

Section T: Transports et communications

Statistique Canada

La rédaction du présent chapitre n'a pas été confiée à un responsable en particulier. Le travail de préparation des textes et des tableaux s'est effectué au sein de la Division des transports et des communications de Statistique Canada sous la conduite du directeur, M.G.E. Clarey. Deux agents de cette division, Mlle June Forgie et M. Murray McRae, ont pris charge de la composition du texte et des tableaux, tandis que M. John Baldwin du Département d'économie de l'Université Queen's a éclairé de conseils les premières phases du travail.

Les données de cette section sont classées dans les neuf sous-sections suivantes: transport ferroviaire (séries T1-82), transport par eau et statistique des canaux (séries T83-141), routes et transport routier (séries T142-194), aviation civile (séries T195-246), oléoducs et gazoducs (séries T247-250), victimes des accidents de la circulation (séries T251-292), statistique du service postal (séries T293-314), sociétés exploitantes de télécommunications (séries T315-352) et radio et télévision (séries T353-359).

Les sources publiées de données sont surtout des publications de Statistique Canada (ancien Bureau fédéral de la statistique). Les publications suivantes sont indiquées dans l'ordre de leur présentation. Pour le transport ferroviaire: Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Parties I à VI*, (52-207 à 52-212 au catalogue), éditions de 1952 à 1975, et la publication précédente, *Statistique des chemins de fer*, de 1946 à 1951; *Annuaire du Canada*, (11-202 au catalogue) diverses éditions, 1946 à 1975. Pour le transport par eau: *Shipping seagoing and inland vessels arrived at and departed from Canadian ports*. Section du transport par eau, Division des transports et des communications, Statistique Canada, de 1960 à 1975; de 1971 à 1975, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Traffic Report for the St. Lawrence Seaway*, éditions annuelles de 1946 à 1970; Statistique Canada, *Canal Statistics*, (54-201 au catalogue), éditions annuelles, de 1960 à 1969; *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, 1959 à 1969, Annual Reports*; Statistique Canada, *Transport maritime, Parties I à V*, (54-202 à 54-207 au catalogue). Pour le transport routier: Statistique Canada, *Road and Street Mileage and Expenditure*, (53-201 au catalogue) et les publications précédentes, *Highway and the Motor Vehicle in Canada* et *Highway Statistics; Véhicules automobiles, Parties I à IV*, (53-217 à 53-220 au catalogue); Statistique Canada, *Statistique du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain*, et les publications précédentes, (53-215 au catalogue); Statistique Canada, *Entreprises de camionnage et de déménagement*, (53-222 au catalogue); Statistique Canada, *L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui* (53-224 au catalogue). Pour l'aviation commerciale canadienne: de 1970 à 1975, Statistique Canada, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, (51-002 au catalogue), numéros d'octobre-décembre; de 1960 à 1969, *Civil Aviation*, (51-202 au catalogue), éditions annuelles; *Registre d'immatriculation des aéronefs canadiens*, de 1961 à 1975, éditions annuelles du 31 mars; «*Aéroports civils accrédités*», données tirées de l'*Annuaire du Canada*, diverses éditions de 1961 à 1974; *Arriving and Departing Civil Flights at Selected International Airports*, Transports Canada, éditions annuelles de 1960 à 1975; Statistique Canada, *Statistique de l'activité aéroportuaire*, anciennement *Statistique relative au mouvement des aéronefs* (51-203 au catalogue), éditions annuelles. Pour les oléoducs et gazoducs, de 1969 à 1975, Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipelines* (55-201 au catalogue), éditions annuelles; de 1958 à 1968, Statistique Canada, Division des industries manufacturières et primaires; de 1969 à 1975, Statistique Canada, *Services de gaz*, (55-002 au catalogue), numéro de décembre de chaque année; Statistique Canada, *Services de gaz (Réseaux de transport et de distribution)*, (57-205 au catalogue), éditions annuelles; 1960 à 1968, Statistique Canada, Division des industries manufacturières et primaires; de 1938 à 1967, Statistique Canada, *Transport ferroviaire, Partie IV: Statistiques de l'exploitation et du trafic*, de 1950 à 1967, Statistique Canada, édition spéciale d'avril 1969, «*Pipeline Statistics*»; de 1938 à 1967, Statistique Canada, *Transport ferroviaire, Partie IV: Statistiques de l'exploitation et du trafic*, (52-210 au catalogue). Pour les victimes d'accidents de la circulation: de 1973 à 1975, *Water Transport Accident Victims*, de Transports Canada, Enquêtes sur les sinistres maritimes, Garde côtière canadienne; de 1946 à 1972, Statistique Canada, *Le transport par eau*, (54-205 au catalogue), éditions annuelles; Statistique Canada, *Accidents de la circulation routière*, (53-206 au catalogue), éditions annuelles; Statistique Canada, *Civil Aviation*, (51-202 au catalogue), éditions annuelles; de 1970 à 1975; Transport Canada, *Enquêtes sur la sécurité aérienne*; pour 1946 et 1947, la publication *Transport Canada*. Pour les séries sur les services postaux: de 1961 à 1975, les données ont été fournies par R.W. Jones, contrôleur au ministère des Postes, et elles sont fondées sur les renseignements recueillis au ministère et présentés dans le *Rapport annuel* de Postes Canada. Pour les sociétés exploitantes de télécommunications: Statistique Canada, *Statistique du téléphone*, (56-203 au catalogue), éditions des années 1961 à 1975; tarifs interurbains basés sur les dossiers de Bell Canada; Statistique Canada, *Statistique des télécommunications*, anciennement *Telegraph and Cable Statistics*, (56-201 au catalogue), annuel, de 1961 à 1975. Pour la radio et la télévision: Statistique Canada, *Radiodiffusion et télévision*, (56-204 au catalogue), éditions annuelles.

Transport ferroviaire (séries T1-82)

Remarque générale

La collecte systématique de statistiques sur les chemins de fer a commencé au Canada pour l'année terminée le 30 juin 1875, après la promulgation de l'Acte des statistiques des chemins de fer de 1875, qui exigeait que toutes les sociétés ferroviaires fournissent des déclarations annuelles au ministère des Chemins de fer et Canaux. La collecte annuelle de données s'est poursuivie jusqu'à présent.

J.L. McDougall, auteur du chapitre sur les transports et communications de la première édition des *Statistiques historiques du Canada*, (SHC I) a traité d'une manière remarquable les statistiques relatives aux premières années du transport ferroviaire, et le lecteur est invité à se reporter aux pages 516-7 de ce premier ouvrage.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, le transport ferroviaire a perdu sa prédominance absolue dans le domaine des transports intérieurs au Canada, par suite de l'apparition d'autres moyens de transports et de l'infrastructure nécessaire à leur exploitation.

L'industrie proprement dite du transport ferroviaire a connu des changements importants. Les locomotives à vapeur ont disparu et les trains à unité motrice ont fait leur apparition. Le transport rail-route, les conteneurs et tous les éléments de matériel spécialisé pour le transport des marchandises ont été perfectionnés, tandis que le transport interurbain de voyageurs a sans cesse diminué.

Cette évolution récente du transport ferroviaire a débuté aux alentours de 1946, et les séries statistiques qui suivent portent en général sur la période de 1946 à 1975. Les séries T251-260 relatives aux victimes d'accidents de chemin de fer, qui ont commencé en 1907 et qui sont comprises dans la nouvelle section sur les accidents de la circulation (T251-292) font exception à cette règle. Pour les années antérieures, le lecteur est invité à consulter *SHC I*, comme on l'a mentionné plus haut.

T1-4. Passif fixe des chemins de fer, 1946 à 1975

SOURCE: de 1948 à 1975, Statistique Canada *Transport ferroviaire: Partie I*, éditions de 1951 à 1975; pour 1946 et 1947, *Statistique des chemins de fer: Partie III*, édition de 1951, p. 143.

Les statistiques indiquent le capital des chemins de fer au 31 décembre. Aux termes de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, le «capital-actions détenu par le gouvernement du Canada», précédemment appelé «avoir des propriétaires» a été augmenté de \$736,385,405 en actions privilégiées portant intérêt non cumulatif à 4% des Chemins de fer Nationaux du Canada (CN), et le compte des «prêts et obligations non garanties du gouvernement du Canada» a été réduit d'un montant semblable. Ces changements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1952.

En 1963, on a enregistré une diminution du capital-actions et de la dette consolidée des chemins de fer canadiens. Le capital-actions a diminué de 0.8%, tombant à \$4,975 millions, tandis que la dette consolidée garantie par le gouvernement fédéral accusait une baisse de \$252 millions.

T5-18. Longueur du réseau ferroviaire exploité (en milles), matériel roulant, locomotives, voitures du service voyageurs et privées, 1946 à 1975

T19-27. Matériel roulant et wagons de marchandises en service, 1946 à 1975

SOURCE: de 1948 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie I*, éditions de 1952 à 1975; pour 1946 et 1947, *Statistique des chemins de fer*, éditions annuelles de 1946 et 1947.

Dans la série T11, le chiffre de 1948 comprend 84 locomotives diesel auparavant comprises dans la catégorie des locomotives de manoeuvre, et donc classées sous la rubrique des locomotives à vapeur (série T10) en 1947. En 1956, lorsque les locomotives diesel ont été pour la première fois différenciées selon la fonction, 850 locomotives de ligne et 516 locomotives de manoeuvre ont été comprises dans le total des locomotives diesel (1,895).

Le CN a terminé son programme de conversion au diesel en 1960 en retirant toutes les locomotives à vapeur restantes du service, tandis que le Canadien Pacifique (CP) n'avait plus que 364 locomotives à vapeur à retirer du service à la fin de l'année. Le nombre de locomotives à vapeur en service au Canada à la fin de 1960 est tombé à 403, contre 1,514 en 1959 et 2,849 en 1956. Par contre, le total des locomotives diesel est passé à 3,308 en 1960, contre 3,155 un an plus tôt et 1,895 en 1956.

En 1961, le nombre de locomotives à vapeur est tombé à 197, tandis que celui des locomotives diesel est resté pratiquement inchangé (3,309).

Un an plus tard, le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel dans le service de transport des chemins de fer canadiens était achevé. Certaines locomotives à vapeur restaient en service, mais n'étaient plus utilisées que pour les trains de travaux ou le triage, et la dernière locomotive à vapeur brûlant du charbon a été retirée du service en 1965.

En 1952, les wagons de marchandises ont été reclassés, le nombre de catégories a été élargi et la nouvelle classification a été appliquée aux années antérieures jusqu'en 1948. Les anciennes catégories «plate-forme», «à bestiaux», «wagons-citernes» et «frigorifiques» sont restées les mêmes. La catégorie des wagons «couverts» a été subdivisée en deux groupes, soit ceux des wagons «à automobiles» et «couverts». Celle des wagons «à charbon» a donné naissance aux groupes des wagons «à ballast», «à haussettes», «wagons-trémies» et «à minerai», et la plupart des «autres» wagons ont été classés sous ces quatre rubriques.

**Nombre de wagons de marchandises en service dans les nouvelles catégories,
le 31 décembre, 1948 à 1975**

	A ballast	A haus- settes	Wa- gons- trémies	A mi- nerai	A auto- mobiles (découverts)
1975	2,199	21,370	29,287	7,731	2,776
1974	2,296	20,414	27,398	7,151	2,617
1973	2,363	20,464	26,365	7,371	2,579
1972	2,383	20,450	25,539	7,241	2,607
1971	2,408	20,354	25,175	6,819	2,280
1970	2,639	20,975	24,496	6,735	2,178
1969	2,856	20,721	22,480	6,684	4,737
1968	2,863	20,438	21,660	6,722	4,551
1967	2,862	20,633	21,077	6,742	4,462
1966	2,877	19,997	19,787	6,605	4,367
1965	2,906	19,335	18,161	6,459	3,696
1964	2,977	19,049	16,989	6,477	6,907
1963	3,009	19,323	16,031	6,337	7,113
1962	3,054	19,729	16,089	6,379	7,204
1961	3,113	20,168	15,571	5,892	7,225
1960	3,128	20,310	15,578	5,930	7,249
1959	3,140	20,428	15,601	5,964	7,270
1958	2,708	20,522	15,493	6,004	6,722
1957	2,646	19,904	13,788	5,967	6,733
1956	2,156	19,052	12,840	5,465	6,370
1955	2,378	18,592	12,247	2,559	7,406
1954	2,245	18,469	12,129	2,555	7,439
1953	1,940	17,603	11,598	1,969	7,560
1952	1,847	16,552	10,083	1,878	7,330
1951	1,803	14,098	8,897	1,902	6,396
1950	1,862	13,922	8,903	1,954	6,087
1949	1,772	14,135	9,100	1,902	6,075
1948	1,705	13,114	7,996	1,923	5,057

Pour économiser de l'espace, nous nous bornerons à dire ici que les anciennes catégories ont continué d'être utilisées après 1948, bien que peu de wagons fussent encore classés sous la rubrique «autres»; toutefois nous indiquons ci-dessous le nombre de wagons classés dans les nouvelles catégories. Sur la base des données de la nouvelle classification, série T21 a été calculée en additionnant les catégories des wagons «couverts» et «à automobiles», et la série T24 en additionnant celles des wagons «à ballast», «à hausssettes», «wagons-trémies» et «à minerai». Le nouveau chiffre publié pour les wagons couverts, qui est présenté dans la série T21, peut être obtenu en soustrayant le nombre de wagons à automobiles du total des wagons couverts.

SOURCE:

Transport ferroviaire, Partie I, 1960-1975, éditions annuelles et tableaux semblables dans les éditions de **Transport ferroviaire** des années antérieures.

T28-38. Milles-train payants, milles de locomotive et milles de wagons de marchandises, 1946 à 1975

SOURCE: de 1957 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie I*, éditions de 1960 à 1975; de 1952 à 1956, *Transport ferroviaire, Partie I et Partie II*, éditions de 1952 à 1956; de 1946 à 1951, *Statistique des chemins de fer*, chaque édition annuelle.

T28-32 et T36-38. Les milles-train payants et les milles de wagons de marchandises ne comprennent pas le service des trains de travaux. Les voitures à unité motrice sont celles qui possèdent l'espace suffisant pour assurer n'importe lequel des services ou tous les services de transport suivants: voyageurs, bagages, messageries et courrier, et qui transportent également leur propre unité motrice.

Lors de la parution de l'édition de 1971 de *Transport ferroviaire*, un grand nombre de séries ont été influencées par les résultats d'une importante révision des enquêtes sur les chemins de fer. En particulier, un nouveau concept calculant les «milles pour chaque locomotive» a remplacé les données des années antérieures qui portaient sur les milles de «locomotive» ou de «moteur». Les séries T33 et T35 se terminent donc en 1970. Le tableau ci-dessous présente la nouvelle série, qui compte le nombre de milles parcourus pour chaque locomotive plutôt que ceux de la première locomotive seulement.

Milles de locomotive, 1971-1975
(en millions de milles)

	<u>Total</u>	<u>Marchandises</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Manoeuvre</u>
1975	248.1	170.8	44.7	32.6
1974	263.2	177.3	50.5	35.4
1973	246.8	169.8	43.5	33.5
1972	246.2	168.1	43.3	34.8
1971	232.1	159.1	38.7	34.3

T39-46. Tonnage des marchandises et milles parcourus pour le transport des marchandises par rail, transport des voyageurs et voyageurs-milles, 1946 à 1975

SOURCE: de 1956 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie I*, éditions de 1956 à 1975; de 1952 à 1955, *Transport ferroviaire: Partie I et Partie II*, éditions de chaque année; de 1946 à 1951, *Statistique des chemins de fer* chaque publication annuelle.

T40. Le nombre de tonnes-milles de marchandises payantes est le produit mathématique des tonnes transportées par la distance parcourue; par exemple, 1,000 tonnes transportées sur 1,000 milles ou 10,000 tonnes transportées sur 100 milles produiront dans chaque cas 1,000,000 de tonnes-milles.

T41. La rubrique «tonnes-milles de marchandises payantes et non payantes» ne se différencie de la série T40 que parce qu'elle comprend, en plus des marchandises payantes, les marchandises transportées pour le service privé.

T42. La charge moyenne par wagon-mille productif révèle l'augmentation des valeurs d'une année à l'autre, en partie attribuable à un accroissement de la capacité de transport du matériel et à un changement dans la nature du trafic effectué. Une diminution des chargements incomplets ou une augmentation du transport des minerais tendraient à accroître la charge moyenne, même s'il n'y avait aucun changement dans les séries pondérées uniformément.

T43. La distance moyenne du transport des marchandises est influencée par les changements dans la nature du trafic effectué (voir la remarque se rapportant à la série T42). Elle est calculée en prenant le rapport de la série T40 «tonnes-milles de marchandises payantes» et en le divisant par la somme des séries T47 «marchandises en provenance du Canada» et T48 «marchandises reçues des États-Unis». Comme elle ne comprend pas la partie américaine du transport international de marchandises, la série est biaisée vers le bas en raison de cette omission.

T44. En 1970, les données relatives aux voyageurs du service «GO Transit» ont été ajoutées à la série. «GO Transit» est un service ferroviaire de banlieue élargi, inauguré le 23 mai 1967 par la province de l'Ontario et exploité entre Hamilton et Pickering en vertu d'une entente conclue avec le Canadien National. Il a desservi 4.8 millions de voyageurs en 1969, 4.7 millions en 1968 et 2.2 millions en 1967.

T46. La distance moyenne parcourue par les voyageurs payants constitue le rapport de la série T45 «nombre de voyageurs-milles», divisé par la série T44 nombre de «voyageurs payants». La diminution de la distance moyenne parcourue par les voyageurs depuis 1969 est en grande partie attribuable à l'inclusion dans la série, depuis 1970, des données relatives aux voyageurs du service «GO Transit» (voir la remarque se rapportant à la série T44).

T47-58. Marchandises transportées par rail selon l'origine et le groupe de marchandises, 1946 à 1975

SOURCE: de 1956 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie I*, chaque publication; de 1952 à 1955, *Transport ferroviaire: Partie I et Partie II*, chaque publication annuelle; de 1946 à 1951, *Statistique des chemins de fer*, chaque publication annuelle.

Pendant la période de 1946 à 1975, il s'est produit dans la déclaration des statistiques du trafic-marchandises un certain nombre de changements qui ont eu des répercussions directes sur les séries relatives aux produits. Jusqu'en 1969, il était possible de fournir des séries uniformes, bien que contenant certaines irrégularités. Le changement s'est produit en 1970 et, depuis, les séries relatives aux produits ont été calquées sur la Classification type des produits (CTP) de Statistique Canada, qui requiert une présentation quelque peu différente.

Les principaux changements survenus pendant cette période ont été introduits le 1^{er} janvier 1954, lorsque les statistiques du trafic-marchandises ont été déclarées, suivant un système de classification statistique des produits à 90 codes, qui a remplacé l'ancien système à 78 codes. Le 1^{er} janvier 1957, les statistiques du trafic-marchandises ont été déclarées contenant 262 catégories d'après la classification statistique des produits de l'*Association of American Railroads*. Des modifications secondaires apportées, afin de pouvoir se servir de la classification au Canada, ont porté le nombre de codes à 266.

Cette classification a été utilisée de 1957 à 1969, date à laquelle, comme on l'a noté plus haut, le trafic des marchandises payantes a été calculé sur la base d'une nouvelle classification de 320 produits fondée sur la CTP de Statistique Canada.

Le transport à tarif grande vitesse était compris dans les marchandises de détail.

Pour pouvoir comparer l'ancienne série de 266 produits à la nouvelle série de 320 produits, les données de 1969 sont présentées dans les deux séries. La différence existant dans le trafic total des wagons complets est attribuable à l'adoption par certaines sociétés ferroviaires d'un système de déclaration des marchandises «expédiées» au lieu des «marchandises reçues». Le total est toutefois supérieur de plus d'un million de tonnes à cause de l'inclusion susmentionnée du transport à tarif grande vitesse dans la catégorie des marchandises de détail.

T47-48. Les séries relatives aux marchandises en provenance du Canada et aux marchandises reçues des lignes américaines ne sont pas homogènes. Le titre de la série T48 dans la source est «reçues des États-Unis» de 1956 à 1975. La série s'intitule «reçues des correspondances de l'étranger» de 1946 à 1955. Par conséquent, les données relatives aux marchandises reçues aux ports canadiens pour être acheminées par chemin de fer sont présentées de 1956 à 1975 dans la série T47 et de 1946 à 1955 inclusivement dans la série T48.

T59-73. Recettes brutes des sociétés ferroviaires selon la source et frais d'exploitation selon la fonction, 1946 à 1975

SOURCE: de 1956 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire*, éditions de 1956 à 1975; de 1952 à 1955, *Transport ferroviaire, Partie I et Partie II*, éditions particulières de chaque année; de 1946 à 1951, *Statistique des chemins de fer*, chaque publication annuelle.

Le 1^{er} janvier 1956, le CN et le CP ont commencé à présenter des déclarations fondées sur la Classification uniforme des comptes pour la Classe I, Sociétés ferroviaires de transport public. Cette méthode de déclaration a également été adoptée par six autres sociétés ferroviaires et s'est appliquée à toutes les sociétés le 1^{er} janvier 1957.

T59. Le total des recettes brutes comprend toutes les recettes des sociétés ferroviaires, des services maritimes et les recettes accessoires. (En 1956, les services maritimes ont été inclus pour la dernière fois dans les totaux. Voir l'édition précédente de *SHC I* pour plus de détails.)

T60. Le total des recettes de l'exploitation ferroviaire comprend, en plus des postes des séries T61-65, les recettes provenant du transport des bagages, des voitures-lits, des voitures-salons du transport du lait, des expéditions de transfert et du transbordement maritime.

T61. Les recettes du trafic-marchandises portent sur le service du transport par chemin de fer. Elles ne comprennent pas les recettes provenant des expéditions de transfert et du transbordement maritime.

En 1961, les recettes d'exploitation du trafic-marchandises ont été augmentées de \$50.0 millions payés en versements provisoires par le gouvernement fédéral à la suite des recommandations de la Commission royale MacPherson sur les transports.

Pour 1963, les recettes du trafic-marchandises comprennent des indemnités du gouvernement fédéral se chiffrant à environ \$22.0 millions, prévues par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et des paiements de \$50.0 millions recommandés par la Commission royale MacPherson sur les transports. Sur ces montants, quelque \$6.0 millions pouvaient être attribués à 1062.

T62. Les recettes du service voyageurs proviennent uniquement du transport par chemin de fer des voyageurs. Elles ne comprennent pas les recettes tirées de la vente d'espace ou de toute autre activité secondaire.

T64. La série relative aux recettes des messageries n'est pas homogène. De 1946 à 1955, elle comprend les recettes brutes des messageries du CN; d'autres sociétés ferroviaires déclaraient uniquement la partie des recettes des messageries se rapportant au transport par chemin de fer. À partir de 1956 inclusivement, toutes les sociétés ferroviaires ont adopté ce dernier mode de déclaration.

T65. En vertu de la Loi nationale sur les transports de 1967, un certain nombre de subventions spéciales octroyées pour des services fournis dans l'intérêt national ont été remplacées par le paiement aux chemins de fer de subventions transitoires ou paiements normaux à partir de 1967. La même année, ces paiements totalisaient \$108.9 millions, mais ils ont été ramenés à \$95.1 millions en 1968, à \$81.3 millions en 1969 et à \$67.4 millions en 1970.

T66. Les recettes accessoires représentent la somme d'un certain nombre de postes secondaires, tels que les recettes tirées des voitures-restaurants, des voitures-buffets, des journaux vendus et des restaurants, des droits de magasinage, des aspirateurs à céréales, de la location de bâtiments et de diverses autres sources. La baisse enregistrée dans ce poste après 1955 résulte d'un reclassement dans la source des «télégraphes et téléphones», plus tard appelés «communications commerciales», qui faisaient partie de la série T66 «recettes accessoires», dans la rubrique «autres recettes, chemins de fer et autres». Cette dernière comprend surtout les recettes provenant des activités externes des chemins de fer et n'est pas comprise dans la série T59.

T67-73. Les dépenses d'exploitation sont données selon les groupes fonctionnels habituels. L'accroissement des dépenses générales, série T73, est en grande partie attribuable à la généralisation de l'usage de payer une pension à tous les employés retraités et de financer le passif couru en imputant des frais annuels sur les dépenses pendant la vie active de l'employé. La somme imputable sur les dépenses pour les pensions se chiffrait à \$1.5 million en 1926, à \$6.6 millions en 1938, à \$18.9 millions en 1948 et à \$59.5 millions en 1959.

T71. Pour la période de 1946 à 1956 inclusivement, la série comprend les dépenses des compagnies maritimes. (Pour plus de détails, voir les *SHC I*.)

T74-78. Recettes du trafic-marchandises ferroviaire et du service voyageurs par unité de trafic, 1946 à 1975

SOURCE: pour les séries T74 et T76-78: de 1959 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie I*, éditions annuelles, de 1960 à 1975; de 1955 à 1958, *Annuaire du Canada de 1960*, pp. 834-35; de 1946 à 1954, *Annuaire du Canada de 1948-49*, pp. 721-22. Pour la série T75, les données sur les recettes du trafic-marchandises par tonne-mille de marchandises payantes sont disponibles jusqu'en 1885 pour le CP (voir *SHC I*), et la présente série vise à fournir une suite à la présentation de ces chiffres.

T79-82. Nombre de salariés des chemins de fer, heures travaillées et rémunération payée, 1946 à 1975

SOURCE: de 1960 à 1975, Statistique Canada, *Transport ferroviaire: Partie VI*, éditions annuelles de 1960 à 1975; pour les années antérieures à 1960, *Transport ferroviaire* et la publication précédente *Statistique des chemins de fer*, éditions annuelles.

A partir du 1^{er} janvier 1964, les statistiques sur l'emploi sont déclarées conformément à la *Uniform Canadian Classification of Railway Employees*. De 1956 à 1963 inclusivement, la *Canadian Classification of Railway Employees* a été utilisée.

Le *Code canadien du travail (normes)*, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1965, fixe le salaire minimum, les heures de travail, les vacances et les congés des employés. Le code prévoit l'octroi d'un salaire minimum de \$1.25 l'heure pour tous les employés, deux semaines de vacances après un an, huit heures de travail par jour et 40 heures par semaine, avec heures supplémentaires pour les services rendus après la journée de travail.

En 1966, les négociations entre les syndicats représentant les employés hors exploitation ainsi que les employés du service ferroviaire et les chemins de fer ont abouti à une impasse et ont été suivies d'un arrêt du service pendant 7 jours (du 26 août au 2 septembre). Le 1^{er} septembre, le Parlement s'est réuni en session d'urgence pour étudier la situation et a promulgué la Loi sur le maintien de l'exploitation des chemins de fer de 1966, qui exigeait le retour au travail des employés et prévoyait une augmentation de salaire de 18% répartie sur une période de deux ans.

Les négociations qui ont suivi la grève des chemins de fer de 1966 ont abouti, au début de 1967, à la signature de contrats avec la plupart des syndicats du personnel hors exploitation. Ces contrats prévoyaient des augmentations du salaire de base totalisant 24%, réparties sur une période de trois ans commençant le 1^{er} janvier 1966 et se terminant le 31 décembre 1968, ainsi que des avantages sociaux.

