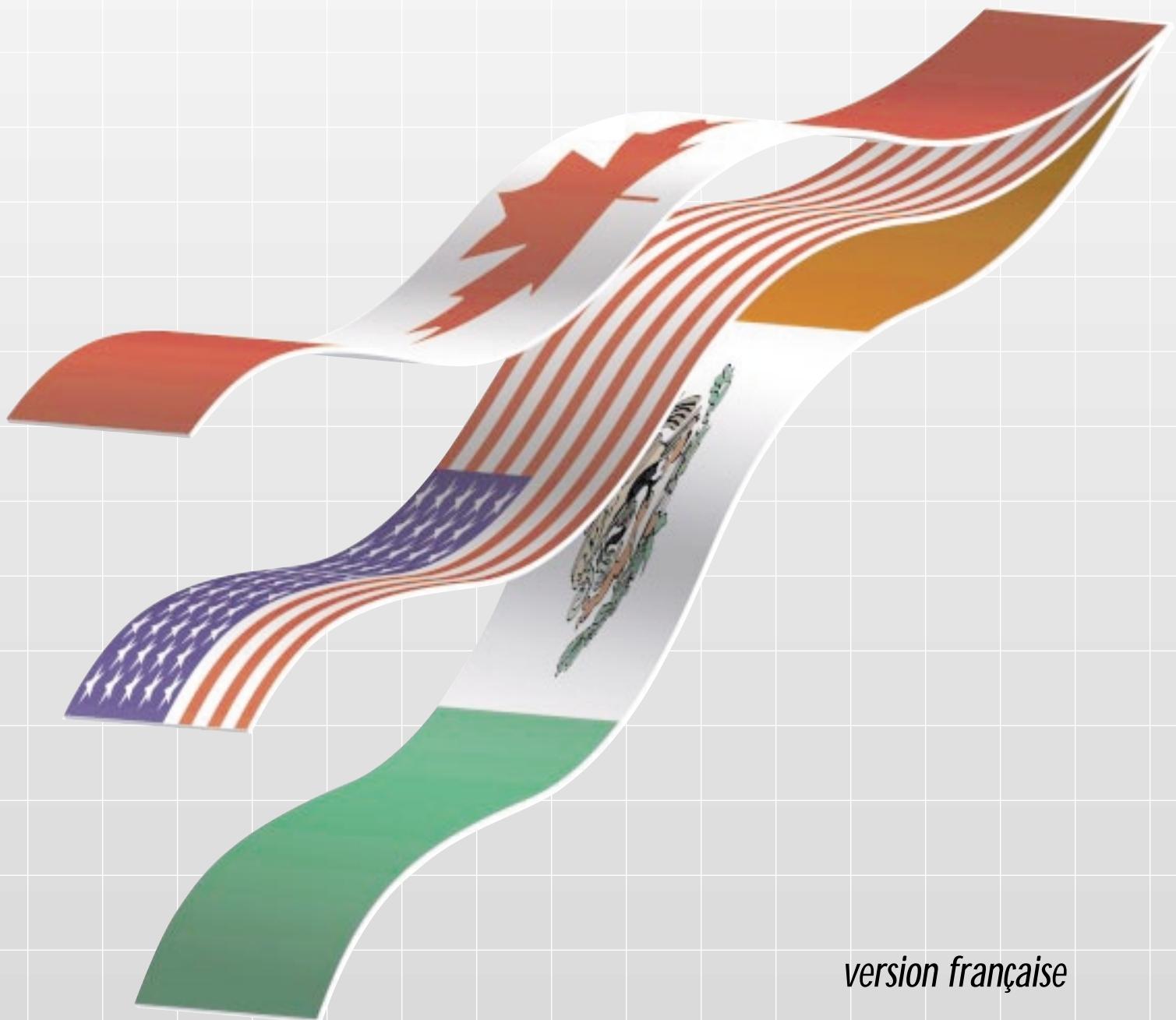


Statistiques des transports en Amérique du Nord

North American
Transportation
in Figures

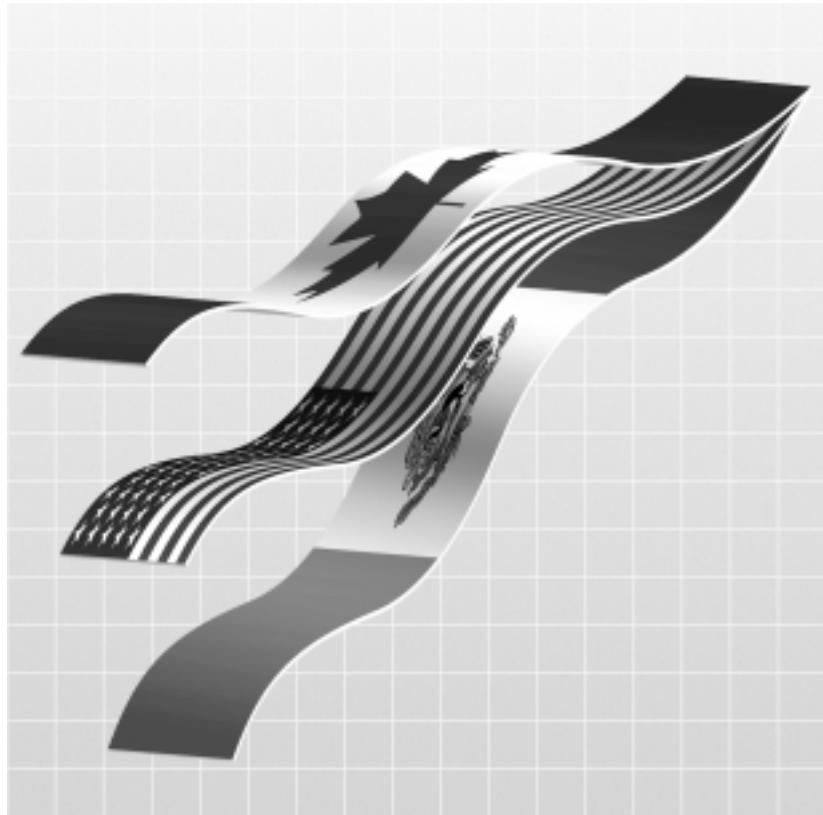
El Transporte
de América
del Norte
en Cifras



version française

Statistiques des transports en Amérique du Nord

BTS00-05



Le présent rapport faisant partie du domaine public, son utilisation et sa reproduction en tout ou en partie sont autorisées, à condition de citer la source.

