi dire tous les produits achetés par les consommateurs ont été transportés par camion, du moins sur une partie du trajet, et parfois plusieurs fois avant de parvenir à destination.

Le camionnage est populaire parce qu'il est un mode de transport flexible, restreint seulement par

l'étendue du réseau routier. À cause de cette flexibilité, il peut fournir la sorte de services dont ont besoin même les expéditeurs les plus exigeants.

Au Canada, quelque 118 000 gros camions transportent commercialement des marchandises pour compte d'autrui. Du côté du camionnage non commercial, on retrouve des camions agricoles, de collectivité et d'entretien. Les entreprises de messageries, qui transportent du courrier et des petits colis, utilisent également des camions.

La figure 11-1 montre la structure de l'industrie du camionnage et les recettes réalisées par cette dernière.

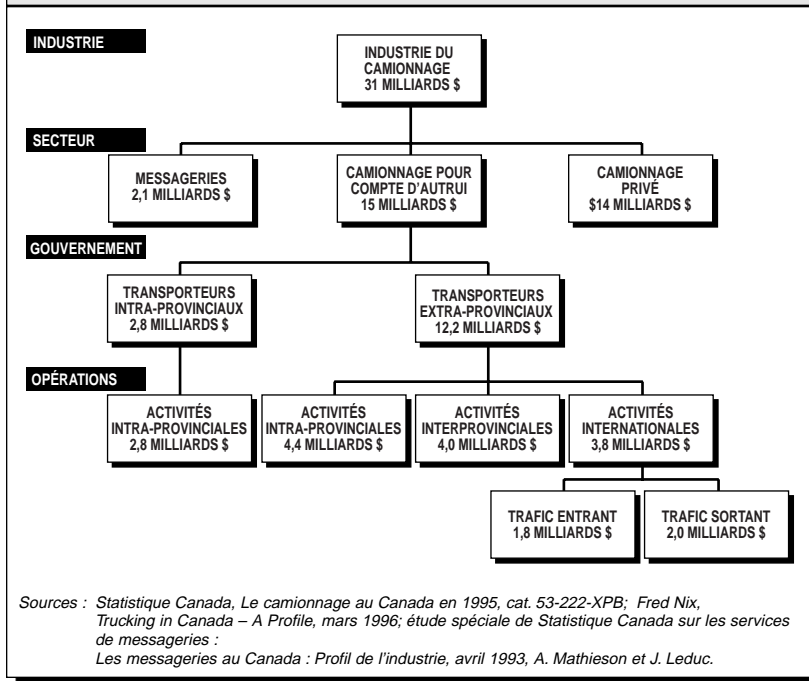
## FAITS SAILLANTS EN 1997

### EXAMEN DE LA *LOI DE 1987* *SUR LES TRANSPORTS* *ROUTIERS*

Transports Canada a amorcé en 1996 un examen de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Celle-ci permet aux provinces de réglementer le transport routier extra-provincial (transport par autocar et camionnage), qui est de compétence fédérale.

Au cours des consultations de 1996, les provinces et les associations de l'industrie ont convenu que le gouvernement devrait

**FIGURE 11-1**  
**STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE**  
**1996**



se concentrer sur la réglementation de la sécurité routière, et éliminer les derniers vestiges de réglementation économique dans le domaine des transports routiers.

Le Ministère a rendu public un document de travail en avril 1997, qui évaluait les résultats de ces consultations et indiquait des domaines dans lesquels il fallait modifier la Loi.

## ALENA

Deux groupes de l'ALENA, soit le Sous-comité des normes relatives au transport terrestre et le Groupe consultatif des transports, ont continué à militer en faveur de normes techniques compatibles et de l'élimination des obstacles au camionnage transfrontalier efficace et rentable au Canada, au Mexique et aux États-Unis.

À ce jour, ces groupes ont réussi à faire adopter des normes nord-américaines compatibles en ce qui a trait à l'âge des conducteurs, à la langue d'usage et aux exigences

médicales; produit un guide nord-américain trilingue des mesures d'urgence et un guide trilingue sur les dispositifs de contrôle de la circulation; et publié un rapport sur la compatibilité des poids et dimensions des véhicules nord-américains.

Les organismes en question se concentrent maintenant sur le processus d'évaluation de la sécurité routière, échantent des données sur les transports routiers, s'entendent sur la compatibilité des poids et dimensions des véhicules, et élaborent un code nord-américain régissant les marchandises dangereuses.

## MODIFICATIONS APPORTÉES AUX RÈGLES SUR LE CABOTAGE

Après plusieurs années de discussion, les représentants des gouvernements canadien et américain et ceux de l'industrie ont libéralisé les règles douanières régissant le cabotage, ou le transport d'un point à un autre dans un pays

étranger, permettant ainsi aux entreprises de camionnage d'utiliser plus efficacement leur matériel et de réduire ainsi le nombre de milles ou de kilomètres parcourus à vide.

En vertu de ces nouvelles règles, dans la mesure où un chargement est international, le matériel de transport sera lui aussi considéré comme international et libre de restrictions en matière de cabotage. Les restrictions applicables au matériel qui circule sans charge payante prendront fin elles aussi.

En outre, les États-Unis envisagent de libéraliser leurs règles régissant les transports « incidents », soit le ramassage et la livraison d'un chargement intérieur au cours d'un transport international, pour les aligner sur les règles canadiennes. Le Canada permet actuellement le ramassage et la livraison sur son territoire, à condition que le transport intérieur soit secondaire par rapport au transport international, et que le parcours suivi dans le cas du chargement intérieur ne soit pas très différent de celui adopté en ce qui a trait au chargement international.

Les règles en vigueur en matière d'immigration, qui régissent les conducteurs, ne sont pas visées par ces changements.

## LE COMMERCE INTÉRIEUR DU CANADA ET L'HARMONISATION NATIONALE

Le chapitre relatif aux transports de l'Accord sur le commerce intérieur, qui est entré en vigueur en 1995, comprend un engagement général d'harmoniser tant les normes que les règlements, ainsi que des engagements précis d'instaurer des normes nationales de sécurité routière, de fixer des limites uniformes dans le cas des poids et dimensions des véhicules, ainsi que de terminer la déréglementation de l'industrie du camionnage, entre autres questions.

## Second rapport annuel

En 1997, les ministres fédéral et provinciaux des Transports ont rempli ces engagements en présentant leur second rapport annuel sur la mise en oeuvre de ces derniers, contenus dans le chapitre sur les transports de l'Accord sur le commerce intérieur.

Dans ce rapport, ils ont indiqué plusieurs faits saillants de l'année. Ils ont signé un protocole d'entente contenant neuf changements à apporter aux normes nationales pour rendre plus uniformes les poids et dimensions des véhicules. Leurs propositions reflètent l'usage actuel, soit les conditions et les changements que les gouvernements sont prêts à apporter. Ils ont également amorcé une initiative visant à instaurer en 1998 le nouvel examen de conformité relatif au Code canadien de sécurité – cote de sécurité (norme 14), qui sera la principale composante des nouvelles dispositions fédérales contenues dans une *Loi sur les transports routiers (LTR)* modifiée.

### Abrogation de la partie III de la Loi de 1987 sur les transports routiers

L'abrogation de la partie III de la *Loi des 1987 sur les transports routiers* était prévue pour le début de 1998, dans le cadre de l'accord global visant à éliminer les derniers vestiges de la réglementation économique du camionnage. Les négociations en vue de cette abrogation ont constitué en 1997 la principale initiative qui, dans le domaine du commerce intérieur, a influé sur le camionnage.

Lorsque l'Accord sur le commerce intérieur a été conclu, quatre provinces conservaient une certaine réglementation économique du camionnage : la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba et le Québec. La plus grande partie de cette réglementation a été éliminée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998, ou elle devait l'être. Mais la Colombie-Britannique

et le Québec ont demandé le report de l'abrogation de la partie III pour donner à leurs industries du transport par camion à benne et du camionnage de grumes le temps de se préparer à la transition. Sur le plan national, ces secteurs représentent moins de 2 % de l'industrie du camionnage. Les deux provinces ont négocié le tout avec les autres provinces et les territoires, et la plupart ont accepté ce report.

Le 21 décembre 1997, le ministre des Transports a convenu de reporter au 1<sup>er</sup> janvier 2000 l'abrogation de la partie III, à condition que la Colombie-Britannique et le Québec continuent de ne réglementer que le transport par camion à benne et le camionnage de grumes.

## POIDS ET DIMENSIONS DES VÉHICULES

Les poids et dimensions des véhicules influent énormément sur les frais de camionnage de même que sur la productivité et la compétitivité des entreprises. À cause de leur importance, un groupe de travail intergouvernemental, le Groupe de travail sur les poids et dimensions des véhicules, coordonne la politique grâce à des mesures collectives, et sert de tribune pour l'échange d'idées et d'observations sur les initiatives provinciales.

En 1997, le Groupe de travail a consulté des parties prenantes de l'industrie du camionnage pour déterminer si une plus grande uniformité nationale des poids et dimensions des véhicules pourrait être imposée. Il a formulé 16 recommandations, dont neuf ont été approuvées par le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, auquel il est imputable. Les représentants des provinces n'ont pas terminé leur analyse des sept autres recommandations.

Les recommandations approuvées normalisent la longueur de la cabine, les raccords entre le véhicule tracteur et la remorque, l'écartement des

essieux et la charge maximum sur essieu. Certaines reflètent l'usage et les conditions actuels, alors que d'autres font état des changements que les gouvernements sont prêts à apporter pour promouvoir l'uniformité.

À l'échelle nord-américaine, un groupe de travail trilatéral est en train d'éliminer les normes régissant les poids et dimensions des véhicules au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La compatibilité des caractéristiques relatives à la taille des véhicules constitue un défi majeur vu le large éventail de questions techniques, économiques et de principes qui sous-tend la réglementation dans chacun des pays. Ce groupe de travail a échangé des renseignements sur les restrictions fédérales, provinciales et étatiques en vigueur; discuté de la sécurité; et examiné les procédures de conformité, d'application et de gestion applicables. En septembre 1997, il a rendu public un rapport indiquant les enjeux relatifs à la compatibilité ainsi que les possibilités à envisager dans l'avenir.

## SERVICES DE CAMIONNAGE

L'industrie du camionnage comprend deux volets principaux : le camionnage privé et le camionnage pour compte d'autrui. Les entreprises de camionnage privées entretiennent un parc de camions et de remorques pour le transport de leurs propres marchandises, en utilisant à l'occasion ce parc pour acheminer des marchandises pour le compte d'autres entrepreneurs. Quant aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui, elles transportent des marchandises en imposant un tarif correspondant à divers types de service, notamment le camionnage de charges complètes et le camionnage de charges partielles ou incomplètes.

En plus de satisfaire à une clientèle intérieure et internationale, les transporteurs pour compte d'autrui peuvent se distinguer les uns des autres par l'endroit où ils travaillent au Canada. Les transporteurs pour compte d'autrui intra-provinciaux exercent leur activité à l'intérieur d'une province donnée et relèvent de la compétence de cette dernière. Quant à leurs homologues extra-provinciaux, ils exercent leurs activités au-delà des frontières provinciales et nationales, et ils sont de compétence fédérale. Ils tirent tout de même une grande partie de leur bénéfice d'exploitation de leurs activités intra-provinciales de camionnage. En 1996, les transporteurs extra-provinciaux ont réalisé des recettes totalisant plus de 12 milliards \$, ce qui représente 81 % de l'ensemble des recettes de camionnage pour compte d'autrui. Les transporteurs intra-provinciaux, eux, ont justifié du reste des recettes, évalué à plus de 2,8 milliards \$ ou 19 % de l'ensemble des recettes en question.

Les voituriers ou artisans et les services de messageries sont également des volets importants de l'industrie du camionnage. Les premiers travaillent en vertu d'un contrat de transport, pour le compte de transporteurs pour compte d'autrui ou de transporteurs privés, et utilisent habituellement leurs propres camions. Les seconds se spécialisent dans la livraison du courrier et des petits colis, et font souvent appel à d'autres transporteurs, notamment les sociétés de transport par autocar (interurbain), les exploitants spécialisés dans le fret aérien et les entrepreneurs en camionnage de charges partielles. La plus grande partie du présent chapitre porte sur le camionnage pour compte d'autrui, car les renseignements sur le camionnage privé, sur les voituriers ou artisans et sur les services de messageries sont limités.

Tous les transporteurs, peu importe la catégorie à laquelle ils appartiennent, se distinguent les uns

des autres par leurs caractéristiques d'exploitation, comme leur taille, le matériel spécial qu'ils utilisent, la région qu'ils desservent, leurs services et leurs alliances. C'est ainsi qu'ils peuvent varier du simple voiturier ou artisan à l'énorme entreprise exploitant plusieurs milliers de camions.