En 1969, les principales sociétés ferroviaires ont conclu avec les *Travailleurs unis des transports*, représentant les cheminots, des contrats prévoyant une augmentation de 13% sur deux ans ainsi que des avantages sociaux.

La série T79 indique le nombre moyen de salariés des chemins de fer. Elle ne comprend pas les employés des messageries, des communications et des autres activités. Le calcul peut se faire de deux façons en vertu de la *Uniform Canadian Classification of Railway Employees*. La première représente le nombre de salariés au registre de paie au milieu du mois; la deuxième, qui est plus compliquée, représente la moitié du nombre total de salariés travaillant un nombre spécifié de jours au cours de la première période bimensuelle de paie, auquel on ajoute le nombre total de salariés travaillant le même nombre de jours au cours de la deuxième période bimensuelle de paie, plus le nombre total de salariés payés une fois par mois.

Depuis 1963, le CN utilise la deuxième méthode. Quant au CP, il utilise les deux méthodes. Avant 1964, le compte se faisait chaque mois à la même date.

Des comparaisons mensuelles et annuelles des chiffres du CN établis selon les deux méthodes ont montré que la deuxième méthode tend à réduire d'environ 3% le nombre moyen de salariés.

T80 et 81. Les heures travaillées et la rémunération totale ne comprennent pas les employés des messageries, des communications et des autres activités.

Lorsque les chiffres des jours travaillés sont donnés dans la source pour les employés rémunérés à l'heure, ils sont convertis sur la base du principe selon lequel une journée est égale à huit heures.

Dans la série T81, la «rémunération totale» est le montant brut versé aux salariés et imputé sur les comptes d'exploitation, de capital et autres ou facturé à des tiers. Elle comprend la rémunération pour les vacances, les jours fériés et les congés, et est calculée avant toute déduction d'impôt sur le revenu, de cotisation d'assurance-chômage, etc., mais elle ne comprend pas les avantages sociaux ni les paiements rétroactifs.

Transport par eau et statistiques relatives aux canaux (séries T83-141)

Remarque générale

Le trafic sur chacun des canaux du réseau fluvial du Saint-Laurent est tellement varié que les totaux des données publiées ne peuvent qu'indiquer les tendances générales. Les restrictions qui s'appliquent aux totaux relatifs au transport effectué sur les canaux sont encore plus importantes. Dans le cas des statistiques se rapportant aux canaux, on se heurte à une autre difficulté car les classifications utilisées ne sont plus identiques à celles employées pour les statistiques des chemins de fer, de sorte qu'on ne peut qu'occasionnellement effectuer des comparaisons valables.

La majeure partie du trafic maritime a toujours consisté dans le transport de marchandises en vrac pour acheminer le fret de l'expéditeur au destinataire, avec chargement et déchargement mécaniques. Le contrat de transport peut viser une seule cargaison ou le transport d'un tonnage convenu pendant la saison de navigation, au gré du transporteur. Le tarif à payer est négocié entre l'expéditeur et le transporteur.

Le transport de marchandises générales sur les Grands Lacs, pour lequel le transporteur propose d'accepter les marchandises de nombreux expéditeurs, s'effectue normalement à un tarif différent, qui est régi par le tarif ferroviaire. Ce transport a, d'habitude, représenté une partie moins importante du tonnage total transporté, mais il est intervenu pour une part plus considérable dans les recettes totales.

L'augmentation du trafic de marchandises importées et exportées passant par les ports des lacs depuis l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 a ajouté une nouvelle dimension à une activité qui était jusqu'alors relativement simple.

La publication *Canal Statistics*, qui a paru de 1886 à 1918 comme supplément du rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux et a été publiée par Statistique Canada jusqu'en 1970, constitue la principale source des données sur les canaux et leur trafic. Le Rapport sur la navigation, adopté par Statistique Canada en 1938, continue de présenter les statistiques sur la navigation internationale qui étaient auparavant publiées par le ministère du Revenu national. Sous cette forme, le rapport avait une valeur limitée mais, à partir de 1952, son champ d'observation a été considérablement étendu pour comprendre une plus grande liste de pays d'origine et de destination pour le commerce international, et on a reçu pour la première fois des déclarations complètes sur le commerce intérieur. La liste des marchandises a également été révisée pour suivre de plus près la CAÉ de 1948.

La publication *Canal Statistics* a cessé de paraître en 1970 parce que les principales données qu'elle présentait faisaient double emploi avec les séries provenant de la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

T83-89. Navires de transport international et intérieur entrés dans les ports canadiens et sortis de ces ports, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1960 à 1975, les données ont été fournies par la Section du transport par eau de la Division des transports et des communications; de 1946 à 1956, elles ont été communiquées par la Section des transports de la Division des finances publiques et des transports, comme l'indique *SHC I*.

T90-96. Trafic total passant par les canaux canadiens, selon la nationalité du navire, l'origine des marchandises et les saisons de navigation, 1946 à 1970

SOURCE: Statistique Canada: de 1959 à 1970, *Canal Statistics*, éditions annuelles de 1960 à 1970; de 1949 à 1958, *Annuaire du Canada de 1960*, p. 869; de 1946 à 1948, *Annuaire du Canada de 1951*, p. 796.

Cette série se termine en 1970, date de la parution de la dernière édition de *Canal Statistics*.

T90-91. La rubrique «nombre et tonnage enregistré de navires canadiens et britanniques» comprend surtout des navires immatriculés au Canada. Le nombre de navires britanniques était peu important jusqu'à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. En 1960, on comptait 1,303 navires britanniques en transit ayant une jauge nette au registre de 3,971,587 tonneaux. En 1969, les chiffres correspondant étaient 1,170 transits et 4,962,991 tonneaux de jauge nette.

T92-93. La rubrique «nombre et tonnage enregistrés des navires américains et d'autres navires étrangers» comprend surtout des navires américains jusqu'en 1950. Par la suite, la navigation en provenance d'autres pays a augmenté de façon soutenue, tout en restant bien inférieure à la navigation en provenance des États-Unis jusqu'en 1959. A partir de cette date, le tonnage des autres pays étrangers a été bien supérieur à celui des États-Unis.

T97-106. Tonnage des marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent, 1946 à 1975, et recettes connexes de péage, 1959 à 1975

SOURCE: pour les séries T97-105: de 1971 à 1975, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Traffic Report of the St. Lawrence Seaway*, éditions annuelles; de 1946 à 1970, Statistique Canada, *Canal Statistics*, chaque édition de 1946 à 1970. Pour la série T106: de 1970 à 1975, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Annual Report*, chaque édition de 1970 à 1975; de 1960 à 1969, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, 1969 Annual Report, Tenth Anniversary*, p. 18 pour 1959, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Annual Report*, édition française, p. 19.

Les tonnages T97-103 portent sur le tonnage de la catégorie mentionnée dans les deux sens.

T106. L'administration des canaux à Cornwall et Lachine et des canaux de Welland et Sault-Sainte-Marie a été transférée à la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* le 1^{er} avril 1959. La voie maritime du Saint-Laurent a été ouverte au trafic commercial le 25 avril 1959. Les recettes de péage données dans les séries sont celles qui ont été recueillies au Canada et elles ne comprennent pas les droits de péage des États-Unis.

T107-116. Tonnage des marchandises acheminées par le canal de Welland, 1946 à 1975, et recettes connexes de péage ou de droits d'écluse, 1959 à 1975

SOURCE: pour les séries T107-115: de 1971 à 1975, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Traffic Report of the St. Lawrence Seaway*, éditions annuelles; de 1946 à 1970, Statistique Canada, *Canal Statistics*, chaque édition de 1946 à 1970. Pour la série T116: de 1970 à 1975, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Annual Report*, chaque édition de 1970 à 1975; de 1960 à 1969, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, 1969 Annual Report, Tenth Anniversary*, p. 18; pour 1959, *Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Annual Report*, édition française, p. 19.

Les canaux de Welland et de Sault-Sainte-Marie font tous les deux partie d'une voie fluviale internationale, et le trafic entre les ports des États-Unis sera donc inclus dans les chiffres des séries. T116: (voir les remarques relatives à la série T106 et le renvoi se rapportant à la série T116).

T117-122. Tarifs du transport par eau du blé, réseau des Grands Lacs, 1946 à 1970

SOURCE: de 1946 à 1970, Statistique Canada, *Canal Statistics*, diverses années.

Les tarifs du transport par eau des céréales à partir de Thunder Bay sont déterminés par un contrat conclu entre l'expéditeur et l'armateur pour chaque voyage. Les séries présentées ici donnent les moyennes annuelles pondérées de ces tarifs. Ces derniers comprennent tous les frais de chargement, déchargement, manutention et autres frais. Au milieu de l'été de 1955, ces tarifs pour le transport depuis la tête des Grands Lacs jusqu'aux ports de la baie Georgienne et Goderich totalisaient \$11.15 pour 1,000 boisseaux, ce qui équivalait à 37.2 cents la tonne, ou environ 28% du tarif infime de 4 cents le boisseau. Ce tarif donne un revenu net au navire de 0.178 cent par tonne-mille pour une distance moyenne pondérée de 537 milles.

En mai 1955, on déclarait que le tarif du transport des céréales des ports du Saint-Laurent à ceux du Royaume-Uni était de 74 shillings et six pence la tonne forte. Sur ce montant, on précisait que le navire supportait des frais de \$2.10 par tonne forte, ce qui lui laissait un revenu net de 0.211 cent par tonne courte sur une distance moyenne de 3,450 milles.

Jusqu'en 1959, le transport des marchandises jusqu'à Montréal comprenait en général un transfert d'un grand navire à Port Colborne jusqu'en 1932 et à un port situé entre port Colborne et Prescott par la suite, à un navire d'une dimension convenant à la navigation sur les canaux.

Ces séries se terminent en 1970, dernière année de publication de *Canal Statistics*.

T123-125. Nombre de navires, tonneaux de jauge nette et tonnes de marchandises embarquées à bord des navires sortant des ports canadiens pour le cabotage, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada, *Transport maritime: Partie III, navigation nationale, 1976*, Appendice A, p. 69. Afin d'économiser de la place, on ne présente ici que les données relatives aux départs. Les données fournies dans la source présentent également les renseignements complémentaires sur les arrivées qui, après l'inclusion des données relatives aux ports non douaniers en 1957, diffèrent de moins de 1.5% des données relatives aux départs.

T125. On ne dispose pas de données se rapportant aux marchandises transportées en cabotage pour la période antérieure à 1952.

T126-141. Embarquements et débarquements de marchandises dans certains ports, navires à destination et en provenance de pays étrangers, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada, de 1961 à 1975, *Transport maritime: Partie IV*, éditions annuelles; de 1946 à 1960, *Transport maritime*, chaque édition annuelle.

Routes et transport routier (séries T142-194)

Remarque générale

Bien que le transport routier ait connu la plus forte croissance de tous les moyens de transport, la qualité de ses statistiques est extrêmement variable. L'essor de ce moyen de transport a longtemps dépendu d'un grand nombre d'entrepreneurs qui ont pu lancer une affaire avec un capital initial limité et prendre de l'expansion sans avoir largement recours au marché des capitaux. Les problèmes de définition et de tenue à jour d'une liste des entreprises de camionnage créées et fermées ont énormément entravé la production de séries statistiques uniformes. Au début de 1970, toutes les enquêtes effectuées dans ce domaine ont été réévaluées et reformulées. Les personnes qui s'intéressent aux statistiques récentes sont invitées à consulter les publications suivantes de Statistique Canada: *Statistique du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain, Entreprises de camionnage et de déménagement* et *L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui*.

T142-146. Longueur du réseau routier, par genre de revêtement, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: pour 1974 et 1975, *Road and Street Length and Financing*, chaque édition; de 1958 à 1973, *Road and Street Mileage and Expenditure*, éditions annuelles; de 1946 à 1957, *Highway Statistics*, éditions annuelles.

La classification utilisée ici est trop vague pour permettre de fournir une répartition qui ne se limiterait pas à donner une indication générale de l'expansion du réseau routier. La ventilation antérieure qui distinguait les réseaux «rural» et «urbain» a été abandonnée en 1969 lorsqu'il est devenu impossible d'appliquer des définitions uniformes dans tout le Canada. Aux fins de la présentation, les séries données ici comprennent à la fois les réseaux «rural» et «urbain», fédéral, provincial, et municipal.

Bien que le Canada possède surtout des routes à deux voies, on comptait en 1974, 3,332 milles de routes non municipales à quatre voies ou plus, dont 976 milles étaient déclarés par l'Ontario et 1,037 milles par le Québec.

T147-194. Immatriculations de véhicules automobiles, par province, 1903 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: pour 1975: *Véhicules automobiles, Immatriculations*; de 1960 à 1974, *Véhicules automobiles: Partie III, Immatriculations*, éditions annuelles, 1960 à 1974; de 1948 à 1959, *The Motor Vehicle*, chaque édition annuelle; de 1945 à 1947, *The Motor Vehicle in Canada*, éditions annuelles; de 1935 à 1946, *The Highway and Motor Vehicle in Canada*, éditions annuelles; de 1904 à 1934, *The Highway and the Motor Vehicle in Canada*, tableau 6, pp. 12-17; pour 1903, ministère ontarien des Transports et des Communications.

La province de l'Ontario a été la première à immatriculer les véhicules automobiles en 1903. Cet exemple fut suivi en 1905 par le Nouveau-Brunswick, en 1906 par le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1907 par la Colombie-Britannique, en 1908 par le Manitoba, en 1909 par la Nouvelle-Écosse et en 1913 par l'Île-du-Prince-Édouard.

Avant la conclusion d'ententes réciproques régissant le fonctionnement des véhicules à moteur dans d'autres provinces et aux États-Unis, un pourcentage élevé de voitures immatriculées en Ontario appartenaient à des personnes résidant à l'extérieur de la province, principalement aux États-Unis. En 1906, première année de l'enregistrement des données, 659 de ces voitures, soit 56% du total des immatriculations, étaient des voitures faisant partie de cette catégorie. En 1908, leur nombre atteignait 1,165 voitures ou 67% des immatriculations; en 1914, il s'élevait à 6,415 voitures ou 20% des immatriculations pour tomber, en 1917, à 386 voitures, par suite de l'entrée en vigueur de l'entente réciproque de 1916.

Le nombre total d'immatriculations a augmenté constamment et rapidement jusqu'à ce qu'il accuse une baisse en 1931. L'augmentation du nombre d'immatriculations a repris en 1934 et s'est poursuivie jusqu'en 1941. La diminution qui s'est produite entre 1942 et 1945 coïncidait avec les années de guerre. À partir de 1946, le nombre d'immatriculations a continué d'augmenter chaque année grâce à la reprise de la production de voitures particulières.

Les véhicules utilitaires comprennent les autobus et les camions, grands et petits. L'utilisation récente du terme «utilitaire» pour désigner un grand nombre de petits camions est trompeuse car ces derniers sont souvent utilisés pour les déplacements personnels au lieu d'une voiture particulière.

Après avoir accusé une baisse pendant les années 50, le nombre d'immatriculations de motocycles a fortement augmenté en 1965, lors de l'arrivée d'un grand nombre de motocyclettes importées du Japon. Bien que dans la plus grande partie du Canada, l'utilisation d'une motocyclette comme moyen de transport est plutôt en fonction de la saison, la politique dynamique de promotion des ventes a joué un rôle important dans l'augmentation du nombre des immatriculations, qui a décuplé de 1962 à 1975. Il faut mentionner que dans la plupart des provinces, les motocyclettes hors route ne doivent pas être immatriculées.

Dans les années 70, l'usage des cyclomoteurs est devenu populaire, surtout au Québec. En 1975, le total des immatriculations pour le Canada et l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Québec comprend les cyclomoteurs immatriculés. Le nombre total d'immatriculations pour le Canada et ces trois provinces est donc dans chaque cas plus important que les sommes correspondantes des immatriculations de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de motocycles.

Les séries chronologiques des immatriculations de véhicules automobiles contiennent un certain nombre de changements dans les concepts utilisés par chaque province et reflètent souvent une diversité dans les méthodes employées par l'administration provinciale. Bien que l'on ait essayé d'éviter de compter deux fois l'immatriculation du même véhicule dans chaque province, il a été impossible d'éliminer les doubles comptes entre les provinces. Cette situation se produit lorsqu'un véhicule utilitaire est immatriculé dans plusieurs provinces ou lorsqu'un propriétaire change de province de résidence et immatricule une nouvelle fois son (ses) véhicule(s). En raison de l'utilisation de systèmes informatiques, il a parfois fallu déployer des efforts courageux pour fournir une répartition annuelle des immatriculations et s'assurer que les véhicules qui ne sont plus immatriculés ne figurent plus dans les comptes totaux. Bien que certaines commerciales aient été comprises avant 1960 dans la catégorie des véhicules utilitaires en Colombie-Britannique, la distinction entre les véhicules particuliers et utilitaires repose davantage sur la nature du véhicule que sur l'usage qui en est fait. Les taxis rentrent donc dans la catégorie des voitures particulières et les petits camions qui servent surtout au transport personnel sont inclus dans celle des «véhicules utilitaires». Cette dernière comprend, en plus des camions, les autobus, tracteurs routiers, ambulances, etc. mais, en général, elle ne comprend pas les véhicules sans moteur comme les remorques.

Les immatriculations des Territoires du Nord-Ouest ont été incluses dans celles du Yukon à partir de 1947. Elles ont été publiées séparément depuis 1972. Afin d'économiser de la place, on a regroupé les immatriculations des territoires dans les séries T191-194, mais on les présente séparément ci-dessous.

Immatriculations de véhicules automobiles

Territoires du Nord-Ouest

<u>Année</u>	<u>Total</u>	<u>Voitures particulières</u>	<u>Véhicules utilitaires</u>	<u>Motocycles</u>
1975	12,482	5,850 ^r	5,835	797
1974	13,048	5,658	6,591	799
1973	12,845	5,504	6,546	795
1972	11,158	4,874	5,749	535
1971	9,111	4,340	4,223	548

Yukon

1975	13,947	7,136 ^r	6,328	483
1974	13,620	6,785	6,283	572
1973	10,663	5,466	4,717	480
1972	11,233	5,942	4,859	431
1971	11,796	6,212	5,190	394

La baisse survenue en 1975 dans les immatriculations de véhicules utilitaires des Territoires du Nord-Ouest est attribuable au retrait de 1,048 véhicules immatriculés, utilisés principalement pour la construction.

T167 et 169. Au Québec, il était d'usage d'immatriculer chaque véhicule automobile utilisé dans la province. La baisse du nombre de véhicules utilitaires en 1972 reflète le retrait des tracteurs agricoles, des véhicules de construction et des motoneiges du total.

Aviation civile (séries T195-246)

Remarque générale

L'expression «aviation civile» sert en général à désigner la partie de l'aviation civile qui devrait plus justement s'appeler «aviation commerciale». Bien que les aspects commerciaux de l'aviation civile présentent un intérêt considérable, on dispose également de données relatives à l'aviation non commerciale. Dans les séries qui suivent, l'expression «aviation civile» est donc uniquement employée lorsque les données se rapportent à la fois à l'activité ou aux aéronefs commerciaux et privés, et on utilisera l'expression «aviation commerciale» dans les autres cas.

L'évolution profonde qui s'est produite dans le domaine de l'aviation depuis 1946 s'est accompagnée de changements analogues dans la collecte des statistiques. En 1960, on a dû procéder à une révision importante du programme statistique pour tenir compte de la révision du classement des permis de l'ancien *Air Transport Board* (l'actuel Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports). En 1970, on a effectué une révision profonde des statistiques financières et d'exploitation à la suite de l'élaboration de programmes informatiques destinés à traiter les déclarations statistiques des services de transport aérien. Chacun de ces changements a eu des répercussions considérables sur les statistiques recueillies, certaines données étant abandonnées et d'autres ajoutées. Dans plusieurs cas, des révisions ont été apportées aux données de l'aviation civile présentées dans l'édition précédente de *SHC I*. Ces révisions sont indiquées dans les remarques particulières se rapportant à chaque série.

Dans les tableaux qui suivent, le terme «marchandises» comprend le fret, les messageries et l'excédent de bagages. A partir de 1947, les services transocéaniques ont été compris dans tous les tableaux appropriés. Les données relatives aux transporteurs canadiens, comme les heures et les tonnes-milles, sont calculées pour tout le parcours, tandis que celles qui se rapportent aux transporteurs étrangers sont comptées pour le parcours «au Canada seulement».

A partir de 1951, le trafic transfrontalier se rapporte au trafic effectué entre le Canada et les États-Unis bien que les services à destination de la Floride et d'Hawaï n'aient été inclus dans cette catégorie qu'en 1970. Le trafic entre le Canada et Terre-Neuve était également classé dans la catégorie du trafic transfrontalier jusqu'en 1949.

De 1947 à 1950, les séries T206-208 comprennent une petite partie du trafic transocéanique, qui n'a été déclaré séparément qu'en 1951. A partir de 1951, les données ne comprennent que le trafic à horaire fixe (à tarif unitaire).

T195-198. Activité des services aériens commerciaux au Canada, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1960 à 1969, *Civil Aviation*, éditions annuelles; de 1946 à 1959, *SHC I*.

Les données relatives à 1960, présentées dans *SHC I*, ont été révisées pour comprendre l'activité des transporteurs du groupe V (recettes de vol annuelles brutes de moins de \$60,000). Les séries T195 et T196 incluent les passagers payants et non payants ainsi que les marchandises jusqu'en 1959. A partir de 1960, elles ne comprennent plus les passagers non payants ni les marchandises. La série T198 «heures de vol» comprend à la fois les heures de vol payantes et non payantes.

T199-205. Aviation commerciale canadienne, trafic intérieur payant, services à horaire fixe, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1961 à 1969, *Civil Aviation*, éditions annuelles; de 1946 à 1960, *SHC I*. Voir la remarque générale se rapportant aux séries T195-246 pour l'interprétation des titres des séries.

T206-208. Aviation commerciale, trafic transfrontalier, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1960 à 1969, données non disponibles; de 1946 à 1959, *SHC I*.

Le trafic transfrontalier est le trafic effectué entre le Canada et les États-Unis. Voir la remarque générale se rapportant aux séries T195-246 pour l'interprétation des titres des séries.

T209-215. Aviation commerciale, trafic transfrontalier assuré par les transporteurs canadiens, trafic payant à horaire fixe, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1961 à 1969, *Civil Aviation*, éditions annuelles; de 1946 à 1960, *SHC I*.

Voir la remarque relative aux séries T206-208 et la remarque générale se rapportant aux séries T195-246.

T216-222. Aviation commerciale, trafic payant à horaire fixe de l'Atlantique et du Pacifique assuré par Air Canada (Lignes aériennes Trans-Canada) et CP Air (Canadian Pacific Airlines), 1946 à 1975

SOURCE: identique à celle des séries T209-215.

A partir de 1970, les vols à destination et en provenance d'Hawaï sont classés sous la rubrique des lignes transfrontalières. Avant 1970, ils étaient inclus dans les totaux des «services du Pacifique». Voir la remarque générale relative aux séries T195-246 pour l'interprétation des titres des séries.

T223-225. Aviation commerciale, trafic à forfait et d'affrètement assuré par les transporteurs canadiens, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1960 à 1969, *Civil Aviation*, éditions annuelles; de 1946 à 1959, *SHC I*.

Les données de 1960 relatives aux séries T223 et T224, telles que présentées dans *SHC I*, ont été révisées pour comprendre l'activité des transporteurs du groupe V (recettes de vol annuelles brutes de moins de \$60,000). La série T225 «milles payants parcourus» ne comprend pas les transporteurs du groupe V pour les années 1960 à 1969.

T226-235. Aviation commerciale, recettes d'exploitation, tarif du service voyageurs par unité de trafic et emploi, transporteurs canadiens, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1970 à 1975, *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, éditions annuelles d'octobre-décembre; de 1960 à 1969, *Civil Aviation*, éditions annuelles; de 1946 à 1959, *SHC I*.

La série T226 a dû être entièrement révisée afin de pouvoir inclure les données de la série T232 «services autres que ceux de vol». En outre, des modifications ont été apportées aux données de 1960 publiées dans *SHC I* pour les séries T230 «services d'affrètement» et T231 «autres recettes des services de vol».

T233 et T234. Les recettes des services voyageurs à horaire fixe par passager-mille ne sont pas exactement comparables avant et après 1960, à la suite de la révision des concepts de déclaration. De 1946 à 1960, la série T279 ne se rapporte qu'à Air Canada (LATC). De 1946 à 1959, la série T234 se rapporte aux indépendants importants (voir *SHC I*).

T236-239. Aviation civile, nombre d'aéronefs et d'aéroports, 1946 à 1975

SOURCE: pour les séries T236-238: de 1961 à 1975, Transports Canada, *Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens*, éditions annuelles du 31 mars; de 1946 à 1960, *SHC I*. Pour la série T239: de 1961 à 1973, *Annuaire du Canada*, diverses éditions 1961-1974; de 1946 à 1960, *SHC I*.

T240-246. Arrivées et départs de vols civils à certains aéroports internationaux du Canada, 1960 à 1975

SOURCE: de 1960 à 1975, Transports Canada, *Statistiques relatives au mouvement des aéronefs*, chaque édition annuelle.

Ces séries excluent en général les arrivées et les départs de vols militaires ainsi que tous les vols locaux comme les vols d'entraînement qui restent toujours sous le contrôle de la tour de l'aéroport.

Pendant la période de 1960 à 1970, la composition de la flotte d'aéronefs privés et commerciaux a considérablement changé dans la plupart des aéroports. La construction d'aéroports satellites dans certaines villes a débarrassé les aéroports internationaux d'une grande partie de l'activité des avions privés. Bien que l'Aéroport international de Toronto ait été, en 1975, le plus actif du point de vue des mouvements itinérants, des aéroports comme ceux de Saint-Hubert, Pitt Meadows et l'aéroport municipal d'Edmonton ont en fait enregistré une activité totale supérieure à celle de l'aéroport de Toronto. Une grande partie de l'activité à chacun de ces aéroports comprennent des mouvements locaux de petits avions privés.

Oléoducs et gazoducs (séries T247-250)

Remarque générale

On oublie parfois de mentionner dans la présentation de séries statistiques la place qu'occupent les oléoducs et gazoducs dans le domaine des transports. Les quatre séries présentées ici se rapportent uniquement aux transports, et les utilisateurs sont invités à consulter les documents de référence pour obtenir des renseignements complémentaires et plus détaillés sur les pipe-lines.

T247-250. Recettes du transport par oléoducs et gazoducs et tonnes-milles, 1950 à 1975

SOURCE: pour la série T247: de 1969 à 1975, Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipe-lines*, éditions annuelles; de 1958 à 1968, Statistique Canada, Division des industries manufacturières et primaires. Pour la série T248: de 1969 à 1975, Statistique Canada, *Services de gaz (Réseaux de transport et de distribution)*, éditions annuelles; de 1960 à 1968, Statistique Canada, Division des industries manufacturières et primaires. Pour la série T249: Statistique Canada, de 1968 à 1975, *Transport du pétrole, par pipe-lines*, éditions annuelles de 1969 à 1975; de 1950 à 1967, publication spéciale du BFS, avril 1969, *Freight Ton-Miles in Canada, 1938-1967*. Pour la série T250: Statistique Canada, de 1968 à 1975, *Services de gaz (Réseaux de transport et de distribution)*, éditions annuelles de 1969 à 1975; de 1957 à 1967, publication spéciale du BFS, avril 1969, *Freight Ton-Miles in Canada, 1938 to 1967*.