Citation recommandée

Secrétariat aux transports des États-Unis, Bureau of Transportation Statistics, secrétariat au Commerce des États-Unis, Census Bureau des États-Unis; Statistique Canada; Transports Canada; Instituto Mexicano del Transporte; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática; Secretaría de comunicaciones y Transportes, *Statistiques des transports en Amérique du Nord*, BTS00-05, Washington (DC), 2000

Pour obtenir des exemplaires du présent rapport, les utilisateurs peuvent s'adresser à n'importe lequel des organismes sous-mentionnés :

Canada

Statistique Canada
Division de la diffusion
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone : (1-800) 700-1033
(appels en provenance du Canada ou des États-Unis)
(613) 951-7277
(appels en provenance du Canada ou des États-Unis)

Télécopieur : (1-800) 889-9734
(messages en provenance du Canada ou des États-Unis)
(613) 951-1584
(messages en provenance du Canada ou des États-Unis)

Adresse électronique
(commandes de produits) :
order@statcan.ca

Site Web : www.statcan.ca

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Dirección General de Planeación
Dirección de Información Programática
Av. Insurgentes Sur y Nebraska
No. 825, 1er piso
Col. Nápoles
Del. Benito Juárez
México (D.F.)
CP 03810

Téléphone : (5) 536-9189
(appels en provenance du Mexique)
(5) 543-9831
(appels en provenance du Mexique)

Télécopieur : (5) 543-7283
(messages en provenance du Mexique)

Site Web : www.sct.gob.mx

Instituto Mexicano del Transporte
Carretera Querétaro-Galindo Km.12
76700 Sanfandila, Pedro Escobedo,
Querétaro (Qro.)

Téléphone : (4) 216-9777
(appels en provenance du Mexique)
(4) 216-9646
(appels en provenance du Mexique)
(4) 216-9597
(appels en provenance du Mexique)

Télécopieur : (4) 216-9671
(appels en provenance du Mexique)

Adresse électronique
(commandes de produits) :
buzon@imt.mx
publicaciones@imt.mx

Site Web : www.imt.mx

Instituto Nacional de Estadística,
Geografía e Informática
Dirección General de Difusión
Dirección de Atención a Usuarios y
Comercialización
Edificio Sede
Av. Héroe de Nacozari Sur No. 2301
Fracc. Jardines del Parque
20270, Aguascalientes, Ags.
Téléphone : (4) 918-2998
(appels en provenance du
Mexique)
Adresse électronique
(commandes de produits) :
usuario@cis.inegi.gob.mx
Site Web : www.inegi.gob.mx

États-Unis

Customer Service
Bureau of Transportation Statistics
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street SW, Room 3430
Washington, DC 20590

Téléphone : (202) 366-3282
(appels en provenance des
États-Unis ou du Canada)

Télécopieur : (202) 366-3640
(messages en provenance
des États-Unis ou du
Canada)

Adresse électronique
(commandes de produits) :
orders@bts.gov

Site Web : www.bts.gov

Census Bureau des États-Unis
1201 E. 10th Street
Building 71 Publications
Jeffersonville, IN 47132

Téléphone : (812) 218-3690

identification des agences

Canada

Transports Canada

David M. Collenette,
ministre

Margaret Bloodworth,
sous-ministre

Groupe de la politique

Louis Ranger,
sous-ministre adjoint

Roger Roy,
directeur général,
Direction générale de l'analyse
économique

Statistique Canada

Ivan P. Fellegi,
statisticien en chef

Ray Ryan,
statisticien en chef adjoint,
Statistique du commerce et des
entreprises

George Andrusiak,
directeur général,
Statistique de l'industrie

Tricia Trépanier,
directrice,
Division des transports

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Carlos Ruiz Sacristán,
secrétaire
Aarón Dychter Poltolarek,
sous-secrétaire aux Transports

Manuel Rodríguez Morales,
sous-secrétaire à l'Infrastructure

Coordination général de la planification et des SCT centres

Juan Rodríguez Castañeda,
coordonnateur général de la
Planification et des Centres

Abraham Zamora Torres,
directeur général de la
Planification

Adolfo Zagal Olivares,
directeur de l'Information sur
les programmes

Instituto Mexicano del Transporte

Alfonso Rico Rodríguez,
directeur général

Roberto Aguerrebere Salido,
coordonnateur de l'Intégration
des transports

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

Antonio Puig Escudero,
président

Miguel Cervera Flores,
directeur général de la Statistique

Francisco Guillén,
directeur général des Comptes
nationaux, Études
socioéconomiques et prix

Gabriel Maldonado Lee,
directeur de secteur, Statistiques
étudiantes et régionales

États-Unis

U.S. Department of Transportation

Rodney E. Slater,
secrétaire

Mortimer L. Downey,
secrétaire adjoint

Bureau of Transportation Statistics

Ashish K. Sen,
directeur

Richard R. Kowalewski,
directeur adjoint

Susan J. Lapham,
directrice associée des
Programmes et des Services
statistiques

U.S. Department of Commerce

Norman Y. Mineta,
secrétaire

Robert L. Mallett,
secrétaire adjoint

U.S. Census Bureau

Kenneth Prewitt,
directeur

William G. Barron,
directeur adjoint

Paula J. Schneider,
directrice associée principale
des Programmes

Frederick T. Knickerbocker,
directeur associé des
Programmes économiques

Thomas L. Mesenbourg,
directeur adjoint des
Programmes économiques

remerciements

Projet d'établissement de statistiques des transports en Amérique du Nord

Un groupe de travail dont les membres représentaient les trois pays était responsable de l'exécution de ce projet. Les agences représentées étaient notamment Statistique Canada et Transports Canada, du Canada; le Secretaría des Comunicaciones y Transportes, l'Instituto Mexicano del Transporte et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), du Mexique; le Bureau of Transportation Statistics et le Census Bureau des États-Unis. Mais le produit définitif n'aurait pas été possible sans les nombreuses contributions substantielles de gens de chaque pays, qui n'étaient pas membres du groupe de travail et qui sont représentés par les agences et les organismes d'appui énumérés ci-après.

Coordination

Lisa Randall, Bureau of Transportation Statistics, secrétariat aux Transports des États-Unis

Membres du Groupe de travail sur le projet d'établissement de statistiques des transports en Amérique du Nord

Roberto Aguerrebere Salido, Instituto Mexicano del Transporte

Jeff Allen, Statistique Canada

Miguel Angel Backhoff, Instituto Mexicano del Transporte

Irwin Bess, Statistique Canada

Ruth Bramblett, Census Bureau des États-Unis, secrétariat au Commerce des États-Unis

Carol Brandt,
Bureau of Transportation Statistics,
secrétariat aux Transports des États-Unis

Josefina Flores, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Alicia Guerrero, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

Enrique Juárez, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Peter Kennedy, Transports Canada

John Lawson, Transports Canada

Felipe Leyva, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

José Luis Bermúdez,
Instituto Mexicano del Transporte

Victor Palacios Aguilar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Gilles Paré, Statistique Canada

Brigitte Parent, Transports Canada

Lisa Randall,
Bureau of Transportation Statistics,
secrétariat aux Transports des États-Unis

Oscar Rico,
Instituto Mexicano del Transporte

Rolf Schmitt,
Bureau of Transportation Statistics,
secrétariat aux Transports des États-Unis

Norman Tague,
Maritime Administration,
secrétariat aux Transports des États-Unis

Garry Tulipan, Transports Canada

Thomas Zabelsky, Census Bureau des États-Unis, secrétariat au Commerce des États-Unis

Nous remercions également les personnes suivantes de leur apport à la réalisation du projet : *Felix Ammah-Tagoe*, *Audrey Buurn*, *Bingsong Fang*, *Roberto Flores*, *Xiaoli Han*, *William Mallett*, *Erika McDonald* et *Tonia Rifaey*.