Certains transporteurs routiers ont recours à du matériel spécial comme les grumiers, les remorques céréalières à déversement par le fond et les bétonnières, alors que d'autres utilisent des fourgons ordinaires ou des remorques plateau. Certains exercent leurs activités dans une province donnée, alors que d'autres franchissent les frontières pour se rendre dans d'autres provinces et d'autres pays. Et certains transportent des marchandises générales dans une région seulement, tandis que d'autres participent à une liaison intertransporteurs et se rendent dans d'autres régions.

Dans l'industrie du camionnage, on différencie également les transporteurs par la catégorie de marchandises qu'ils transportent :

- Les transporteurs de marchandises générales acheminent des marchandises très diverses dans des fourgons et des remorques pour marchandises générales.
- Les transporteurs d'articles de ménage utilisent des remorques spéciales pour transporter des meubles et d'autres articles personnels de ménage.
- Les transports de liquides en vrac utilisent des camions-citernes pour acheminer des produits comme le lait, le pétrole et les produits chimiques.
- Les transporteurs de solides en vrac utilisent des remorques à benne ou à déchargement par le fond pour transporter des marchandises comme les céréales, les engrais et le gravier.
- Les transporteurs de produits forestiers utilisent des grumiers spéciaux pour transporter des

grumes ou des billes de la forêt aux usines de pâte.

- Les transporteurs de produits automobiles ont recours à des remorques spéciales pour transporter des automobiles et des camions des usines aux établissements des concessionnaires.
- Les services de messageries utilisent divers moyens de transport pour acheminer le courrier et les petits colis.

Les transporteurs de marchandises générales sont de loin les plus nombreux, car ils comptent pour environ 50 % des transporteurs de l'industrie du camionnage.

## TRANSPORT DU GRAIN

L'élimination des subventions versées aux transporteurs ferroviaires, ainsi que le regroupement des silos-élévateurs et des embranchements, ont augmenté le recours au camionnage pour acheminer le grain dans l'Ouest canadien. L'expansion des activités de transformation secondaire comme la mouture du grain, la transformation de la viande et le broyage du colza canola, de même que l'augmentation des débouchés aux États-Unis et dans la région de l'Asie-Pacifique, ont également été des facteurs importants.

Lors d'une étude qu'elle a menée (*Examen du camionnage du grain dans l'Ouest canadien*), la société Trimac Consulting Services Ltd. a examiné les 48 millions de tonnes de grain produites dans cette partie du Canada pendant la campagne agricole 1995-1996. Le camionnage local sur courtes distances, des exploitations agricoles aux silos-élévateurs du voisinage, aux silos-élévateurs de tête de ligne et aux embranchements ferroviaires, pour l'ensemencement ou pour l'alimentation des animaux, a permis d'acheminer environ 43,5 millions de tonnes, soit 90,5 % de l'ensemble de la production céréalière de cette campagne agricole.



**TABLEAU 11-1**  
**RÉPARTITION DU TRAFIC DU CAMIONNAGE PAR SECTEUR**  
**1990 à 1996**

Millions de tonnes-km	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Intra-provinciales	23 849,9	19 736,4	20 934,4	22 644,4	25 838,1	27 221,0	29 378,5
Interprovinciales	30 851,0	27 976,7	26 822,9	29 333,0	34 307,5	38 585,2	42 127,1
<b>Totaux : Tonnes-km intérieures</b>	<b>54 700,2</b>	<b>47 709,5</b>	<b>47 753,0</b>	<b>51 977,4</b>	<b>60 145,3</b>	<b>65 806,2</b>	<b>71 505,6</b>
Vers le sud	13 528,9	13 191,9	15 276,4	19 478,4	23 989,1	25 846,5	29 277,1
Vers le nord	9 540,9	9 719,2	9 913,5	13 157,4	17 737,2	18 358,1	20 350,2
<b>Totaux : Tonnes-km internationales</b>	<b>23 069,8</b>	<b>22 911,1</b>	<b>25 190,0</b>	<b>32 635,8</b>	<b>41 726,3</b>	<b>44 204,7</b>	<b>49 627,3</b>
<b>Totaux : Intérieures et internationales</b>	<b>77 770,0</b>	<b>70 620,6</b>	<b>72 943,0</b>	<b>84 613,3</b>	<b>101 871,7</b>	<b>110 010,9</b>	<b>121 132,9</b>
<b>En pourcentage</b>							
<b>Parts sectorielles</b>							
Trafic intra-provincial	30,7	27,9	28,7	26,8	25,4	24,7	24,3
Trafic interprovincial	39,7	39,6	36,8	34,7	33,7	35,1	34,8
<b>Totaux : Trafic intérieur</b>	<b>70,3</b>	<b>67,6</b>	<b>65,5</b>	<b>61,4</b>	<b>59,0</b>	<b>59,8</b>	<b>59,0</b>
Vers le sud	17,4	18,7	20,9	23,0	23,5	23,5	24,2
Vers le nord	12,3	13,8	13,6	15,6	17,4	16,7	16,8
<b>Totaux : Trafic international</b>	<b>29,7</b>	<b>32,4</b>	<b>34,5</b>	<b>38,6</b>	<b>41,0</b>	<b>40,2</b>	<b>41,0</b>
<b>Totaux : Trafic intérieur et international</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Statistique Canada, numéros de cat. 53-222 et 50-002.

**TABLEAU 11-2**  
**RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE MARCHANDISES**  
**1996**

Groupes de marchandises	Camionnage intérieur (Millions \$)	Pour- centage	Camionnage international (M\$)	Pour- centage	Totaux (Millions \$)	Pour- centage
Marchandises générales	2 552,7 \$	40,6	1 757,7 \$	46,3	4 310,4 \$	42,7
Aliments et produits alimentaires	1 119,9	17,8	454,3	12,0	1 574,2	15,6
Produits forestiers	872,0	13,9	599,4	15,8	1 471,4	14,6
Produits finis fabriqués	424,7	6,8	293,7	7,7	718,4	7,1
Produits chimiques	383,8	6,1	194,6	5,1	578,5	5,7
Produits pétroliers	344,3	5,5	26,8	0,7	371,1	3,7
Véhicules automobiles, moteurs et pièces	285,7	4,5	398,7	10,5	684,4	6,8
Minéraux non métalliques	205,4	3,3	42,3	1,1	247,7	2,5
Céréales	80,2	1,3	25,9	0,7	106,1	1,1
Minerais métallurgiques	19,2	0,3	4,6	0,1	23,8	0,2
<b>Revenus totaux</b>	<b>6 287,9 \$</b>	<b>100,0</b>	<b>3 798,1 \$</b>	<b>100,0</b>	<b>10 086,0 \$</b>	<b>100,0</b>

Source : Statistique Canada, Tableau spécial.

Le camionnage sert également à transporter le grain des exploitations agricoles, des silos-élévateurs primaires et des silos-élévateurs de tête de ligne à d'autres silos-élévateurs de tête de ligne et à diverses installations de transformation. Environ 8,1 millions de tonnes de grain, soit 17 % de l'ensemble de la production

céréalière de 1995-1996, ont été expédiées sur des distances intermédiaires de moins de 800 kilomètres. Ce genre de camionnage (distances intermédiaires) a tendance à s'effectuer au moyen de gros ensembles routiers circulant pour compte d'autrui. L'étude de la Trimac prévoyait également une

croissance importante du camionnage intermédiaire, dans l'hypothèse d'une transformation secondaire accrue dans l'Ouest canadien et d'un meilleur accès aux marchés des États-Unis.

Le camionnage du grain sur des distances supérieures à 800 kilomètres est rare, parce qu'il est excessivement coûteux.

**TABLEAU 11-3**  
**CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE MARCHANDISES**  
**1996**

(En millions de tonnes-kilomètres)

Groupes de marchandises	Camionnage intérieur	Pour- centage	Camionnage international	Pour- centage	Total	Pour- centage
Marchandises générales	22 823,9	31,9	18 419,6	37,1	41 243,5	34,0
Produits forestiers	13 877,2	19,4	11 598,1	23,4	25 475,4	21,0
Aliments et produits alimentaires	13 244,1	18,5	7 546,3	15,2	20 790,5	17,2
Produits finis fabriqués	5 917,0	8,3	4 193,7	8,5	10 110,7	8,3
Produits pétroliers	5 245,1	7,3	547,0	1,1	5 792,0	4,8
Produits chimiques	4 151,0	5,8	2 659,1	5,4	6 810,1	5,6
Minéraux non métalliques	3 196,3	4,5	733,8	1,5	3 930,2	3,2
Céréales	1 355,0	1,9	611,6	1,2	1 966,6	1,6
Véhicules automobiles, moteurs et pièces	1 346,7	1,9	3 230,6	6,5	4 577,3	3,8
Minerais métallurgiques	349,4	0,5	87,4	0,2	436,8	0,4
<b>Tonnes-km (totaux)</b>	<b>71 505,7</b>	<b>100,0</b>	<b>49 627,3</b>	<b>100,0</b>	<b>121 133,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Statistique Canada, Tableau spécial.

**TABLEAU 11-4**  
**RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ DU CAMIONNAGE**  
**PAR SECTEUR DE DÉPLACEMENT**

Caractéristique :	Activité mesurée au moyen des critères suivants :			
	Nombre de trajets	Distance parcourue	Nombre de tonnes	Nombre de tonnes-km*
Secteurs de déplacement				
Intra-provincial	66,8	39,2	60,4	33,7
Interprovincial	13,7	39,6	17,9	45,7
Transfrontalier	18,8	20,3	21,0	19,8
De transit	0,7	1,0	0,7	0,9
<b>Totaux</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Les tonnes-kilomètres se rapportent à un déplacement donné, et elles représentent le poids des marchandises transportées multiplié par la distance parcourue.

Source : Transports Canada.

**TABLEAU 11-5**  
**RÉPARTITION DU TRAFIC DU CAMIONNAGE**  
**PAR TYPE DE TRANSPORT**

Caractéristique :	Activité mesurée au moyen des critères suivants :			
	Nombre de trajets	Distance parcourue	Nombre de tonnes	Nombre de tonnes-km*
Types de transport				
Pour compte d'autrui	68,7	78,4	76,3	83,8
Privé	31,3	21,6	23,7	16,2
<b>Totaux</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Les tonnes-kilomètres se rapportent à un déplacement donné, et elles représentent le poids des marchandises transportées multiplié par la distance parcourue.

Source : Transports Canada.

## TRAFIC

### INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL

Le camionnage, mesuré en nombre de tonnes-kilomètres, a augmenté constamment depuis 1992, tant sur le marché intérieur que sur le marché international. Sur le marché intérieur, le nombre de tonnes-kilomètres s'est accru d'environ 50 %, alors que sur le marché international, il a presque doublé puisqu'il a grimpé de 98 %. Par suite de ces augmentations, la répartition du trafic entre le camionnage intérieur et le camionnage international s'est modifiée. Depuis 1989, le nombre de tonnes-kilomètres correspondant au marché intérieur a diminué de plus de 11 %, alors que le nombre de tonnes-kilomètres relatif au marché international s'est accru dans la même proportion. Le tableau 11-1 montre la répartition des tonnes-kilomètres entre ces deux secteurs, de 1990 à 1996.

## TRAFIC DU CAMIONNAGE PAR GROUPE DE PRODUITS

En 1996, les marchandises générales, qui se composent surtout de produits fabriqués et de matières usinées, constituaient la majeure partie du trafic du camionnage, tant intérieur qu'international, et elles représentaient 41 % des marchandises transportées au pays même, et 46 % des marchandises acheminées vers des destinations non situées au Canada. Venaient ensuite les produits alimentaires, suivis de près par les produits forestiers. Le tableau 11-2 indique les recettes réalisées en 1996 par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, par produit.

Tous ensemble, les marchandises générales, les produits alimentaires et les produits forestiers ont également compté pour plus de 70 % du total des tonnes-kilomètres parcourues, toujours en 1996. Le tableau 11-3 montre la répartition des tonnes-kilomètres par produit.

## RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ROUTIÈRE DE 1995

À l'automne de 1997, les responsables fédéraux et provinciaux des transports ont rendu public les résultats de l'Enquête routière nationale, qui dressaient un nouveau profil de l'industrie du camionnage au Canada. Le rapport d'enquête décrit la circulation des poids lourds sur le réseau routier national du Canada au cours d'une semaine de 1995, de même que sur 1 100 autres kilomètres de routes importantes pour le camionnage dans des provinces et des territoires donnés. Cette enquête a comporté l'analyse d'un million d'expéditions par camion et de 36 000 interviews de conducteurs, à 148 lieux d'enquête de l'ensemble du Canada.