T248. Cette série représente une estimation des recettes de transport calculées en soustrayant la valeur du total des approvisionnements de gaz (achats de gaz, gaz échangé, gaz livré aux ou retiré des réservoirs souterrains et gaz utilisé) pour les réseaux de transport du gaz naturel du total des recettes d'exploitation de ces réseaux.

Victimes d'accidents de la circulation (séries T251-292)

Remarque générale

Les séries présentées ici pour les accidents de chemin de fer, de la navigation, de la circulation routière et de l'aviation civile ne sont pas exactement comparables en raison de l'utilisation de concepts et de méthodes de déclaration différentes. Elles constituent néanmoins des indications valables des degrés relatifs d'accident atteints pour les divers moyens de transport ainsi que des indicateurs de tendance utiles.

Sur les quelque 13,000 décès causés par des accidents survenus au Canada en 1975, 6,061, soit 47%, étaient imputables à des accidents de la circulation routière. Alors que les accidents se produisant à la maison et au travail ou lors d'activités de loisirs constituent la très grande majorité des accidents causant des blessures, les accidents de la circulation représentent à eux seuls plus de la moitié de tous les accidents mortels. Le secteur des transports détient à vrai dire un triste record.

T251-260. Victimes d'accidents de chemin de fer, 1907 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1956 à 1975, *Transport ferroviaire, Partie I*, éditions annuelles, 1960 à 1975; de 1952 à 1955 *Transport ferroviaire, Partie I*, chaque publication annuelle; de 1922 à 1951, *Statistique des chemins de fer*, chaque édition annuelle; de 1919 à 1921, *Statistique des chemins de fer du Canada*, chaque édition; de 1907 à 1918, *Rapport annuel* du ministère des Chemins de fer et Canaux, chaque édition sur les statistiques de l'exploitation ferroviaire.

La série relative au nombre d'accidents mortels est probablement homogène, mais celle se rapportant au nombre de blessés est influencée par des facteurs institutionnels. A la suite de l'adoption d'un régime d'indemnisation des accidentés du travail, les sociétés ferroviaires ont été soumises à de plus fortes pressions les incitant à déclarer les blessures subies par leurs employés. Les séries T254 et T258 «Autres» comprennent les employés des postes, des messageries et des voitures pullman, ainsi que les contrevenants et les victimes d'accidents de voiture aux passages à niveau.

T261-270. Victimes d'accidents de la navigation, 1946 à 1975

SOURCE: de 1973 à 1975, Transports Canada, Enquêtes sur les sinistres maritimes, Garde côtière canadienne, de 1946 à 1972, Statistique Canada: *Transport par eau*, chaque édition annuelle.

Le nombre de victimes d'accidents mortels constitue probablement une série homogène, mais un changement apporté en 1973 à la méthode de déclaration a ramené le nombre de personnes blessées à celui des blessés graves déclaré à Transports Canada.

La série relative aux accidents de la navigation ne comprend pas les accidents de petites embarcations de plaisance ni l'ensemble des accidents se rapportant à la pêche commerciale.

T271-284. Victimes d'accidents de la circulation routière, 1921 à 1975

SOURCE: Statistique Canada: de 1954 à 1975, *Accidents de la circulation routière*, éditions annuelles; de 1952 à 1954, *Accidents de la circulation routière*, chaque publication; avant 1952, *The Motor Vehicle*, éditions annuelles.

Pendant la période étudiée, on a utilisé plusieurs méthodes différentes pour recueillir des données relatives aux accidents de la circulation routière, et on observe un certain nombre d'incompatibilités dans les concepts et les méthodes de collecte en raison du nombre d'administrations déclarantes (13 administrations différentes: les 10 provinces, les deux territoires et la ville de Montréal). Bien que l'on se soit efforcé dans la mesure du possible de fournir des chiffres utilisables pour les années les plus anciennes des séries, il est impossible de subdiviser tous les totaux en leurs éléments composants. Il est donc important d'utiliser les divers renvois se rapportant aux séries afin de pouvoir interpréter justement les données.

T285-292. Victimes d'accidents d'avions civils, 1931 à 1975

SOURCE: de 1970 à 1975, Transports Canada, *Enquêtes sur la sécurité aérienne*; de 1948 à 1969, Statistique Canada, *Civil Aviation*, éditions annuelles de 1952 à 1969; pour 1946 et 1947, Transports Canada; de 1931 à 1945, *Transportation Accidents, 1946: A Summary of Railway, Motor Vehicle and Aircraft Accidents, 1931-1945*.

Les données relatives aux accidents de l'aviation civile constituent sans aucun doute les statistiques les plus homogènes et les plus uniformes qui sont produites pour les divers moyens de transport. Il faut toutefois signaler que le nombre de blessés ne se rapporte qu'aux blessés graves et qu'il ne comprend pas les blessures moins sérieuses qui ont été déclarées dans les sources précitées pour certaines des années visées. Bien que les présentes séries comprennent les accidents d'avions commerciaux, la plupart des accidents impliquent de petits aéronefs privés. On invite donc les lecteurs désirant obtenir des renseignements uniquement sur les accidents d'avions commerciaux à consulter les sources susmentionnées.

Statistique du service postal (séries T292-314)

Remarque générale

Le service postal est à la fois un moyen de communication et un utilisateur des services de transport. Pendant la période étudiée, il a commencé à utiliser davantage les services aériens plutôt que les services ferroviaires pour transporter la majeure partie du courrier de la première classe. Bien qu'il soit encore largement tributaire des services ferroviaires, il se sert en outre beaucoup de véhicules automobiles.

T293-305. Nombre de bureaux de poste au Canada, par province, 1946 à 1975

SOURCE: de 1961 à 1975, données fournies par R.W. Jones, contrôleur au ministère des Postes, reposant sur des documents recueillis au sein du ministère et présentés dans le *Rapport annuel* de Postes Canada; de 1946 à 1960, *SHC I*.

Ces données comprennent à la fois les bureaux de poste auxiliaires et les bureaux de poste. Au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1975, on comptait 2,257 bureaux auxiliaires.

T306-308. Statistique des transports et de l'exploitation des services postaux, 1946 à 1975

SOURCE: identique à celle des séries T293-305 et *Annuaire du Canada*, diverses éditions.

T306. Le nombre total de services postaux terrestres représente le nombre total de services terrestres non ferroviaires. Il équivaut à la somme des itinéraires ruraux (série T307) et des autres services postaux terrestres (série T308).

T307. Le nombre d'itinéraires ruraux représente le nombre d'itinéraires distincts.

T308. Le nombre d'autres services terrestres comprend les services omnibus (d'un bureau de poste à l'autre par voie terrestre), les services bureau-gare (de la gare de chemin de fer ou du port au bureau de poste), la livraison des colis postaux dans les villes, le service de levée des lettres des boîtes situées dans les rues, le transport des facteurs, les services locaux (du bureau central aux succursales postales), etc. La présente série ne comprend pas les services ferroviaires.

T309-312. Statistique des transports et coût des services postaux, 1946 à 1975

SOURCE: identique à celle des séries T293-305.

T312. Les services terrestres non ferroviaires comprennent les services des itinéraires ruraux et d'autres services terrestres. Voir la remarque se rapportant à la série T308.

T313-314. Recettes postales brutes et envois de la première classe, 1946 à 1975

SOURCE: identique à celle des séries T293-305.

T313. Les recettes postales brutes sont les recettes totales des services postaux avant toute imputation des frais sur leur compte. Elles comprennent les recettes provenant de la vente de timbres et d'autres pièces d'affranchissement (de loin le poste le plus important), les commissions sur les mandats et les bons de poste, les ports de transit sur le courrier en provenance d'autres pays, etc. Les chiffres présentés ici sont supérieurs à ceux donnés dans la série G14 de *SHC I* car on avait déduit certaines dépenses des recettes pour obtenir cette série. Les données des présentes séries sont fiables parce qu'elles sont fondées sur une comptabilité complète, qui s'inscrit dans le cadre du contrôle administratif des activités.

T314. Les prix des envois de la première classe sont basés sur des estimations.

Sociétés exploitantes de télécommunications (séries T315-352)

Remarque générale

Au début de la période considérée, les services téléphoniques et les services de télégraphes et de transmission par câble étaient classés dans deux catégories distinctes. Toutefois, l'évolution des techniques de transmission a pris une telle ampleur que les réseaux importants des deux secteurs ont pu fournir une vaste gamme de services semblables. D'après leurs installations de terminal, ils peuvent tous deux transmettre des communications téléphoniques, écrites, électroniques et des images en couleur. Ils ont permis la création de réseaux de radio et de télévision, de la télédistribution et de terminaux d'ordinateur à grande distance. Les voies à micro-ondes ainsi que la transmission par satellite et par câble constituent d'autres systèmes de transmission pour les deux catégories de services. Leurs statistiques continuent toutefois d'être présentées séparément parce que leurs méthodes de déclaration ont suivi une évolution différente.

Dans le cas des statistiques se rapportant aux compagnies de téléphone, les recettes provenant des services téléphoniques ne sont pas entièrement identifiables. Pour les autres sociétés exploitantes de télécommunications, les recettes provenant des «messages télégraphiques commerciaux» se chiffraient, en 1950, à \$12,709,881, soit 53% du total des recettes d'exploitation; en 1960, les recettes tirées des «messages publics et gouvernementaux» atteignaient \$17,149,202, soit 29% des recettes totales; les chiffres équivalents pour 1975 étaient respectivement \$11,211,839 et 4% des recettes d'exploitation totales.

Les séries mises à jour par rapport à celles présentées dans *SHC I* reflètent l'ampleur des progrès technologiques et d'autres changements intervenus dans ce domaine. Elles ne sont qu'apparemment comparables.

T315-323. Sociétés exploitantes de télécommunications, nombre de téléphones et d'appels téléphoniques, 1946 à 1975

SOURCE: de 1961 à 1975, Statistique Canada, *Statistique du téléphone*, éditions de toutes les années; de 1946 à 1960, *SHC I*.

Les séries T315-323 portent sur les réseaux téléphoniques canadiens, y compris ceux des Télécommunications du CN, qui assurent les liaisons téléphoniques dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest et des régions de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve. C'est pourquoi à partir de 1962, lorsque les télécommunications du CN ont commencé à assurer un service téléphonique dans le Yukon, ces séries ne sont pas entièrement comparables aux statistiques fournies dans les séries T327-336.

T316. Les téléphones commerciaux comprennent les téléphones publics payants.

T318. Les postes supplémentaires résidentiels sont des téléphones supplémentaires qui sont ou peuvent être branchés sur le même circuit que le téléphone principal de la résidence.

T319. Sur le nombre de téléphones reliés à un central automatique en 1975, 87,8% étaient rattachés au réseau interurbain automatique.

T321-323. Les statistiques ne se rapportent qu'au nombre d'appels téléphoniques achevés. Les réseaux téléphoniques plus importants donnent des estimations du nombre d'appels locaux; pour chaque province et territoire, Statistique Canada prépare des estimations pour les autres réseaux en supposant que les téléphones exploités par ces derniers sont utilisés dans la même mesure que ceux des réseaux déclarants.

Les séries ne comprennent pas les appels interurbains effectués sur le réseau des Télécommunications du CN.

T324-326. Dépenses brutes d'investissement des sociétés exploitantes de télécommunications pour la construction, les machines et le matériel neufs, 1946 à 1975

SOURCE: de 1960 à 1975, Statistique Canada et (ou) ministère de l'Industrie et du Commerce, *Investissements privés et publics au Canada, Perspectives*, publications de chaque année; de 1946 à 1975, *SHC I*.

Les séries T324-326 indiquent les frais immobilisés liés à l'acquisition, à la construction et à la mise en place de nouveaux matériels et installations durables, et elles comprennent des postes tels que les honoraires d'architectes, d'avocats et d'ingénieurs ainsi que la valeur du travail entrepris par des sociétés possédant leur propre main-d'oeuvre. La construction comprend non seulement les bâtiments mais aussi les lignes et pylônes de transmission. En 1960, le champ d'application de l'enquête a été étendu aux sociétés exploitantes de télécommunications autres que les compagnies de téléphone.

T327-335. Installations, recettes, dépenses, impôts, intérêts, employés et salaires des compagnies de téléphone, 1946 à 1975

SOURCE: identique à celle des séries T315-325.

Les séries T327-335 donnent certaines statistiques financières et d'exploitation pour les compagnies de téléphone. Elles ne comprennent pas les autres sociétés exploitantes de télécommunications visées dans les séries T343-353. Voir également les remarques explicatives contenues dans l'introduction.

T327. Le coût des installations et du matériel représente la valeur du coût des biens fonciers utilisés. Il comprend le terrain, les immeubles et d'autres bâtiments considérés comme installations extérieures, ainsi que le matériel.

T328-329. Les recettes totales comprennent les recettes de toutes les sociétés exploitantes, y compris les recettes des services locaux et interurbains pour une vaste gamme de services de communications, la publicité dans l'annuaire et les ventes, la location d'installations et d'immeubles et les revenus de placements.

T331. On a maintenu la comparabilité des séries bien que des données disponibles depuis 1971 indiquent que certains frais autres que les dépenses d'exploitation aient été inclus. Ces frais s'élevaient à \$9,468,000 en 1975.

T336-341. Tarifs des appels téléphoniques interurbains entre Montréal et certaines villes, 1918 à 1975

SOURCE: dossiers de Bell Canada et *SHC I*.

A partir de 1965, les tarifs indiqués se rapportent aux appels composés par les usagers.

T342-351. Statistique financière et compte rendu d'exploitation d'autres sociétés exploitantes de télécommunications, 1946 à 1975

SOURCE: Statistique Canada, de 1961 à 1975, *Statistique des télécommunications*, 1972 et les années suivantes, et *Telegraph and Cable Statistics*, diverses années; de 1946 à 1960, *SHC I*.

T342. Les recettes d'exploitation comprennent à la fois les recettes provenant et les recettes ne provenant pas de la transmission.

T343. Les dépenses d'exploitation sont calculées après déduction des dépenses relatives au trafic ferroviaire des sociétés exploitantes de télécommunications et d'autres services.

T344. Les recettes ne provenant pas de la transmission font partie des recettes d'exploitation, série T342. Pour 1960 et 1975, ces recettes s'établissaient comme suit:

	<u>1975</u>	<u>1960</u>
Circuits loués	\$ 70,214,651	\$18,264,955
Autres installations louées	44,801,666	6,104,495
Frais des mandats	692,811	230,060
Autres recettes ne provenant pas de la transmission	<u>29,109,386</u>	<u>3,922,995</u>
	\$154,818,514	\$28,522,505

T345. Le coût des installations et du matériel est le coût de l'actif immobilisé utilisé avant déduction de l'amortissement accumulé.

T346. Le total des télégrammes transmis représente la somme des séries T348 et T349.

T349. Le total des câblogrammes ne constitue pas la somme des séries T350 et T351. Les doubles comptes ont été exclus, mais les messages transatlantiques par télex, dont le nombre atteignait 4,484,501 en 1975, sont inclus.

T352-359. Nombre de stations de radio et de télévision privées, et recettes et dépenses d'exploitation des stations privées et de la Société Radio-Canada (Radio-Canada), 1959 à 1975

SOURCE: de 1959 à 1975, Statistique Canada *Radiodiffusion et télévision*, éditions annuelles entre 1960 et 1975.

Le lecteur désirant obtenir des renseignements complémentaires sur la radiodiffusion est également invité à consulter la publication annuelle de Statistique Canada «Télédistribution».

T352 et T353. Le nombre de stations de radio et de télévision, à l'exclusion de Radio-Canada, se rapporte au nombre de stations privées pour lesquelles on donne les recettes et dépenses d'exploitation. Les stations exploitées sur une base non commerciales comme celles qui relèvent d'organismes religieux et d'établissements d'enseignement ne sont pas comprises.

T356 et T359. Pour plusieurs raisons, les données comprises dans ces séries pour Radio-Canada ne correspondent pas aux statistiques présentées dans le rapport annuel de la Société, bien qu'elles soient comparables aux données se rapportant aux stations privées. Depuis 1968, ces séries sont fondées sur une année financière se terminant le 31 août alors que le rapport annuel porte sur une année financière se terminant le 31 mars. En outre, certaines différences conceptuelles influent sur l'exactitude de la comparabilité. Des changements importants apportés aux méthodes de déclaration en 1960-1961 empêchent la production de données comparables avant 1961.

Séries T1-4. Passif fixe des chemins de fer, 1946 à 1975*(en millions de dollars)*

Année	Total ¹	Actions	Obligations non garanties	Dette consolidée ¹	Année	Total ¹	Actions	Obligations non garanties	Dette consolidée ¹
	1	2	3	4		1	2	3	4
1975	6,629.7	3,037.3	292.5	3,299.8	1960	4,970.4	2,433.3	292.5	2,244.6
1974	6,141.8	2,965.7	292.5	2,833.6	1959	4,791.7	2,376.4	292.6	2,122.7
1973	5,853.7	2,815.3	292.5	2,745.9	1958	4,599.8	2,354.0	292.6	1,953.1
1972	5,718.7	2,811.7	292.5	2,614.5	1957	4,330.2	2,272.9	292.6	1,764.7
1971	5,640.7	2,785.9	292.5	2,562.3	1956	4,185.2	2,279.8	292.6	1,612.7
1970	5,544.0	2,774.1	292.5	2,477.3	1955	4,108.6	2,250.7	292.7	1,565.1
1969	5,388.0	2,670.5	292.5	2,424.9	1954	3,975.6	2,207.0	292.8	1,475.8
1968	5,301.1	2,604.7	292.5	2,403.9	1953	3,861.8	2,122.2	300.4	1,439.1
1967	5,223.5	2,574.8	292.5	2,356.1	1952	3,715.2	2,101.1	305.2	1,308.9
1966	5,102.2	2,604.1	292.5	2,205.6	1951	3,571.7	1,341.0	305.2	1,925.5
1965	5,030.7	2,550.6	292.5	2,187.6	1950	3,475.8	1,341.4	308.1	1,826.3
1964	4,996.6	2,522.6	292.5	2,181.5	1949	3,269.6	1,268.7	308.1	1,629.9
1963	4,974.6	2,498.5	292.5	2,183.6	1948	3,250.3	1,270.0	308.1	1,672.3
1962	5,014.3	2,476.6	292.5	2,245.2	1947	3,308.6	1,314.2	309.4	1,685.0
1961	4,982.9	2,456.0	292.5	2,234.3	1946	3,290.6	1,315.4	309.4	1,665.8

¹ Comprend les prêts du gouvernement.

Séries T5-18. Longueur du réseau ferroviaire exploité (en milles), matériel roulant, locomotives, voitures du service voyageurs et privées, 1946 à 1975

Année	Nombre de milles				Nombre de locomotives ¹				Nombre de voitures de voyageurs ¹					Nombre de voitures privées
	Toutes les voies ²	Voie unique ²	Voie secondaire	Voies de garage, industrielles et de service	Total	A vapeur	Diesel électriques	Électriques	Total ³	Voitures-restaurants, voitures-salons et voitures-lits ³	Voitures de voyageurs ⁴	Wagons pour bagages, messageries et courrier ⁴	Voitures de voyageurs à unité motrice	
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1975	60,045	43,941	2,035	14,069	3,977	–	3,963	14	1,936	553	765	495	123	15,831
1974	60,247	44,266	2,019	13,962	3,884	–	3,870	14	2,056	589	788	557	122	15,320
1973	60,246	44,232	2,019	13,995	3,762	–	3,748	14	2,175	619	758	668	130	15,394
1972	60,037	44,025	2,018	13,994	3,612	–	3,598	14	2,383	675	772	808	128	15,576
1971	59,710	44,153	2,015	13,542	3,463	–	3,449	14	2,516	702	822	870	122	16,124
1970	59,629	43,983	2,018	13,628	3,417	–	3,399	18	2,801	729	913	1,037	122	16,053
1969	59,114	43,613	2,021	13,480	3,316	–	3,297	19	2,942	784	938	1,105	115	15,981
1968	58,658	43,168	2,049	13,441	3,294	–	3,275	19	2,999	796	963	1,125	115	15,876
1967	58,530	43,168	2,055	13,307	3,311	–	3,292	19	3,444	938	1,045	1,346	115	16,391
1966	58,300	43,193	2,056	13,051	3,346	–	3,327	19	3,669	967	1,161	1,426	115	16,243
1965	58,402	43,347	2,060	12,995	3,340	–	3,318	22	3,647	929	1,171	1,434	113	16,713
1964	58,443	43,545	2,066	12,832	3,321	1	3,298	22	3,994	922	1,249	1,723	100	17,367
1963	58,511	43,623	2,072	12,816	3,385	7	3,347	31	4,172	936	1,272	1,866	98	17,867
1962	58,759	43,654	2,129	12,976	3,497	138	3,320	39	4,378	969	1,377	1,933	99	18,508
1961	58,782	43,689	2,198	12,895	3,547	197	3,309	41	4,737	1,065	1,508	2,061	103	18,676
1960	59,193	44,029	2,288	12,876	3,752	403	3,308	41	5,119	1,147	1,643 ⁴	2,218 ⁴	111	19,165
1959	59,394	44,209	2,350	12,835	4,720	1,514	3,155	51	5,456	1,221	1,687	2,420	128	19,421
1958	59,319	44,125	2,444	12,750	4,823	1,960	2,799	64	5,733	1,236	1,938	2,420	139	19,547
1957	59,097	43,890	2,471	12,736	4,821	2,394	2,372	55	5,942	1,229	2,076	2,508	129	19,586
1956 ⁴	59,830	43,652	2,476	13,702	4,790	2,849	1,895	46	6,220	1,284	2,323	2,516	97	19,389
1955	59,315	43,444	2,486	13,385	4,714	3,225	1,455	33	6,574	1,342	2,609	2,548	75	19,194
1954	58,760	43,132	2,485	13,143	4,771	3,586	1,152	33	6,648	1,326	2,710	2,549	63	19,023
1953	58,695	43,163	2,485	13,047	4,818	3,829	956	33	6,456	1,142	2,686	2,569	59	18,725
1952	58,291	42,953	2,488	12,850	4,810	4,014	763	33	6,328	1,150	2,729	2,394	55	18,170
1951	58,150	42,956	2,487	12,707	4,715	4,108	574	33	6,366	1,152	2,823	2,342	49	17,643
1950	57,997	42,979	2,498	12,520	4,655	4,272	350	33	6,338	1,167	2,881	2,238	52	17,274
1949 ⁵	57,834	42,978	2,494	12,362	4,627	4,351	246	30	6,224	1,145	2,857	2,168	54	17,080
1948	57,005	42,248	2,495	12,262	4,521	4,340	148 ⁶	33	6,099	1,122	2,822	2,095	60	16,700
1947	57,051	42,322	2,489	12,240	4,451	4,364	54	33	6,030	1,120	2,822	2,024	64	16,654
1946	57,005	42,335	2,486	12,184	4,450	4,387	29	34	6,141	1,127	2,909	2,041	64	16,386

¹ Comprend les locomotives et les voitures de voyageurs louées.

² Comprend quelques petites sections exploitées aux États-Unis, qui font partie du réseau canadien.

³ Comprend les voitures pullman en service au Canada.

⁴ A partir de 1960, les voitures polyvalentes sont comprises dans les voitures de voyageurs.

⁵ Comprend le matériel de Terre-Neuve à partir de 1949.

⁶ Comprend 84 locomotives diesel classées auparavant dans la catégorie des locomotives de manoeuvre et comprises dans les locomotives à vapeur en 1947.

Séries T19-27. Matériel roulant et wagons de marchandises en service, 1946 à 1975

Année	Nombre	Capacité	Couverts ¹	Plate- forme	A bestiaux	Wagons- trémies, à haussettes, à ballast, à minerai et à charbon ²	Wagons- citernes	Frigorifiques	A pâte de bois et autres ²
	(en milliers de tonnes)	(nombre)	(nombre)	(nombre)	(nombre)	(nombre)	(nombre)	(nombre)	(nombre)
	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1975	193,197	12,253	95,445	25,722	2,359	60,587	379	5,016	3,689
1974	190,892	11,855	98,155	24,898	2,463	57,259	494	4,772	2,851
1973	186,653	11,413	97,818	22,010	2,503	56,563	484	4,955	2,320
1972	186,541	11,179	99,769	20,414	2,583	55,613	424	5,292	2,396
1971	187,306	11,062	102,184	19,728	2,687	54,756	468	5,403	2,080
1970	188,737	10,989	103,924	18,043	2,827	54,845	487	6,673	1,938
1969	188,268	10,684	106,556	16,430	2,945	52,741	511	7,549	1,536
1968	188,254	10,566	108,454	15,087	2,987	51,683	538	8,074	1,421
1967	188,770	10,523	109,583	14,765	3,094	51,314	532	8,030	1,452
1966	186,560	10,256	109,929	14,412	3,124	49,766	526	8,024	1,281
1965	182,686	9,844	109,541	13,520	3,150	46,861	524	7,937	1,153
1964	180,457	9,633	110,036	12,800	3,281	45,492	552	7,555	741
1963	181,719	9,526	111,706	12,430	3,952	44,700	546	7,806	579
1962	185,169	9,652	114,192	12,261	4,352	45,251	544	8,207	362
1961	186,387	9,627	115,464	12,164	4,589	44,744	479	8,635	312
1960	191,553	9,841	118,466	12,645	4,917	44,946	472	10,076	31
1959	194,512	9,935	121,451	12,270	5,025	45,133	455	10,155	23
1958	196,893	9,998	124,326	12,058	5,195	44,727	382	10,184	21
1957	197,907	9,947	128,079	11,975	5,141	42,305	384	10,022	1
1956 ²	191,974	9,531	124,727	11,877	5,501	39,557	389	9,906	17
1955	185,956	9,031	122,220	12,037	5,776	35,776	378	9,735	34
1954	189,351	9,106	126,209	11,782	5,972	35,398	363	9,583	44
1953	187,980	8,934	127,313	11,690	6,057	33,110	328	9,438	44
1952	186,557	8,735	129,158	11,748	6,284	30,360	268	8,691	48
1951	180,725	8,315	127,714	11,062	6,509	26,700	460	8,231	49
1950	175,597	8,000	122,419	11,263	6,655	26,641	469	8,050	100
1949 ³	177,614	8,052	124,651	10,951	6,648	26,909	454	7,921	80
1948	172,406	7,755	123,539	10,326	6,115	24,738 ⁴	353	7,240	95 ⁴
1947	166,451	7,389	119,589	10,453	6,277	21,618	354	6,673	1,487
1946	163,345	7,194	116,809	10,868	6,382	20,938	358	6,467	1,523

¹ Comprend les wagons à automobiles et les wagons découverts depuis 1971.

² Wagons de la *London and Port Stanley railway* attribués en 1956. A partir de 1957, les données relatives à ces wagons sont comprises telles que déclarées.

³ Comprend le matériel de Terre-Neuve à partir de 1949.

⁴ En raison d'une révision du système de classification, certaines voitures à ballast et à haussettes, qui étaient comprises dans la série T27 avant 1948, ont été incluses dans la série T24 à partir de cette date.