Agences et organismes d'appui

Canada

Canadien National

Chemin de fer Canadien Pacifique

Ressources naturelles Canada

NAV CANADA

Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent

Association des transports du Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Mexique

Banco de México, Dirección General de Investigación Económica

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México

Secretaría de Turismo, Dirección General de Política Turística

États-Unis

American Public Transit Association

Association of American Railroads

Secrétariat au Commerce, Bureau of Economic Analysis

Secrétariat à la Défense, Army Corps of Engineers des États-Unis

Secrétariat à l'Énergie, Energy Information Administration

Secrétariat à l'Énergie, Oak Ridge National Laboratory

Secrétariat au Travail, Bureau of Labor Statistics

Secrétariat aux Transports, Federal Aviation Administration

Secrétariat aux Transports, Federal Highway Administration

Secrétariat aux Transports, Federal Railroad Administration

Secrétariat aux Transports, Federal Transit Administration

Secrétariat aux Transports, Maritime Administration

Secrétariat aux Transports, National Highway Traffic Safety Administration

Secrétariat aux Transports, Research and Special Projects Administration

Secrétariat aux Transports, Garde côtière des États-Unis

Environmental Protection Agency

National Railroad Passenger Corporation (Amtrak)

National Transportation Safety Board

Appui aux publications :

Walter C. Odom, Michael G. Garland, Gary Lauffer, Benjamin Cromer, Barbara Abbott, Gloria Davis, Kevin Proctor, et Laurene Qualls, Census Bureau des États-Unis, secrétariat au Commerce des États-Unis

Marsha Fenn et Chip Moore, Bureau of Transportation Statistics, secrétariat aux Transports des États-Unis

Martha Courtney, MacroSys

Conception de la couverture :

Vincent Hughes
Visualization

Préface

Le rapport intitulé *Statistiques des transports en Amérique du Nord* fait état des statistiques des transports et, dans ce domaine, de celles qui portent sur les passagers, les marchandises, l'économie, la sécurité, l'énergie, l'environnement et la démographie, au Canada, au Mexique et aux États-Unis. Il a pour but de sensibiliser davantage tous les intéressés aux statistiques des transports actuellement disponibles dans chacun des trois pays, de les aider à évaluer la comparabilité des données, de déterminer où sont les lacunes statistiques, et d'indiquer quelles données supplémentaires doivent être fournies pour donner une meilleure idée des transports en Amérique du Nord.

Il s'agit d'un projet qui résulte directement de l'Échange de statistiques des transports en Amérique du Nord, initiative tripartite prise par les organismes de statistiques et des transports du Canada, du Mexique et des États-Unis. Des mises à jour de cette publication seront produites périodiquement.

Table des matières

Introduction xix

Section 1 : Aperçu des trois pays

Tableau 1-1. Population nationale et population active	3
Figure 1-1a. Part en pourcentage de la population nord-américaine : en 1990, 1995 et 1996	4
Figure 1-1b. Variation en pourcentage de la population : de 1990 à 1996	4
Figure 1-1c. Variation en pourcentage de la population active nord-américaine : en 1990, 1995 et 1996	5
Figure 1-1d. La population active en tant que pourcentage de l'ensemble de la population : en 1996	5
Tableau 1-1a. 25 principaux centres de population du Canada : en 1996	6
Tableau 1-1b. 25 principaux centres de population du Mexique : en 1995	6
Tableau 1-1c. 25 principaux centres de population des États-Unis : en 1996	7
Carte 1. 25 principaux centres de population par pays : en 1996	8
Tableau 1-2. Superficie	7
Tableau 1-3. Produit intérieur brut (PIB) par industrie	9
Figure 1-3a. Part en pourcentage du PIB de chaque catégorie d'activité : en 1996	10
Figure 1-3b. Variation en pourcentage du PIB de chaque catégorie d'activité : de 1990 à 1996	11
Figure 1-3c. Part en pourcentage du PIB de l'industrie des transports, par sous-catégorie : en 1996	12

Section 2 : Les transports et l'économie

Tableau 2-1. Produit intérieur brut (PIB) attribué à la demande finale de transports	15
Tableau 2-2. Dépenses de consommation personnelles pour les transports, par sous-catégorie de dépenses	17
Figure 2-2a. Part en pourcentage des dépenses de consommation personnelles en matière de transports par sous-catégorie principale : en 1996	18
Figure 2-2b. Variation en pourcentage des dépenses de consommation personnelles en matière de transports par sous-catégorie principale : de 1990 à 1996	18
Tableau 2-3. Dépenses de transport gouvernementales, par mode de transport	19
Tableau 2-4. L'emploi dans les transports et les industries connexes	21
Tableau 2-5. L'emploi dans les métiers relatifs aux transports	23

Section 2 : Les transports et l'économie – suite

Tableau 2-6. Recettes et paiements relatifs au commerce international de marchandises et de services	25
Tableau 2-7a. Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique	27
Tableau 2-7b. Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec les États-Unis	28
Tableau 2-8a. Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Canada	29
Tableau 2-8b. Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique	30

Section 3 : La sécurité des transports

Tableau 3-1. Pertes de vie, par mode de transport	33
Tableau 3-2. Blessés, par mode de transport	35
Tableau 3-3. Taux d'accidents de la route mortels et avec blessures	37
Figure 3-3. Taux d'accidents de la route mortels par tranche de 10 000 véhicules : en 1990, 1995 et 1996	38
Tableau 3-4. Taux d'accidents mortels et avec blessures, transport aérien	39

Section 4 : Les transports, l'énergie et l'environnement

Tableau 4-1. Consommation d'énergie du secteur des transports	43
Figure 4-1. Part en pourcentage de la consommation d'énergie globale attribuable aux transports : en 1996	44
Tableau 4-2. Consommation d'énergie, par mode de transport	45
Tableau 4-3. Consommation estimative de carburants de remplacement par les véhicules routiers motorisés	47
Tableau 4-4. Prix moyen des combustibles fossiles pour les utilisateurs ultimes ...	48
Tableau 4-5. Rendement énergétique des nouveaux modèles de l'année de véhicules routiers motorisés	50
Tableau 4-6a. Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle	51
Tableau 4-6b. Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des camions lourds, par année de modèle	53