L'enquête a permis de réunir des renseignements sur les camions, les transporteurs, les conducteurs, les trajets et les chargements, ainsi que de mesurer l'importance du camionnage, notamment le nombre

Caractéristique :	Activité mesurée au moyen des critères suivants :			
	Nombre de trajets	Distance parcourue	Nombre de tonnes	Nombre de tonnes-km*
Types de conducteur				
Employé d'entreprise de camionnage	78,9	72,0	76,0	69,3
Voiturier ou artisan	17,4	24,6	20,9	28,1
Indépendant	3,7	3,4	3,1	2,6
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Les tonnes-kilomètres se rapportent à un déplacement donné, et elles représentent le poids des marchandises transportées multiplié par la distance parcourue.  
Source : Transports Canada.

Caractéristique :	Activité mesurée au moyen des critères suivants :			
	Nombre de trajets	Distance parcourue	Nombre de tonnes	Nombre de tonnes-km*
Types de véhicule				
Semi-remorque	71,2	79,7	77,8	78,8
Train routier	7,1	9,7	14,8	18,5
Camion porteur	20,0	9,4	5,7	1,9
Autres	1,8	1,2	1,7	0,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Les tonnes-kilomètres se rapportent à un déplacement donné, et elles représentent le poids des marchandises transportées multiplié par la distance parcourue.  
Source : Transports Canada.

de trajets, les distances parcourues, le nombre de tonnes de marchandises transportées, le nombre de tonnes-kilomètres marchandises réalisées, le poids brut des véhicules chargés et le nombre de tonnes-kilomètres véhicules réalisées.

Les tableaux 11-4 à 11-7 inclusivement contiennent des exemples des renseignements réunis au sujet du camionnage, des transporteurs, des conducteurs et des véhicules. Des résultats complets sont disponibles grâce au progiciel d'analyse de données qui peut être téléchargé à partir de l'Internet (site web de Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca>, ou site web du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, <http://www.ccmta.ca>).

Quant au nombre de trajets effectués, le camionnage

intra-provincial représente les deux tiers du camionnage interurbain sur les grandes routes canadiennes. Le tableau 11-4 montre que la part de trafic qu'il représente est relativement faible lorsqu'on la mesure autrement, parce qu'en moyenne, les trajets intra-provinciaux sont plus courts et s'effectuent au moyen de camions plus petits que les trajets extra-provinciaux ou autres.

Comme l'indique le tableau 11-5, les transporteurs pour compte d'autrui assurent la plus grande partie du camionnage interurbain. Quant aux transporteurs privés, leur part du marché, qui représentait le tiers des trajets effectués, n'est plus que le sixième de l'ensemble des tonnes-kilomètres réalisées, parce que les trajets moyens sont relativement courts et les camions moyens, relativement petits.

**TABLEAU 11-8**  
**EXPORTATIONS CANADIENNES PAR CAMION**  
**1996**

Véhicules automobiles et pièces	27 %
Matières usinées	26 %
Matériel divers	18 %
Autres	15 %
Aliments et produits connexes	7 %
Matériel lourd	7 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

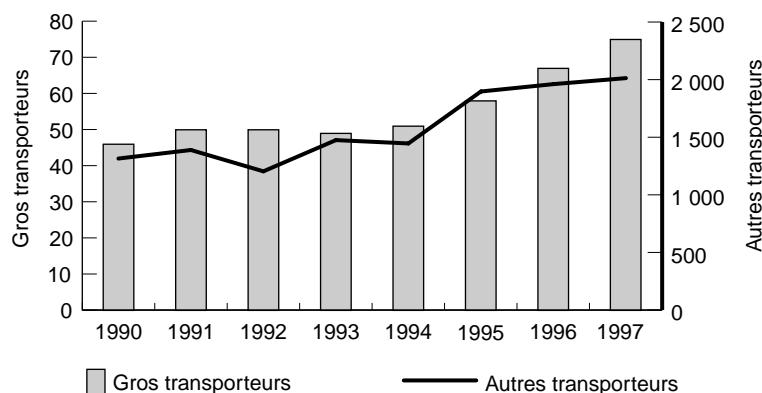
Source : Statistique Canada, Division du commerce, tableaux spéciaux pour Transports Canada.

**TABLEAU 11-9**  
**IMPORTATIONS CANADIENNES PAR CAMION**  
**1996**

Véhicules automobiles et pièces	30 %
Matières usinées	21 %
Matériel électrique	18 %
Autres	15 %
Matériel lourd et machinerie	10 %
Aliments et produits connexes	5 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

Source : Statistique Canada, Division du commerce, tableaux spéciaux pour Transports Canada.

**FIGURE 11-2**  
**NOMBRE DE TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI**  
**1990 à 1997**



Source : Statistique Canada, tableaux spéciaux de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Le tableau 11-6 indique que même si les voituriers ou artisans (les propriétaires de camion qui travaillent pour un transporteur en vertu d'un contrat) ont joué ces dernières années un rôle de plus en plus important dans le domaine du camionnage, ce sont surtout les

employés d'entreprises de camionnage qui continuent d'assurer ce genre de transport.

Le tableau 11-7 montre que ce sont les semi-remorques qui effectuent la majeure partie du camionnage interurbain. Les rôles différents joués par les trains

routiers et les camions porteurs sont évidents. Parce qu'ils effectuent en moyenne de plus longs trajets et qu'ils acheminent en général plus de marchandises, les premiers justifient de 7,1 % des trajets mais réalisent 18,5 % des tonnes-kilomètres. À l'inverse, les trajets moyens relativement courts et la capacité de transport relativement faible des camions porteurs expliquent pourquoi leur part de 20 % de l'ensemble des trajets ne représente que 1,9 % du total des tonnes-kilomètres.

## COMMERCE INTERNATIONAL

Le commerce a été le moteur primordial de la croissance de l'économie canadienne au cours des dernières années. Sur les marchandises d'une valeur de 389 milliards \$ qu'a représenté le commerce du Canada avec ses partenaires de l'ALENA, des marchandises d'une valeur de 262 milliards \$, soit 67 % du total, ont été transportées par camion.

### Exportations par camion

En 1996, le Canada a expédié par camion, aux États-Unis et au Mexique, des marchandises d'une valeur totale de 133 milliards \$, soit une augmentation de 24 % par rapport à 1994. Ces expéditions ont été surtout des véhicules automobiles et leurs pièces, des matières usinées et des articles fabriqués, et elles ont représenté 59 % du total des exportations transportées. Le tableau 11-8 fait voir la répartition des exportations canadiennes par camion en 1996.

### Importations par camion

Le Canada a importé par camion des États-Unis et du Mexique, en 1996, des marchandises d'une valeur totale de 129 milliards \$, soit 80 % de l'ensemble des marchandises importées. Les importations en provenance du Mexique ont augmenté de 32 % entre 1994 et 1996, alors que les importations en provenance des États-Unis se sont accrues de 13 % pendant la même

période. Les véhicules automobiles et leurs pièces, les matières usinées et les articles fabriqués, ont compté pour la plupart des importations du Canada. Le tableau 11-9 montre la répartition des importations canadiennes par camion en 1996.

## STRUCTURE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

### NOMBRE DE TRANSPORTEURS

Les estimations effectuées en 1995 par le Canadian Trucking Research Institute (Fred Nix, *Trucking in Canada – A Profile*) indique qu'il y a dans notre pays environ 9 400 transporteurs pour compte d'autrui, 39 000 voituriers ou artisans, 450 gros transporteurs privés<sup>1</sup> et 2 400 entreprises de messageries. En outre, des milliers d'autres organismes effectuent une certaine forme de camionnage mais ne sont pas visés par les enquêtes de Statistique Canada. Ce sont notamment les petits transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les agriculteurs, les sociétés de services publics, les municipalités qui possèdent des camions, etc. La figure 11-2 fait voir le nombre de transporteurs pour compte d'autrui qui réalisent des recettes de 1 million \$ ou plus par année.

Depuis 1990, le principal groupe de transporteurs (ceux dont les recettes totalisent 25 millions \$ ou plus par année) a représenté en moyenne moins de 4 % du nombre total de transporteurs effectuant du camionnage au Canada.

### ALLIANCES, FUSIONS ET ACQUISITIONS

Le camionnage est une industrie très concurrentielle où le changement est perpétuel et où de

**TABLEAU 11-10**  
**FAILLITES D'ENTREPRISES DE CAMIONNAGE DANS L'ENSEMBLE DU**  
**CANADA DE 1987 à 1997**

Année	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B. et Territ.	Total
1987	17	32	59	136	78	322
1988	22	40	77	163	92	394
1989	27	65	58	143	88	381
1990	57	142	147	213	97	656
1991	98	107	191	223	143	762
1992	70	119	188	171	88	636
1993	70	91	152	130	56	499
1994	37	67	88	125	33	350
1995	31	81	58	141	34	345
1996	74	90	107	197	59	527
1997	82	119	164	178	58	601

Note : Les « entreprises de camionnage » transportent des marchandises générales, des marchandises usagées (dont elles assurent aussi l'entreposage), des liquides en vrac, des solides en vrac, les produits forestiers et autres.

Sources : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites; Transports Canada.

nouvelles activités, de nouvelles fusions et de nouvelles acquisitions ont lieu constamment, sans compter les faillites.

Les transporteurs canadiens sont en train de s'unir pour étendre leurs services tant au sein des provinces et des territoires qu'entre ces éléments constitutifs du Canada, de même qu'outre-frontière. Bon nombre de sociétés sont devenues plus concurrentielles en formant des alliances, en fusionnant avec d'autres, ou en acquérant d'autres transporteurs. Voici des exemples survenus en 1997 :

- L'acquisition de la Thompson's Transfer Co. de la Nouvelle-Écosse et de Transport Super Rapide de Terre-Neuve par la Cabano Kingsway Inc., qui veut accroître ses activités dans les provinces de l'Atlantique et au Québec.
- L'alliance entre la Challenger Motor Freight Inc., dont le siège est en Ontario, et la Daily Motor Freight, spécialisée dans les services de camionnage de charges partielles ou incomplètes en Ontario et au Québec, qui veulent accroître leurs services aux États-Unis.

- L'acquisition par la Trimac, dont le siège est en Alberta, des services de camionnage en vrac dans les Maritimes de la Corporation Provost Ltée.
- L'acquisition, par la Contrans Corporation de l'Ontario, du Brookville Group, un gros transporteur de charges complètes indépendant des provinces de l'Atlantique.
- L'accord entre la Check Transportation by Logistics de la Colombie-Britannique et l'Atomic Transportation System du Manitoba, en vue d'un service de camionnage de charges partielles entre l'est du Canada et la Colombie-Britannique.
- L'acquisition de la société Reimer Express Lines par la société Roadway Express Lines de l'Ohio, afin de combiner le réseau étendu et les systèmes informatiques de pointe de la Roadway avec les opérations d'envergure de la Reimer et ses compétences en matière de commercialisation au Canada.

Les transporteurs canadiens s'implantent eux aussi sur le marché américain en formant des partenariats avec des transporteurs

1 Les transporteurs ayant des dépenses d'exploitation dépassant 1 million \$ par année.

**TABLEAU 11-11**  
**RÉPARTITION DES RECETTES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI**  
**SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR**  
**1990 à 1996**

	Transporteurs moyens (1-12 Millions \$)		Gros transporteurs (12-25 Millions \$)		Principaux transporteurs (25 Millions \$)	
	Recettes (millions de \$)	Parts (%)	Recettes (millions de \$)	Parts (%)	Recettes (millions de \$)	Parts (%)
1990	3 832,2	45,5	1 204,8	14,3	3 382,6	40,2
1991	4 028,8	47,8	1 107,6	13,1	3 298,2	39,1
1992	4 217,4	49,4	1 072,2	12,5	3 256,1	38,1
1993	4 542,9	49,3	1 268,0	13,7	3 411,1	37,0
1994	5 212,8	47,6	2 208,5	20,1	3 541,4	32,3
1995	5 460,6	45,0	3 090,0	25,5	3 576,9	29,5
1996	5 731,8	43,7	3 453,2	26,4	3 917,7	29,9

Note : Y compris les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont de 1 million de dollars ou plus.

Sources : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-1993); supplément annuel de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-1996); Transports Canada.

**TABLEAU 11-12**  
**RECETTES ANNUELLES MOYENNES**  
**SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR**  
**1990 à 1996**

	Transporteurs moyens	Gros transporteurs	Principaux transporteurs
1990	3 129 070 \$	17 460 435 \$	61 501 636 \$
1991	3 087 172	16 531 597	59 966 691
1992	3 144 945	16 753 031	59 201 036
1993	3 141 716	16 906 867	57 814 458
1994	3 335 147	18 715 788	66 819 736
1995	2 827 883	19 681 611	63 872 446
1996	2 902 177	22 278 710	58 473 134

Note : Y compris les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont de 1 million de dollars ou plus.