Séries T28-38. Milles-train payants, milles de locomotive et milles de wagons de marchandises, 1946 à 1975
(en millions de milles)

Année	Milles-train payants					Milles de locomotive			Milles de wagons de marchandises		
	Total		Voyageurs		Train de mar- chandises tiré par une loco- motive ¹	Total brut ²	Milles payants		Chargés	Vides	Fourgon
	Total général	Train tiré par une locomo- tive	Train tiré par une locomo- tive	Train à unité motrice			Vapeur	Diesel			
					28	29			30	31	32	33	34	35	36	37	38
1975	88.7	83.7	19.9	4.9	63.8	–	–	–	2,391.0	1,855.5	66.7
1974	97.0	92.1	22.6	4.8	69.5	–	–	–	2,510.8	1,838.5	71.5
1973	88.7	84.3	19.0	4.4	65.3	–	–	–	2,450.9	1,765.7	67.5
1972	90.9	86.2	19.2	4.7	67.0	–	–	–	2,473.4	1,762.9	69.3
1971	87.3	82.6	17.9	4.7	64.7	–	–	–	2,434.2	1,732.0	67.1
1970	87.8	82.9	19.9	4.9	63.0	110.7	–	83.1	2,336.3	1,690.1	65.1
1969	87.0	81.7	21.1	5.3	60.6	111.0	–	83.2	2,219.6	1,473.9	63.1
1968	87.8	82.3	22.1	5.5	60.2	111.5	–	84.1	2,190.5	1,455.0	62.1
1967	94.8	89.1	23.9	5.7	65.2	119.8	–	90.5	2,263.7	1,497.8	67.4
1966	96.4	90.8	22.0	5.6	68.8	122.8	–	92.2	2,396.8	1,541.1	70.8
1965	97.7	92.3	24.0	5.4	68.3	124.0	–	93.9	2,315.9	1,459.1	70.4
1964	95.8	90.5	23.4	5.3	67.1	121.8	–	92.2	2,296.7	1,422.3	69.0
1963	90.9	85.1	22.4	5.8	62.7	115.2	–	86.7	2,103.2	1,297.2	64.7
1962	89.5	83.7	23.4	5.8	60.3	113.6	–	85.1	2,003.3	1,190.7	62.1
1961	91.7	85.6	25.0	6.1	60.6	117.8	–	86.5	1,996.8	1,176.0	61.7
1960	98.4	91.8	27.9	6.6	63.9	126.6	1.0	92.3	2,028.8	1,156.6	64.4
1959	106.6	99.8	31.5	6.7	68.4	138.1	9.6	92.8	2,105.3	1,148.3	68.5
1958	109.2	102.7	34.0	6.5	68.7	142.7	21.6	84.7	2,127.1	1,128.3	69.1
1957	119.6	115.2	37.2	4.5	78.0	159.6	45.8	73.9	2,261.8	1,200.7	77.6
1956	130.9	127.7	40.6	3.2	87.1	178.6	74.1	61.4	2,505.9	1,297.4	87.5
1955	123.6	121.7	42.6	2.0	79.1	168.0	76.8	52.1	2,222.4	1,113.4	79.1
1954	121.1	119.6	44.2	1.5	75.3	163.6	91.2	34.8	2,020.0	993.6	75.0
1953	132.0	130.8	45.8	1.2	85.0	181.1	112.9	27.4	2,258.0	1,105.9	84.6
1952	136.9	135.7	46.5	1.2	89.2	189.3	127.5	18.6	2,334.5	1,128.8	88.5
1951	133.4	132.2	45.0	1.2	87.2	185.8	131.0	11.8	2,276.5	1,021.2	86.6
1950 ²	125.1	123.9	42.5	1.3	81.4	172.8	127.5	5.4	2,102.5	910.6	80.8
1949	127.3	126.0	44.3	1.3	81.6	174.4	132.4	–	2,076.1	934.2	81.3
1948	129.5	128.0	44.6	1.5	83.4	179.4	136.3	–	2,136.3	901.3	83.2
1947	127.7	126.3	43.9	1.4	82.4	176.9	135.1	–	2,158.3	936.4	82.0
1946	123.5	122.0	44.2	1.5	77.8	168.8	130.4	–	2,006.6	889.3	77.5

¹ Comprend les milles des trains mixtes.

² Comprend le trafic de Terre-Neuve à partir de 1950.

Séries T39-46. Tonnes de marchandises et milles parcourus pour le transport des marchandises par rail et voyageurs-milles, 1946 à 1975

Année	Tonnes de marchandises payantes transportées ¹	Tonnes-milles de marchandises payantes	Tonnes-milles de marchandises payantes et non payantes	Charge moyenne par wagon-mille productif	Distance moyenne du transport des marchandises ²	Nombre de voyageurs payants transportés	Nombre de voyageurs-milles payants	Distance moyenne parcourue par les voyageurs payants ³
	(millions de tonnes)	(millions de tonnes)	(millions de tonnes)	(tonnes)	(milles)	(millions)	(millions)	(milles)
	39	40	41	42	43	44	45	46
1975	279.5	135,081.9	138,576.6	51.44	542	23.6	1,821	77
1974	311.2	138,655.3	141,403.2	49.14	511	24.1	1,878	78
1973	304.3	130,760.2	133,197.0	48.47	492	19.8	1,599	81
1972	274.5	123,657.1	126,513.4	46.45	521	23.0	2,043	89
1971	274.9	118,559.8	121,291.3	46.73	502	24.1	2,186	91
1970	272.9	110,104.5	112,872.3	45.48	472	23.8 ⁴	2,272 ⁴	95 ⁴
1969	241.4	96,460.9	98,936.2	42.27	465	18.9	2,336	124
1968	254.2	95,100.3	97,291.8	42.48	439	20.0	2,554	128
1967	247.8	94,100.7	96,086.6	41.62	447	24.6	3,135	127
1966	248.5	96,828.1	98,680.5	40.67	451	23.2	2,589	112
1965	236.1	89,020.3	90,837.4	39.00	432	24.6	2,666	108
1964	221.2	86,974.2	88,709.6	38.44	435	22.9	2,683	117
1963	193.4	75,796.0	77,620.1	36.81	441	20.6	2,070	100
1962	182.8	67,937.1	69,686.4	34.71	422	19.3	2,019	105
1961	174.5	65,828.4	67,630.3	33.79	430	18.8	1,961	104
1960	178.8	65,444.8	67,325.8	33.11	413	19.5	2,264	116
1959	186.2	67,956.5	70,259.6	33.31	409	20.9	2,446	117
1958	174.2	66,356.8	68,914.3	32.35	432	21.4	2,486	116
1957	196.9	71,047.2	74,452.5	32.86	408	23.0	2,925	127
1956	214.1	78,820.0	83,105.0	33.12	416	26.1	2,908	112
1955	188.5	66,176.1	69,664.8	31.30	394	27.2	2,892	106
1954	162.5	57,547.3	61,397.0	30.34	402	28.4	2,863	101
1953	176.8	65,267.0	70,350.4	31.16	418	28.7	2,986	104
1952	185.1	68,430.4	73,961.1	31.68	422	30.2	3,151	104
1951	184.4	64,300.4	69,690.7	30.61	399	31.0	3,110	100
1950 ⁵	164.4	55,537.9	60,789.1	28.91	385	31.1	2,816	90
1949	162.3	56,338.2	61,660.2	29.65	395	34.9	3,913	92
1948	176.7	59,080.3	64,427.8	30.16	381	38.3	3,477	91
1947	175.6	60,143.0	65,234.6	30.23	393	40.9	3,733	91
1946	160.6	55,310.3	60,096.5	29.95	397	43.4	4,649	107

¹ Voir les séries T47, T48 et T49 pour obtenir les valeurs composantes.

² La série équivaut au rapport de la série T40 divisé par la somme des séries T47 et T48.

³ Rapport de la série T45 divisé par la série T44.

⁴ Les chiffres du service de voyageurs GO Transit ont été présentés pour la première fois en 1970.

⁵ Comprend les données relatives à Terre-Neuve depuis 1950.

Séries T47-58. Marchandises transportées par rail selon l'origine et le groupe de marchandises, 1946 à 1975

(en milliers de tonnes)

Année	En provenance du Canada	Reçues des É.-U. ²	Reçues de lignes de correspondance au Canada	Total ²	Animaux vivants	Denrées alimentaires, pour animaux, boissons et tabacs	Matières brutes non comestibles	Demi-produits non comestibles	Produits finals non comestibles	Transports spéciaux	Total chargements complets	Chargements de détail
	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
1975	227,669	21,433	30,423	249,102	240	34,309	129,354	64,270	10,714	8,734	247,620	1,482
1974	243,565	27,950	39,701	271,516	219	34,999	137,590	75,899	10,864	9,522	269,094	2,422
1973	239,968	25,978	38,337	265,946	147	36,042	138,217	70,538	10,244	9,104	264,292	1,654
1972	213,405	24,505	36,564	237,910	173	40,550	111,575	66,993	9,254	7,932	236,477	1,432
1971	212,605	23,805	38,466	236,410	162	37,978	118,096	63,864	8,627	6,347	235,075	1,334
1970	207,177	25,987	39,706	233,163	214	35,117	119,271	65,150	7,658	4,512	231,923	1,241
1969 ¹	–	–	–	208,992	265	28,408	103,319	62,908	8,454	4,164	207,517	1,475
					Animaux et produits d'origine animale	Produits agricoles	Produits minéraux	Produits forestiers	Produits ouverts et divers			
1969 ¹	183,451	24,144	33,802	207,595	1,110	24,450	85,875	22,865	73,135			
1968	192,691	23,706	37,849	216,396	1,306	24,220	97,892	21,622	70,987			
1967	186,325	24,150	37,364	209,794	1,378	29,426	91,954	21,037	65,998			
1966	188,802	25,815	33,841	214,618	1,361	35,166	91,199	20,019	65,907			
1965	180,461	25,988	29,675	206,448	1,466	30,370	92,006	18,445	62,929			
1964	174,590	24,909	21,349	199,860	1,664	35,686	85,324	17,732	58,493			
1963	148,834	22,901	21,618	171,736	1,529	29,304	71,829	15,927	52,062			
1962	138,435	22,495	21,909	160,930	1,508	25,177	68,237	15,441	49,343			
1961	131,128	21,953	21,438	153,080	1,619	28,012	61,389	14,492	46,378			
1960	133,855	24,607	20,375	158,462	1,695	26,666	65,541	14,960	48,286			
1959	140,505	25,591	20,107	166,095	1,571	27,989	71,178	14,736	49,163			
1958	129,238	24,203	20,758	153,442	1,635	29,309	59,896	14,557	46,535			
1957 ²	143,349	30,695	22,847	174,044	1,940	28,376	73,323	16,646	51,690			
1956	156,518	33,090	24,470	189,608	2,085	34,771	78,397	18,958	53,113			
1955	131,409	36,453	20,668	167,862	2,066	27,275	69,996	17,717	48,581			
1954 ²	109,855	33,340	19,275	143,195	1,992	28,494	51,808	16,029	42,656			
1953	119,986	36,263	20,502	156,249	1,868	36,306	53,082	16,194	48,799			
1952	125,336	36,839	22,882	162,175	1,694	37,403	54,822	19,330	48,927			
1951	121,836	39,425	23,103	161,261	2,196	31,739	56,055	20,836	50,434			
1950	108,147	36,071	20,141	144,218	2,302	24,376	55,748	15,830	45,961			
1949	108,560	34,159	19,573	142,719	2,539	28,290	51,741	15,596	44,552			
1948	112,768	42,165	21,807	154,933	2,889	27,656	56,733	19,442	48,212			
1947	108,931	43,925	22,710	152,856	2,894	32,080	51,225	18,837	47,820			
1946	98,777	40,479	21,361	139,256	3,257	30,872	45,732	16,850	42,546			

¹ La nouvelle classification adoptée en 1970 a été calquée sur la Classification type des produits de Statistique Canada. Pour permettre la comparaison, les données de 1969 sont présentées dans les deux systèmes de classification. Les faibles différences existant dans la colonne «Total, chargements complets» entre les deux séries de données provenaient de l'adoption par certaines sociétés ferroviaires d'un système de déclaration des marchandises «expédiées» plutôt que des marchandises «reçues». Les chargements incomplets comprenaient pour la première fois le transport de petits colis à tarif grande vitesse.

² Les irrégularités existant dans les séries sont attribuables aux changements apportés à la classification en 1954 et 1957.

Séries T59-73. Recettes brutes de chemins de fer selon la source et dépenses d'exploitation selon la fonction, 1946 à 1975

(en millions de dollars)

Année	Recettes brutes							Total	Voies et bâti- ments	Maté- riel	Trafic	Réseau ferro- viaire ³	Acti- vités diver- ses	Dé- penses géné- rales	
	Total des re- cettes brutes ¹	Réseau ferroviaire													Re- cettes acces- soires
	Total (y com- pris les autres recettes) ²	Re- cettes du trafic- mar- chan- dises	Re- cettes du ser- vice voya- geurs	Re- cettes du trans- port du cour- rier	Re- cettes des mes- sages	Re- cettes des ries	Verse- ment en vertu de la Loi natio- nale sur les trans- ports de 1967								
	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
1975	2,733.8	2,651.6	2,263.2	83.8	12.0	27.9	237.4	82.2	2,577.9	501.9	544.9	65.4	1,119.3	28.3	318.1
1974	2,569.0	2,499.6	2,141.7	83.2	12.9	18.5	216.6	69.4	2,313.6	449.2	494.1	58.4	1,009.0	26.6	276.4
1973	2,123.0	2,071.5	1,822.7	57.2	10.2	14.6	144.4	51.5	1,864.3	354.8	420.1	49.7	784.8	18.0	237.0
1972	1,940.6	1,887.4	1,688.1	69.8	10.5	23.6	71.6	53.2	1,686.2	326.5	395.0	46.5	717.9	20.1	180.3
1971	1,805.7	1,757.8	1,579.7	64.4	10.8	23.9	53.5	47.8	1,572.6	301.3	381.9	45.0	660.8	20.1	163.5
1970	1,679.8	1,631.1	1,436.0	63.7	12.7	26.6	67.4	48.7	1,456.7	285.1	347.9	43.2	611.2	20.9	148.4
1969	1,583.8	1,534.9	1,331.3	63.0	14.3	20.2	81.3	48.9	1,393.2	275.3	326.6	41.8	582.6	22.4	144.5
1968	1,529.0	1,482.2	1,267.4	64.0	14.6	15.8	95.1	46.8	1,328.4	266.4	314.8	38.6	546.3	23.0	139.2
1967	1,519.4	1,470.4	1,222.2	78.7	16.6	17.5	108.9	48.9	1,341.1	271.9	316.0	40.2	556.0	25.1	131.8
1966	1,480.8	1,436.4	1,322.0	62.8	15.2	12.7	..	44.4	1,264.1	260.1	295.9	37.9	522.7	19.6	127.9
1965	1,372.3	1,329.6	1,210.7	65.7	15.7	15.4	..	42.7	1,202.2	251.1	284.9	34.4	493.4	20.4	117.9
1964	1,324.4	1,283.6	1,169.5	63.7	16.2	14.9	..	40.8	1,156.3	249.0	277.2	32.4	467.9	19.4	110.4
1963	1,210.2	1,175.4	1,067.3	59.5	15.9	14.8	..	34.9	1,081.4	242.9	259.7	30.6	427.7	14.7	105.8
1962	1,165.3	1,132.8	1,019.5	60.6	16.3	17.6	..	32.6	1,059.0	239.7	250.2	29.0	424.9	13.5	101.8
1961	1,156.5	1,125.3	1,013.0	61.2	16.9	16.1	..	31.2	1,053.7	243.4	249.4	29.0	423.4	13.6	95.0
1960	1,151.7	1,121.5	992.7	69.2	17.4	21.8	..	30.0	1,050.6	244.0	249.5	28.9	424.9	14.5	88.9
1959	1,224.6	1,193.8	1,058.0	73.6	17.7	23.1	..	30.6	1,103.1	260.0	256.8	29.1	443.3	14.8	99.2
1958	1,163.7	1,131.5	995.9	77.3	15.2	22.3	..	32.0	1,080.3	248.6	253.7	27.2	440.1	14.8	95.9
1957 ³	1,263.1	1,228.2	1,080.1	86.9	15.4	22.4	..	34.9	1,136.9	265.1	256.7	27.3	478.4	16.6	92.8
1956 ³	1,300.6	1,260.3	1,110.1	85.3	14.0	26.1	..	36.6	1,127.9	249.6	251.3	25.3	494.2	18.8	88.6
1955	1,198.4	1,137.1	965.9	83.0	14.5	50.1	..	56.6	1,048.6	212.4	227.9	23.8	485.5	17.7	81.3
1954	1,095.4	1,039.4	872.4	82.1	14.9	47.9	..	51.7	1,019.5	206.7	227.2	22.8	477.1	16.2	69.5
1953	1,205.9	1,148.6	971.8	86.0	15.3	51.8	..	52.2	1,100.4	227.1	254.0	22.8	516.1	16.4	64.0
1952	1,172.2	1,120.3	941.9	90.7	13.4	49.7	..	47.2	1,057.2	215.4	243.3	21.3	504.2	16.0	57.1
1951	1,088.6	1,040.6	876.0	89.0	12.5	42.0	..	43.7	977.6	202.5	224.2	20.0	468.7	15.6	46.7
1950 ⁴	959.0	916.7	769.2	78.6	14.7	36.0	..	37.8	833.7	164.0	189.5	18.6	404.0	14.3	43.3
1949	894.4	856.5	707.4	85.1	9.4	35.9	..	33.2	831.5	164.9	186.1	17.6	406.1	15.0	41.8
1948	875.8	840.5	698.7	83.5	9.2	32.5	..	31.0	808.1	160.0	174.5	16.8	403.8	14.6	38.5
1947	785.2	750.9	607.8	87.8	8.9	30.2	..	30.3	690.8	134.1	145.6	15.1	347.6	13.1	35.3
1946	718.5	684.6	531.8	100.0	8.6	27.7	..	30.4	623.5	122.1	135.9	13.8	304.6	14.0	33.2

¹ Comprend les recettes des compagnies maritimes et les recettes provenant des installations exploitées en commun.² La série T60 ne constitue pas la somme des séries T61-64. Elle comprend d'autres recettes peu importantes provenant du service de trains de voyageurs et du service marchandises.³ La série T71 comprend les dépenses des compagnies maritimes pour 1956 et les années antérieures. Pour plus de détails, voir la première édition de *Statistiques historiques du Canada*. A partir de 1957, les données relatives aux compagnies maritimes ont été exclues des statistiques de l'exploitation ferroviaire. Le nouveau système de Classification uniforme des comptes est entré en vigueur en 1956. La location de matériel, d'installations exploitées en commun et les impôts des chemins de fer sont compris dans la colonne des « dépenses d'exploitation » à partir de 1956. Pour les années précédentes, ces postes traités d'une façon différente par les diverses sociétés ferroviaires.⁴ Comprend Terre-Neuve à partir de 1950.

Séries T74-78. Recettes du trafic-marchandises ferroviaire et du service voyageurs par unité de trafic, 1946 à 1975

Année	Recettes	Recettes	Recettes	Recettes	Recettes	Année	Recettes	Recettes	Recettes	Recettes	Recettes
	par tonne-	par tonne-	par tonne	moyennes	moyennes		par tonne-	par tonne-	par tonne	moyennes	moyennes
	mille de	mille de	sortante de	par	par		mille de	mille de	sortante de	par	par
	marchan-	marchan-	marchan-	voyageur-	voyageur		marchan-	marchan-	marchan-	voyageur-	voyageur
dises	dises	dises	mille		dises	dises	dises	mille			
	(Canadien Pacifique) ¹					(Canadien Pacifique) ¹					
	(cents)	(cents)	(dollars)	(cents)	(dollars)		(cents)	(cents)	(dollars)	(cents)	(dollars)
	74	75	76	77	78		74	75	76	77	78
1975	1.695	1.73	9.41	4.60	3.56	1960	1.517	1.52	6.26	3.05	3.55
1974	1.565	1.52	8.16	4.44	3.45	1959	1.557	1.57	6.37	3.01	3.51
1973	1.415	1.35	7.12	3.57	2.88	1958	1.501	1.47	6.49	3.11	3.62
1972	1.380	1.30	7.32	3.39	3.01	1957	1.520	1.50	6.21	2.97	3.78
1971	1.353	1.30	6.96	2.95	2.67	1956	1.489	1.39	5.85	2.93	3.27
1970	1.327	1.30	6.74	2.81	2.67	1955	1.460	1.43	5.75	2.87	3.05
1969	1.405	1.39	6.70	2.70	3.34	1954	1.516	1.46	6.09	2.87	2.89
1968	1.359	1.39	6.13	2.51	3.21	1953	1.489	1.42	6.22	2.88	2.99
1967	1.324	1.32	6.08	2.51	3.20	1952	1.377	1.30	5.81	2.88	3.01
1966	1.365	1.34	6.16	2.43	2.71	1951	1.362	1.31	5.43	2.86	2.87
1965	1.360	1.37	5.86	2.47	2.67	1950	1.385	1.33	5.33	2.79	2.52
1964	1.345	1.32	5.85	2.38	2.78	1949	1.256	1.20	4.96	2.66	2.44
1963	1.408	1.44	6.21	2.88	2.89	1948	1.183	1.13	4.51	2.40	2.18
1962	1.501	1.51	6.34	3.00	3.15	1947	1.009	.95	3.98	2.35	2.14
1961	1.539	1.54	6.62	3.12	3.26	1946	.961	.93	3.82	2.15	2.30

¹ La série T75 prolonge une série commencée en 1885.

Séries T79-82. Nombre de salariés des chemins de fer, heures travaillées et rémunération payée, 1946 à 1975

(série T79 en milliers; série T80 en millions et séries T81 et T82 en millions de dollars)

Année	Nombre moyen de sala- riés des chemins de fer ¹	Heures travaillées	Rémuné- ration totale	Rémuné- ration totale imputée sur les frais d'ex- ploitation	Année	Nombre moyen de sala- riés des chemins de fer ¹	Heures travaillées	Rémuné- ration totale	Rémuné- ration totale imputée sur les frais d'ex- ploitation
	79	80	81	82		79	80	81	82
1975	114.5	216.5	1,554.2	1,511.2	1960	145.1	290.1	632.3	659.3
1974	118.4	261.4	1,442.7	1,381.2	1959	156.3	315.6	668.8	689.2
1973	110.3	241.1	1,165.2	1,127.4	1958	159.9	323.8	646.4	669.6
1972	113.8	251.7	1,079.3	1,055.3	1957	177.2	357.1	678.0	702.2
1971	114.9	252.9	1,003.2	985.8	1956	181.6	375.1	677.4	707.3
1970	116.5	256.7	931.2	921.7	1955	171.8	369.3	595.9	601.7
1969	118.6	260.2	882.2	874.5	1954	172.9	366.6	594.3	594.8
1968	120.1	263.5	830.8	826.0	1953	188.6	404.6	655.5	644.5
1967	130.2	285.2	831.9	827.6	1952	191.9	421.2	609.7	610.2
1966	130.2	284.7	759.0	804.6	1951	183.5	425.9	570.7	566.6
1965	133.2	294.1	732.3	744.6	1950	171.2	410.8	477.3	477.2
1964	133.4	293.4	695.6	713.9	1949	173.1	419.6	478.2	473.3
1963	128.7	260.8	641.6	674.6	1948	170.9	424.1	468.6	464.5
1962	134.0	266.6	634.1	665.4	1947	166.3	409.7	393.5	391.6
1961	137.2	272.7	636.9	673.5	1946	162.7	403.7	364.1	360.4

¹ Voir la remarque se rapportant à la série T79 dans le texte.

Séries T83-89. Navires¹ de transport international et intérieur entrés dans les ports canadiens et sortis de ces ports, 1946 à 1975
(chiffres relatifs au tonnage exprimés en milliers de tonnes)

Année	Total du tonnage enregistré	Britanniques		Canadiens		Étrangers	
		Nombre	Tonnage enregistré	Nombre	Tonnage enregistré	Nombre	Tonnage enregistré
	83	84	85	86	87	88	89
1975	231,354	2,720	23,525	13,963	53,325	23,839	154,504
1974	227,175	3,090	26,254	13,225	44,009	25,957	156,912
1973	244,466	3,512	25,416	15,031	52,183	28,548	166,867
1972	243,375	3,570	24,448	15,124	47,625	31,046	171,302
1971	228,561	3,880	23,509	14,738	44,589	31,621	160,463
1970	217,620	3,832	19,365	16,309	48,841	31,124	149,414
1969	197,390	4,321	20,195	16,921	45,873	29,319	131,322
1968	204,776	4,735	22,529	18,336	43,964	30,927	138,283
1967	197,441	4,362	22,672	18,046	40,679	32,313	134,090
1966	202,170	4,571	22,342	19,298	42,778	34,667	137,050
1965	199,454	5,174	25,045	17,896	35,820	35,456	138,589
1964	188,810	5,131	23,872	19,382	32,280	35,981	132,658
1963	175,589	4,884	22,532	18,729	31,227	35,403	121,830
1962	165,986	5,245	24,264	19,407	28,961	37,038	112,761
1961	156,987	4,797	22,720	24,465	28,565	35,615	105,702
1960	152,480	5,063	23,783	26,261	28,159	36,849	100,538
1959	138,110	5,287	23,643	25,792	27,201	36,900	87,266
1958	117,816	5,355	22,125	27,407	27,930	30,093	67,761
1957	134,994	5,242	21,524	34,377	40,505	33,016	72,964
1956	130,520	4,752	19,775	34,599	37,813	33,237	72,933
1955	118,325	4,665	18,841	33,734	34,398	31,459	65,086
1954	114,346	4,605	19,050	35,162	32,280	30,539	63,016
1953	118,552	4,603	18,876	37,258	38,347	29,685	61,329
1952	105,180	4,490	18,241	35,173	31,454	28,028	55,485
1951	105,954	5,258	20,793	37,389	35,343	26,112	49,818
1950	95,659	4,843	18,762	37,606	35,297	24,270	41,600
1949 ²	88,533	4,230	16,724	36,665	33,032	23,655	38,777
1948	83,772	8,639	13,574	36,987	37,595	19,023	32,603
1947	76,711	7,566	13,528	34,007	35,138	16,071	28,045
1946	64,512	7,741	12,781	32,983	31,246	13,741	20,485

¹ A l'exclusion des bâtiments de cabotage et des traversiers.

² Les données de Terre-Neuve sont comprises dans celles du Canada à partir du 1^{er} avril 1949.