Section 5 : Transport intérieur de marchandises

Tableau 5-1. Transport intérieur de marchandises, par mode de transport (en tonnes métriques)	57
---	----

Section 5 : Transport intérieur de marchandises – suite

Tableau 5-2. Transport intérieur de marchandises, par mode de transport (en tonnes métriques-kilomètres)	59
Figure 5-2a. Parts respectives en pourcentage des modes de transport, à l'exclusion du transport par pipeline, du total des tonnes métriques-kilomètres : en 1996	61
Figure 5-2b. Parts respectives en pourcentage des modes de transport, y compris le transport par pipeline, du total des tonnes métriques-kilomètres : en 1996	61
Tableau 5-3a. Principaux produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996	62
Tableau 5-3b. Principaux produits transportés – transport intérieur au Mexique, par mode de transport : en 1996	63
Tableau 5-3c. Principaux produits transportés – transport intérieur au États-Unis, par mode de transport : en 1993	64
Tableau 5-4a. Principaux flux interprovinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996 ...	65
Carte 2. Principaux flux interprovinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996 ..	66
Tableau 5-4b. Principaux flux inter-États de produits transportés – transport intérieur aux États-Unis, par mode de transport : en 1993	67
Carte 3. Principaux flux inter-États de produits transportés – transport intérieur aux États-Unis, par mode de transport : en 1993	68
Tableau 5-5a. Principales paires de villes canadiennes – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996	69
Tableau 5-5b. Principales paires de villes mexicaines – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996	70
Carte 4. Principales paires de villes mexicaines – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996	71

Section 6 : Commerce nord-américain de marchandises

Tableau 6-1a. Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport (valeur)	75
Tableau 6-1b. Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport (valeur)	76
Tableau 6-1c. Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport (valeur)	78
Tableau 6-2a. Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport (en tonnes métriques)	80
Tableau 6-2b. Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport (en tonnes métriques)	81

Section 6 : Commerce nord-américain de marchandises – suite

Tableau 6-2c. Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport (en tonnes métriques)	83
Tableau 6-3a. Principaux points d'entrée au Canada pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996	85
Tableau 6-3b. Principaux points d'entrée au Mexique pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996	87
Tableau 6-3c. Principaux points d'entrée aux États-Unis pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996	88
Tableau 6-4a. Principaux ports mexicains pour les expéditions maritimes en transit : de janvier à juin 1997	90
Tableau 6-4b. Principaux ports américains pour les expéditions maritimes en transit : en 1996	91
Tableau 6-5a. Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière canado-américaine : en 1996	92
Tableau 6-5b. Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière américano-mexicaine : en 1996	93
Carte 5. Séries de cartes montrant des installations de passage de la frontière	94
Tableau 6-6a. Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec le Mexique, par mode de transport : en 1996	99
Tableau 6-6b. Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec les États-Unis, par mode de transport : en 1996	100
Tableau 6-7a. Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec le Canada, par mode de transport : en 1996	101
Tableau 6-7b. Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec les États-Unis, par mode de transport : en 1996	102
Tableau 6-8a. Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Canada, par mode de transport : en 1996	103
Tableau 6-8b. Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Mexique, par mode de transport : en 1996	104

Section 7 : Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde

Tableau 7-1. Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon la valeur	107
Tableau 7-2. Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon le poids	109
Tableau 7-3a. Principaux points d'entrée au Canada du commerce international de marchandises, par mode de transport : en 1996	111

Section 7 : Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde – suite

Tableau 7-3b. Principaux points d'entrée aux États-Unis du commerce international de marchandises, par mode de transport : en 1996	113
Tableau 7-4a. Principaux produits du commerce international canadien, selon la valeur : en 1996	114
Tableau 7-4b. Principaux produits du commerce international mexicain, selon la valeur : en 1996	115
Tableau 7-4c. Principaux produits du commerce international américain, selon la valeur : en 1996	116
Tableau 7-5a. Principaux produits du commerce international canadien, selon le poids : en 1996	117
Tableau 7-5b. Principaux produits du commerce international américain, selon le poids : en 1996	118

Section 8 : Trafic intérieur de passagers

Tableau 8-1. Trafic intérieur de passagers, par mode de transport	121
Tableau 8-2a. Principales paires de zones métropolitaines du Canada en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996	123
Carte 6. Principales paires de zones métropolitaines du Canada en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996	124
Tableau 8-2b. Principales paires de zones métropolitaines du Mexique en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996	123
Carte 7. Principales paires de zones métropolitaines du Mexique en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996	125
Tableau 8-2c. Principales paires de zones métropolitaines des États-Unis en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1995	126
Carte 8. Principales paires de zones métropolitaines des États-Unis en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1995	127

Section 9 : Trafic nord-américain de passagers

Tableau 9-1a. Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, par mode de transport	131
Tableau 9-1b. Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, par mode de transport	132
Tableau 9-1c. Voyages Mexique-États-Unis/États-Unis-Mexique, par mode de transport	134
Figure 9-1a. Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Canada et le Mexique : en 1996	136

Section 9 : Trafic nord-américain de passagers – suite

Figure 9-1b. Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Canada et les États-Unis : en 1996	136
Figure 9-1c. Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Mexique et les États-Unis : en 1996	136
Figure 9-1d. Part en pourcentage des voyages de moins de 24 heures, par rapport aux voyages de plus de 24 heures, de l'ensemble des voyages entre le Canada et les États-Unis : en 1996	136
Figure 9-1e. Part en pourcentage des voyages de moins de 24 heures, par rapport aux voyages de plus de 24 heures, de l'ensemble des voyages entre le Mexique et les États-Unis : en 1996	137
Figure 9-1f. Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de moins de 24 heures entre le Canada et les États-Unis : en 1996	137
Figure 9-1g. Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de plus de 24 heures entre le Canada et les États-Unis : en 1996	137
Figure 9-1h. Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de plus de 24 heures entre le Mexique et les États-Unis : en 1996	137
Tableau 9-2a. Principaux points de passage de la frontière canado-américaine par les passagers : en 1996	138
Tableau 9-2b. Principaux points de passage de la frontière américano-mexicaine par les passagers : en 1996	140
Tableau 9-3. Principales paires de villes nord-américaines pour le transport aérien des passagers : en 1996	141
Carte 9. Principales paires de villes nord-américaines pour le transport aérien des passagers : en 1996	142
Tableau 9-4a. Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, par but du voyage	143
Tableau 9-4b. Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, par but du voyage ...	144
Tableau 9-5a. Caractéristiques des voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada : en 1996	145
Tableau 9-5b. Caractéristiques des voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada : en 1996	147