Sources : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-1993); supplément annuel de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-1996); Transports Canada

des États-Unis. Ces alliances ne font pas seulement qu'augmenter la clientèle ou les débouchés des transporteurs : elles modifient également la façon dont ces derniers font des affaires, en leur permettant d'offrir des services plus nombreux sur un territoire beaucoup plus vaste. Dans certains cas, les entreprises unissent leurs systèmes informatiques respectifs et se partagent la facturation et la gestion des stocks. Un exemple récent ayant trait à un gros transporteur canadien a été la fusion du Frederick Group de l'Ontario et de la Bill Thompson

Trucking du Michigan, pour former la société FTI, qui fournira des services de camionnage grandes distances de charges complètes et des services locaux, des services de transport et de logistique en temps opportun, grâce à un parc commun de 800 véhicules tracteurs et 1 000 remorques.

### FAILLITES

Le nombre de faillites a chuté rapidement en 1993 et 1994; il s'est stabilisé en 1995, puis il a augmenté sensiblement en 1996, et de nouveau

en 1997. Le tableau 11-10 montre le nombre de faillites d'entreprises de camionnage dans l'ensemble du Canada, de 1987 à 1997.

## CONCURRENCE

### CONCENTRATION DES TRANSPORTEURS

Le degré de concentration des principaux transporteurs (ceux dont les recettes sont de 25 millions \$ ou plus par année) et des gros transporteurs (ceux dont le chiffre d'affaires se situe entre 12 et 25 millions \$ par année), dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, indique bien le degré de concurrence qui caractérise ce marché.

De 1990 à 1996, les recettes des principaux transporteurs, en pourcentage du total des recettes de camionnage, ont diminué constamment alors que le nombre réel de transporteurs de cette catégorie demeurerait relativement stable, variant de 53 à 59. Ces données laissent entrevoir un niveau de concentration moindre.

En 1995 et 1996, le nombre de transporteurs principaux a commencé à augmenter car les gros transporteurs ont fait l'acquisition d'un nombre accru de petits transporteurs.

Dans le groupe des gros transporteurs, la proportion de leurs recettes par rapport à celles de l'ensemble de l'industrie a augmenté sensiblement puisqu'elle est passée de 12,5 % en 1992 à plus de 26 % en 1996.

Dans le groupe des transporteurs intermédiaires (ceux dont les recettes se situent entre 1 et 12 millions \$), la proportion des recettes réalisées par rapport à celles de l'ensemble de l'industrie s'est elle aussi accrue sensiblement, étant passée de 45 % en 1990 à près de

50 % en 1993. Elle est ensuite tombée à 44 % entre 1994 et 1996.

Le tableau 11-11 indique la part en pourcentage du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui représentée par ceux de chacune de ces trois catégories, de 1990 à 1996. Quant au tableau 11-12, il fait voir les recettes annuelles moyennes des transporteurs de chaque catégorie pendant la même période. Ces deux tableaux indiquent que la concurrence au sein de l'industrie du camionnage n'a pas diminué entre 1990 et 1996.

## VARIATIONS DU RENDEMENT ET DES PRIX

Les recettes de camionnage ont connu un essor sensationnel entre 1992 et 1996, puisqu'elles se sont accrues de plus de 50 % par rapport à celles de la période de récession de 1989 à 1992, pendant laquelle elles ont diminué. Cette croissance s'est produite à un moment où les prix chutaient en théorie de 3,8 %, soit d'environ 1 % par année. Les résultats préliminaires pour le premier semestre de 1997 indiquent que les prix du camionnage ont cessé leur tendance à la baisse. Tout compte fait, cette tendance des prix résulte de forces concurrentielles diverses et d'une forte demande sur le marché du camionnage.

Comme nous l'avons vu, la cause principale de la croissance de l'industrie du camionnage a été le trafic accru en direction et en provenance des États-Unis.

Depuis 1992, le niveau de production des entreprises de camionnage sur le marché transfrontalier a été remarquable, car sa croissance a atteint près de 18 % par année. Celle-ci va de pair avec le fait que le commerce du Canada avec les États-Unis a connu une augmentation annuelle moyenne de 14 % pendant la même période. La croissance du camionnage intra-provincial et interprovincial s'est également fait sentir : elle a été

	1994	1995	1996	1997*
<b>Changements dans les prix (%)</b>				
Camionnage intra-provincial	(2,1)	(0,2)	(0,3)	0,8
Camionnage interprovincial	(1,1)	(2,5)	(5,5)	2,5
Camionnage transfrontalier	4,0	0,2	(3,4)	2,7
Camionnage dans son ensemble	0,3	(0,8)	(3,1)	2,1
Secteur des entreprises	2,8	3,5	1,9	1,4 <sup>P</sup>
<b>Changements dans la production (%)</b>				
Camionnage intra-provincial	14,1	5,6	9,6	(0,5)
Camionnage interprovincial	15,5	11,8	9,5	3,1
Camionnage transfrontalier	22,9	13,3	11,4	25,3
Camionnage dans son ensemble	17,5	10,3	10,2	10,3
Secteur des entreprises	5,2	2,4	2,8	3,8 <sup>P</sup>

\* Les deux premiers trimestres de l'année.  
P Préliminaire  
Source : Transports Canada.

respectivement de 8,3 et 9,8 % par année. Selon les estimations, l'augmentation du niveau de production en 1997 a dépassé 10 %, sous l'impulsion d'une forte croissance du trafic transfrontalier.

Les prix des services de camionnage intérieur et transfrontalier ont évolué différemment. Entre 1991 et 1996, par exemple, les prix des services de camionnage intra-provincial et interprovincial ont tous chuté d'environ 0,9 % par année, alors que ceux des services de camionnage transfrontalier ont grimpé de 0,3 %.

Les prix varient davantage, toutefois, d'une année à l'autre et d'un genre de services à un autre. C'est ainsi que les prix des services interprovinciaux ont baissé de 5,5 % en 1996, comparativement à une baisse de 0,3 % pour ceux des services intra-provinciaux. Quant aux prix des services transfrontaliers, ils sont restés dans la moyenne, chutant de 3,4 %.

Le tableau 11-13 montre les variations de prix annuelles dans le cas des services de camionnage intra-provincial, interprovincial et transfrontalier pendant les années

comprises entre 1994 et 1997.

Au cours d'une plus longue période, c'est-à-dire de 1986 à 1994 par exemple, les prix du camionnage se sont accrues de 5,5 % alors que les prix du transport ferroviaire ont diminué de plus de 7 %, ce qui a constitué une détérioration de 14 % de la situation relative du camionnage. En 1997, l'écart entre les deux modes de transport a persisté, même s'il a été réduit à 12 % selon les estimations, ce qui n'empêche pas l'industrie du camionnage de continuer d'accroître sa part du marché. Cela signifie que la concurrence entre le camionnage et le transport ferroviaire est plus qu'une simple question de prix.

## RENDEMENT FINANCIER

### FAITS SAILLANTS

Le rendement financier de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui s'est amélioré en 1997. Les recettes des grandes sociétés de camionnage sur lesquelles Statistique Canada s'est

**TABLEAU 11-14**  
**STRUCTURE DE COÛTS ET INDICATEURS D'EFFICIENCE**  
**DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE**

	1993	1994	1995	1996
<b>Structure de coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	30,5	29,0	30,0	27,9
Main-d'oeuvre*	48,4	46,4	44,7	44,3
Carburant	8,4	9,6	9,5	9,8
Carburant*	12,3	13,3	12,6	13,3
<b>Employés (en milliers)*</b>	109,8	119,0	120,5	125,0
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>	39,4	41,4	43,2	44,6
<b>Changement de productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre*	4,1	8,7	9,9	7,4
Carburant*	(2,1)	2,0	9,3	3,5
Total	2,5	2,4	3,4	4,7
<b>Total - Économie</b>	<b>0,9</b>	<b>2,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>
<b>Changement dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre de l'entreprise*	(0,3)	(3,3)	(5,0)	(3,9)
Camionnage dans son ensemble	(1,3)	(1,1)	(0,9)	(1,7)

\* Données rajustées pour tenir compte de l'impact des voituriers ou artisans.  
Source : Données de Transports Canada fondées sur celles de Statistique Canada.

penché ont connu une hausse de 9 % pendant les trois premiers trimestres de 1997, par rapport à celles qui ont été signalées au cours de la même période de 1996. La marge d'exploitation de ces sociétés s'est également améliorée, passant de 3,6 à 4,4 %. De plus, les grandes entreprises de camionnage canadiennes comme Vitran, Cabano Kingsbury, Mullen, et Trimac ont toutes signalé des augmentations substantielles de leurs bénéfices en 1997. Et pourtant, l'Interlink Freight Systems a dû déclarer faillite.

## RECETTES/DÉPENSES

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont le siège est au Canada (à l'exclusion des transporteurs d'articles de ménage) et dont les recettes d'exploitation annuelles sont de 1 million \$ ou plus ont réalisé des recettes totalisant 12,6 milliards \$ en 1996,

en hausse de 8 % sur celles de l'année précédente.

## COÛTS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Le frais de main-d'oeuvre ont représenté moins de 28 % des recettes d'exploitation<sup>2</sup>, à l'exclusion des frais d'embauche de voituriers ou d'artisans en vertu d'un contrat, comme le montre le tableau 11-14. Si ces derniers frais étaient compris, les frais de main-d'oeuvre représenteraient 44 % des recettes des entrepreneurs en camionnage.

Après avoir diminué entre 1989 et 1992, le nombre d'emplois dans l'industrie du camionnage a commencé à augmenter en 1993, et il a connu une hausse de 20 % entre 1992 et 1996. Les frais de main-d'oeuvre se sont chiffrés en moyenne à environ 44 600 \$ par employé en 1996, soit 30 % de plus

que la moyenne nationale pour l'ensemble de l'économie.

La productivité de la main-d'oeuvre pendant la même période s'est accrue elle aussi de 33 % dans l'industrie du camionnage, comparativement à 6,3 % dans l'économie en général. Les coûts de main-d'oeuvre unitaires ont baissé de 12 % au cours de cette période.

Les frais de carburant de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui ont représenté 9,8 % des recettes d'exploitation de cette dernière en 1996. Lorsque le carburant utilisé par les voituriers ou artisans est pris en considération, la part des frais de carburant passe à environ 13,3 %.

Le rendement énergétique a grimpé de 4 % entre 1986 et 1989, mais il a chuté de 17 % entre 1989 et 1993. Il s'est amélioré de 13 % en 1995 et 1996.

## PRODUCTIVITÉ

La productivité de l'industrie du camionnage a augmenté de 14 % entre 1992 et 1996, après une période de stagnation au début des années 1990. Les prix des entrées ont augmenté plus lentement que ceux de l'économie dans son ensemble. Par unité de production, les coûts de l'industrie du camionnage ont chuté de 4,8 % depuis 1992. Ce gain de productivité lui a permis de subir le contrecoup de prix moindres sans compromettre sa situation financière. En 1995 et 1996, la réduction des prix a dépassé la capacité de l'industrie de réduire ses coûts.

Des gains de productivité importants ont découlé des dépenses en capital, surtout pour l'acquisition de camions. Cela signifie que le montant du capital utilisé par dollar de production a diminué, peut-être à cause d'une meilleure utilisation des éléments d'actif, de la mise en

2 L'importance relative de chaque facteur de la structure des coûts doit être calculée en fonction du total de ces derniers. Mais ce total comprend non seulement tous les frais d'exploitation, mais aussi une allocation pour le coût du capital. Il n'est pas facile de mesurer ce dernier, et tous les renseignements permettant de le faire n'étaient pas disponibles. Par conséquent, le total des recettes d'exploitation a remplacé le total des coûts dans le présent rapport, en vertu de l'hypothèse selon laquelle le bénéfice net équivalait au coût du capital.



service de véhicules tracteurs plus efficaces, et de changements dans la composition du parc de camions. Cette diminution du capital utilisé par dollar de production indique peut-être une meilleure utilisation des éléments d'actif, mais elle pourrait également découler du vieillissement du stock de capital de l'industrie.

### PROFITABILITÉ

D'après les résultats des gros transporteurs pour les trois premiers trimestres de 1997, la profitabilité de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui s'est accrue. Après ces trois trimestres, la marge d'exploitation moyenne des gros transporteurs était de 4,4 %, par rapport à 3,6 % pendant la même période de 1996. Pour l'ensemble de l'année 1996, l'industrie a signalé une marge d'exploitation moyenne de 3,3 %, en baisse par rapport à celle qu'elle avait connue en 1994 et 1995.

Le tableau 11-15 met en lumière les résultats financiers des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont réalisé des recettes annuelles de plus de 1 million \$ au cours de la période de 1993 à 1996. Sur cette période de quatre ans, l'industrie du camionnage a connu une forte croissance de ses recettes, soit 12 % par année en moyenne. Toutefois, ces recettes accrues ont en grande partie été annulées par l'augmentation des coûts. Il s'ensuit que la marge d'exploitation de l'industrie a varié de 3,2 à 4,7 % (Figure 11-3).

Le tableau 11-15 compare également par région les ratios d'exploitation des transporteurs, qui sont un indicateur clé de l'efficacité et de la rentabilité de l'industrie du camionnage. Plus le ratio d'exploitation est faible, plus la marge d'exploitation est élevée.