Séries T90-96. Trafic total passant par les canaux canadiens¹, selon la nationalité du navire, l'origine des marchandises et les saisons de navigation, 1946 à 1970

(chiffres relatifs au tonnage exprimés en milliers de tonnes)

Année	Navires canadiens et britanniques		Navires en provenance des États-Unis et d'autres pays étrangers		Tonnes de marchandises transportées ²		
	Nombre	Tonnage enregistré	Nombre	Tonnage enregistré	Total	En provenance du Canada	En provenance des États-Unis
	90	91	92	93	94	95	96
1970 ³	13,869	63,335	5,965	18,072	116,998	48,028	68,970
1969	13,503	55,688	6,207	18,913	97,357	43,378	53,979
1968	14,254	57,789	6,124	21,595	108,274	57,953	50,321
1967	14,244	54,599	6,802	20,076	98,773	50,191	48,582
1966	16,621	59,289	6,845	20,847	110,702	49,498	61,204
1965	15,358	53,557	7,998	18,930	99,395	43,485	55,910
1964	16,299	49,519	6,856	18,638	93,276	38,139	55,137
1963	15,458	44,972	6,353	14,264	74,585	27,854	46,731
1962	15,774	38,357	7,062	15,063	63,568	26,052	37,516
1961	19,177	38,825	6,803	12,581	57,222	16,946	40,276
1960	21,119	32,935	8,510	13,117	52,947	—	—
1959	22,488	31,837	8,071	11,555	51,076	30,830	20,246
1958	22,065	26,834	5,386	4,823	35,097	21,833	13,264
1957	24,523	27,948	4,913	5,167	37,230	21,460	15,771
1956	27,740	31,206	5,125	4,817	40,017	24,698	15,319
1955	22,958	27,842	5,214	4,843	34,874	20,003	14,872
1954	21,066	25,303	4,226	4,139	30,071	17,238	12,833
1953	23,378	27,845	4,185	4,697	33,373	18,464	14,909
1952	22,565	25,608	3,757	4,201	31,354	17,245	14,109
1951	22,141	22,951	3,407	4,298	29,325	16,004	13,321
1950	21,179	21,989	3,241	3,514	27,439	15,138	12,301
1949	21,724	20,774	2,495	3,260	24,374	14,801	9,573
1948	19,859	19,724	2,784	4,220	23,559	11,170	12,390
1947	18,542	18,614	2,332	3,796	21,514	10,288	11,225
1946	17,199	16,206	1,794	3,221	18,655	8,905	9,750

¹ Les chiffres comprennent les doubles comptes lorsque l'on utilise les données se rapportant à deux ou plusieurs canaux.

² De 1961 à 1970, le titre de la série T95 devrait se lire: tonnes de marchandises transportées «vers l'amont» et celui de la série T96 «vers l'aval».

³ Les données comparables ne sont plus disponibles après 1971.

Séries T97-106. Tonnage des marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent, 1946 à 1975, et recettes connexes de péage¹, 1959 à 1975
(séries T97-105 en milliers de tonnes courtes; série T106 en millions de dollars)

Année	Blé	Total, produits agricoles ²	Produits ouverts et divers ³	Produits forestiers	Total, charbon	Total, produits minéraux	Total, toutes les mar- chandises	Total, vers l'amont	Total, vers l'aval	Recettes de péage
	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
1975	12,414	9,169	8,085	121	439	17,782	48,010	21,935	26,074	16.5
1974	8,602	7,825	8,516	103	193	18,907	44,146	23,005	21,140	15.6
1973	11,417	13,201	13,153	187	277	19,399	57,634	27,630	30,003	20.4
1972	10,666	13,179	14,031	310	269	15,124	53,579	25,485	28,094	20.0
1971	9,411	13,607	13,782	362	330	15,456	52,948	26,026	26,921	20.0
1970	8,144	17,624	11,659	321	328	21,590	51,196	25,247	25,949	18.6
1969	4,881	11,586	11,021	403	394	18,056	41,066	22,464	18,602	15.6
1968	6,548	12,728	11,173	438	416	23,606	47,945	30,406	17,539	18.1
1967	6,811	13,214	8,775	559	359	21,453	44,001	26,705	17,295	16.4
1966	11,191	19,113	8,944	634	427	20,403	49,094	25,609	23,485	17.3
1965	8,641	16,964	8,422	613	564	17,379	43,378	22,174	21,203	15.5
1964	9,199	16,450	6,043	479	822	16,381	39,353	18,575	20,778	13.5
1963	7,254	13,866	4,919	415	454	11,882	31,082	17,447	13,636	10.7
1962	4,909	10,877	4,508	411	1,188	9,855	25,561	10,930	14,721	8.9
1961	6,509	10,503	4,043	352	1,129	8,483	23,381	8,223	15,158	8.1
1960	3,874	8,039	5,644	306	1,021	6,349	20,338	8,810	11,538	7.2
1959	3,587	7,512	4,597	357	1,137	8,516	21,221	11,155	10,066	7.1
1958	2,784	4,868	3,012	488	1,039	3,378	11,762	4,670	7,092	—
1957	2,085	3,523	3,237	523	1,643	4,893	12,191	5,089	7,103	—
1956	2,587	4,524	3,132	524	1,774	5,299	13,500	5,778	7,721	—
1955	2,027	3,763	2,934	474	1,602	4,253	11,447	4,782	6,665	—
1954	2,372	4,176	2,815	525	1,474	2,116	9,367	2,794	6,663	—
1953	2,081	4,366	3,152	530	1,567	2,032	10,082	2,997	7,085	—
1952	1,942	3,840	2,941	606	1,973	2,449	9,386	3,238	6,599	—
1951	1,847	2,693	3,392	794	2,379	3,036	9,917	4,047	5,870	—
1950	1,892	2,798	3,433	710	2,315	3,023	9,969	4,158	5,811	—
1949	2,223	3,129	2,481	455	1,333	1,890	1,960	2,832	5,128	—
1948	888	1,343	2,232	627	2,671	3,171	7,378	2,727	4,651	—
1947	940	1,199	1,964	591	2,956	3,420	7,180	2,329	4,851	—
1946	666	1,068	1,391	440	2,462	2,847	5,751	1,644	4,106	—

¹ Les données relatives aux recettes de péage pour 1975 portent sur la période de 15 mois terminée le 31 mars 1976.

² Ne comprend pas les produits d'origine animale dont le nombre est peu important.

³ Comprend les produits d'origine animale.

Séries T107-116. Tonnage des marchandises acheminées par le canal de Welland, 1946 à 1975, et recettes connexes de péage¹, ou de droits d'écluse, 1959 à 1975

(séries T107-115 en milliers de tonnes courtes; série T116 en millions de dollars)

Année	Blé	Total, produits agricoles ²	Produits ouverts et divers ³	Produits forestiers	Total, charbon	Total, produits minéraux	Total, toutes les marchandises	Total, vers l'amont	Total, vers l'aval	Recettes de péage ou de droits d'écluse
	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
1975	13,087	9,958	7,074	75	8,488	21,167	59,849	18,890	40,958	3.7
1974	9,243	8,570	7,585	69	6,483	20,409	52,359	20,150	32,209	3.2
1973	11,892	13,906	10,950	135	8,139	22,172	67,194	23,714	43,480	4.2
1972	11,030	13,695	11,223	219	9,929	17,999	64,095	21,125	42,969	4.3
1971	9,772	14,431	11,682	244	9,198	17,582	62,909	21,585	41,323	4.3
1970	8,681	18,412	9,364	380	10,772	34,809	62,965	21,161	41,804	3.5
1969	11,516	12,165	9,083	419	10,774	31,906	53,573	19,361	34,211	2.5
1968	6,809	13,081	9,921	477	9,803	34,625	58,104	26,224	31,880	1.8
1967	7,290	13,909	7,425	588	8,678	30,928	52,850	22,372	30,478	0.9
1966	11,822	19,932	7,487	688	7,691	31,030	59,137	22,444	36,692	–
1965	12,499	17,206	7,065	671	7,152	28,494	53,436	19,974	33,462	–
1964	9,815	17,319	5,307	550	6,333	28,240	51,416	18,555	32,861	–
1963	7,709	14,655	4,432	525	4,978	21,713	41,325	13,178	28,147	–
1962	5,305	19,145	4,240	605	4,669	11,520	35,510	10,916	24,594	0.6
1961	7,172	11,456	4,009	547	4,233	15,392	31,404	7,644	23,759	1.5
1960	4,524	9,526	5,464	315	4,362	13,976	29,281	8,400	20,881	1.3
1959	3,956	8,706	5,078	364	4,785	13,357	27,506	9,597	17,909	1.2
1958	3,630	6,653	4,183	524	4,411	9,915	21,274	5,006	16,269	–
1957	2,764	5,054	4,296	561	5,503	12,462	22,373	5,141	17,232	–
1956	3,195	6,085	3,880	530	5,626	12,572	23,060	5,069	17,997	–
1955	2,733	5,336	3,470	510	5,422	9,515	20,894	4,260	16,634	–
1954	2,858	5,339	3,172	516	4,988	7,618	17,514	2,396	15,118	–
1953	2,795	5,607	4,138	500	5,966	9,297	19,542	2,582	16,960	–
1952	2,598	4,960	4,316	580	5,364	8,054	17,911	2,289	15,622	–
1951	2,808	4,118	4,076	614	4,842	7,390	16,198	2,752	13,445	–
1950	2,025	3,672	3,588	532	4,687	6,949	14,741	2,732	12,009	–
1949	2,890	4,476	3,501	504	3,391	5,211	13,692	2,141	11,552	–
1948	1,536	2,470	3,233	523	4,724	7,148	13,373	2,135	11,239	–
1947	1,528	2,405	3,228	501	3,877	5,671	11,806	1,945	9,861	–
1946	1,263	2,084	3,038	376	3,584	5,082	10,580	1,416	9,164	–

¹ Le péage a été supprimé sur le canal de Welland le 18 juillet 1962. En 1967, les droits d'écluse ont été modifiés. Les recettes pour 1975 portent sur la période de 15 mois terminée le 31 mars 1976.

² Ne comprend pas les produits d'origine animale dont le nombre est peu important.

³ Comprend les produits d'origine animale.

Séries T117-122. Tarifs du transport par eau du blé, réseau des Grands Lacs, 1946 à 1970

Année	De Fort William aux ports de la baie Georgienne			De Fort William à Montréal		
	Tarif moyen par boisseau (cents)	Tarif moyen par tonne (dollars)	Tarif moyen par tonne-mille (cents)	Tarif moyen par boisseau (cents)	Tarif moyen par tonne (dollars)	Tarif moyen par tonne-mille (cents)
	117	118	119	120	121	122
1970 ¹	4.69	1.56	.290	8.99	2.99	.243
1969	4.66	1.55	.288	8.00	2.66	.217
1968	4.55	1.52	.283	8.35	2.78	.226
1967	4.56	1.52	.283	10.01	3.33	.271
1966	4.57	1.52	.283	10.97	3.66	.298
1965	4.59	1.53	.284	10.41	3.47	.283
1964	4.55	1.52	.283	11.02	3.67	.299
1963	4.26	1.42	.264	9.45	3.15	.257
1962	3.83	1.28	.238	11.56	3.85	.314
1961	5.06	1.69	.314	13.02	4.34	.353
1960	5.05	1.68	.312	13.00	4.33	.353
1959	4.72	1.57	.292	13.32	4.44	.361
1958	6.04	2.01	.374	16.00	5.33	.434
1957	5.90	1.97	.367	16.00	5.33	.434
1956	5.51	1.83	.341	16.00	5.33	.434
1955	4.21	1.40	.261	13.50	4.50	.366
1954	4.26	1.42	.264	14.17	4.72	.384
1953	5.51	1.84	.343	15.90	5.30	.432
1952	5.53	1.84	.343	16.00	5.33	.434
1951	5.53	1.84	.343	16.00	5.33	.434
1950	4.50	1.50	.279	12.50	4.17	.340
1949	4.50	1.50	.279	12.50	4.17	.340
1948	4.27	1.42	.264	11.17	3.72	.303
1947	4.02	1.34	.250	10.00	3.33	.271
1946	3.57	1.19	.222	8.00	2.67	.217

¹ Les données comparables ne sont plus disponibles à partir de 1971.

Séries T123-125. Nombres de navires, tonneaux de jauge nette et tonnes de marchandises embarquées à bord de navires sortis des ports canadiens pour le cabotage, 1946 à 1975

Année	Nombre de navires sortis	Tonneaux de jauge nette	Marchandises embarquées ¹ (tonnes)	Année	Nombre de navires sortis	Tonneaux de jauge nette	Marchandises embarquées ¹ (tonnes)
	123	124	125		123	124	125
1975	46,875	83,664,949	59,935,600	1960	118,852	85,279,786	40,849,804
1974	53,161	85,428,053	59,120,637	1959	109,358	82,359,631	40,228,176
1973	58,054	89,282,852	60,973,294	1958	99,364	74,012,136	38,569,541
1972	63,067	91,685,940	60,986,594	1957 ²	101,879	73,565,370	37,869,188
1971	68,237	96,202,069	60,767,761	1956	89,669	76,857,713	34,505,161
1970	79,884	100,368,093	63,154,162	1955	85,190	64,889,982	27,612,854
1969	87,851	93,284,500	57,199,373	1954	85,581	60,247,848	25,796,418
1968	88,592	89,918,028	56,130,716	1953	86,000	62,022,657	28,573,792
1967	95,633	86,405,639	54,868,302	1952	81,639	57,876,563	27,574,359
1966	102,035	93,931,833	60,761,594	1951	84,591	55,609,082	..
1965	97,906	83,137,405	53,131,205	1950	82,224	51,615,568	..
1964	104,134	87,662,780	51,997,367	1949 ³	80,762	52,203,784	..
1963	106,400	85,257,490	45,831,181	1948	73,000	47,680,583	..
1962	111,099	85,231,511	43,831,540	1947	71,678	47,018,417	..
1961	113,632	87,868,807	46,143,599	1946	65,880	41,218,108	..

¹ Les données relatives aux marchandises ne sont pas disponibles avant 1952.

² Les données relatives aux ports non douaniers sont comprises pour la première fois en 1957.

³ Comprend les données se rapportant à Terre-Neuve à partir du 1^{er} avril 1949.

Séries T126-141. Embarquements et débarquements de marchandises dans certains ports, navires à destination et en provenance de pays étrangers¹, 1946 à 1975

(en milliers de tonnes)

Année	Halifax		Saint-Jean		Montréal		Québec		Hamilton		Thunder Bay		Toronto		Vancouver	
	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments	Em- bar- que- ments	Dé- bar- que- ments
	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141
1975	3,284	5,496	2,101	6,766	4,804	3,755	3,064	4,011	188	8,850	3,100	147	291	1,158	26,523	3,106
1974	3,848	5,846	1,919	5,699	5,224	4,357	3,829	4,526	194	5,648	4,155	317	158	1,132	25,594	3,266
1973	3,992	6,182	2,768	7,236	6,105	5,199	5,307	6,307	190	7,333	4,026	263	197	1,492	27,184	3,038
1972	3,685	5,434	2,347	6,019	4,739	5,579	4,323	5,773	351	7,620	4,534	148	268	2,298	24,364	2,918
1971	3,230	5,349	1,655	4,776	5,588	5,417	3,241	3,343	215	5,794	3,858	311	209	2,243	22,211	2,774
1970	3,044	5,476	1,784	3,367	5,786	5,434	2,689	2,306	361	6,610	3,968	97	269	2,799	15,358	1,910
1969	2,529	5,124	1,308	3,189	3,429	5,800	1,988	2,058	316	6,800	3,295	189	273	3,912	10,598	2,535
1968	2,192	4,934	1,068	3,077	3,418	5,778	2,004	1,546	258	7,151	3,726	241	206	3,333	12,956	2,400
1967	1,983	4,555	1,228	2,928	3,916	6,123	2,104	1,536	306	6,549	3,846	369	256	3,395	11,562	1,995
1966	2,846	4,228	1,571	2,947	5,548	6,475	1,614	1,191	191	7,320	3,431	420	223	3,159	10,409	1,859
1965	2,913	4,032	1,475	2,745	4,896	7,690	1,723	1,404	204	7,842	3,799	307	252	3,828	9,291	2,067
1964	2,829	3,800	1,464	2,743	5,548	6,432	1,689	841	201	7,776	4,284	180	421	3,289	10,212	1,377
1963	2,411	3,446	1,467	2,488	4,866	6,696	1,351	1,158	208	7,665	3,729	409	364	3,793	8,850	1,176
1962	2,545	3,301	1,113	2,224	3,403	7,481	943	766	235	6,959	3,641	410	298	2,781	7,240	1,124
1961	2,308	3,088	1,241	2,586	4,202	6,722	984	594	108	6,101	3,255	491	346	1,919	7,555	967
1960	2,408	3,226	1,096	2,249	3,800	5,868	859	772	229	7,003	3,600	443	291	2,096	5,987	915
1959	2,506	3,084	1,048	829	3,602	5,690	853	749	65	5,393	3,850	307	258	2,171	5,601	966
1958	1,912	2,863	1,081	699	4,232	4,436	880	463	12	5,322	1,972	480	123	2,027	5,617	760
1957	2,077	2,794	1,354	747	3,827	4,445	796	417	17	6,595	3,740	785	107	2,749	6,830	1,105
1956	2,221	2,636	1,558	816	7,292	5,469	987	699	20	6,358	4,966	1,279	91	2,672	6,071	1,464
1955	1,629	2,147	1,492	794	4,846	4,571	768	498	34	6,077	3,625	1,177	63	1,859	4,070	1,119
1954	613	1,804	893	682	3,862	4,810	655	298	35	4,489	2,987	976	74	2,309	4,659	1,482
1953	693	1,915	1,309	577	5,078	4,412	980	375	34	6,007	4,133	1,129	80	2,604	4,349	2,623
1952	758	1,980	1,585	541	5,655	3,979	1,061	472	15	4,936	4,363	1,741	33	2,511	4,480	2,677
1951	548	1,535	1,207	611	4,378	5,029	834	493	15	4,076	3,745	1,661	14	2,604	3,535	2,607
1950	512	1,613	881	678	3,323	6,454	423	596	5	3,547	2,674	1,378	8	2,460	2,565	2,510
1949	813	1,609	1,308	574	3,962	4,294	329	238	4	2,745	2,859	1,284	8	1,981	2,676	2,055
1948	987	1,689	1,528	559	3,735	4,656	185	457	5	3,654	2,198	3,162	13	2,550	2,098	2,240
1947	1,166	1,368	1,813	479	4,339	4,209	203	456	4	2,611	2,601	2,359	6	2,248	2,245	2,065
1946	1,207	1,208	1,617	495	4,275	3,031	247	300	8	2,216	2,136	2,308	36	1,966	2,445	1,640

¹ Les données de ces séries diffèrent dans certains cas de celles du Conseil des ports nationaux: par exemple, les statistiques de Montréal ne comprennent pas les activités à Contrecoeur, Varennes et Lanoraie, et celles de Vancouver n'incluent pas les activités à New Westminster, bien qu'elles comprennent celles de Roberts Bank à partir de 1970.

Séries T142-146. Longueur du réseau routier, par genre de revêtement, 1946 à 1975¹

(en milliers de milles)

Année	Total général	Avec revêtement			Terre	Année	Total général	Avec revêtement			Terre
		Total	Revêtement en béton, en bitume et en asphalte	Gravier, pierre concassée et autres revêtements				Total	Revêtement en béton, en bitume et en asphalte	Gravier, pierre concassée et autres revêtements	
	142	143	144	145	146		142	143	144	145	146
1975	541.6	434.6	149.4	285.2	107.0	1960 ³	459.2	310.8	70.5	240.3	148.5
1974	534.8	425.9	143.3	282.1	109.0	1959 ⁴	460.6	303.1	65.2	237.9	157.5
1973	526.1	420.0	134.8	285.2	106.1	1958	423.0	271.4	56.2	215.2	151.6
1972	520.9	412.8	129.5	283.3	108.0	1957 ⁵	448.8	254.0	52.5	201.5	194.8
1971	518.3	404.9	118.6	286.3	113.4	1956	479.5	233.1	48.6	184.6	246.4
1970	515.9	400.9	113.4	287.4	115.1	1955 ⁶	480.2	222.6	45.0	177.6	257.6
1969 ²	518.2	396.1	109.2	286.9	122.1	1954	540.0	205.7	42.7	163.0	334.2
1968	513.7	386.0	104.5	281.4	127.7	1953	533.7	203.8	39.4	164.4	329.8
1967	495.5	372.5	96.6	275.9	123.0	1952	528.0	193.5	36.8	156.7	334.5
1966	485.3	359.7	93.1	266.6	125.6	1951 ⁷	526.7	186.7	34.0	152.6	340.0
1965	492.7	364.6	99.7	264.9	128.1	1950	581.6	177.8	32.2	145.6	403.8
1964	481.0	350.5	87.7	262.8	130.5	1949 ⁸	576.4	172.5	29.8	142.7	403.9
1963	484.5	344.1	85.6	258.6	140.4	1948	571.1	161.0	27.5	133.4	410.1
1962	478.4	330.5	82.1	248.5	147.8	1947	569.2	156.1	25.6	130.5	413.1
1961	467.1	318.5	78.0	240.4	148.6	1946	567.3	150.1	24.4	125.6	417.2

¹ En 1946, les données ne comprennent pas les villes de moins de 2,000 habitants en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, de moins de 4,000 habitants au Québec et en Ontario, et de moins de 1,000 habitants dans les provinces de l'Ouest.

² L'enquête a été révisée pour comprendre toutes les municipalités du Canada.

³ La diminution est en partie attribuable à l'exclusion de certaines routes d'accès aux mines de la Colombie-Britannique non ouvertes au public.

⁴ L'augmentation s'explique en grande partie par l'inclusion de municipalités urbaines rurales qui, auparavant, ne présentaient pas de déclaration.

⁵ La diminution est principalement attribuable à l'élimination des doubles comptes de tronçons de la route de l'Alaska.

⁶ Le Manitoba a exclu environ 72,000 milles d'entreprises.

⁷ Ne comprend pas quelque 56,896 milles d'emprises améliorées, qui ne sont pas utilisées.

⁸ Comprend Terre-Neuve.

Séries T147-194. Immatriculations de véhicules automobiles, par province, 1903 à 1975 (suite)

Année	Nouveau-Brunswick				Québec				Ontario				Manitoba			
	Total	Voi- tures particu- lières ²	Véhi- cules utili- saires ³	Moto- cycles	Total	Voi- tures particu- lières ²	Véhi- cules utili- saires ³	Moto- cycles	Total	Voi- tures particu- lières ²	Véhi- cules utili- saires ³	Moto- cycles	Total	Voi- tures particu- lières ²	Véhi- cules utili- saires ³	Moto- cycles
	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178
1975 ⁴	288,658	218,919	60,083	9,656	2,702,272	2,188,895	328,508	155,461	3,913,452	3,225,243	615,659	72,550	535,808	395,098	131,396	9,314
1974	274,173	208,229	58,291	7,653	2,799,352	2,186,808	461,972	150,572	3,744,158	3,111,667	565,315	67,176	508,751	378,194	121,972	8,585
1973	256,042	198,671	51,361	6,010	2,556,260	2,009,868	410,847	135,545	3,583,379	3,002,091	519,088	62,200	471,507	355,175	108,854	7,478
1972	235,108	185,183	45,257	4,668	2,370,405	1,871,802	386,734	111,869	3,382,497	2,848,907	475,863	57,727	428,360	326,848	95,499	6,013
1971	216,710	171,567	41,325	3,818	2,279,722	1,690,802	513,408	75,512	3,209,862	2,713,054	443,982	52,826	419,314	318,821	94,524	5,969
1970	201,274	159,307	38,536	3,431	2,115,126	1,602,129	463,239	49,758	3,047,599	2,576,041	426,307	45,251	403,187	306,559	90,888	5,740
1969	199,980	156,102	40,448	3,430	1,998,001	1,534,682	421,799	41,520	2,953,789	2,501,718	412,196	39,875	394,975	299,695	90,128	5,152
1968	198,406	157,444	37,408	3,554	1,888,934	1,448,120	400,191	40,623	2,869,588	2,424,916	396,846	47,826	380,488	288,750	86,785	4,953
1967	188,617	149,723	35,013	3,881	1,769,154	1,370,514	365,369	33,271	2,736,366	2,312,344	381,081	42,941	371,077	280,480	85,461	5,136
1966	183,676	144,900	35,301	3,475	1,556,342	1,168,073	363,284	24,985	2,643,474	2,235,489	370,026	37,959	356,693	270,175	81,696	4,822
1965	174,428	137,137	35,227	2,064	1,480,743	1,145,785	318,372	16,586	2,516,680	2,139,696	352,914	24,070	342,335	260,339	78,720	3,276
1964	165,311	130,463	33,959	889	1,441,201	1,115,023	311,587	14,591	2,381,219	2,028,528	342,357	10,334	339,509	258,076	79,404	2,029
1963	156,768	123,035	32,934	799	1,381,801	1,068,291	299,336	14,174	2,268,320	1,926,878	333,701	7,741	324,806	247,105	76,197	1,504
1962	151,360	118,483	32,065	812	1,281,180	986,457	282,495	12,228	2,177,148	1,840,119	329,706	7,323	312,272	236,737	74,167	1,368
1961	145,951	112,764	32,351	836	1,183,978	909,322	261,722	12,934	2,126,270	1,794,444	322,882	8,944	299,998	226,376	72,288	1,334
1960	138,469	106,167	31,485	817	1,096,053	843,731	239,169	13,153	2,062,484	1,732,933	320,190	9,361	285,689	213,263	70,987	1,439
1959	129,629	98,523	30,227	879	1,040,366	798,935	228,603	12,828	1,973,737	1,647,379	316,272	10,086	269,974	199,467	68,971	1,536
1958	121,715	91,428	29,394	893	968,058	734,403	220,762	12,893	1,868,922	1,550,457	308,317	10,148	256,064	190,964	63,601	1,499
1957	116,712	86,518	29,277	917	901,065	677,336	210,689	13,040	1,793,499	1,477,409	304,568	11,522	246,188	182,555	62,031	1,602
1956	111,315	81,390	29,018	907	844,827	627,993	203,420	13,414	1,710,240	1,401,259	297,329	11,652	240,008	173,035	65,226	1,747
1955	106,648	74,602	31,084	962	743,682	549,129	180,598	13,955	1,617,853	1,317,590	287,942	12,321	222,474	162,362	58,750	1,362
1954	99,058	67,624	30,413	1,021	674,114	490,819	168,592	14,703	1,489,980	1,205,285	272,241	12,454	210,471	151,915	56,979	1,577
1953	93,914	63,041	29,680	1,193	617,855	440,720	162,059	15,076	1,406,119	1,130,882	261,923	13,314	203,652	145,052	56,838	1,762
1952	89,839	58,991	29,535	1,313	574,974	402,864	156,094	16,016	1,291,753	1,034,755	245,591	13,407	187,881	131,992	53,889	2,000
1951	83,023	54,327	27,310	1,386	500,729	350,435	133,862	16,432	1,205,098	966,357	225,271	13,470	171,265	119,775	49,535	1,955
1950	74,415	48,890	24,061	1,464	433,701	302,811	114,768	16,122	1,104,080	887,571	202,800	13,709	157,546	110,998	44,554	1,994
1949	67,280	43,989	21,982	1,309	384,733	267,097	103,623	14,013	970,137	772,744	184,331	13,062	139,836	99,974	38,105	1,757
1948	62,366	40,795	20,440	1,131	335,953	237,942	86,570	11,441	874,933	699,583	164,138	11,212	128,000	91,860	34,598	1,542
1947	51,589	34,611	16,247	731	296,547	215,322	74,263	6,962	800,058	646,546	143,943	9,569	112,149	80,201	30,830	1,118
1946	44,654	30,670	13,656	328	255,172	187,726	63,922	3,524	711,106	586,907	117,217	6,982	101,090	73,976	26,258	856
1945	41,577	28,794	12,524	259	228,681	171,240	54,607	2,834	662,719	556,740	100,234	5,745	92,758	69,268	22,796	694
1944	39,570	29,177	10,087	306	224,042	171,385	49,923	2,734	675,057	569,544	99,612	5,901	93,297	70,643	21,916	738
1943	40,205	30,083	9,745	377	222,676	171,369	48,493	2,814	691,615	587,483	97,717	6,415	93,494	71,603	21,143	748
1942	37,758	27,623	9,751	384	222,622	173,036	46,736	2,850	715,380	613,440	95,836	6,104	93,147	71,673	20,708	766
1941	41,450	31,945	9,144	361	232,149	184,167	45,107	2,875	739,194	638,278	95,022	5,894	96,573	75,962	19,885	726
1940	39,000	30,560	8,173	267	225,152	180,556	41,785	2,811	703,872	612,431	86,038	5,403	90,932	73,404	16,758	770
1939	38,116	30,457	7,472	187	213,148	171,766	38,503	2,879	682,891	595,586	82,206	5,099	88,864	70,506	17,691	667
1938	37,110	30,257	6,657	196	205,463	166,447	36,349	2,667	669,088	582,240	81,642	5,206	88,219	71,450	16,055	714
1937	36,780	29,937	6,669	174	197,917	161,317	34,074	2,526	623,918	543,649	75,687	4,582	80,860	65,747	14,473	640
1936	33,402	27,731	5,495	176	181,628	148,374	30,756	2,498	590,226	514,211	71,462	4,553	74,940	61,730	12,550	660
1935	31,217	26,185	4,859	173	170,644	139,497	28,658	2,489	564,076	491,980	67,590	4,506	70,660	59,470	10,600	590
1934	29,094	24,614	4,332	148	165,526	135,441	27,671	2,414	542,245	473,341	64,436	4,468	70,430	59,285	10,555	590
1933	26,867	22,890	3,831	146	160,012	130,658	27,089	2,265	520,353	456,223	59,760	4,370	68,590	58,254	9,726	610
1932	28,041	24,030	3,876	135	165,730	135,594	27,911	2,225	531,597	466,162	61,347	4,088	70,840	61,026	9,284	530
1931	33,627	29,223	4,226	178	177,485	146,266	28,901	2,318	562,216	493,890	64,256	4,070	75,210	64,852	9,818	540
1930	34,699	30,318	4,209	172	178,548	147,821	28,344	2,383	562,506	496,892	61,690	3,924	78,850	68,464	9,866	570
1929	31,736	27,962	3,612	162	169,105	140,229	26,496	2,380	540,207	481,448	55,218	3,541	77,259	68,372	8,315	522
1928	27,970	25,064	2,760	146	148,090	123,641	22,186	2,263	487,337	429,426	54,714	3,197	70,578	63,336	6,739	503
1927	24,457	22,289	2,075	93	128,104	107,204	18,684	2,216	433,504	386,903	43,442	3,159	63,412	57,671	5,257	484
1926	21,421	19,412	1,906	103	107,994	90,519	15,391	2,084	386,349	343,992	39,012	3,345	58,292	53,069	4,709	514
1925	18,863	17,420	1,358	85	97,418	80,854	14,481	2,083	342,174	303,736	34,690	3,748	50,884	46,703	3,639	542
1924	19,840	18,310	1,448	82	84,949	70,736	12,195	2,018	306,770	271,341	31,488	3,941	43,875	40,843	2,475	557
1923	16,662	15,405	1,183	74	71,320	60,363	9,256	1,701	278,752	245,815	28,612	4,325	42,083	39,192	2,249	642
1922	13,611	12,609	904	98	60,940	52,144	6,910	1,886	239,296	210,333	24,164	4,799	41,870	38,913	2,102	855
1921	13,460	12,585	875	-	54,670	47,365	5,596	1,709	206,521	181,978	19,554	4,989	40,336	39,240	-	1,096
1920	11,121	10,442	679	-	41,562	35,965	4,069	1,528	177,561	155,861	16,204	5,496	38,257	37,103	-	1,154
1919	8,252	7,840	412	-	33,525	29,456	2,565	1,504	144,804	127,860	11,428	5,516	31,208	30,223	-	985
1918	6,511	6,259	252	-	26,931	24,187	1,804	940	114,376	101,845	7,529	5,002	25,062	24,114	-	948
1917	4,889	-	-	-	21,213	19,448	1,121	644	88,970	78,861	4,929	5,180	18,169	17,220	-	949
1916	2,936	-	-	-	15,348	14,159	729	460	58,662	51,589	2,786	4,287	13,111	12,170	-	941
1915	1,900	-	-	-	10,112	9,288	528	296	46,520	42,346	-	4,174	9,937	9,010	-	927
1914	1,260	-	-	-	7,413	6,824	384	205	35,357	31,724	-	3,633	8,056	7,131	-	925
19																