Section 10 : Trafic de passagers entre l'Amérique du Nord et le reste du monde

Tableau 10-1. Voyages entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, par mode de transport	151
Tableau 10-2. Principales origines et destinations internationales à l'extérieur de l'Amérique du Nord : en 1996	153
Tableau 10-3. Principaux points d'entrée des passagers aériens internationaux, à l'exclusion des passagers nord-américains : en 1996	154

Section 11 : Infrastructure des transports

Tableau 11-1. Étendue du réseau physique intérieur	157
Figure 11-1a. Étendue du réseau routier (4 voies ou plus) : de 1990 à 1995	159
Figure 11-1b. Croissance en kilomètres du réseau routier (4 voies ou plus) : de 1990 à 1995	159
Tableau 11-2. Nombre d'aéroports	160
Tableau 11-2a. 20 principaux aéroports canadiens, selon les opérations de vol : en 1996	161
Tableau 11-2b. 20 principaux aéroports mexicains, selon les opérations de vol : en 1996	162
Tableau 11-2c. 20 principaux aéroports américains, selon les opérations de vol : en 1996	163
Tableau 11-3. Nombre de ports et d'installations portuaires	164
Tableau 11-4a. 20 principaux ports canadiens, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996	165
Tableau 11-4b. 20 principaux ports mexicains, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996	166
Tableau 11-4c. 20 principaux ports des États-Unis, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996	167
Carte 10. Principaux ports maritimes en Amérique du Nord – 20 principaux ports par pays, selon le tonnage : 1996	168
Tableau 11-5. Routes, ponts et tunnels à péage	169

Section 12 : Véhicules de transport

Tableau 12-1. Nombre de véhicules ou équipements de transport	173
Figure 12-1a. Croissance du nombre total de véhicules routiers : de 1990 à 1996	177
Figure 12-1b. Nombre total de véhicules routiers par tranche de 1 000 résidants : en 1996	177
Tableau 12-2. Nombre de véhicules-kilomètres, par mode de transport	178

Annexe A : Aperçu statistique des transports au Canada, au Mexique et aux États-Unis	183
Annexe B : Sources supplémentaires et notes techniques ..	215
Annexe C : Références	335
Acronymes de référence	335
Taux de change internationaux	338
Abréviations des noms des États et des provinces	338
Taux de conversion des mesures métriques en mesures américaines	339
Noms des points d'entrée, à la frontière canado-américaine	340
Noms des points d'entrée, à la frontière américano-mexicaine	345
Tarif douanier fondé sur le Système harmonisé applicable au commerce international de marchandises	349
Annexe D : Tableaux en mesures américaines	353

Introduction

Le rythme de croissance de l'économie mondiale et l'intégration du commerce, de la finance et de la fabrication ont augmenté énormément au cours des deux dernières décennies. Les transports jouent un rôle essentiel dans l'évolution de l'économie mondiale en permettant aux gens de se déplacer d'un endroit à l'autre, en facilitant le commerce et le tourisme, de même qu'en favorisant la concurrence économique et la spécialisation. Ce qui se passe en Amérique du Nord¹ correspond à ces tendances mondiales. La diminution des entraves au commerce et la mobilité croissante des populations ont intensifié la demande de renseignements sur l'infrastructure et les services de transport au Canada, au Mexique et aux États-Unis, de même qu'entre ces pays. Deux grandes initiatives, l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE)², puis l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA),³ ont été des jalons importants dans la libéralisation du commerce des produits et des services entre les trois pays du continent.

Un réseau de transport efficace, sûr et rentable est essentiel à la croissance économique d'un pays, à la mobilité de ses citoyens et à sa sécurité nationale. Tous les jours, les gouvernements, les entreprises et les consommateurs prennent de nombreuses décisions au sujet des endroits où situer des installations et faire des investissements, au sujet des marchandises à expédier, du mode de transport à utiliser, de la façon de voyager par affaires ou pour se divertir, et des endroits où effectuer ces déplacements. Les transports font le lien

entre les entreprises, les industries et les consommateurs, et leurs avantages vont au-delà des frontières nationales de n'importe quel pays. Mais si leur contribution positive à l'économie nationale et à la vie quotidienne des gens est très importante, les transports ont néanmoins certaines incidences défavorables. Ils consomment en effet beaucoup d'énergie, surtout dérivée du pétrole, et ils font chaque année un grand nombre de tués et de blessés. Le présent rapport vise à donner une juste image de leurs avantages ainsi que de leurs incidences.

L'efficacité et l'efficience des transports nationaux et nord-américains sont lourdement tributaires de renseignements sûrs. D'un pays à l'autre, des renseignements exhaustifs sur les transports permettent de prendre des décisions éclairées sur les plans personnel, corporatif et national. Des données exactes, comparables d'un mode de transport et d'un pays à l'autre, sont indispensables pour investir efficacement des ressources qui se font rares; pour comprendre l'évolution dynamique des marchés du transport; pour évaluer les avantages et les incidences des transports; et pour appuyer la prise de décisions essentielles dans les secteurs public et privé. En résumé, des renseignements exacts, détaillés et opportuns sur les transports sont un élément essentiel du processus décisionnel des entreprises, des gouvernements et des particuliers.

Une initiative trilatérale, l'Échange de Statistiques des transports en Amérique du Nord (l'Échange) a été le premier à déterminer la nécessité d'un recueil de données de transport relatives au Canada, au Mexique et aux États-Unis, ainsi que de données connexes. L'Échange est donc une

¹ Aux fins du présent rapport, « Amérique du Nord » fait référence aux trois pays constitutifs : Canada, Mexique et États-Unis.

² L'ALE est entré en vigueur le 1er janvier 1989.

³ L'ALENA est entré en vigueur le 1er janvier 1994.

initiative des organismes de transport et de statistiques de ces pays, et il sert de tribune pour l'échange de renseignements et pour l'examen de sujets et de questions ayant trait aux statistiques des transports dans les pays participants, et entre eux. La première réunion de l'Échange s'est tenue en novembre 1991, et d'autres ont eu lieu depuis, à intervalles réguliers.

En plus de promouvoir des relations de travail plus étroites entre les organismes de transport et de statistiques des trois pays, l'Échange a débouché sur un certain nombre de projets primordiaux, notamment l'élaboration conjointe, par le Canada et les États-Unis, de la Classification type des marchandises transportées (CTMT), l'élimination de l'incohérence des données sur le commerce transfrontalier des marchandises et sur l'échange d'idées en matière d'élaboration de rapports nationaux. La coopération trilatérale entre les trois pays a également débouché sur le développement du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), instauré pour l'échange d'idées sur la façon d'améliorer et de normaliser le traitement des données de transports dans les comptes économiques nationaux, et elle a entraîné un accord visant à élaborer en commun un projet de Statistiques des transports en Amérique du Nord. Depuis 1997, un groupe de travail représentant les trois pays a coordonné les travaux de ce projet. Les organismes participants sont Statistique Canada et Transports Canada, du Canada; le Secretaría de Comunicaciones y Transportes (secrétariat aux Communications et aux Transports), l'Instituto Mexicano del Transporte (Institut mexicain des transports) et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (Institut national de la statistique, de la géographie et de l'informatique), du Mexique; le Bureau of Transportation Statistics et le U.S. Census Bureau, des États-Unis.