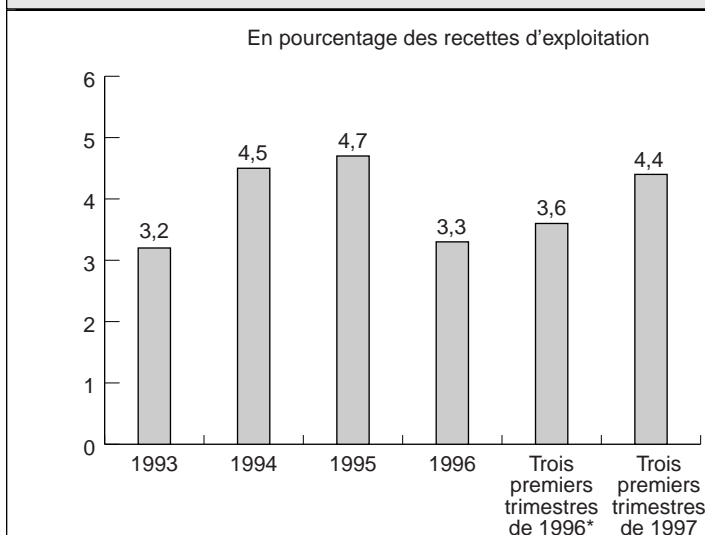
En 1996, les transporteurs établis en Colombie-Britannique, dans les territoires et dans les provinces de l'Atlantique ont eu les ratios d'exploitation moyens les plus élevés, soit 98 et 97,5 % respectivement.

**TABLEAU 11-15**  
**RÉSULTATS FINANCIERS**  
**DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI**  
**1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
En millions de dollars				
Recettes d'exploitation	8 935	10 559	11 659	12 602
Dépenses d'exploitation	8 651	10 078	11 116	12 192
Bénéfices d'exploitation	284	480	543	410
Marge d'exploitation (%)	3,2	4,5	4,7	3,3
Nombre de transporteurs	1 481	1 616	1 986	2 008
Ratios d'exploitation (%) par région				
Canada	96,8	95,5	95,3	96,7
Atlantique	96,4	96,5	95,5	98,0
Québec	96,5	95,0	95,1	95,7
Ontario	97,4	95,1	95,4	97,0
Prairies	96,4	95,8	94,9	96,5
Ouest	96,8	95,8	96,8	97,5
Immobilisations	2 208	2 638	3 071	3 235
Ratios d'endettement (%)	36,2	35,2	38,8	38,0

Sources : Statistique Canada, cat. 53-222, et Transports Canada.

**FIGURE 11-3**  
**MARGES D'EXPLOITATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR**  
**COMPTE D'AUTRUI**  
**1993 à 1997**



\* Moyennes annuelles des transporteurs dont les recettes totalisent 1 million \$, alors que les données trimestrielles sont fondées sur les gros transporteurs dont les recettes peuvent atteindre 25 millions \$

Source : Statistique Canada.

Les transporteurs ontariens avaient un ratio d'exploitation de 97 %, c'est-à-dire plus élevé que le ratio de 95,7 % indiqué par leurs homologues québécois. Toujours en 1996, les transporteurs des Prairies ont eu un ratio d'exploitation moyen de 96,5 %.

## INVESTISSEMENTS

À la fin de 1996, la structure du capital de l'industrie du camionnage se composait de capitaux propres dans la proportion de 56 %, de créances dans la proportion de 38 %, et d'impôts reportés dans la proportion de 6 %, mais il est important de noter qu'elle varie sensiblement d'une entreprise de camionnage à l'autre.

Les immobilisations nettes des transporteurs ayant un chiffre d'affaires de plus de 1 million \$ par année sont passées de 2,2 milliards \$ en 1993 à 3,2 milliards \$ en 1996, en partie à cause du nombre accru de transporteurs, et en partie à cause de l'augmentation du capital des transporteurs existants.

# AUTOCAR/AUTOBUS

Des entreprises clés de l'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus ont vécu un transfert de propriété en 1997. Tout au long de la période à l'étude, les services d'autocars nolisés ont connu la plus forte expansion de ce secteur de l'industrie du transport.

Les transporteurs interurbains réguliers, les entreprises d'autocars nolisés, les exploitants de services d'autobus scolaires et les transporteurs urbains forment ensemble l'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus. Ces différents secteurs se partagent la charge du transport par autocar/autobus. Les transporteurs qui offrent principalement des services réguliers fournissent également des services nolisés, et les transporteurs offrant principalement des services nolisés fournissent aussi des services réguliers et des services d'autobus scolaires.

Les transporteurs interurbains réguliers et les entreprises d'autocars nolisés fournissent la plus grande part des services de transport à longue distance. Tous utilisent des

véhicules similaires, soit des autocars. Les exploitants de services d'autobus scolaires et les transporteurs urbains assurent le transport à courte distance. Les exploitants de services d'autobus scolaires représentent le deuxième plus grand secteur de l'industrie : ils génèrent plus de recettes et dénombrent plus de transporteurs que les transporteurs interurbains réguliers et les entreprises d'autocars nolisés combinés.

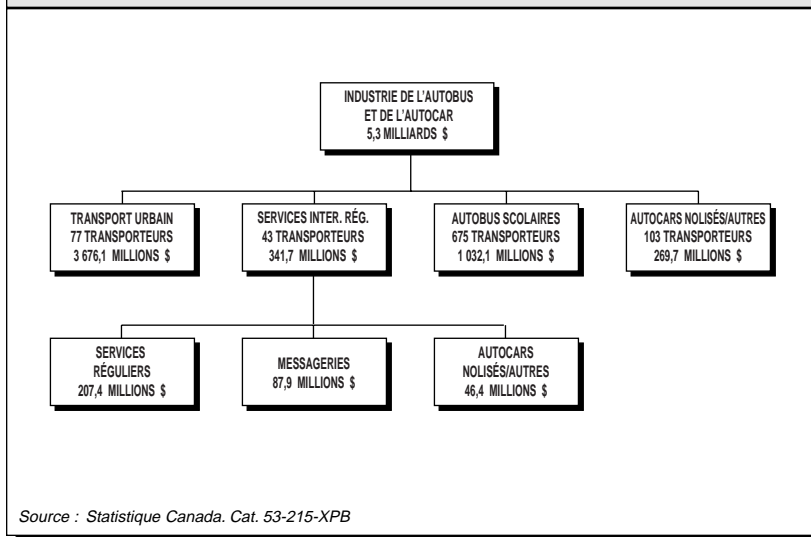
La figure 12-1 donne la structure et les recettes de l'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus pour 1996. Le tableau 12-1 répartit les recettes par source pour la même année.

## ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 1997

### EXAMEN DE LA *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS*

Les transporteurs routiers (camions, autocars et autobus) qui exploitent régulièrement des services extraprovinciaux relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Tous les autres services d'autocar/autobus sont du ressort des provinces. En réalité, cependant, le gouvernement fédéral ne réglemente pas les entreprises extraprovinciales de transport par autocar, puisqu'il a délégué cette fonction aux provinces en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR)*.

**FIGURE 12-1**  
**STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS ET DE L'AUTOCAR**  
**1996**



**TABEAU 12-1**  
**SOMMAIRE DES RECETTES PAR SOURCE**  
**1996**

	Transporteurs interurbains	Entreprises* d'autocars nolisés	Exploitants d'autobus scolaires	Transporteurs** urbains	Total
<b>Nombre d'établissements</b>	<b>43</b>	<b>103</b>	<b>675</b>	<b>77</b>	<b>898</b>
Sources de recettes Millions de dollars					
Services réguliers	207,4	19,3	--	--	226,7
Services nolisés/voyages organisés	30,9	154,1	95,0	3,2	283,2
Écoles/contrats commerciaux	7,8	15,5	805,7	3,7	832,7
Services urbains et de banlieue	--	--	--	1 531,5	1 531,5
Autres services voyageurs	7,0	67,6	107,8	5,8	188,2
Colis, subventions et autres	88,6	13,2	23,7	2 132,0	2 257,4
<b>Total</b>	<b>341,7</b>	<b>269,7</b>	<b>1 032,1</b>	<b>3 676,2</b>	<b>5 319,6</b>

\* Catégorie des «autres établissements d'autobus voyageurs à l'exclusion des autobus scolaires» établie par Statistique Canada.

\*\* Inclut les subventions de capital versées aux transporteurs urbains.

Source : Statistique Canada. Cat. 53-215-XPB

Bien que le régime de la LTR varie d'une province à l'autre, il reste que dans la plupart des cas, le gouvernement provincial contrôle d'une façon ou d'une autre les prix, les horaires, les itinéraires, l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie. Une licence d'exploitation spécifie habituellement le type de service que le transporteur est autorisé à fournir. Il précise également les itinéraires des services

réguliers ou le territoire dans lequel le transporteur est autorisé à offrir des services nolisés. La LTR oblige les transporteurs à obtenir une licence d'exploitation dans chaque province qu'ils desservent.

La réglementation économique de l'industrie des autocars interurbains a été l'objet de discussions lors des négociations fédérales-provinciales sur le commerce intérieur, mais les

parties n'ont pas réussi à déterminer à l'unanimité si elle constituait ou non un obstacle aux échanges interprovinciaux. Le débat a néanmoins ouvert la porte à une modification éventuelle des dispositions de la LTR régissant le transport par autocar/autobus.

Dans le cadre de son examen de la LTR en 1996, Transports Canada a consulté les provinces et les associations nationales de l'industrie. En avril 1997, il a rendu public un document de travail qui faisait l'analyse des résultats de ces consultations et suggérait des changements à la loi fédérale.

Le document de travail proposait de modifier la loi, d'une part pour déréglementer les services d'autocars nolisés et, d'autre part, pour simplifier les exigences réglementaires applicables aux services d'autocars réguliers. Il proposait également que l'industrie soit complètement déréglementée après deux ans.

Transports Canada a invité les parties intéressées à commenter son document de travail. Les réponses reçues ont clairement démontré que la déréglementation absolue des services réguliers ne faisait toujours pas l'unanimité des provinces ou des transporteurs.

En octobre 1997, le sous-ministre des Transports a annoncé que Transports Canada publierait un exposé de principes en réponse aux commentaires reçus au sujet de son document de travail. Ce même exposé devait expliquer clairement les changements proposés à la LTR en vue d'une dernière série de consultations.

## ÉVÉNEMENTS DANS L'INDUSTRIE

Plusieurs événements majeurs ont marqué l'industrie en 1997, notamment la vente d'entreprises de services nolisés et de Greyhound Lines of Canada, première entreprise d'autocars interurbains au pays.

Coach USA Inc., un exploitant de services nolisés établi au Texas, a acheté deux gros affréteurs en 1997 - Autocar Connaisseur de Montréal (Québec) et Trentway-Wagar Inc. de Peterborough (Ontario). Les deux acquisitions ont été approuvées conformément à la *Loi sur l'Investissement Canada*.

En septembre 1997, Laidlaw Inc. a acheté toutes les actions en circulation de Greyhound Lines of Canada, une transaction d'une valeur globale d'environ 100 millions \$. Laidlaw exploite des services d'autobus locaux à Vancouver et à Winnipeg, ainsi que des services nolisés et des services de voyages organisés à Victoria (C.-B.) et à Banff (Alberta).

## SERVICES DES TRANSPORTEURS

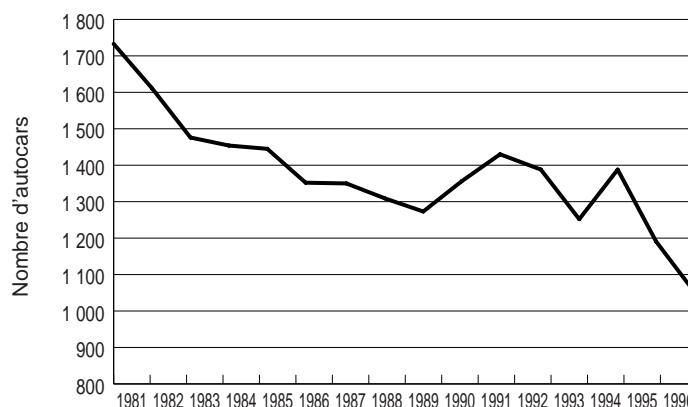
### TRANSPORTEURS INTERURBAINS RÉGULIERS

#### Services

Les licences d'exploitation délivrées pour un itinéraire d'autocar donné s'appliquent normalement à un seul et même transporteur. Il y a des exceptions, mais la grande partie du transport interurbain régulier des voyageurs se fait sur des itinéraires d'autocar desservis en vertu de permis exclusifs. Outre les services voyageurs, les transporteurs interurbains offrent des services de messageries qui représentent d'ailleurs une part importante de leurs recettes.