Séries T147-194. Immatriculations de véhicules automobiles, par province, 1903 à 1975 (fin)

Année	Saskatchewan				Alberta				Colombie-Britannique				Yukon et Territoires du Nord-Ouest ¹			
	Total	Voitures particulières ²	Véhicules utilitaires ³	Motocycles	Total	Voitures particulières ²	Véhicules utilitaires ³	Motocycles	Total	Voitures particulières ²	Véhicules utilitaires ³	Motocycles	Total	Voitures particulières ²	Véhicules utilitaires ³	Motocycles
	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194
1975 ⁴	613,269	348,855	254,949	9,465	1,073,020	715,713	327,589	29,718	1,554,081	1,156,964	370,958	26,159	26,429	12,986	12,163	1,280
1974	568,918	328,940	231,795	8,183	1,035,562	687,345	317,743	30,474	1,333,277	999,957	298,338	34,982	26,668	12,443	12,854	1,371
1973	523,557	304,885	212,055	6,617	933,673	627,931	278,714	27,028	1,281,917	961,497	286,925	33,495	23,508	10,970	11,263	1,275
1972	496,214	292,487	197,853	5,874	864,397	588,399	251,470	24,528	1,191,953	906,268	256,313	29,372	22,390	10,816	10,608	966
1971	464,924	277,690	182,910	4,324	813,395	557,913	231,889	23,593	1,115,028	856,086	233,603	25,339	20,907	10,552	9,413	942
1970	464,405	284,251	175,897	4,257	788,759	530,420	218,946	19,393	1,046,697	811,590	212,607	22,500	19,845	9,981	9,141	723
1969	472,363	284,356	184,147	3,860	735,729	508,335	210,524	16,370	1,014,301	790,493	202,903	20,905	19,636	9,566	9,223	847
1968	464,017	287,611	172,541	3,865	703,151	486,401	202,542	14,208	941,935	740,979	182,492	18,464	18,577	8,864	9,116	797
1967	454,252	282,374	168,044	3,834	676,270	470,143	193,228	12,899	887,736	702,003	168,504	17,229	14,938	7,620	6,718	600
1966	438,558	272,749	161,459	4,350	638,852	445,195	182,042	11,615	838,992	664,791	158,814	15,387	13,139	6,444	6,227	468
1965	418,606	267,771	148,295	2,540	606,754	424,217	173,567	8,970	786,310	623,742	149,192	13,376	12,535	6,601	5,648	286
1964	396,742	259,919	135,781	1,042	583,713	408,382	167,507	7,824	716,644	571,807	135,825	9,012	11,815	6,466	5,215	134
1963	382,190	250,183	131,191	816	560,940	393,422	161,356	5,712	662,453	531,116	126,058	5,979	11,057	6,144	4,871	42
1962	372,219	242,271	129,128	820	535,459	376,095	154,485	4,879	620,426	495,308	120,729	4,389	10,369	5,854	4,465	30
1961	349,817	228,269	120,788	760	509,298	356,721	148,572	4,005	588,290	467,370	116,671	4,239	9,304	5,183	4,163	28
1960	335,148	213,147	121,215	786	486,370	339,512	143,324	3,534	564,351	446,050	114,221	4,080	8,613	4,705	3,892	16
1959	326,680	207,612	118,311	767	456,458	315,057	138,596	2,805	545,491	419,422	121,941	4,128	7,259	4,248	2,994	17
1958	314,423	199,495	114,212	716	430,081	294,910	132,897	2,274	515,244	393,337	117,866	4,041	7,285	3,944	3,332	9
1957	300,326	186,543	113,120	663	405,229	276,679	126,558	1,992	491,884	371,727	116,443	3,714	6,195	3,451	2,737	7
1956	291,265	179,986	110,628	651	381,153	256,177	123,127	1,849	454,217	341,650	108,843	3,724	5,498	3,135	2,345	18
1955	274,950	166,864	107,409	677	356,839	236,395	118,795	1,649	409,343	303,481	102,097	3,765	5,111	2,778	2,323	10
1954	267,373	162,980	103,751	642	338,541	222,305	114,383	1,853	371,711	276,161	91,806	3,745	4,983	2,317	2,651	15
1953	257,504	157,942	98,637	925	318,812	207,402	109,104	2,306	348,830	258,940	86,065	3,825	4,560	1,770	2,781	9
1952	237,014	147,824	88,119	1,071	291,469	189,287	99,813	2,369	321,482	236,711	80,842	3,929	4,083	1,516	2,539	28
1951	215,450	137,038	77,310	1,102	259,841	168,482	88,851	2,508	291,417	213,770	73,503	4,144	3,381	1,240	2,112	29
1950	199,866	129,302	69,340	1,224	230,624	150,546	77,605	2,473	270,312	198,397	67,306	4,609	3,224	1,124	2,072	28
1949	185,027	120,291	63,438	1,298	200,428	130,945	67,218	2,265	230,008	165,106	60,221	4,681	2,544	714	1,807	23
1948	167,515	109,718	56,618	1,179	173,950	115,350	56,786	1,814	202,126	143,675	53,915	4,536	2,491	565	1,906	20
1947	158,512	105,329	52,183	1,000	155,386	105,132	48,720	1,534	179,684	128,611	48,709	4,364	1,786	-	-	10
1946	148,206	100,905	46,506	795	138,868	95,764	42,110	994	150,234	109,077	38,119	3,038	1,281	359	906	16
1945	140,257	96,268	43,217	772	130,153	92,334	37,077	742	134,788	99,421	32,861	2,506	614	214	384	16
1944	140,992	98,412	41,803	777	127,416	91,828	34,883	705	135,090	99,063	32,893	3,134	758	238	504	16
1943	133,839	93,895	39,222	722	127,559	92,551	34,119	889	134,691	98,920	32,465	3,306	540	211	305	24
1942	130,400	89,742	39,556	742	125,482	93,103	31,489	890	132,893	100,582	29,084	3,227	422	182	221	19
1941	131,545	94,973	35,828	744	126,127	96,303	29,083	741	134,499	105,410	26,668	3,221	427	171	226	30
1940	126,970	93,176	33,151	643	120,514	92,814	26,985	715	128,044	101,452	24,338	2,254	402	155	222	25
1939	119,018	89,471	28,994	553	113,702	88,516	24,512	674	122,087	96,737	23,412	1,938	371	152	203	16
1938	109,014	83,635	24,869	510	107,191	85,244	21,342	605	119,220	94,346	23,005	1,869	342	145	185	12
1937	105,064	83,905	20,672	487	100,434	81,713	18,174	547	116,341	91,549	22,979	1,813	329	149	171	9
1936	102,270	81,519	20,307	444	97,468	79,538	17,401	529	106,079	84,062	20,382	1,635	300	140	147	13
1935	94,792	75,727	18,700	365	93,870	76,882	16,508	480	98,411	78,999	17,868	1,544	263	134	140	9
1934	91,461	74,050	17,053	358	89,369	73,444	15,456	469	92,021	73,997	16,529	1,495	248	127	109	12
1933	84,944	69,713	14,884	347	86,041	71,331	14,243	467	88,554	71,439	15,669	1,446	229	121	98	10
1932	91,275	75,685	15,318	272	86,781	71,982	14,390	409	91,042	73,725	15,933	1,384	232	129	91	12
1931	107,830	91,805	15,719	306	94,642	79,140	15,119	383	97,932	79,451	17,047	1,434	224	125	91	8
1930	127,193	108,812	18,106	275	101,119	85,604	15,068	447	98,938	80,766	16,820	1,352	231	134	88	9
1929	128,426	109,537	18,671	218	98,720	85,848	12,482	390	95,571	78,065	16,234	1,272	219	134	74	11
1928	119,972	103,796	16,002	174	88,398	79,133	8,919	346	86,203	70,828	14,329	1,046	197	116	71	10
1927	105,088	93,563	11,346	179	73,306	68,347	4,699	260	77,327	63,715	12,650	962	168	110	50	8
1926	95,967	87,118	8,688	161	65,101	60,413	4,362	326	67,810	56,272	10,740	798	140	94	40	6
1925	77,940	72,196	5,560	184	54,538	51,038	3,138	362	56,427	46,336	9,321	770	112	76	28	8
1924	69,895	65,928	3,780	187	48,238	45,871	2,036	331	48,407	39,438	8,177	792	112	76	31	5
1923	63,224	60,931	2,086	207	42,323	39,742	2,191	390	40,854	33,144	6,842	868	95	69	24	2
1922	60,645	-	-	296	40,366	38,214	1,749	403	34,385	-	-	880	86	61	20	5
1921	61,184	-	-	-	39,852	38,163	1,689	-	32,900	-	-	-	82	67	10	5
1920	60,325	-	-	-	38,015	-	-	-	28,000	-	-	-	81	70	4	7
1919	56,855	-	-	-	34,000	-	-	-	22,420	-	-	-	89	77	6	6
1918	50,531	-	-	-	29,250	-	-	-	15,370	-	-	-	92	80	5	7
1917	32,505	-	-	-	20,624	-	-	-	11,645	-	-	-	84	67	3	14
1916	15,900	-	-	-	9,707	-	-	-	9,457	-	-	-	57	45	4	8
1915	10,225	-	-	-	5,832	-	-	-	8,360	-	-	-	64	44	5	15
1914	8,020	-	-	-	4,728	-	-	-	7,628	-	-	-	43	37	-	6
1913	4,659	-	-	-	3,773	-	-	-	6,138	-	-	-	-	-	-	-
1912	2,286	-	-	-	2,505	-	-	-	4,289	-	-	-	-	-	-	-
1911	1,304	-	-	-	1,631	-	-	-	2,220	-	-	-	-	-	-	-
1910	531	-	-	-	423	-	-	-	1,026	-	-	-	-	-	-	-
1909	149	-	-	-	275	-	-	-	504	-	-	-	-	-	-	-
1908	74	-	-	-	45	-	-	-	263	-	-	-	-	-	-	-
1907	55	-	-	-	55	-	-	-	175	-	-	-	-	-	-	-
1906	22	-	-	-	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1905	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1904	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Séries T195-198. Activité¹ des services aériens commerciaux du Canada, 1946 à 1975

(séries T195 et 198 en nombres; séries T196 et 197 en livres)

Année	Passa- gers trans- portés	Marchan- dises trans- portées ²	Courrier trans- porté	Heures de vol ³	Année	Passa- gers trans- portés	Marchan- dises trans- portées ²	Courrier trans- porté	Heures de vol ³
	195	196	197	198		195	196	197	198
1975	25,626,253	987,751,516	118,521,390	2,501,015	1960	5,554,100	224,190,764	37,472,154	896,052
1974	24,621,116	945,337,199	126,066,036	2,332,596	1959	5,348,032	223,532,796	35,558,226	830,238
1973	22,094,309	935,007,118	113,955,915	2,180,411	1958	4,578,568	206,850,920	33,628,013	744,795
1972	18,079,859	816,741,563	99,733,908	1,955,014	1957	4,355,474	271,891,417	31,413,504	782,816
1971	16,128,712	739,384,212	93,024,472	1,844,157	1956	3,923,539	326,899,918	27,914,288	772,389
1970	15,040,414	678,299,789	80,217,671	1,717,218	1955	3,303,175	240,683,662	26,616,505	637,219
1969	13,505,085	603,496,332	76,978,315	1,702,916	1954	2,865,547	115,013,477	24,228,571	494,333
1968	12,073,627	486,969,327	68,294,540	1,677,046	1953	2,795,837	182,719,719	20,319,952	524,935
1967	11,813,762	389,599,228	61,666,351	1,596,769	1952	2,360,847	140,734,542	18,328,310	491,722
1966	9,248,298	375,988,640	53,929,067	1,397,286	1951	1,947,980	63,786,417	16,824,652	582,707
1965	8,061,671	315,746,104	54,677,855	1,147,837	1950	1,553,346	48,486,243	14,501,110	329,514
1964	6,987,883	267,329,868	50,705,488	966,144	1949	1,308,297	38,760,812	13,752,434	300,416
1963	6,450,884	241,648,677	45,210,723	883,094	1948	1,136,208	38,385,146	10,340,024	322,987
1962	6,220,578	228,715,071	41,596,384	858,670	1947	956,701	34,832,307	7,118,074	294,934
1961	5,892,075	221,442,327	39,024,564	882,889	1946	836,548	25,226,986	5,930,338	211,588

¹ Comprend l'activité des transporteurs aériens canadiens des services intérieur et international ainsi que l'activité des transporteurs aériens étrangers assurant un service à horaire fixe au Canada.

² Fret, messageries et excédent de bagages.

³ Comprend les heures de vol payantes et non payantes.

Séries T199-205. Aviation commerciale canadienne, trafic intérieur payant, services à horaire fixe¹, 1946 à 1975²

(séries T199, 200 et 205 en milliers; séries T201 et 203 en milliers de livres; séries T202 et 204 en milliers de tonnes-milles)

Année	Passagers transportés	Passagers-milles	Courrier transporté	Courrier transporté	Marchandises transportées ³	Marchandises ³	Milles parcourus
	199	200	201	202	203	204	205
1975	13,841.4	8,768,414	78,945	35,295.9	285,194	172,304.1	142,225
1974	13,376.3	8,464,621	85,955	37,792.8	262,466	151,533.7	135,402
1973	11,928.6	7,534,957	76,184	35,156.8	248,270	144,919.5	121,008
1972	9,430.9	6,009,498	67,470	30,433.6	233,363	136,659.8	105,486
1971	8,255.5	5,178,504	64,544	30,287.6	216,226	131,285.2	99,973
1970	7,833.5	5,124,616	57,686	25,457.2	202,136	120,312.7	99,683
1969	6,849.5	4,416,557	55,307	24,903.8	159,018	94,966.2	91,864
1968	6,009.3	3,947,119	51,412	20,820.8	152,647	85,496.2	85,443
1967	5,787.5	3,814,373	47,537	19,529.2	127,422	68,671.3	78,577
1966	4,735.1	3,067,957	42,407	17,596.0	119,724	63,192.7	64,124
1965	4,137.3	2,622,336	44,728	15,708.9	100,108	51,804.8	56,174
1964	3,594.1	2,233,596	41,854	14,268.1	80,993	42,119.1	51,111
1963	3,421.2	2,102,748	38,212	12,997.9	68,230	32,869.4	50,061
1962	3,406.5	2,094,015	34,311	11,805.0	66,939	30,101.3	51,377
1961	3,304.3	1,968,429	35,749	10,919.1	64,889	25,935.6	51,583
1960	3,098.7	1,649,894	34,633 ⁴	10,418.5	65,687	23,295.5	54,704
1959	3,098.3	1,449,151	29,422	9,844.1	59,392	19,393.1	52,234
1958	2,651.1	1,224,057	27,868	9,186.4	48,453	17,775.1	46,335
1957	2,393.9	1,073,192	26,114	8,770.9	46,457	15,091.4	44,689
1956	2,115.6	946,463	23,414	7,950.3	47,977	13,102.4	39,795
1955	1,797.2	794,797	22,669	7,293.3	35,603	11,071.5	36,384
1954	1,559.6	707,404	20,647	6,604.3	27,454	8,358.4	32,394
1953	1,419.6	628,098	15,971	5,265.3	23,889	6,373.4	31,146
1952	1,248.8	542,162	14,320	4,689.0	22,396	5,393.4	28,838
1951	1,053.7	451,051	13,408	4,369.3	19,278	4,547.9	30,933
1950	864.8	374,781	12,630	4,043.6	16,520	4,122.9	22,674
1949	709.3	313,265	11,788	3,783.4	13,322	3,021.0	20,090
1948	600.8	253,721	8,535	2,603.3	12,244	2,357.3	18,429
1947	462.3	179,383	5,587	1,527.5	10,035	1,607.5	17,122
1946	445.8	156,389	4,652	1,428.4	9,270	1,108.0	16,520

¹ Dans le présent contexte, les services «à horaire fixe» se rapportent aux services «à tarif unitaire».

² Ne comprend pas l'activité des transporteurs étrangers assurant un service à horaire fixe au Canada.

³ Les marchandises comprennent le fret, les messageries et l'excédent de bagages.

⁴ Comprend le service international assuré par les transporteurs canadiens à partir de 1960.

Séries T206-208. Aviation commerciale, trafic transfrontalier¹, 1946 à 1975

(série T206 en milliers; séries T207 et 208 en milliers de livres)

Année	Passagers	Courrier	Marchandises ²	Année	Passagers	Courrier	Marchandises ²
	206	207	208		206	207	208
1975	6,543.8	19,707.7	151,251.9	1960	..	..	..
1974	6,148.7	21,371.7	147,325.1	1959	1,366.3	3,541	20,200
1973	5,468.2	20,573.5	139,824.6	1958	1,193.8	3,463	18,127
1972	4,515.0	17,375.1	116,222.7	1957	1,179.3	3,323	18,677
1971	4,310.8	16,084.4	104,059.7	1956	1,040.6	2,844	19,569
1970	4,098.1	12,892.1	93,475.8	1955	915.8	2,521	18,273
1969	..	..	..	1954	780.6	2,269	15,083
1968	..	..	..	1953	718.9	1,925	14,091
1967	..	..	..	1952	579.2	1,743	11,582
1966	..	..	..	1951	536.9	1,830	7,995
1965	..	..	..	1950	421.1	1,318	5,780
1964	..	..	..	1949	364.1	1,293	3,963
1963	..	..	..	1948	310.7	1,228	3,220
1962	..	..	..	1947	311.4	1,108	2,214
1961	..	..	..	1946	319.8	1,063	1,341

¹ La définition du terme «transfrontalier» a été modifiée en 1970. Après 1970, les services à destination d'Hawaii et de la Floride ont été inclus dans le trafic «transfrontalier». Avant 1970, ces services étaient compris respectivement dans les services du «Pacifique» et du «Sud».

² Les marchandises comprennent le fret, les messageries et l'excédent de bagages.

Séries T209-215. Aviation commerciale, trafic transfrontalier¹ assuré par les transporteurs canadiens, trafic payant à horaire fixe², 1946 à 1975
(séries T207, 210 et 215 en milliers; séries T211 et 213 en milliers de livres; séries T212 et 214 en milliers de tonnes-milles)

Année	Passagers	Passagers- milles	Courrier	Courrier	Marchandises ³	Marchandises ³	Milles parcours
	209	210	211	212	213	214	215
1975	2,496.2	2,261,931	7,090	3,504.5	60,180	33,043.1	23,918
1974	2,348.8	1,987,569	7,865	3,237.5	60,233	32,844.8	20,545
1973	1,773.7	1,697,851	7,441	3,241.3	52,548	27,011.0	19,740
1972	1,734.4	1,498,389	5,867	2,544.8	52,142	26,187.7	18,696
1971	1,879.3	1,387,112	5,502	1,944.8	51,563	22,747.0	19,523
1970	1,812.1	1,410,057	2,849	999.0	48,480	21,648.7	21,369
1969	..	736,755	..	740.6	..	10,921.2	13,352
1968	..	629,178	..	656.2	..	9,575.4	12,362
1967	..	563,403	..	644.6	..	6,747.4	10,215
1966	..	452,180	..	622.6	..	6,800.2	8,351
1965	..	421,158	..	519.9	..	5,457.6	7,753
1964	..	397,952	..	499.1	..	4,527.2	7,009
1963	..	360,098	..	471.2	..	3,882.2	6,952
1962	..	351,084	..	431.1	..	3,535.7	7,883
1961	..	313,402	..	400.0	..	2,347.4	8,352
1960	..	340,545	..	401.2	..	2,415.7	11,349
1959	848.0	284,278	1,917	348.9	12,553	2,130.2	9,220
1958	750.4	250,020	2,069	376.1	11,707	2,034.7	8,303
1957	665.0	225,938	1,864	342.3	11,821	1,875.5	7,387
1956	556.5	189,331	1,182	219.5	11,965	2,140.8	6,721
1955	429.7	144,263	746	141.2	11,315	2,014.7	5,542
1954	351.3	118,201	698	128.6	10,334	1,898.4	4,324
1953	340.7	116,416	550	99.9	9,820	1,768.3	4,328
1952	286.3	96,687	551	97.8	8,311	1,466.4	3,814
1951	254.1	80,826	532	85.4	4,725	768.9	3,293
1950	202.6	67,001	483	78.1	3,096	507.4	3,056
1949	151.1	47,767	350	59.1	1,748	287.0	2,365
1948	136.4	42,170	359	57.0	1,532	241.4	2,713
1947	122.0	35,215	322	53.0	659	99.2	3,290
1946	81.6	30,299	264	57.5	344	69.3	2,873

¹ La définition du terme «transfrontalier» a été modifiée en 1970. A partir de 1970, les services à destination d'Hawaii et de la Floride ont été inclus dans le trafic «transfrontalier». Avant 1970, les vols à destination de la Floride étaient compris dans les services du «Sud» et ceux à destination d'Hawaii dans les totaux des services du «Pacifique».

² Dans le présent contexte, le trafic «à horaire fixe» se rapporte au trafic «à tarif unitaire».

³ Les marchandises comprennent le fret, les messageries et l'excédent de bagages.

Séries T216-222. Aviation commerciale, trafic payant à horaire fixe¹ de l'Atlantique et du Pacifique assuré par Air Canada (Lignes aériennes Trans-Canada) et CP Air (Canadian Pacific Air Lines), 1947 à 1975

(séries T216, 217 et 222 en milliers; séries T218 et 220 en milliers de livres; séries T219 et 221 en milliers de tonnes-milles)

Année	Passagers	Passagers- milles	Courrier	Courrier	Marchandises ²	Marchandises ²	Milles parcourus
	216	217	218	219	220	221	222
1975	975.8	3,711,932	11,424	23,404.3	74,212	144,084.5	32,696
1974	1,070.2	4,034,945	10,177	20,877.4	77,062	151,865.3	35,386
1973	976.5	3,609,837	9,013	18,756.9	72,641	145,595.4	35,028
1972	866.6	3,243,777	8,397	17,805.9	68,143	131,545.8	31,230
1971	633.4	2,315,893	6,524	14,235.6	57,699	114,543.8	31,211
1970 ³	610.0	2,441,672	4,110	9,826.0	57,176	100,409.0	30,789
1969	..	2,100,895	..	7,650.2	..	92,678.0	29,792
1968	..	2,085,558	..	7,061.9	..	70,079.6	28,674
1967	..	1,893,592	..	6,907.3	..	43,064.2	24,975
1966	..	1,530,394	..	5,681.0	..	33,492.4	19,634
1965	..	1,218,577	..	4,684.6	..	24,935.3	15,835
1964	..	914,950	..	3,432.0	..	17,667.6	12,240
1963	..	824,886	..	3,452.4	..	13,701.6	13,569
1962	..	735,510	..	2,637.0	..	10,140.1	12,147
1961	..	660,427	..	2,462.9	..	8,484.4	11,849
1960	..	565,744	..	2,634.8	..	8,593.7	10,652
1959	230.2	623,958	1,556	2,922.5	4,520	7,982.0	15,952
1958	197.8	562,086	1,450	2,663.1	3,601	6,605.4	14,800
1957	158.3	438,452	1,285	2,300.3	3,415	6,431.6	12,396
1956	124.7	344,846	975	1,724.3	3,176	6,089.4	9,551
1955	84.2	236,283	852	1,503.0	2,588	4,409.8	6,667
1954	75.2	197,530	816	1,405.2	2,247	3,356.7	5,846
1953	62.4	151,084	564	942.3	1,918	2,587.1	5,410
1952	56.2	126,506	451	771.9	1,876	2,412.8	4,849
1951	54.4	156,053	339	569.6	1,618	1,987.2	6,325
1950	37.5	99,904	260	439.2	1,345	1,687.0	4,568
1949	37.4	100,913	250	415.8	1,256	1,581.3	4,578
1948	32.8	100,536	230	369.6	750	984.2	4,597
1947	15.8	50,370	152	251.6	408	531.0	2,387

¹ Dans le présent contexte, le trafic «à horaire fixe» se rapporte au trafic «à tarif unitaire».