Le projet des Statistiques des transports en Amérique du Nord a eu un certain nombre d'objectifs clés, à savoir : a) identifier les renseignements primordiaux qui permettront d'avoir une vue d'ensemble des transports en Amérique du Nord, b) caractériser les activités de transport et les incidences des transports au Canada, au Mexique et aux États-Unis, de même qu'entre ces pays, c) révéler tout manque de comparabilité des données au sein des pays et entre ces derniers, (d) identifier les données ou les renseignements manquants, et e) amorcer des discussions pour réduire ce manque de comparabilité et ces lacunes statistiques grâce à des activités de collaboration. Le présent rapport, intitulé *Statistiques des transports en Amérique du Nord*, est l'un des résultats du projet en question, et il représente le deuxième effort commun des trois pays pour dresser un rapport statistique dans le domaine des transports.⁴ Nous nous attendons à ce que les renseignements soient mis à jour périodiquement, pour fournir aux usagers une source reconnue de données sur les transports et d'autres données connexes, dans un contexte nord-américain.

Le rapport intitulé *Statistiques des transports en Amérique du Nord* donne un excellent aperçu des statistiques de transport en Amérique du Nord. Des versions anglaise, française et espagnole sont disponibles. Ce document comprend des données pour les années 1990, 1995 et 1996, dernières années pour lesquelles des données comparables sont facilement disponibles. Toutes les données de valeur sont indiquées en dollars américains courants, et toutes les unités de mesure sont métriques.⁵ Les utilisateurs doivent

4 En décembre 1999, un bref rapport sommaire, soit les *Faits saillants sur le transport nord-américains*, a été publié par suite des travaux et des données figurant dans le présent rapport, *Statistiques des transports en Amérique du Nord*.

5 Les taux de conversion aux mesures américaines figurent dans l'annexe C. L'annexe D fait état des données en mesures américaines pour des tableaux donnés.

noter que, dans l'intérêt d'une comparabilité accrue entre les données des trois pays, avons au besoin examiné à fond et modifié sensiblement les catégories et les définitions de données, de sorte que certaines de ces catégories et de ces définitions ne correspondent peut-être pas toujours à celles des publications nationales du Canada, du Mexique et des États-Unis. Leurs utilisateurs, qui ont besoin de données dans les catégories, la devise ou les unités de mesures nationales d'une série chronologique complète ou de renseignements supplémentaires, peuvent communiquer avec l'organisme concerné de chaque pays.

Chaque version de notre rapport rédigée dans une des trois langues visées contient plus de 90 tableaux de données, étayées par des graphiques, des figures, des cartes et un certain nombre d'annexes. L'annexe A donne un aperçu de l'appareil statistique des transports dans chacun des trois pays, notamment des renseignements sur des organismes précis de même que sur leurs rôles et leurs responsabilités respectifs en matière de données de transport. Dans la plupart des cas, cette annexe fournit également des sites Web pouvant fournir des renseignements détaillés supplémentaires sur des fichiers et des séries de données déterminés. L'annexe B fournit des notes techniques supplémentaires pour chacun des tableaux de données, et explique les différences entre les trois pays en ce qui a trait aux sources de données, aux méthodes d'enquête et de collecte, ainsi qu'aux définitions. Les renseignements fournis ici sont le complément des notes de bas de page figurant sur chaque tableau. Quant à l'annexe C, elle contient des graphiques de référence supplémentaires, notamment : les taux de change du Fonds monétaire international (FMI) utilisés, les abréviations des noms des États et des provinces, les taux de

conversion des mesures américaines en mesures métriques, les points de passage des frontières et le système harmonisé pour le commerce international de marchandises au niveau à deux chiffres. Et l'annexe D fournit certaines tables en mesures américaines.

Le document intitulé *Statistique des transports en Amérique du Nord* contient douze sections thématiques. La section 1, "Aperçu des trois pays", situe ce document dans son contexte et donne un aperçu de chaque pays en ce qui a trait à sa population, à sa population active, à sa superficie et à son produit intérieur brut (PIB). La section 2, "Les transports et l'économie", fournit des renseignements détaillés sur les incidences des transports sur les indicateurs économiques de chaque pays (notamment le PIB), plus précisément sur les dépenses gouvernementales et sur l'emploi. La section 3, "La sécurité des transports", fournit des renseignements essentiels sur les tués et les blessés par mode de transport. Les taux d'accidents mortels et d'accidents avec blessures relatifs au transport routier et au transport aérien y sont également indiqués. La section 4, "Les transports, l'énergie et l'environnement", comprend des tableaux faisant état de la consommation d'énergie, des frais de carburant et des exigences en matière de contrôle des émissions. La section 5, "Transport intérieur de marchandises", résume cette activité par mode de transport, par produit important et par principale paire origine-destination. Les sections 6 et 7 fournissent des données sur le commerce de marchandises en Amérique du Nord et sur le commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde. Dans le cas de la section 6, chaque pays a décidé d'utiliser ses propres données sur ce commerce. Il y a par conséquent des différences statistiques, par exemple, entre les données canadiennes sur le

commerce avec les États-Unis et les données de ce pays sur le commerce avec le Canada. La section 7 porte sur le commerce international des marchandises dans chaque pays, à l'exclusion du commerce avec les autres pays d'Amérique du Nord. Les sections 8, 9 et 10 fournissent des données sur le trafic intérieur nord-américain et international de passagers. La section 9 fait état des déplacements nord-américains et contient des renseignements sur le type de voyage (les trajets de plus de 24 heures par rapport aux trajets de moins de 24 heures), sur le mode de transport utilisé et sur le but des trajets. La section 10 fournit des données sur le trafic international de passagers entre l'Amérique du Nord et le reste du monde. La section 11 est axée sur l'infrastructure des transports et sur l'utilisation de cette dernière dans chacun des trois pays. La section 12, qui porte sur les véhicules de transport, fait un inventaire détaillé de ces véhicules et du matériel connexe, et résume les déplacements intérieurs, en ce qui a trait aux véhicules-kilomètres parcourus, par mode de transport.

Un certain nombre de symboles standard ont été adoptés dans les tableaux statistiques, à savoir :

C = Données confidentielles
I = Données inexistantes
SO = Sans objet
NS = Non significatif
ND = Données non disponibles
e = Données estimatives
p = Données préliminaires
r = Données révisées

En outre, l'unité de mesure « milliard » utilisée dans la présente version du rapport équivaut à « mille millions » dans la version espagnole, et à un billion dans la version anglaise.