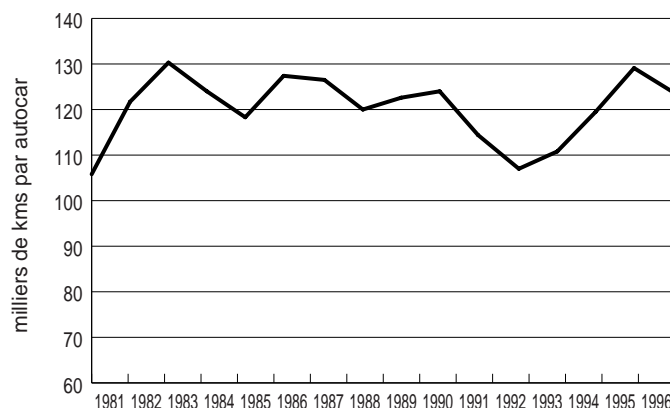
Le nombre d'autocars utilisés par les transporteurs interurbains réguliers a diminué de façon constante entre 1981 et 1989, puis il a augmenté en 1990 et 1991. Depuis, exception faite de 1994, le nombre d'autocars baisse à chaque année (figure 12-2).

**FIGURE 12-2**  
**PARC DU SECTEUR DES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS**  
**1981 à 1996**



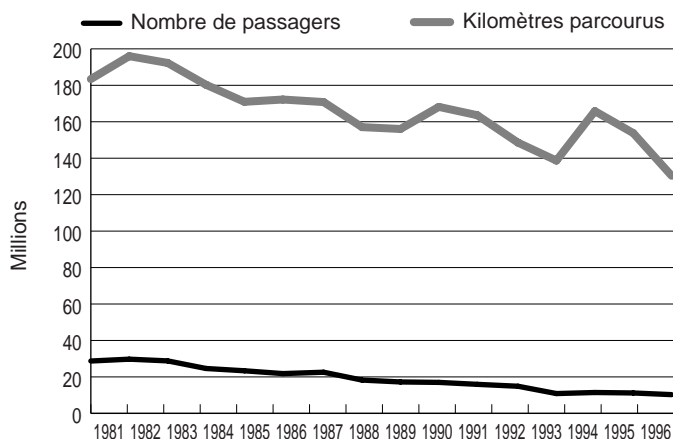
Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-3**  
**UTILISATION DU PARC DU SECTEUR DES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS**  
**1981 à 1996**



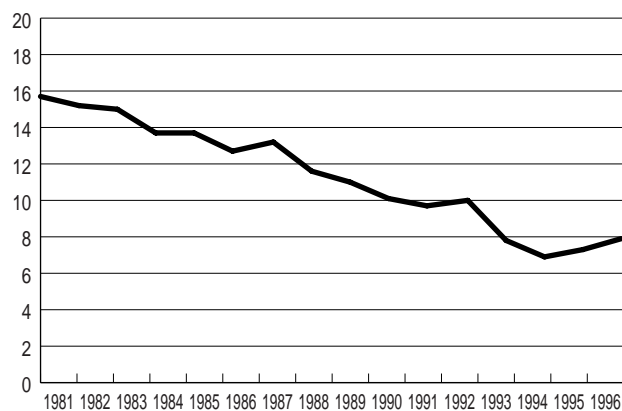
Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-4**  
**BILAN ANNUEL DU SECTEUR DES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS**  
**PASSAGERS ET VÉHICULE-KILOMÈTRES**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215-XPB

**FIGURE 12-5**  
**BILAN DU SECTEUR DES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS**  
**PASSAGERS PAR 100 VÉHICULE-KILOMÈTRES**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

L'utilisation des véhicules, mesurée d'après le nombre de kilomètres par unité d'équipement, s'est améliorée récemment, partant du plus bas niveau de 107 000 autocars-kilomètres enregistré en 1992 à 129 100 autocars-kilomètres en 1995, pour ensuite revenir à 124 000 autocars-kilomètres en 1996. La figure 12-3 donne un aperçu de l'utilisation des autocars interurbains entre 1981 et 1996.

### Trafic

Les tendances à long terme dans le transport interurbain indiquent une baisse presque constante du nombre de voyages, partant d'un sommet de 30 millions de voyages en 1982 à 10,3 millions en 1996. L'année 1994 a été la seule exception. La figure 12-4 illustre les changements dans le nombre de voyageurs interurbains réguliers et le nombre d'autocars-kilomètres parcourus pour les années 1981 à 1995.

Les tendances au niveau du trafic voyageurs et des autocars-kilomètres témoignent des difficultés qu'a rencontrées l'industrie en essayant d'adapter ses services à la baisse de clientèle. L'industrie a dû effectivement faire face à de nombreuses contraintes : capacité minimale offerte par un seul autocar, utilisation d'autocars standards que les exploitants préfèrent pour la qualité de service et les coûts à long terme, étalement de la demande sur les heures et les jours.

La figure 12-5 donne le nombre de voyageurs par autocars-kilomètres parcourus de 1981 à 1996. Le nombre de voyageurs par 100 autocars-kilomètres indique le coefficient de remplissage moyen des autocars. On constate une baisse presque constante, le nombre de voyageurs par 100 autocars-kilomètres passant de 16 en 1981 à moins de 7 en 1994. Depuis les 6,9 passagers par 100 autocars-kilomètres en 1994, cette mesure s'est légèrement améliorée pour passer à 7,9 en 1996.

## ENTREPRISES D'AUTOCARS NOLISÉS

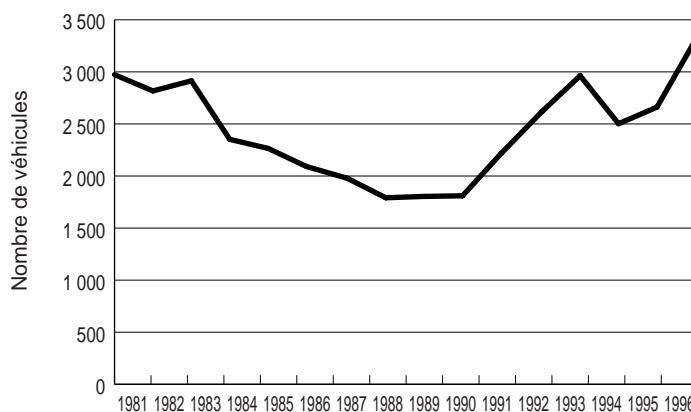
### Services

Les services d'autocars nolisés se caractérisent généralement par un voyage de groupe où tous les voyageurs montent et descendent au même point. En règle générale, les exploitants de ces services ont le droit d'offrir des voyages à partir d'un lieu ou d'une ville donnés vers n'importe quelle destination. Les entreprises d'autocars nolisés sont libres d'offrir tout un éventail de services, allant de la sortie scolaire d'une demi-journée à l'excursion de trois semaines en Floride. Elles peuvent également offrir des voyages aller seulement ou des allers-retours. Les visites touristiques locales font également partie des services d'autocars nolisés.

La figure 12-6 donne un aperçu de la flotte : réduction constante de 1981 à 1988, période de stabilité de 1988 à 1990, augmentation constante de 1990 à 1993, et quelques variations par la suite. Le nombre d'autocars affectés aux services nolisés a atteint son plus haut niveau en 1996.

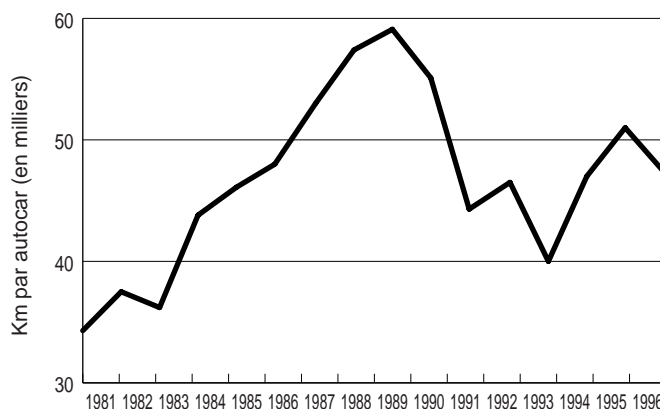
L'utilisation des autocars nolisés, mesurée selon le nombre de kilomètres parcourus par autocar (km/autocar), s'est améliorée de façon soutenue entre 1981 et 1989, d'où la réduction du parc. Au début des années 1990, le parc a augmenté, et le niveau d'utilisation a diminué. En 1994 et 1995, l'ajustement à la baisse du parc s'est traduit par une meilleure utilisation des véhicules. Cependant, la hausse importante du nombre d'autocars enregistrée en 1996 dans le secteur des services nolisés a fait réduire le nombre moyen de kilomètres parcourus par autocar pour cette année-là. La figure 12-7 illustre les fluctuations dans le nombre d'autocars nolisés en utilisation.

**FIGURE 12-6**  
**PARC DU SECTEUR DES AUTOCARS NOLISÉS**  
**1981 à 1996**



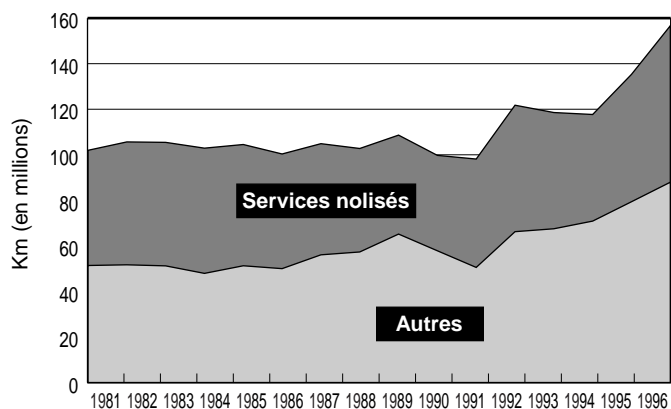
Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-7**  
**UTILISATION DU PARC DU SECTEUR DES AUTOCARS NOLISÉS**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-8**  
**SECTEUR DES AUTOCARS NOLISÉS**  
**AUTOCAR-KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES TRANSPORTEURS**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

## Trafic

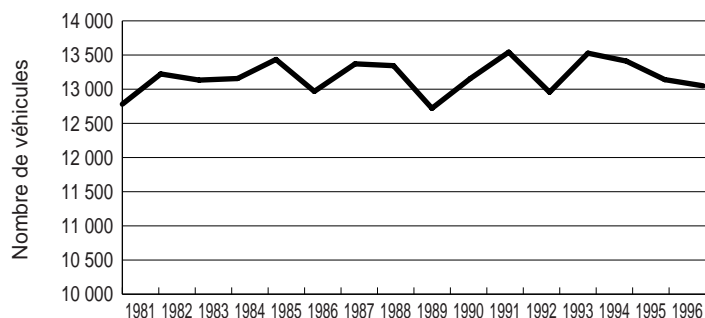
La figure 12-8 donne un aperçu du développement des services nolisés depuis 1981. L'augmentation du nombre d'autocars-kilomètres témoigne bien de l'expansion de ce secteur d'activité. Depuis 1986, le nombre d'autocars-kilomètres s'est accru de 76 % pour les services nolisés et de 36 % pour les autres services fournis par les entreprises d'autocars nolisés.

## TRANSPORT URBAIN

### Services

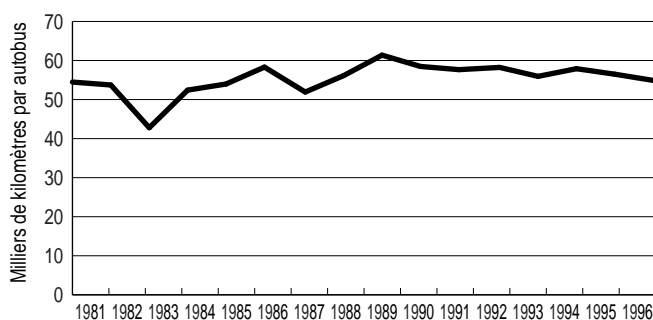
Sur le plan des recettes, le transport urbain représente le plus gros secteur de l'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus. Toutes les grandes villes canadiennes offrent un service d'autobus local. D'ordinaire, ce service est subventionné par la municipalité et la province. Certaines entreprises de transport urbain offrent des services d'autobus scolaires et d'autocars nolisés, ainsi que des services adaptés aux personnes âgées et aux personnes handicapées. De nombreuses villes, dont Vancouver, Calgary, Thunder Bay, Kitchener et Montréal, ajoutent des autobus à plancher surbaissé à leur parc pour offrir un meilleur service aux personnes âgées et aux personnes handicapées. La figure 12-9 donne un aperçu du parc du transport urbain entre 1981 et 1996.