² Les marchandises comprennent le fret, les messageries et l'excédent de bagages.

³ A partir de 1970, les vols à destination et en provenance d'Hawaii sont classés dans les services «transfrontaliers». Avant cette date, ils étaient inclus dans les totaux des services du «Pacifique».

Séries T223-225. Aviation commerciale, trafic à forfait et d'affrètement assuré par les transporteurs canadiens, 1946 à 1975

(séries T223 et 225 en milliers; série T224 en milliers de livres)

Année	Passagers transportés	Marchandises transportées	Milles payants parcourus ¹	Année	Passagers transportés	Marchandises transportées	Milles payants parcourus ¹
	223	224	225		223	224	225
1975	2,742	362,972	79,034	1960	611	130,170	23,939
1974	2,345	340,412	74,692	1959	505	126,524	28,702
1973	2,149	357,150	70,657	1958	424	128,006	26,372
1972	1,849	306,391	63,801	1957	509	194,456	36,743
1971	1,761	280,918	58,698	1956	524	246,886	42,370
1970	1,478	254,468	55,517	1955	406	175,789	32,266
1969	1,341	260,821	50,983	1954	320	63,141	15,456
1968	1,093	168,731	42,138	1953	379	132,730	19,532
1967	1,009	136,019	36,654	1952	295	94,694	17,447
1966	949	143,096	34,900	1951	193	26,269	9,986
1965	854	133,195	30,904	1950	165	19,813	8,286
1964	798	122,665	27,047	1949	137	15,565	7,166
1963	734	122,115	26,818	1948	143	18,169	7,905
1962	632	115,309	23,277	1947	109	19,384	6,616
1961	559	121,902	21,569	1946	83	13,046	5,399

¹ Ne comprend pas les transporteurs dont les recettes annuelles brutes de vol sont inférieures à \$60,000 (Groupe V) pour les années 1960 à 1969.

Séries T226-235. Aviation commerciale, recettes d'exploitation, tarifs applicables aux passagers par unité de tarif et emploi, transporteurs canadiens, 1946 à 1975
(séries T226-232 en milliers de dollars; séries T233 et 234 en cents par unité)

Année	Recettes d'exploitation, services aériens commerciaux du Canada						Recettes-passager par passager-mille (services à horaire fixe) ¹		Nombre d'employés	
	Total des recettes d'explo- itation	Services à horaire fixe ¹			Services d'affrè- tement	Autres recettes des services de vol	Services autres que ceux de vol	Trans- porteurs aériens transcon- tinentaux		Trans- porteurs aériens régionaux
		Passagers	Courrier	Marchan- dises						
	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235
1975	1,891,307.4	1,230,123.1	37,112.6	150,004.7	357,311.7	48,993.5	67,761.8	7.42	11.93	40,321
1974	1,597,785.4	1,085,013.4	36,320.5	125,579.4	253,018.7	41,348.7	56,504.7	6.57	10.22	38,874
1973	1,253,743.7	826,692.2	31,702.2	106,496.2	208,580.6	36,781.0	43,491.5	5.77	9.31	34,071
1972	1,055,763.7	696,617.1	29,171.3	92,634.9	177,710.8	25,972.6	33,657.0	5.79	9.29	31,480
1971	918,389.5	607,869.3	29,338.0	81,040.9	150,088.8	23,446.9	26,605.6	6.10	9.18	29,622
1970	841,808.2	560,395.3	27,935.7	77,291.7	131,727.1	23,731.2	20,727.2	5.62	8.88	30,698
1969	721,112.5	480,256.1	27,180.3	61,655.6	108,800.9	23,155.7	20,063.9	5.69	8.84	28,625
1968	634,467.4	442,999.0	24,421.6	52,623.8	78,385.9	21,238.9	14,798.1	5.74	9.16	26,550
1967	560,814.4	398,645.8	23,586.7	40,564.7	65,173.2	20,057.4	12,786.6	5.60	9.15	24,686
1966	478,509.2	331,115.5	20,578.0	36,706.8	60,986.6	15,857.8	13,264.5	5.77	8.94	21,440
1965	407,688.2	283,495.9	18,755.5	30,346.5	54,201.8	13,459.1	7,429.4	5.86	9.03	19,007
1964	347,126.7	240,189.1	17,179.2	24,340.6	48,682.5	9,936.8	6,798.5	5.96	8.87	17,795
1963	318,633.8	225,678.7	15,812.3	20,375.8	41,119.9	8,111.7	7,535.4	6.09	9.33	17,577
1962	292,674.9	211,140.0	14,414.9	18,242.4	31,800.5	10,027.4	7,049.7	5.96	8.74	17,810
1961	263,644.9	186,890.4	13,867.9	15,887.1	31,003.7	7,697.1	8,298.7	5.80	8.72	17,700
1960	243,126.2	168,718.9	13,794.1	16,177.7	30,317.1	7,273.4	6,845.0	6.25	..	17,106
1959	220,423.6	152,317.2	13,437.8	14,549.2	29,003.3	6,491.2	4,624.9	6.31	6.75	16,565
1958	201,713.9	131,167.0	12,981.6	12,440.9	29,896.6	10,129.8	5,098.2	6.28	6.89	15,990
1957	190,043.1	112,295.3	12,661.8	11,594.9	40,719.2	7,867.4	4,904.4	6.26	7.05	16,014
1956	182,168.8	96,180.5	11,532.9	10,296.7	53,435.6	7,124.1	3,599.1	6.27	7.30	14,848
1955	152,739.0	77,598.1	10,904.7	8,815.2	44,543.3	6,722.0	4,155.7	6.34	7.59	13,271
1954	108,864.3	66,748.5	10,873.2	6,705.7	15,149.5	5,984.9	3,402.5	6.26	7.56	11,690
1953	104,255.5	59,566.0	10,089.1	5,985.6	19,664.1	5,716.7	3,234.0	6.37	7.98	10,703
1952	90,519.3	51,681.7	9,830.7	5,370.4	16,952.0	4,298.4	2,386.1	6.44	8.41	9,398
1951	73,051.5	46,059.5	9,186.1	4,235.3	10,202.7	1,599.7	1,768.2	6.78 ²	5.98 ²	6,942
1950	57,408.4	37,255.9	8,405.4	3,595.7	5,231.3	1,447.6	1,472.5	6.69	7.40	6,337
1949	49,803.4	31,600.8	8,261.2	2,915.0	4,286.0	1,289.8	1,450.6	6.77	8.36	6,513
1948	44,594.6	25,604.4	7,384.2	2,335.9	5,826.5	1,853.0	1,590.6	6.68	7.70	5,983
1947	31,900.2	17,483.1	6,097.4	1,799.7	3,848.4	1,292.5	1,379.1	6.41	8.38	5,725
1946	21,988.1	11,385.4	5,278.5	1,157.4	2,442.2	662.3	1,062.3	5.18	9.75	5,413

¹ Dans le présent contexte, le trafic «à horaire fixe» se rapporte au trafic «à tarif unitaire».

² Ce chiffre est faussé par l'application de tarifs spéciaux pour le transport militaire.

Séries T236-239. Aviation civile, nombre d'aéronefs et d'aéroports, 1946 à 1975

(en unités)

Année	Nombre d'aéronefs			Aéroports civils accrédités ¹	Année	Nombre d'aéronefs			Aéroports civils accrédités ¹
	Total de l'ensemble des aéronefs	Aéronefs commer- ciaux et d'État	Aéronefs privés			Total de l'ensemble des aéronefs	Aéronefs commer- ciaux et d'État	Aéronefs privés	
	236	237	238	239		236	237	238	239
1975	16,435	4,686	11,749	–	1960	4,914	2,045	2,869	460
1974	14,764	4,291	10,473	–	1959	4,547	2,034	2,513	483
1973	13,365	3,981	9,384	772	1958	4,509	2,071	2,438	452
1972	12,230	3,704	8,526	–	1957	4,005	2,001	2,004	550
1971	11,403	3,493	7,910	796	1956	3,330	1,764	1,566	519
1970	10,840	3,364	7,476	791	1955	3,148	1,682	1,466	495
1969	10,062	3,172	6,890	–	1954	2,800	1,513	1,287	430
1968	9,296	2,825	6,471	761	1953	2,654	1,503	1,151	433
1967	8,454	2,549	5,905	721	1952	2,411	1,425	986	415
1966	7,674	2,367	5,307	692	1951	2,306	1,454	852	403
1965	7,016	2,217	4,799	675	1950	1,960	1,222	738	415
1964	6,563	2,174	4,389	672	1949	2,001	1,334	667	361
1963	6,270	2,161	4,109	593	1948	2,021	1,477	544	354
1962	5,915	2,176	3,739	541	1947	1,873	1,574	299	273
1961	5,429	2,071	3,358	493	1946	911	866	45	161

¹ Comprend les aéroports pour hélicoptères et hydravions.

Séries T240-246. Arrivées et départs de vols civils à certains aéroports internationaux du Canada, 1960 à 1975

Année	Calgary	Aéroport international d'Edmonton	Montréal (Dorval)	Ottawa	Toronto	Vancouver	Winnipeg
	240	241	242	243	244	245	246
1975	117,750	58,862	187,860	76,932	228,688	198,416	114,459
1974	110,266	49,890	186,097	79,258	226,921	180,759	112,942
1973	93,280	45,244	180,029	98,534	208,775	167,837	104,472
1972	81,310	38,807	158,123	90,422	183,025	132,110	102,257
1971	80,925	31,699	152,578	90,729	176,984	122,244	111,151
1970	73,456	26,737	152,342	89,169	176,611	132,606	117,949
1969	70,060	23,538	148,027	93,194	165,426	142,120	114,161
1968	64,849	21,929	140,511	87,359	153,336	129,730	109,268
1967	57,197	20,250	151,502	82,705	141,477	124,748	106,776
1966	62,588	17,206	125,756	76,121	119,493	106,930	96,619
1965	66,948	15,524	107,255	62,845	99,958	84,879	74,787
1964	59,012	14,796	95,186	57,538	89,205	73,763	68,724
1963	57,674	14,262	80,821	61,555	86,012	72,881	64,763
1962	51,915	14,560	82,541	58,469	89,376	67,237	61,740
1961	49,823	14,662	84,364	55,515	91,764	60,252	66,213
1960	46,841	1,032 ¹	87,104	60,035	95,388	59,671	69,186

¹ L'aéroport international d'Edmonton est entré en service en novembre 1960. Ne comprend que les données de décembre.

Séries T247-250. Recettes du transport par oléoduc et gazoduc et tonnes-mines, 1950 à 1975
(séries T247 et 248 en millions de dollars; séries T249 et 250 en milliards de tonnes-milles)

Année	Recettes du trans- port par oléoduc	Recettes du trans- port par gazoduc	Tonnes- milles d'oléoducs	Tonnes- milles de gazoducs	Année	Recettes du trans- port par oléoduc	Recettes du trans- port par gazoduc	Tonnes- milles d'oléoducs	Tonnes- milles de gazoducs
	247	248	249	250		247	248	249	250
1975	255.2	668.1	66.4	44.9	1960	73.6	64.1	17.2	6.4
1974	276.3	571.9	79.1	43.7	1959	67.6	—	16.7	3.6
1973	267.7	495.4	82.5	42.0	1958	59.1	—	14.3	1.6
1972	247.7	342.9	70.5	36.4	1957	—	—	16.5	0.2
1971	214.8	277.7	59.4	31.7	1956	—	—	16.2	—
1970	203.3	241.4	54.3	28.9	1955	—	—	12.3	—
1969	185.1	203.2	47.1	24.1	1954	—	—	9.1	—
1968	159.8	163.3	41.6	21.2	1953	—	—	6.8	—
1967	150.6	150.9	37.0	19.2	1952	—	—	4.7	—
1966	125.9	137.6	33.1	17.9	1951	—	—	3.5	—
1965	122.2	133.4	29.9	17.0	1950	—	—	0.6	—
1964	108.7	129.8	28.0	15.3					
1963	104.0	119.3	26.7	13.2					
1962	94.9	114.6	24.3	11.7					
1961	83.4	96.7	21.5	9.3					

Séries T251-260. Victimes d'accidents de chemin de fer, 1907 à 1975¹
(en nombres)

Année ²	Accidents causés par le trafic ferroviaire								Autres causes	
	Victimes d'accidents mortels				Personnes blessées				Total de personnes tuées	Total de personnes blessées
	Total	Voyageurs	Employés ³	Autres ³	Total	Voyageurs	Employés ³	Autres ³		
251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	
1975	176	2	20	154	1,926	240	1,281	405	8	3,607
1974	188	1	22	165	2,045	244	1,393	408	11	3,833
1973	196	1	17	178	1,903	169	1,245	489	9	3,237
1972	226	5	17	204	2,122	194	1,387	541	15	3,295
1971	211	2	24	185	1,885	114	1,225	546	6	2,570
1970	180	1	17	162	1,835	157	1,223	455	8	2,870
1969	195	4	21	170	1,852	165	1,182	505	19	2,714
1968	215	6	25	184	1,910	235	1,168	507	10	2,509
1967	271	–	23	248	2,008	209	1,265	534	11	2,750
1966	305	4	20	281	2,114	216	1,307	591	8	2,688
1965	229	2	20	207	2,082	273	1,185	624	16	2,462
1964	251	8	23	220	1,776	138	1,085	553	12	2,239
1963	226	2	23	201	1,587	157	853	577	11	2,006
1962	253	–	19	234	1,465	106	877	482	20	2,116
1961	228	1	22	205	1,451	73	881	497	21	2,053
1960	262	2	24	236	1,586	151	895	540	10	1,903
1959	303	9	30	264	1,818	151	1,092	575	13	2,258
1958	304	1	33	270	1,462	83	1,016	363	23	2,422
1957	310	2	27	281	2,018	143	1,343	527	15	2,837
1956	359	7	55	297	2,311	84	1,637	590	20	2,842
1955	292	1	39	252	2,262	188	1,582	492	15	2,992
1954	281	4	37	240	2,359	215	1,646	498	16	3,132
1953	290	3	30	257	2,781	133	2,017	631	15	4,044
1952	375	2	61	312	3,156	125	2,430	601	18	4,753
1951	362	4	69	289	3,127	191	2,341	595	28	5,468
1950	299	18	54	227	3,098	262	2,244	592	18	6,051
1949	302	1	52	249	3,325	268	2,418	639	27	6,609
1948	352	15	76	261	3,841	284	2,906	651	33	7,315
1947	369	34	77	258	3,984	355	2,963	666	31	7,855
1946	304	2	90	212	3,780	349	2,844	587	23	8,858
1945	312	10	71	231	3,610	360	2,665	585	42	10,741
1944	320	8	81	231	3,548	416	2,637	495	33	10,831
1943	318	9	112	197	3,945	417	2,942	586	23	9,974
1942	411	43	103	265	3,430	639	2,163	628	32	8,100
1941	376	10	88	278	2,756	485	1,556	715	27	6,790
1940	275	5	49	221	2,070	277	1,278	515	25	5,145
1939	283	1	43	239	1,742	322	879	541	16	4,373
1938	284	4	45	235	1,741	314	898	529	11	4,139
1937	327	5	59	263	2,119	378	1,082	659	20	4,810
1936	362	6	83	273	2,572	657	1,293	622	19	5,160
1935	322	10	43	269	2,063	432	1,026	605	29	4,223
1934	295	16	43	236	2,106	417	1,119	570	20	4,094
1933	260	8	41	211	1,851	306	985	560	20	3,522
1932	304	7	57	240	1,855	339	957	559	22	3,716
1931	246	3	42	201	2,243	369	1,131	743	14	4,952
1930	425	15	81	329	2,692	488	1,477	727	38	8,371
1929	412	20	104	288	3,144	406	2,028	710	19	10,699
1928	479	15	114	350	3,257	326	2,214	717	28	10,548
1927	368	14	106	248	2,942	438	1,915	589	34	9,379
1926	424	20	102	302	3,068	375	2,141	552	35	8,638
1925	285	5	82	198	3,095	374	2,158	563	24	6,204
1924	334	19	105	210	3,197	401	2,350	446	28	6,611
1923	321	15	144	162	3,645	406	2,763	476	26	6,713
1922	323	11	107	205	3,256	336	2,440	480	18	5,991
1921	322	5	127	191	2,592	227	2,024	341	31	4,644
1920	360	28	145	187	3,402	456	2,513	433	33	5,278
1919 ²	399	33	162	204	2,712	372	1,904	436	41	4,505
1919 ²	359	34	151	174	2,546	296	1,860	390	27	3,616
1918	383	32	154	197	2,549	322	1,868	359	27	3,540
1917	419	24	177	218	2,682	410	1,909	363	33	2,747
1916	437	20	149	268	2,058	291	1,468	299	31	2,920
1915	366	17	108	241	1,578	304	1,578	328	19	1,583
1914	565	25	200	340	2,287	402	1,475	410	35	1,752
1913	710	38	298	374	2,966	650	1,834	482	32	1,606
1912	545	47	215	283	2,437	485	1,606	346	23	1,343
1911	465	28	202	235	1,906	288	1,314	304	28	1,423
1910	524	60	214	250	1,441	270	926	245	91	698
1909	478	36	182	260	1,404	281	897	226	27	782
1908	449	28	202	197	2,347	345	1,111	209	22	682
1907	598	70	249	268	2,152	352	1,126	220	11	454

¹ Ne comprend pas les accidents des chemins de fer électriques avant 1956.

² De 1907 à 1919, les données se rapportent à l'année terminée le 30 juin de l'année donnée. L'année 1919 correspond à l'année civile ainsi que les années ultérieures.

³ Comprend Terre-Neuve à partir du 1^{er} avril 1949.

Séries T261-270. Victimes d'accidents de la navigation¹, 1946 à 1975
(en nombres)

Année	Victimes d'accidents mortels					Personnes blessées				
	Total de personnes tuées	Équipages	Passagers	Autres employés	Autres	Total de personnes blessées	Équipages	Passagers	Autres employés	Autres
	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270
1975	32	23	2	–	7	32	30	–	–	2
1974	15	14	–	–	1	42	40	1	–	–
1973 ²	13	8	–	5	–	17	15	2	–	–
1972	15	14	–	–	1	1,163	981	62	118	2
1971	7	7	–	–	–	1,534	1,165	77	284	8
1970	27	19	3	1	4	1,745	1,302	92	325	26
1969	14	10	1	3	–	1,602	1,136	86	372	8
1968	7	7	–	–	–	1,585	1,143	67	355	20
1967	10	9	–	–	1	1,651	1,145	80	404	22
1966	23	18	–	4	1	1,864	1,316	38	492	18
1965	19	17	–	1	1	1,826	1,235	66	503	22
1964	14	11	–	–	3	1,661	1,043	64	522	32
1963	16	12	–	2	2	1,679	1,137	69	451	22
1962	12	9	–	2	1	1,797	1,141	85	549	22
1961	18	16	–	2	–	1,886	1,229	50	553	54
1960	10	7	1	2	–	1,746	1,156	59	513	18
1959	13	11	2	–	–	1,744	1,160	66	515	3
1958	16	14	–	1	1	1,997	1,416	44	536	1
1957	14	13	–	1	–	1,946	1,446	39	458	3
1956	23	20	1	1	1	2,091	1,516	29	545	1
1955	19	17	2	–	–	1,879	1,414	20	441	4
1954	26	23	–	3	–	1,875	1,375	43	438	19
1953	23	23	–	–	–	1,790	1,323	50	412	5
1952	26	26	–	–	–	1,809	1,363	38	390	18
1951	12	10	–	1	1	1,700	1,270	28	402	–
1950	28	20	7	–	1	1,763	1,336	33	392	2
1949 ³	137	16	119 ⁴	2	–	1,995	1,402	115	476	2
1948	38	36	–	2	–	2,166	1,665	83	401	17
1947	89	79	5	4	1	2,350	1,845	32	465	8
1946	26	24	1	–	1	1,761	1,655	31	73	2

¹ Ne comprend pas les accidents de petites embarcations de plaisance ni tous les accidents relatifs à la pêche commerciale.

² A partir de 1973, les données ne sont fournies que pour les accidents déclarés à Transports Canada.

³ Comprend Terre-Neuve.

⁴ Naufrage du Noronic.

Séries T271-284. Victimes d'accidents de la circulation routière, 1921 à 1975
(en nombres)

Année	Victimes d'accidents mortels							Personnes blessées						
	Total de personnes tuées	Conducteurs	Passagers	Piétons	Cyclistes	Motocyclistes	Autres	Total de personnes blessées	Conducteurs	Passagers	Piétons	Cyclistes	Motocyclistes	Autres
	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284
1975	6,061	2,480	1,770	1,045	185	378	203	220,941	94,883	83,456	19,271	8,913	10,922	3,496
1974	6,290	2,529	1,854	1,115	182	360	250	229,641	98,673	86,993	19,871	8,546	12,045	3,513
1973	6,706	2,536	2,040	1,304	187	415	224	223,777	95,570	86,424	20,085	6,819	11,416	3,463
1972	6,221	2,508	1,799	1,203	179	314	218	215,705	90,010	84,708	20,640	6,561	10,051	3,735
1971	5,573	2,257	1,736	1,147	170	216	47	192,599	79,663	78,414	19,540	6,268	8,166	548
1970	5,080	1,990	1,540	1,181	132	201	36	178,501	72,295	73,350	20,041	4,901	7,338	576
1969	5,425	2,113	1,696	1,223	150	184	59	180,829	72,773	75,335	20,565	4,772	6,775	609
1968	5,318	2,012	1,705	1,198	156	202	45	173,901	67,681	72,778	20,489	4,877	7,586	490
1967	5,429	2,098	1,743	1,285	114	141	48	168,142 ¹	63,525	72,669	21,430	4,567	5,370	581
1966	5,281	1,988	1,671	1,318	147	128	29	161,197	60,981	68,969	20,631	4,436	5,849	331
1965	4,902	1,765	1,655	1,254	138	70	20	150,612	56,769	65,151	19,862	4,541	3,979	310
1964	4,652	1,762	1,515	1,195	116	34 ²	30	139,632	52,878	61,579	19,056	3,966	1,807 ²	346
1963	4,210	1,607	1,302	1,132	131	25	13	126,086	46,711	55,996	18,080	3,664	1,332	303
1962	3,883	1,105 ³	1,675 ³	967	62 ³	12	62 ³	111,115	32,406 ³	57,636 ³	16,444	2,155 ³	898	1,576 ³
1961	3,426	956 ³	1,432 ³	931	50 ³	21	36 ³	99,263	28,129 ³	52,502 ³	15,484	2,187 ³	816	145 ³
1960	3,283	860 ³	1,394 ³	917	69 ³	24	19 ³	90,186	24,831 ³	47,355 ³	14,690	2,237 ³	851	222 ³
1959	3,231	829 ³	1,358 ³	918	63 ³	31	32 ³	84,751	23,221 ³	43,679 ³	14,576	2,036 ³	870	369 ³
1958	3,118	815 ³	1,276 ³	920	52 ³	25	30 ³	80,061	20,100 ³	42,394 ³	14,456	2,015 ³	930	166 ³
1957	3,260 ⁴	794	764	692	69	31	31	78,426 ⁴	19,508	27,012	9,246	1,988	986	184
1956	3,184 ⁴	836	781	658	52	37	17	72,884 ⁴	18,109	25,534	8,973	1,898	1,087	120
1955	2,084 ⁴	691	699	601	41	31	21	49,828 ⁴	15,586	22,798	8,611	1,775	924	134
1954	2,715 ⁴	616	643	618	73 ⁵	- ⁵	10	47,020 ⁴	14,246	21,042	8,806	2,737 ⁵	- ⁵	189
1953	2,921 ⁴	598 ⁶	713 ⁶	602	49	40	18	56,749 ⁴	14,297 ⁶	21,624 ⁶	8,788	1,859	1,054	204
1952	2,701 ⁴	545	638	558	51	38	12	57,738 ⁴	13,182	20,654	8,099	1,842	1,081	174
1951	2,412 ⁴	485	561	614	55	34	18	54,755 ⁴	11,933	18,640	7,602	1,673	1,185	232
1950	2,161 ⁴	382	474	498	55	60	8	50,032 ⁴	10,249	16,701	7,090	1,656	1,281	54
1949 ⁷	2,276	554	692	830	98	93	9	43,883	10,049	19,933	9,683	2,302	1,866	50
1948	1,976	464	581	738	79	77	30	38,098	8,532	16,515	8,832	2,067	1,409	520
1947	1,760	428	506	678	75	65	8	32,685	7,738	13,639	8,260	1,776	1,188	84
1946	1,663	387	440	678	95	55	8	30,679	7,208	12,302	8,247	1,920	900	102
1945 ⁸	1,556	283	362	624	87	27	16	24,422	5,025	9,712	7,327	1,690	603	65
1944	1,374	223	300	490	60	37	7	20,228	3,439	7,365	6,720	1,775	443	64
1943	1,437	234	284	544	68	28	3	20,390	3,555	7,383	7,165	1,830	376	81
1942	1,409	246	297	508	64	30	5	22,809	4,237	7,722	7,133	2,278	474	14
1941	1,852	306	492	658	123	32	3	30,984	5,368	11,983	8,689	3,262	706	19
1940	1,723	333	426	688	91	31	5	29,504	6,862	8,808	8,214	2,976	659	46
1939	1,584	347	306	589	111	20	7	25,104	7,348	6,308	7,177	2,516	541	94
1938	1,545	334	257	579	87	22	10	24,585	6,287	6,277	7,466	2,497	526	40
1937	1,642	409	289	661	121	37	9	25,703	7,162	6,249	8,129	2,520	588	111
1936	1,316	345	247	510	45	23	49	23,207	7,414	4,258	6,973	2,233	444	597
1935	1,224	353	215	460	53	10	73	20,989	6,665	4,483	7,205	1,322	333	981
1934	1,115	470	322	437	38	12	26	17,998	9,793	6,780	6,066	1,059	287	499
1933	955	322	321	321	28	11	36	14,947	11,113	..	5,232	718	228	909
1932	1,120	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1931	1,316	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1930	1,290	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1929	1,300	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1928	1,082	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1927	865	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1926	606	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1925	425	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1924	340	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1923	355	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1922	237	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1921	197	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

¹ En 1967, le nombre total de blessés comprend 9,215 personnes blessées entre juin et décembre dans la ville de Montréal, pour lesquelles aucune ventilation des chiffres n'est disponible. Ces cas ont été classés dans les diverses catégories de blessures d'après le pourcentage obtenu en 1966 dans la province de Québec.