Une version électronique des *Statistiques des transports en Amérique du Nord*, comprenant des fichiers de feuilles de calcul téléchargeables, sera également disponible sur les sites Web des organismes participant au projet d'établissement de statistiques des transports en Amérique du Nord. Ces sites Web sont les suivants :

Canada

Statistique Canada
www.statcan.ca
Transports Canada
www.tc.gc.ca

Mexique

Instituto Mexicano del Transporte
(Institut mexicain des transports)
www.imt.mx
Instituto Nacional de Estadística,
Geografía e Informática (INEGI)
(Institut national de la statistique, de la géographie et de l'informatique)
www.inegi.gob.mx
Secretaría de Comunicaciones y
Transportes (secrétariat aux Communications et aux Transports)
www.sct.gob.mx

États-Unis

Bureau of Transportation Statistics,
secrétariat aux Transports des États-Unis
www.bts.gov
Census Bureau des États-Unis,
secrétariat au Commerce des États-Unis
www.census.gov

s|e|c|t|i|o|n 1

Aperçu
des trois pays

tableau 1-1

Population nationale et population active

(En millions)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Population nationale, total	27,8	29,6	30,0	81,2	91,2	93,7	248,7	262,9	265,3
Femmes	14,0	14,9	15,1	41,3	46,3	48,0	127,5	134,3	135,5
Hommes	13,8	14,7	14,9	39,9	44,9	45,7	121,2	128,5	129,8
Structure par âge									
14 ans et moins	5,8	6,0	6,0	31,1	32,3	32,7	53,5	57,2	57,7
Pourcentage de la population totale	20,9	20,3	20,0	38,3	35,4	34,9	21,5	21,8	21,8
De 15 à 34 ans	9,2	8,9	8,9	29,3	33,7	33,6	80,0	77,6	76,6
Pourcentage de la population totale	33,1	30,1	29,7	36,1	37,0	35,9	32,2	29,5	28,9
De 35 à 64 ans	9,7	11,1	11,5	16,9	20,9	22,8	83,9	94,7	97,1
Pourcentage de la population totale	34,9	37,5	38,3	20,8	22,9	24,3	33,7	36,0	36,6
65 ans et plus	3,1	3,6	3,6	3,9	4,3	4,6	31,2	33,4	33,8
Pourcentage de la population totale	11,1	12,1	12,0	4,8	4,7	4,9	12,6	12,7	12,7
Population urbaine									
Pourcentage de la population totale	I	I	77,9	71,3	73,5	74,0	79,7	79,8	79,8
Densité de population									
Nombre de personnes (au kilomètre carré)	3	3	3	41	46	48	27	29	29
Population active, total	14,3	14,9	15,1	31,2	35,6	36,6	125,8	132,3	133,9
Pourcentage de la population totale	51,4	50,3	50,3	37,5	39,0	39,6	50,6	50,3	50,5

LÉGENDE : e = Données estimatives. I = Données inexistantes.

SOURCES

Canada

Population nationale et population active : Statistique Canada, *Statistiques démographiques annuelles, n° 91-213-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Population urbaine : Statistique Canada, Recensement de la population de 1996. *Chiffres de population et de logements - Un aperçu national n° 93-357-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), 1997.

Mexique

Population nationale et urbaine : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, Estados Unidos Mexicanos, Perfil Sociodemográfico*, Aguascalientes (Ags.), 1992.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Conteo de Población y Vivienda, 1995, Estados Unidos Mexicanos, Resultados Definitivos, Tabulados Básicos*, Aguascalientes (Ags.), 1996.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Conteo de Población y Vivienda, 1995, Estados Unidos Mexicanos, Perfil Sociodemográfico*, Aguascalientes (Ags.), 1997.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica, 1997, Aguascalientes (Ags.), 1997.

Population active : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, *Encuesta Nacional de Empleo, 1991, 1995 et 1996*, Aguascalientes (Ags.), années diverses.

États-Unis

Population nationale et structure par âge : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States*, Washington (DC), 1998.

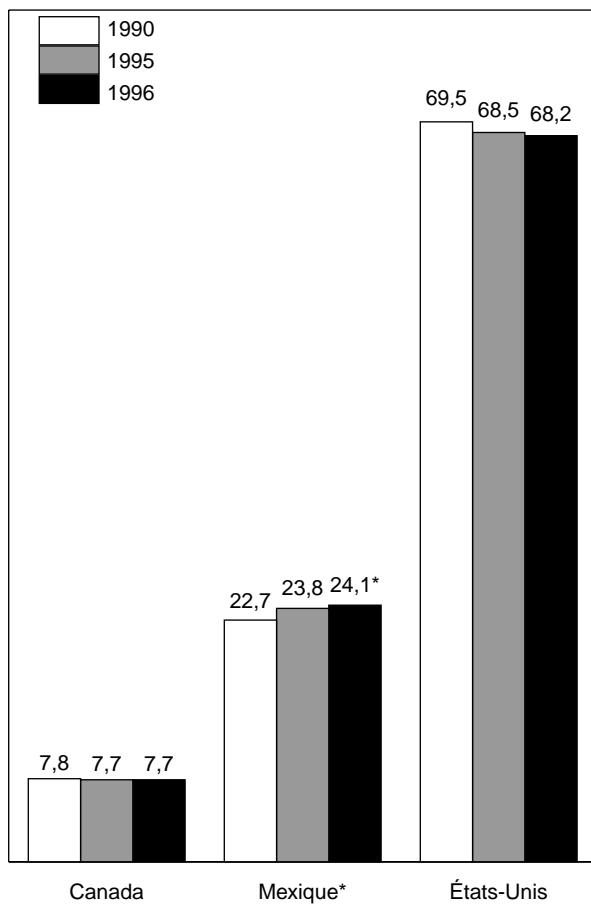
Population urbaine : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Estimates of the Population of Metropolitan Areas: Annual Time Series, July 1, 1991, to July 1, 1996*, Washington (DC), 1997.

Densité de la population : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *State Population Estimates: Annual Time Series, July 1, 1990, to July 1, 1998*, Washington (DC), 1998.