**FIGURE 12-9**  
**PARC DU SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-10**  
**UTILISATION DU PARC DU SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

Le nombre de véhicules destinés au transport urbain et leur taux d'utilisation sont demeurés assez stables au cours des années 1990, le nombre total de véhicules variant de 13 000 à 13 500, et le taux d'utilisation annuel moyen de 55 000 à 58 000 kilomètres par véhicule. Depuis 1993, le nombre de véhicules destinés au transport urbain diminue, et l'année 1996 ne fait pas exception. Plus de 1 200 minibus, petits autobus et fourgonnettes font partie du parc du transport urbain. La composition du parc a très peu changé depuis cinq ans. La figure 12-10 montre



l'utilisation des véhicules destinés au transport urbain de 1981 à 1996.

### Trafic

La figure 12-11 illustre les tendances à long terme dans le secteur du transport urbain. Le nombre de voyageurs diminue de façon continue, passant d'un sommet de 1,53 milliard en 1990 à 1,35 milliard en 1996. La distance moyenne parcourue chaque année par les véhicules destinés au transport urbain n'a presque pas changé entre 1989 et 1994, mais elle a diminué en 1995 et 1996.

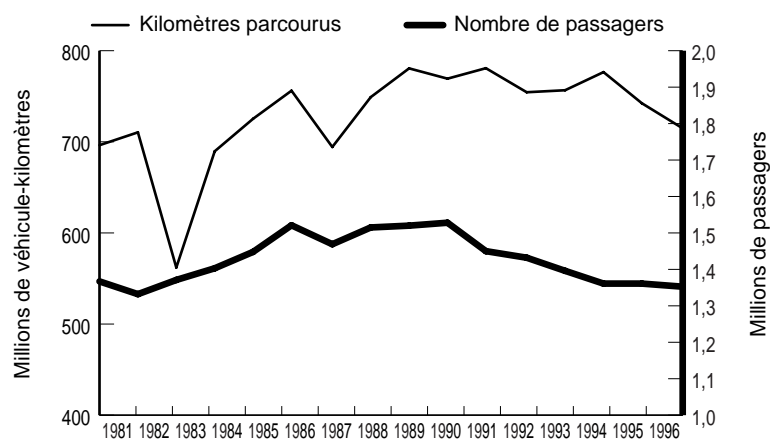
Le nombre de passagers par 100 véhicules-kilomètres donne une indication de la charge moyenne des autobus. La figure 12-12 montre généralement une tendance à la baisse depuis 1983 et, pour quelques années, une augmentation marginale par rapport à l'année précédente (1987, 1990, 1992, 1995, 1996). Le nombre le plus élevé a été enregistré en 1983 : 244 passagers par 100 véhicules-kilomètres. En 1996, la charge moyenne était de 188 passagers par 100 véhicules-kilomètres.

## RENDEMENT FINANCIER

Depuis 1993, l'industrie de l'autocar interurbain a amélioré considérablement sa marge d'exploitation, grâce à une réduction des coûts et à une hausse des prix. Les perspectives financières de l'industrie sont stables.

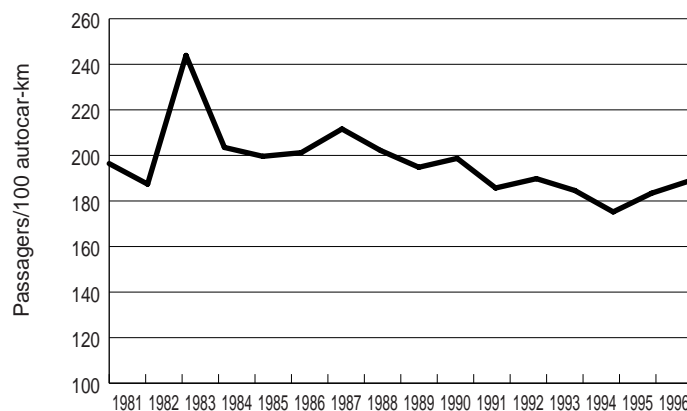
La croissance des recettes de l'industrie est attribuable principalement aux services de voyages organisés offerts par les entreprises d'autocars nolisés. Le secteur des services nolisés affiche d'ailleurs une meilleure rentabilité que les autres secteurs de l'industrie depuis 1994.

**FIGURE 12-11**  
**TENDANCES À LONG TERME DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

**FIGURE 12-12**  
**USAGERS DU TRANSPORT URBAIN PAR 100 AUTOCAR-KILOMÈTRES**  
**1981 à 1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

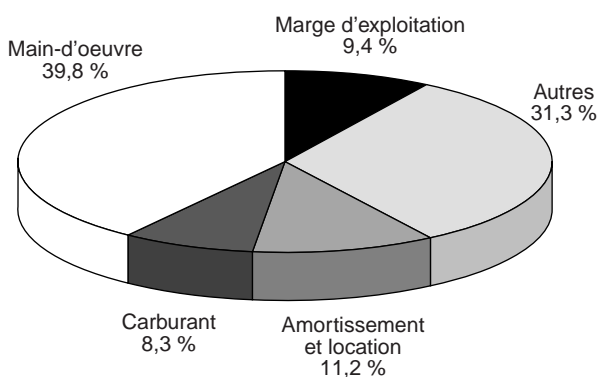
**TABLEAU 12-2**  
**CHANGEMENTS DANS LES PRIX ET LA PRODUCTION**  
**DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS ET DE L'AUTOCAR**  
**1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
<b>Changements dans les prix (%)</b>				
Services d'autocars réguliers	(3,6)	0,5	2,4	4,9
Services d'autocars nolisés	(3,1)	(2,1)	(4,0)	(0,2)
Total*	(2,7)	(0,6)	(1,8)	0,6
<b>Changements dans la production (%)</b>				
Services d'autocars réguliers	(3,2)	(0,2)	(14,0)	(2,6)
Services d'autocars nolisés	2,7	(7,8)	18,8	5,2
Total*	(0,6)	(3,2)	7,5	(2,3)

\* Inclut les autres services voyageurs et les services de messageries.

Source : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada.

**FIGURE 12-13**  
**ÉLÉMENTS DE COÛT DU SECTEUR DU TRANSPORT INTERURBAIN**  
**1996**



Source : Statistique Canada. Cat. 53-215

## RECETTES ET DÉPENSES

L'industrie du transport pour compte d'autrui (c.-à-d. les autocars interurbains réguliers, les autobus scolaires et les autocars nolisés) et l'industrie du transport interurbain ont touché des recettes d'exploitation combinées de 3,3 milliards \$ en 1996, abstraction faite des subventions versées aux transporteurs urbains. Si on inclut les subventions gouvernementales, les recettes totales de l'industrie s'élèvent à 5,3 milliards \$.

Bien que les usagers du transport urbain aient payé au total 1,6 milliard \$ pour utiliser des services d'autobus en 1996, ce montant n'était pas suffisant pour couvrir le coût des opérations. En moyenne, le secteur du transport urbain n'a recouvré que 50 % de ses coûts. Il a donc reçu des subventions gouvernementales, non seulement pour les activités d'exploitation, mais aussi pour les dépenses en capital dans les réseaux de transport urbain. Les subventions d'exploitation et de capital versées à ce secteur se sont élevées à 2,1 milliards \$ en 1996.

Les recettes totales des exploitants de services d'autobus scolaires étaient de l'ordre de 1 milliard \$ en 1996. Même si les exploitants de services d'autobus scolaires représentent un gros secteur de l'industrie de l'autocar et de l'autobus sur le plan des recettes, ils demeurent néanmoins restreints à l'exploitation de services locaux spéciaux. C'est pourquoi le secteur des autobus scolaires est exclu de l'analyse du rendement financier.

Le secteur du transport interurbain (c.-à-d. les autocars réguliers et les autocars nolisés) fournit des services voyageurs qui doivent nécessairement faire concurrence aux autres modes de transport. Les recettes tirées des services d'autocars réguliers et nolisés ont atteint un total de 611 millions \$ en 1996, les exploitants de services réguliers s'appropriant 56 % du marché, et les exploitants de services

nolisés 44 %. Il est important de souligner, cependant, que la répartition des recettes entre ces deux types de services a été faite en fonction des activités principales de chaque transporteur. Par conséquent, un transporteur considéré comme exploitant de services d'autocars réguliers peut aussi avoir généré un certain pourcentage de ses recettes des services nolisés, et vice versa.

### VARIATIONS DANS LA PRODUCTION ET LES PRIX

Les activités de l'industrie des autocars interurbains réguliers et nolisés peuvent aussi se diviser comme suit : 85 % de services voyageurs, 12 % de services de messageries et 3 % de services autres. Les services voyageurs réguliers généraient auparavant jusqu'à 60 % des recettes du transport des voyageurs. En 1996, ce pourcentage avait baissé à moins de 45 %. Lorsqu'on utilise des mesures de production, les écarts sont encore plus marqués.

Entre 1992 et 1996, la production des services nolisés s'est accrue de 18 %, mais elle a baissé de 19 % au niveau des services réguliers. Cette situation s'explique principalement par une baisse de 9 % dans le prix des services nolisés et une hausse de 4 % dans celui des services interurbains. Dans l'ensemble, les prix globaux des services d'autocars ont essentiellement chuté de 4 % depuis 1992, ce qui représente une baisse de 13 % en termes réels. Malgré les prix plus bas, la production s'est accrue de seulement 1,1 % entre 1992 et 1996 (tableau 12-2).

### COÛTS DE L'INDUSTRIE

Les coûts de la main-d'oeuvre globale s'appropriaient 42,5 % des recettes<sup>1</sup> en 1993. Au cours des trois

**TABLEAU 12-3**  
**SITUATION FINANCIÈRE DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOBUS ET DE L'AUTOCAR**  
**SERVICES INTERURBAINS D'AUTOCARS RÉGULIERS ET NOLISÉS**  
**1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
	Millions \$			
Recettes d'exploitation	598	579	608	611
Services réguliers	368	381	365	341
Services nolisés et autres	230	198	243	270
Dépenses d'exploitation	565	531	545	554
Services réguliers	345	350	333	306
Services nolisés et autres	220	181	212	248
Bénéfice d'exploitation	33	48	63	57
Marge d'exploitation	5,5 %	8,4 %	10,4 %	9,4 %
Immobilisations nettes	355	336	375	362
Ratio d'endettement	42,4 %	47,8 %	47,7 %	48,3 %

Source : fichiers de données de Statistique Canada

dernières années, cependant, les coûts de la main-d'oeuvre ont diminué de façon constante. En 1996, ils représentaient 39,8 % des recettes d'exploitation globales, les salaires des conducteurs constituant à eux seuls 22 % de ce total. Cela dit, le coût moyen de la main-d'oeuvre demeure de loin inférieur à celui des autres industries de transport, même qu'il est inférieur au coût moyen de la main-d'oeuvre de l'économie dans son ensemble.

Dans l'industrie de l'autocar et de l'autobus, la productivité de la main-d'oeuvre a diminué à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Par contre, entre 1992 et 1996, elle a augmenté de 13 %. Au cours de cette même période, les coûts unitaires de la main-d'oeuvre ont chuté de près de 10 %.

En 1996, les coûts du carburant représentaient seulement 8,3 % des recettes d'exploitation de l'industrie. Ils demeurent d'ailleurs assez stables depuis quelques années, s'appropriant 8 % des recettes d'exploitation globales. Depuis

1992, le rendement du carburant a augmenté de 24 % dans l'industrie de l'autocar et de l'autobus, un rendement supérieur à celui de toutes les autres industries de transport. Les autres coûts d'exploitation - marketing, matériaux autres que le carburant, assurance, dépenses diverses - représentent 46 % des recettes d'exploitation. Les plus grosses dépenses sont celles des travaux de réparation et d'entretien (10 % des recettes d'exploitation). En 1996, la marge d'exploitation était de 9,4 % (figure 12-13).

### PRODUCTIVITÉ

La productivité globale des facteurs de l'industrie des autocars interurbains a connu une forte croissance en 1993 et 1994, mais elle a par la suite ralenti pour s'établir à 0,7 % en 1996. Malgré un léger soubresaut en 1996, les coûts unitaires de l'industrie ont dans l'ensemble diminué de 9 % depuis 1992. Or, comme l'industrie de l'autocar et de l'autobus a vu ses

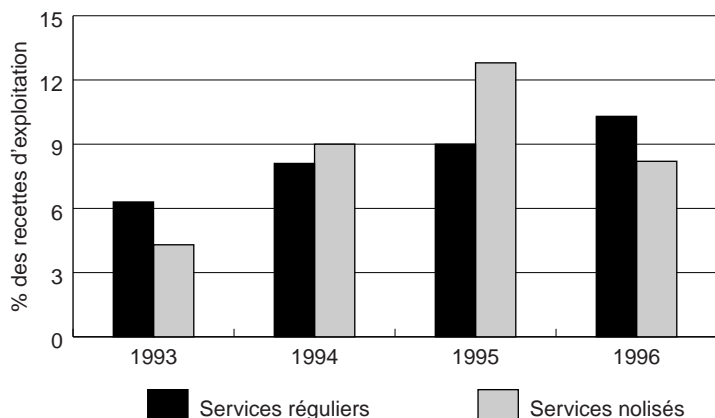
1 L'importance relative de chaque élément de la structure de coûts devrait être calculée en fonction du coût total. Or, le coût total inclut non seulement tous les frais d'exploitation, mais aussi le coût du capital. Mesurer le coût du capital est un exercice complexe, et les données nécessaires à cet exercice ne sont pas toujours disponibles. C'est pourquoi on s'est servi des recettes d'exploitation globales comme approximation du coût total dans ce rapport, en prenant comme hypothèse que le revenu net est équivalent au coût du capital.