² Avant 1965, les motocyclistes sont compris avec les cyclistes au Nouveau-Brunswick.

³ Au Québec, de 1958 à 1962, les passagers comprennent les conducteurs, les cyclistes et les autres victimes.

⁴ De 1950 à 1957, seuls les totaux du Québec sont inclus, et on ne dispose d'aucune ventilation des chiffres. Les statistiques de l'état civil sont utilisées pour certaines années. Pour 1950, certains chiffres du Manitoba sont des estimations.

⁵ Les cyclistes comprennent les motocyclistes en 1954.

⁶ Au Manitoba, en 1953, les conducteurs tués ont été comptés avec les passagers tués.

⁷ Comprend Terre-Neuve.

⁸ Avant 1946, les données relatives au total de personnes tuées sont tirées des statistiques de l'état civil. D'autres détails proviennent des rapports provinciaux. La série T271 ne représente pas la somme des séries T272-277.

Séries T285-292. Victimes d'accidents d'avions civils, 1931 à 1975

(en nombres)

Année	Victimes d'accidents mortels				Personnes blessées			
	Total de personnes tuées	Équipages	Passagers	Autres	Total de personnes blessés	Équipages	Passagers	Autres
	285	286	287	288	289	290	291	292
1975	175	80	91	4	92	47	43	2
1974	167	66	99	2	95	45	48	2
1973	154	73	77	4	77	37	34	6
1972	160	70	85	5	83	45	34	4
1971	169	78	91	—	104	54	47	3
1970	223	55	164	4	88	51	35	2
1969	136	64	71	1	85	51	34	—
1968	115	59	55	1	66	33	31	2
1967	157	83	73	1	77	37	39	1
1966	171	67	103	1	74	28	45	1
1965	130	53	75	2	67	35	31	1
1964	78	39	38	1	66	38	27	1
1963	211	53	157	1	49	25	24	—
1962	103	38	65	—	53	30	23	—
1961	74	38	36	—	43	23	19	1
1960	57	34	21	2	43	23	20	—
1959	91	41	49	1	39	18	20	1
1958	51	30	21	—	48	20	27	1
1957	180	45	135	—	48	30	13	5
1956	130	33	97	—	32	14	18	—
1955	86	42	42	2	44	17	26	1
1954	70	20	47	3	27	10	17	—
1953	74	31	43	—	21	8	11	2
1952	57	31	26	—	28	14	13	1
1951	109	32	77	—	18	10	7	1
1950	99	32	66	1	13	5	8	—
1949	82	27	55	—	14	7	6	1
1948	91	32	59	—	31	21	9	1
1947	49	19	30	—	67	30	37	—
1946	20	13	7	—	21	10	11	—
1945	4	2	2	—	13	4	9	—
1944	2	2	—	—	6	1	5	—
1943	8	3	2	3	4	1	3	—
1942	20	8	12	—	10	4	6	—
1941	24	10	14	—	15	5	10	—
1940	13	4	9	—	9	3	6	—
1939	14	6	8	—	9	3	6	—
1938	17	10	7	—	13	5	8	—
1937	7	4	3	—	8	3	4	1
1936	16	8	8	—	21	11	10	—
1935	12	6	5	1	15	6	9	—
1934	12	7	3	2	9	7	2	—
1933	25	10	12	3	13	8	5	—
1932	12	8	3	1	13	8	5	—
1931	27	10	16	1	20	11	7	2

Séries T293-305. Nombre de bureaux de poste au Canada, par province, 1946 à 1975

Année ¹	Total pour le Canada	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunsw- wick	Québec	Ontario	Mani- toba	Saskat- chewan	Alberta	Colom- bie- Britan- nique	Yukon	Terri- toires du Nord- Ouest
	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305
1975	8,665	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1974	8,710	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1973	8,684	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1972	8,564	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1971	9,023	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1970	9,575	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1969	10,450	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1968	10,838	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1967	11,059	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1966	11,172	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1965	11,255	690	106	782	513	2,461	2,722	800	1,166	1,042	909	20	44
1964	11,260	673	106	803	530	2,423	2,709	801	1,205	1,048	901	19	42
1963	11,336	661	107	830	536	2,414	2,704	805	1,248	1,062	906	20	43
1962	11,401	660	107	869	555	2,414	2,680	804	1,266	1,070	916	20	40
1961	11,421	654	106	901	568	2,408	2,651	809	1,276	1,071	916	20	41
1960	11,497	649	104	964	597	2,403	2,629	809	1,279	1,082	922	20	39
1959	11,634	647	104	1,031	634	2,405	2,624	814	1,298	1,089	932	19	37
1958	11,768	641	105	1,096	676	2,413	2,616	810	1,310	1,112	937	16	36
1957	11,879	640	105	1,117	703	2,435	2,627	817	1,318	1,124	940	16	37
1956	11,996	636	105	1,124	736	2,463	2,644	815	1,332	1,141	947	16	37
1955	12,138	626	105	1,148	789	2,487	2,654	822	1,347	1,156	955	16	33
1954	12,202	613	106	1,179	817	2,507	2,630	824	1,364	1,152	963	15	32
1953	12,259	606	105	1,215	834	2,516	2,613	831	1,384	1,156	955	13	31
1952	12,305	592	105	1,245	837	2,530	2,598	823	1,397	1,179	955	13	31
1951	12,390	573	105	1,278	874	2,545	2,602	823	1,407	1,179	958	15	31
1950	12,415	550	105	1,315	909	2,560	2,586	809	1,404	1,184	952	15	26
1949	11,930	–	105	1,362	922	2,567	2,590	806	1,418	1,186	933	15	26
1948	11,982	–	108	1,396	949	2,582	2,578	802	1,420	1,188	920	15	24
1947	12,033	–	109	1,441	968	2,577	2,562	791	1,429	1,195	923	15	23
1946	12,105	–	115	1,465	983	2,586	2,557	794	1,443	1,209	914	16	23

¹ Données se rapportant au 31 mars de l'année présentée.

Séries T306-308. Statistique des transports et de l'exploitation des services postaux, 1946 à 1975

Année ¹	Nombre total de services postaux terrestres	Nombre d'itinéraires ruraux	Nombre d'autres services postaux terrestres	Année ¹	Nombre total de services postaux terrestres	Nombre d'itinéraires ruraux	Nombre d'autres services postaux terrestres
	306	307	308		306	307	308
1975	7,639	5,001	2,638	1960	11,262	5,516	5,746
1974	7,735	5,030	2,705	1959	11,674	5,464	6,210
1973	7,781	5,062	2,719	1958	12,083	5,424	7,379
1972	7,541	5,093	2,448	1957	12,489	5,396	7,093
1971	8,107	5,161	2,946	1956	–	5,356	–
1970	8,048	5,220	2,828	1955	12,908	5,319	7,589
1969	–	5,449	–	1954	13,282	5,278	8,004
1968	9,364	5,561	3,803	1953	13,353	5,236	8,117
1967	9,771	5,595	4,176	1952	13,442	5,199	8,243
1966	9,934	5,625	4,309	1951	13,485	5,170	8,315
1965	10,180	5,643	4,537	1950	13,402	5,087	8,315
1964	10,284	5,639	4,645	1949	12,858	4,976	7,882
1963	10,598	5,640	4,958	1948	12,903	4,912	7,991
1962	10,757	5,637	5,120	1947	12,899	4,887	8,012
1961	10,901	5,600	5,301	1946	12,913	4,850	8,063

¹ Données se rapportant au 31 mars de l'année présentée.

Séries T309-312. Statistique des transports et coût des services postaux, 1946 à 1975

(en milliers de dollars)

Année ¹	Services postaux	Services maritimes	Services de la poste aérienne	Services terrestres non ferroviaires	Année ¹	Services postaux	Services maritimes	Services de la poste aérienne	Services terrestres non ferroviaires
	309	310	311	312		309	310	311	312
1975	16,204	1,308	36,854	53,409	1960	16,635	2,790	13,276	26,579
1974	12,302	1,058	32,386	46,968	1959	15,057	2,515	13,056	24,960
1973	11,363	1,087	30,580	47,047	1958	14,958	2,399	12,700	23,316
1972	10,785	1,334	28,241	51,965	1957	13,902	2,311	11,635	21,085
1971	11,650	1,461	27,103	51,171	1956	14,255	2,207	11,052	18,518
1970	13,218	1,624	27,813	53,959	1955	14,487	2,318	10,882	17,783
1969	13,621	1,934	24,544	48,403	1954	15,111	2,406	10,070	16,975
1968	14,890	2,419	23,631	45,664	1953	12,944	2,559	9,835	15,589
1967	14,061	2,325	21,206	40,889	1952	11,831	2,377	9,356	14,476
1966	13,725	2,444	18,968	37,052	1951	13,986	2,181	8,491	13,673
1965	14,442	2,389	17,427	34,391	1950	8,867	2,117	8,298	12,903
1964	14,698	2,313	15,842	32,676	1949	8,682	2,512	7,772	11,859
1963	15,043	2,561	14,405	31,303	1948	8,545	2,915	6,497	10,599
1962	15,591	2,667	13,709	30,120	1947	8,324	2,362	7,147	9,592
1961	16,080	2,781	13,755	29,045	1946	8,113	2,320	8,657	8,905

¹ Données se rapportant au 31 mars de l'année présentée.

Séries T313-314. Recettes postales brutes et envois de la première classe, 1946 à 1975

Année ¹	Recettes postales brutes (<i>\$milliers</i>)	Envois de la première classe (<i>millions</i>)	Année ¹	Recettes postales brutes (<i>\$milliers</i>)	Envois de la première classe (<i>millions</i>)	Année ¹	Recettes postales brutes (<i>\$milliers</i>)	Envois de la première classe (<i>millions</i>)
	313	314		313	314		313	314
1975	617,743	3,504.0	1965	268,073	2,180.4	1955	151,682	1,849.7
1974	591,133	3,347.4	1964	239,725	–	1954	129,735	1,582.0
1973	563,159	3,141.3	1963	222,359	2,255.4	1953	129,267	1,576.4
1972	504,211	2,699.0	1962	213,579	2,138.2	1952	122,267	1,462.2
1971	432,911	2,723.0	1961	201,952	2,190.6	1951	105,534	1,453.2
1970	444,069	2,708.2	1960	193,593	2,096.2	1950	101,277	1,362.3
1969	374,902	2,531.7	1959	183,291	1,983.9	1949	95,957	1,333.3
1968	337,023	2,586.4	1958	177,433	1,956.5	1948	91,614	1,210.3
1967	305,473	2,489.7	1957	167,829	1,828.7	1947	86,401	1,151.8
1966	285,190	2,384.4	1956	158,286	1,727.0	1946	83,763	–

¹ Les données se rapportent aux années financières terminées le 31 mars de l'année présentée.

Séries T315-323. Sociétés exploitantes de télécommunications, nombre de téléphones et d'appels téléphoniques, 1946 à 1975
(séries T315-320 en milliers, séries T321-323 en millions)

Année	Nombre de téléphones en services au 31 décembre						Nombre d'appels téléphoniques		
	Total ²	Commer- ciaux	Résiden- tiels ³	Postes supplé- mentaires résiden- tiels ³	Reliés à un central automa- tique	Reliés à un central manuel	Total	Locaux	Interurbains
	315	316	317	318	319	320	321	322	323
1975	13,165	3,928	9,237	2,194	13,139	26	21,194.1	20,340.6	853.5
1974	12,454	3,691	8,763	2,011	12,420	34	20,701.0	19,936.8	764.2
1973	11,677	3,428	8,249	1,812	11,624	53	19,054.9	18,396.6	658.3
1972	10,987	3,183	7,804	1,667	10,920	67	18,348.9	17,777.0	571.9
1971	10,269	2,996	7,273	1,423	10,184	85	16,934.8	16,439.4	495.4
1970	9,750	2,854	6,896	1,293	9,646	104	15,895.2	15,436.8	458.4
1969	9,296	2,719	6,577	1,188	9,156	140	15,030.9	14,596.6	434.3
1968	8,818	2,557	6,261	1,084	8,658	160	14,381.6	13,993.6	388.0
1967	8,358	2,423	5,935	967	8,129	229	13,410.5	13,053.1	357.4
1966	7,893	2,290	5,603	875	7,620	273	13,169.5	12,846.2	323.3
1965	7,445	2,142	5,303	794	7,123	322	12,439.8	12,138.2	301.6
1964	7,019	2,016	5,003	711	6,651	368	11,939.3	11,658.1	281.2
1963	6,657	1,910	4,746	642	6,214	443	11,299.8	11,039.6	260.2
1962	6,329	1,817	4,512	580	5,824	505	10,808.3 ¹	10,558.1 ¹	250.2 ¹
1961	6,014	1,730	4,284	521	5,357	657	10,468.9	10,242.6	226.3
1960	5,728	1,674	4,054	462	5,018	710	9,579.9	9,364.6	215.3
1959	5,439	1,569	3,870	409	4,598	841	9,250.2	9,044.8	205.4
1958	5,118	1,486	3,632	348	4,192	926	8,707.6	8,513.4	194.2
1957	4,827	1,409	3,418	308	3,855	972	8,255.7	8,077.1	178.6
1956	4,499	1,334	3,165	266	3,478	1,021	7,764.8	7,593.5	171.3
1955	4,152	1,237	2,915	224	3,070	1,082	6,961.5	6,808.4	153.1
1954	3,860	1,154	2,706	188	2,764	1,096	6,347.5	6,209.8	137.7
1953	3,606	1,085	2,521	170	2,486	1,120	6,084.7	5,952.8	131.9
1952	3,352	1,017	2,335	155	2,240	1,112	5,609.7	5,483.0	126.7
1951	3,114	957	2,157	141	2,005	1,109	5,273.6	5,146.2	127.4
1950	2,917	902	2,015	128	1,811	1,106	5,012.6	4,894.7	117.9
1949	2,700	846	1,854	115	1,627	1,073	4,559.3	4,454.0	105.3
1948	2,452	778	1,674	95	1,399	1,053	4,117.2	4,025.3	91.9
1947	2,231	712	1,519	81	1,256	975	3,843.3	3,760.6	82.7
1946	2,026	647	1,379	62	1,123	903	3,559.0	3,484.2	74.8

¹ Voir dans le texte la remarque servant d'introduction aux séries T321-323.

² La série T315 représente la somme des séries T316 et T317; elle constitue également la somme des séries T319 et T320.

³ La série T318 est comprise dans la série T317.

Séries T324-326. Dépenses brutes d'investissement des sociétés exploitantes de télécommunications pour la construction, les machines et le matériel neufs, 1946 à 1975¹

(en millions de dollars)

Année	Dépenses totales	Construction	Machines et matériel	Année	Dépenses totales	Construction	Machines et matériel
	324	325	326		324	325	326
1975	1,692.4	533.9	1,158.5	1960	356.5 ¹	161.3 ¹	195.2 ¹
1974	1,490.1	508.7	981.4	1959	314.1	126.9	187.2
1973	1,071.1	371.0	700.1	1958	329.6	126.7	202.9
1972	903.5	308.8	594.7	1957	305.2	112.7	192.5
1971	828.4	285.5	542.9	1956	248.2	98.7	149.5
1970	732.1	254.4	477.7	1955	211.9	90.8	121.1
1969	685.7	233.0	452.7	1954	181.0	76.0	105.0
1968	630.4	222.6	407.8	1953	161.7	70.9	90.8
1967	592.2	194.2	398.0	1952	141.3	58.3	83.0
1966	542.2	196.0	346.2	1951	125.4	53.2	72.2
1965	442.9	158.6	284.3	1950	113.0	47.3	65.7
1964	409.3	146.0	263.3	1949	114.7	51.3	63.4
1963	420.3	148.3	272.0	1948	103.6	46.0	57.6
1962	371.3	135.7	235.6	1947	81.3	35.3	46.0
1961	321.1	122.7	198.4	1946	44.6	25.8	18.8

¹ A partir de 1960, les séries T324-326 se rapportent à toutes les sociétés exploitantes de télécommunications; pour 1959 et les années antérieures, elles ne portent que sur les compagnies de téléphone.

Séries T327-335. Installations, recettes, dépenses, impôts, intérêt, employés et salaires des compagnies de téléphone, 1946 à 1975

(en milliers de dollars, sauf la série T334)

Année ¹	Coût des installations et du matériel	Total	Inter-urbain	Total	Dépenses d'exploitation ²	Impôts	Intérêt	Nombre d'employés ³	Traitements et salaires ⁴
	327	328	329	330	331	332	333	334	335
1975	11,426,333	3,054,705	1,435,202	2,650,396	1,938,305	364,724	347,367	82,866	1,091,350
1974	10,039,662	2,514,907	1,195,118	2,234,221	1,633,305	322,171	278,745	81,225	921,007
1973	8,791,434	2,200,702	1,012,751	1,920,423	1,390,447	298,452	231,524	75,407	775,700
1972	7,960,368	1,924,840	860,390	1,673,433	1,227,769	244,590	201,074	72,671	681,187
1971	7,255,227	1,725,302	748,757	1,504,854	1,092,794	230,653	181,407	69,995	600,949
1970	6,571,028	1,568,726	675,945	1,366,645	977,415	225,839	163,391	68,334	536,071
1969	5,988,211	1,404,325	586,861	1,227,420	884,547	197,587	145,286	66,578	479,068
1968	5,467,326	1,268,387	509,456	1,095,763	782,964	185,577	127,122	66,699	436,543
1967	5,010,999	1,163,856	460,692	1,006,494	727,240	169,553	109,701	68,431	408,066
1966	4,544,522	1,043,837	413,490	912,453	672,077	150,106	90,270	68,233	375,279
1965	4,127,387	948,177	363,046	821,205	605,375	137,657	78,173	63,467	335,365
1964	3,808,675	860,207	316,535	746,504	551,424	123,567	71,513	60,829	306,454
1963	3,510,479	787,375	276,656	687,273	512,116	110,437	64,720	58,416	286,068
1962	3,192,230	733,294	258,790	636,542	474,306	104,144	58,092	58,091	269,285
1961	2,926,527	679,306	238,129	590,428	444,072	94,452	51,904	56,322	254,208
1960	2,692,484	627,983	216,963	549,043	419,764	83,721	45,558	57,670	247,128
1959	2,444,577	582,263	200,080	509,727	396,720	75,528	37,479	58,826	240,691
1958	2,202,747	507,690	172,828	451,673	367,689	52,965	31,019	61,400	234,298
1957	1,941,592	467,702	159,542	412,158	334,427	51,262	26,469	64,074	219,693
1956	1,672,364	422,370	145,285	366,118	296,633	47,682	21,803	60,121	193,993
1955	1,470,679	376,717	127,228	328,881	265,200	43,902	19,779	55,673	173,923
1954	1,301,546	340,623	110,955	296,384	236,222	40,664	19,498	51,929	159,329
1953	1,152,310	310,834	100,694	269,818	214,498	38,172	17,148	50,540	145,110
1952	1,027,528	279,002	91,316	244,506	193,248	37,069	14,189	48,207	131,371
1951	909,581	240,763	81,275	213,824	173,069	28,130	12,625	47,387	117,678
1950	806,826	198,823	69,583	178,194	151,158	15,542	11,494	45,396	102,093
1949	716,520	169,113	58,700	153,066	131,672	11,358	10,036	42,326	90,634
1948	615,942	150,533	51,676	131,570	111,272	11,667	8,631	38,851	77,498
1947	521,184	134,667	46,021	116,623	96,763	12,417	7,443	35,578	66,624
1946	454,215	120,675	41,487	105,751	83,638	14,770	7,343	33,170	54,147

¹ Données se rapportant au 31 décembre pour les années terminées le 31 décembre.

² Comprend d'autres dépenses.

³ Nombre d'employés à temps plein seulement.

⁴ Pour les employés à temps plein et à temps partiel.

Séries T336-341.

Tarifs des appels téléphoniques interurbains entre Montréal et certaines villes, 1918 à 1975

(tarifs de jour, de numéro à numéro, pour les appels de trois minutes, en dollars)

Date d'entrée en vigueur	Entre Montréal et					
	Ottawa	Toronto	Windsor	Halifax	Winnipeg	Vancouver
	336	337	338	339	340	341
1 ^{er} juillet 1975	.93	1.38	1.58	2.10	2.67	3.15
1 ^{er} juillet 1970	.80	1.30	1.50	1.75	2.35	3.00
1 ^{er} juillet 1965	.80	1.30	1.65	1.75	2.35	3.65
6 novembre 1960	.80	1.70	2.10	2.00	2.75	3.50
1 ^{er} juin 1959	.80	1.70	2.10	2.00	2.85	3.65
1 ^{er} décembre 1958	.80	1.70	2.10	2.00	2.95	4.40
15 mai 1953	.80	1.75	2.30	2.00	2.95	4.40
22 juillet 1950	.80	1.75	2.30	1.75	3.00	4.70
1 ^{er} septembre 1945	.65	1.75	2.30	1.75	3.00	4.70
10 juillet 1941	.65	1.75	2.30	1.75	3.25	5.75
1 ^{er} avril 1937	.65	1.75	2.30	1.80	3.75	6.75
1 ^{er} septembre 1936	.65	1.90	2.85	1.80	3.75	6.75
1 ^{er} janvier 1930	.65	1.90	2.85	2.05	4.00	8.00
1 ^{er} février 1929	.70	1.95	3.05	2.05	4.00	8.00
21 avril 1921	.70	2.05	3.25	3.20	7.05	14.50
20 novembre 1918	.70	2.05	3.25	3.20	7.10	14.60

Séries T342-351. Statistique financière et compte rendu d'exploitation d'autres sociétés exploitantes de télécommunications, 1946 à 1975
(série T342 en milliers de dollars; séries T346-351 en milliers d'unités)

Année ¹	Recettes d'explo- itation	Dépenses d'explo- itation	Recettes ne pro- venant pas de la trans- mission	Coût des instal- lations et du matériel	Total des télé- grammes transmis	Télé- grammes envoyés	Télé- grammes reçus des États- Unis	Total des câblo- grammes (à l'exclu- sion des doubles comptes) ²	Câblo- grammes envoyés	Câblo- grammes reçus
	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351
1975	259,059	193,811	154,819	939,560	4,431	4,115	316	8,016	1,558	1,246
1974	230,078	172,554	139,115	855,966	4,085	3,743	342	7,292	1,504	1,297
1973	190,703	140,114	120,308	789,269	3,830	3,454	376	7,412	1,463	1,278
1972	163,190	115,308	93,029	644,242	5,596	5,052	544	6,457	1,566	1,234
1971	146,413	107,567	91,449	606,744	6,389	5,888	501	5,347	1,497	1,290
1970	136,948	100,068	86,801	570,556	7,678	6,906	772	4,729	1,436	1,216
1969	126,568	92,770	80,460	545,695	8,498	7,618	880	4,235	1,459	1,242
1968	116,666	86,426	70,404	519,950	9,673	8,830	843	4,057	1,583	1,291
1967	104,505	78,716	65,981	494,486	10,474	9,383	1,091	3,576	1,466	1,266
1966	95,478	74,684	60,464	474,826	11,456	10,328	1,128	3,232	1,427	1,164
1965	86,087	68,869	52,117	447,295	12,789	11,534	1,255	3,038	1,479	1,094
1964	78,743	63,865	47,805	425,324	12,946	11,708	1,238	3,529	1,362	996
1963	73,611	60,257	45,320	391,173	13,339	11,931	1,408	2,940	1,280	935
1962	71,379	56,452	41,280	336,374	14,451	12,834	1,617	2,920	1,257	933
1961	64,054	51,735	33,938	299,568	15,139	13,441	1,698	2,810	1,271	975
1960	58,546	45,538	28,523	267,379	16,257	13,726	1,820	2,663	1,199	933
1959	52,963	43,512	24,036	226,914	16,391	14,437	1,954	2,603	1,203	909
1958	47,634	39,909	19,445	199,289	17,296	15,375	1,921	2,500	1,154	909
1957	44,797	39,272	17,408	169,258	19,164	17,037	2,127	2,581	1,232	964
1956	40,720	33,689	14,067	149,954	20,381	18,150	2,231	2,430	1,151	939
1955	39,321	32,502	16,627	124,301	20,068	17,887	2,181	2,238	1,086	873
1954	38,204	33,204	6,453	118,272	19,806	17,763	2,143	2,106	1,000	831
1953	36,920	33,953	14,308	110,831	21,222	19,041	2,181	2,043	955	813
1952	33,094	31,617	11,462	100,221	21,614	19,513	2,101	1,934	887	777
1951	29,128	27,808	9,749	90,506	21,816	19,693	2,123	1,786	816	722
1950	23,922	22,546	7,722	82,296	20,478	18,520	1,958	1,688	748	663
1949	22,257	22,063	6,692	76,249	20,063	18,100	1,963	1,642	742	678
1948	19,423	20,292	5,627	71,121	19,013	16,970	2,043	1,580	743	702
1947	18,515	17,360	5,032	67,111	17,988	15,596	2,392	1,614	745	710
1946	17,998	16,029	4,826	63,910	18,442	16,222	2,220	1,846	845	812

¹ Les données se rapportent à l'année civile.

² Comprend les messages radio et les messages transatlantiques par télex.

Séries T352-359. Nombre de stations de radio et de télévision privées, et recettes et dépenses d'exploitation des stations privées et de la Société Radio-Canada (Radio-Canada), 1959 à 1975

(en millions de dollars)

Année	Nombre de stations de radio (sauf Radio-Canada)	Nombre de stations de télévision ¹ (sauf Radio-Canada)	Recettes d'exploitation			Dépenses d'exploitation		
			Stations privées		Radio-Canada	Stations privées		Radio-Canada
			Radio	Télévision		Radio	Télévision	
	352	353	354	355	356	357	358	359
1975	392	59	208.2	233.6	64.0	168.3	183.4	314.1
1974	385	59	182.5	194.0	50.1	145.5	161.2	279.1
1973	348	60	159.9	170.7	46.1	127.9	129.2	244.3
1972	343	56	145.4	132.1	38.7	113.8	98.3	210.5
1971	341	64	125.7	115.8	36.3	109.0	102.4	221.8
1970	338	66	114.5	111.2	37.6	101.3	93.5	202.2
1969	329	67	108.1	106.6	37.8	93.4	84.6	203.9
1968 ²	319	68	95.7	100.0	29.9	83.3	82.5	175.5
1967	305	66	88.8	95.2	30.3	77.1	79.3	176.0
1966	291	65	79.6	85.8	27.0	69.9	70.0	145.1
1965	281	65	70.5	75.3	25.8	63.4	60.9	124.9
1964	265	66	65.0	63.6	25.0	58.9	54.4	115.4
1963	239	63	58.2	53.6	24.4	53.5	49.5	106.9
1962	198	58	53.6	47.6	23.2	49.3	46.5	100.2
1961	194	55	49.4	37.7	23.4	46.4	40.5	94.1
1960	193	47	47.0	28.5	..	42.3	21.0	..
1959	181	43	45.1	23.7	..	38.0	18.5	..

¹ Stations émettrices pour les années 1972 à 1975.

² A partir de 1968, les données déclarées portent sur une période financière uniforme se terminant le 31 août de chaque année. La période de déclaration de 1968 comporte des ajustements des données effectivement déclarées.