**TABLEAU 12-4**  
**STRUCTURE DE COÛT ET INDICATEURS D'EFFICIENCE**  
**DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS ET DE L'AUTOCAR**  
**1993 à 1996**

	1993	1994	1995	1996
<b>Structure de coûts (en % des recettes d'exploitation)</b>				
Main-d'oeuvre	42,5	41,2	41,7	39,8
Carburant	8,4	8,0	8,5	8,3
<b>Employés (en milliers)</b>	8,8	7,9	8,3	8,0
<b>Coût moyen de main-d'oeuvre par employé (en milliers de \$)</b>	29,0	30,3	30,4	30,5
<b>Changement de productivité (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	0,9	9,1	(1,6)	4,3
Carburant	6,5	6,1	2,5	1,7
<b>Changement dans le coût unitaire (en %)</b>				
Main-d'oeuvre	(3,7)	(4,1)	1,8	(3,8)
Total	(4,2)	(4,6)	(0,9)	(0,4)

Source: Transports Canada, d'après les fichiers de données de VIA

**FIGURE 12-14**  
**MARGES D'EXPLOITATION DES SECTEURS DU TRANSPORT INTERURBAIN**  
**PAR AUTOCARS RÉGULIERS ET NOLISÉS**  
**1993 à 1996**



Source: Statistique Canada. Cat. 53-215

coûts unitaires chuter plus rapidement que ses prix, elle jouit d'une plus forte viabilité financière depuis plusieurs années (tableau 12-4).

## RENTABILITÉ

Le tableau 12-3 donne un aperçu financier de l'industrie canadienne des autocars interurbains pour la période de 1993 à 1996.

Après une année de croissance en 1995, les recettes de l'industrie de l'autocar et de l'autobus se sont stabilisées en 1996. Bien que les recettes totales des services d'autocars nolisés aient augmenté de 11 %, cette hausse a été annulée par des faiblesses dans le secteur des autocars réguliers. N'empêche qu'en 1996, les services réguliers d'autocars interurbains ont connu un meilleur taux de rentabilité, alors que les services d'autocars nolisés, eux, ont vu fléchir leur marge bénéficiaire. Dans l'ensemble, la marge bénéficiaire de l'industrie est tombée à 9,4 % en 1996, ce qui représente néanmoins une nette amélioration par rapport au 5,5 % de 1993.

Le secteur des autocars réguliers a pu améliorer sa rentabilité en augmentant ses prix et en réduisant ses coûts. Par contre, la rentabilité du secteur des autocars nolisés s'est détériorée en 1996, malgré une augmentation des ventes et des recettes générée par des prix plus bas dans l'ensemble.

## INVESTISSEMENTS

Les immobilisations nettes globales - équipement et autres biens compris - ont été évaluées à 362 millions \$ en 1996. L'amortissement représentait environ 45 millions \$ en 1996, mais la location d'équipement par les transporteurs a légèrement augmenté.

En moyenne, la structure du capital de l'industrie de l'autocar et de l'autobus comprend 48 % de dettes et 52 % de capitaux propres.

# STATISTIQUES SUR LES TRANSPORTS

Une réglementation a été mise en place pour voir à la collecte de données sur les transports et le développement d'une «enquête sur les véhicules au Canada» a été entrepris.

La revue de l'état du réseau de transport du Canada ne peut se faire sans renseignements, statistiques et analyses. Même si le présent rapport fait appel à de nombreuses sources de données, la disponibilité limitée des statistiques en a réduit l'envergure et la portée. L'utilité des statistiques sur le transport est cependant en rapide évolution.

Les propriétaires et les exploitants d'installations de transport ont besoin de données statistiques pour suivre les tendances et le rendement, les changements aux prévisions, évaluer si leurs installations et leurs services sont adéquats, jauger leur position face à la concurrence et développer des solutions pour accroître l'efficacité et le rendement économique des installations. Les concepteurs et les responsables des

politiques sur les transports doivent suivre l'évolution des activités et les marchés des transporteurs. Les responsables de la réglementation doivent évaluer le rendement du réseau de transport quant au niveau de sécurité et aux aspects de contrôle des dommages à l'environnement, concevoir des interventions tout en contrôlant les coûts et réévaluer leurs initiatives après leur mise en œuvre.

Les gouvernements sont de plus en plus soucieux de la sécurité des transports et de leur effet sur l'environnement. Ils continueront donc à prescrire des caractéristiques de rendement des infrastructures de transport et des véhicules, à définir des pratiques d'exploitation et d'entretien pour les transporteurs et à établir des obligations des

expéditeurs en ce qui a trait à la manutention des marchandises dangereuses. Ils continueront aussi à appliquer la réglementation en inspectant le matériel et les installations, en procédant à des essais sur le matériel et en évaluant l'aptitude des exploitants, en effectuant des vérifications dans les entreprises et en contrôlant les comportements routiers.

De plus, les voyageurs, les contribuables, les employés des industries reliées au transport et les planificateurs et chercheurs en transport ont tous un intérêt légitime à obtenir des statistiques complètes sur les transports au Canada. Il n'existait pas de mécanisme centralisé de compilation routinière des données statistiques sur les transports avant 1997; cette omission

est corrigée par le présent rapport, tel que prévu dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Cette loi exige que le rapport annuel fournisse des données quantitatives abondantes, dont le Ministère fait une large interprétation permettant aux non-spécialistes de comprendre le réseau de transport et son rendement. La législation exige également que le rapport porte sur l'année civile précédente, ce qui présente un défi supplémentaire pour l'obtention de données dans un délai très court.

Le rapport ne constitue toutefois pas un recueil de données statistiques mais offre plutôt des interprétations de celles-ci pour faire ressortir les caractéristiques et tendances. De courts tableaux et graphiques résument les données quantitatives tandis que les données complètes qui ont servi à leur préparation sont disponibles sur le site Web de Transports Canada.

### AMÉLIORATION DES STATISTIQUES NATIONALES EN 1997

Les changements passés, présents et futurs de Transports Canada relatifs à la propriété et à l'exploitation des transports au Canada ont eu des conséquences importantes pour les statistiques nationales. Plusieurs organisations représentant chacun des modes de

transport – aérien, maritime, terrestre et ferroviaire – ne font plus l'objet de collecte routinière de données statistiques. Par exemple, plusieurs entités qui étaient autrefois la propriété du gouvernement, comme de nombreux aéroports et ports et le système de navigation aérienne, fournissaient des statistiques sur leur exploitation et leur situation financière à Transports Canada. Elles n'ont plus l'obligation de le faire dans la structure révisée du Ministère. En outre, elles ne font pas l'objet d'études sectorielles par Statistique Canada.

L'article 50<sup>1</sup> de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996 apporte une solution à ce problème. Elle confère au ministre des Transports le pouvoir d'exiger des données sur l'exploitation de toute entreprise qui œuvre dans le domaine des transports et qui est assujettie à la compétence fédérale. Après la mise en place de la réglementation, cette clause a clarifié l'autorité du Ministre pour obtenir des données sur le développement des politiques, la planification de l'exploitation et des programmes et pour la préparation du présent rapport annuel.

Des règlements ont été adoptés en 1997 concernant les entreprises ferroviaires et de services maritimes, les aéroports fédéraux et les administrations aéroportuaires

locales, Nav Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent. D'autres règlements s'appliqueront aux ports, autant ceux exploités par le gouvernement fédéral que par les administrations portuaires canadiennes dont la création est proposée, ainsi qu'aux entreprises du domaine du transport des céréales autres que des transporteurs (silos et installations terminales).

### PRINCIPALES FAIBLESSES À CORRIGER

Bien que ces règlements accroîtront la quantité de données disponibles sur les entreprises commerciales de transport, les statistiques sur les activités de transport privées, qui englobent la presque totalité du transport de passagers au pays (exprimé en passagers-kilomètres) et une importante partie du transport de marchandises (exprimé en tonnes-kilomètres), demeurent insuffisantes. Ces faiblesses limitent la capacité du gouvernement de planifier en fonction des besoins en infrastructures et en services de transport publics, à comprendre les risques d'accident en transport privé et les dommages à l'environnement que ceux-ci peuvent causer ainsi qu'à comparer les risques d'accident et de dommages à l'environnement entre les différents modes de transport.<sup>2</sup>

1 L'article 50 se lit comme suit :

50. (1) Le ministre peut, avec l'agrément du gouverneur en conseil, par règlement, exiger des transporteurs ou des exploitants d'entreprises de transport ou de manutention de grain assujettis à la compétence législative du Parlement de lui fournir les renseignements, aux dates, en la forme et de la manière précisées dans le règlement, en vue :

- a) de l'élaboration d'une politique nationale des transports;
- b) de la préparation du rapport annuel prévu à l'article 52;
- c) de la planification fonctionnelle;
- d) des programmes de subvention ou de sécurité;
- e) des besoins en infrastructure;
- f) de l'application de la présente loi.

(2) Peuvent notamment être exigés :

- a) des données sur la situation financière;
- b) des données statistiques relatives au trafic et à l'exploitation;
- c) des renseignements relatifs à l'aptitude et à la propriété.

2 Pour la dernière évaluation complète par Transports Canada, voir Lawson, J. : *Data Needs Review*, Analyse économique, Transports Canada, juillet 1993 [disponible en anglais sur Internet (html) à [www.tc.gc.ca/tfacts/Report/needs/TOC.htm](http://www.tc.gc.ca/tfacts/Report/needs/TOC.htm)].

Pour être plus efficace dans le futur, le gouvernement doit disposer de données qui incluent les éléments suivants :

- a. description du parc routier, par type de véhicule (automobiles, camions légers et camions lourds de différentes tailles);
- b. description condensée des véhicules-kilomètres effectués par les véhicules routiers, selon :
  - le type de véhicule,
  - les données démographiques sur le conducteur et les passagers,
  - le moment (heure, jour, mois),
  - l'âge du véhicule;
- c. description condensée des tonnes-kilomètres, selon :
  - le total transporté par des véhicules de transport de marchandises privés,
  - le total livré par des véhicules de transport de marchandises privés transportant des matières dangereuses;
- d. description de la circulation sur les routes par section de route, selon :
  - le volume quotidien moyen de trafic de l'année,
  - la proportion de camions lourds.

## MESURES CORRECTIVES

Au cours de 1997, Transports Canada s'est associé à Statistique Canada pour développer l'« Enquête des véhicules du Canada », un nouveau sondage national destiné à recueillir des données sur le parc de véhicules routiers, les véhicules-kilomètres et les tonnes-kilomètres.

En collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et les responsables de l'immatriculation des véhicules des provinces et territoires, Statistique Canada extrait des échantillons de véhicules des dossiers d'immatriculation et demande à leurs propriétaires de fournir des données sur leurs

activités, incluant la consignation de tous les voyages de un à sept jours. Ces relevés comprennent la lecture de l'odomètre à chaque voyage, les heures de départ et d'arrivée, des données démographiques sur le conducteur, le nombre d'occupants des véhicules pour passagers et le type de cargaisons transportées par les véhicules de marchandises.

En 1997, Statistique Canada et les organismes avec lesquels il collabore ont formé des groupes de travail sur la méthodologie pour accéder aux dossiers d'immatriculation tout en préservant la confidentialité des renseignements. En outre, ces groupes ont mis au point des questionnaires et les ont mis à l'essai sur des groupes témoins. Ils ont lancé un programme pilote à la fin de 1997, échantillonnant 500 véhicules au Québec et en Colombie-Britannique.

Si les méthodes s'avèrent suffisamment fiables et économiques, les groupes planifient le début d'un programme pilote national pour vérifier 1 000 véhicules durant la première moitié de 1998 et prévoient une mise en œuvre complète du programme plus tard au cours de l'année.

Si l'étude nationale se déroule comme prévu, la prochaine priorité concernant les statistiques nationales consistera en une description du trafic sur les routes canadiennes. De plus, si les technologies de système de transport intelligent tiennent leur promesses en ce qui a trait à la reconnaissance et l'enregistrement des véhicules de façon économique, Transports Canada peut espérer disposer non seulement d'une description des volumes de circulation mais aussi d'une abondance de données décrivant les voyages, de l'origine à la destination.







ISBN-0-662-82862-3



Cat. N<sup>o</sup> T1-10/1997F  
ISBN 0-662-82862-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 1997"