Population active : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau et les Bureau of Labor Statistics, *Current Population Survey*, Washington (DC), 1998.

figure 1-1a

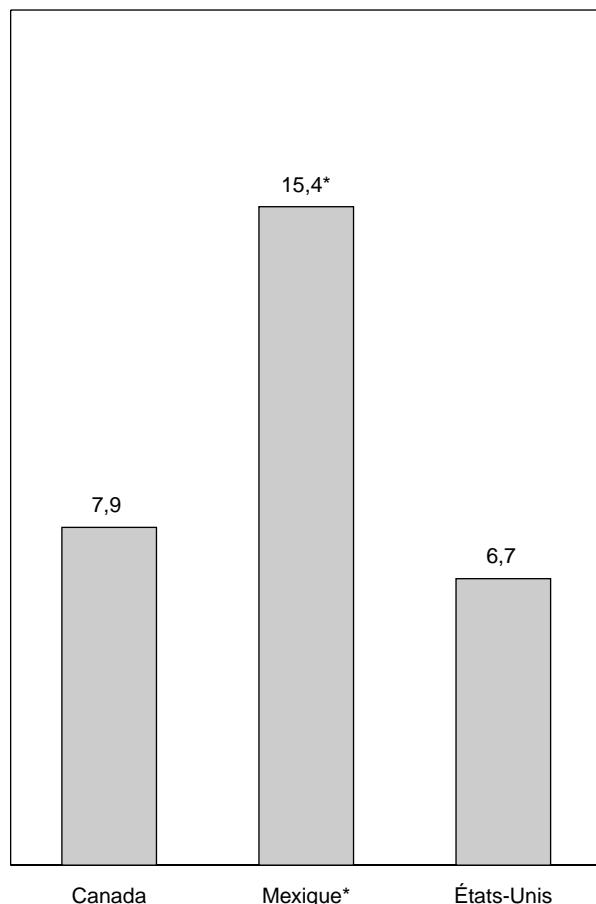
Part en pourcentage de la population nord-américaine : en 1990, 1995 et 1996



* Pour le Mexique, la dernière année étudiée est 1997.
Notes et sources : Voir le Tableau 1-1.

figure 1-1b

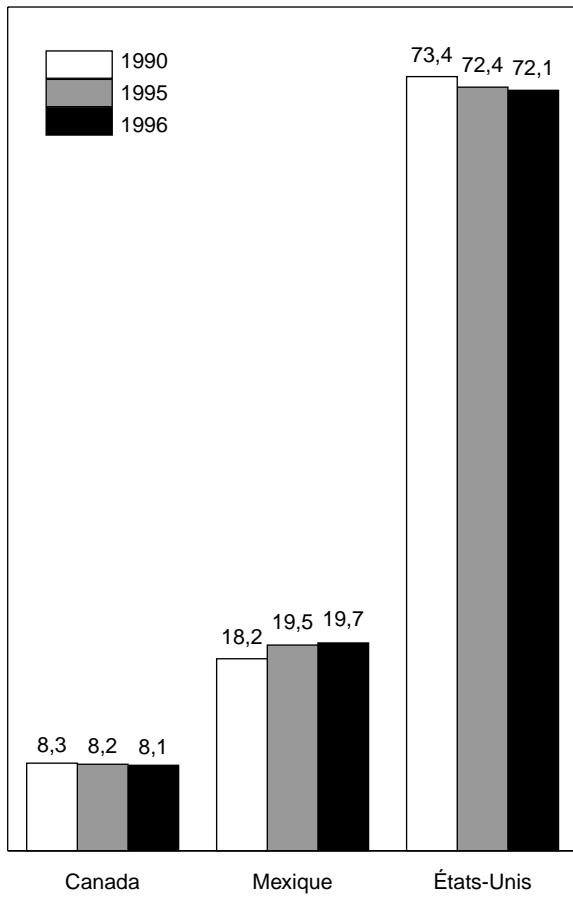
Variation en pourcentage de la population : de 1990 à 1996



* Pour le Mexique, la dernière année étudiée est 1997.
Notes et sources : Voir le Tableau 1-1.

figure 1-1c

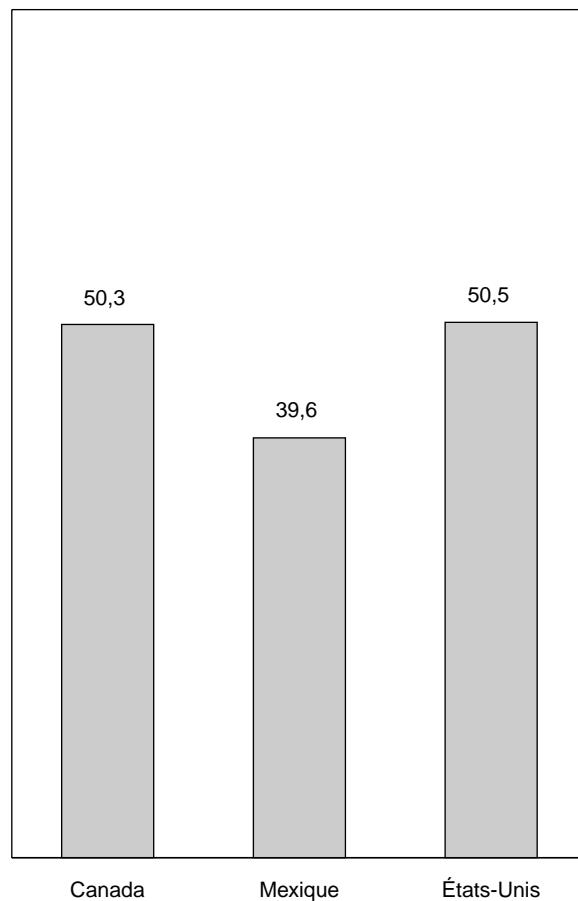
Variation en pourcentage de la population active nord-américaine : en 1990, 1995 et 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 1-1.

figure 1-1d

La population active en tant que pourcentage de l'ensemble de la population : en 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 1-1.

tableau 1-1a**25 principaux centres de population du Canada : 1996**

(En milliers)

Zone métropolitaine	1996	Zone métropolitaine	1996
Toronto (Ont.)	4 445	Windsor (Ont.)	292
Montréal (Qc)	3 359	Oshawa (Ont.)	281
Vancouver (C.-B.)	1 891	Saskatoon (Sask.)	222
Ottawa (Ont.)-Hull (Qc)	1 031	Regina (Sask.)	199
Edmonton (Alb.)	892	St. John's (T.-N.)	178
Calgary (Alb.)	852	Chicoutimi-Jonquière (Qc)	167
Québec (Qc)	698	Sudbury (Ont.)	166
Winnipeg (Man.)	677	Sherbrooke (Qc)	150
Hamilton (Ont.)	650	Trois-Rivières (Qc)	144
London (Ont.)	416	Saint John (N.-B.)	129
Kitchener (Ont.)	403	Thunder Bay (Ont.)	131
St. Catharines (Ont.)	390	Total des 25 principaux centres	18 421
Halifax (N.-É.)	347	Pourcentage de l'ensemble de la population canadienne	61,5
Victoria (C.-B.)	313		

SOURCE : Statistique Canada, *Statistiques démographiques annuelles, n° 91-213-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), 1998.**tableau 1-1b****25 principaux centres de population du Mexique : 1995**

(En milliers)

Zone métropolitaine	1995	Zone métropolitaine	1995
México (D.F.) (ZM)	16 674	Acapulco de Juárez (Gro.) (ville)	687
Guadalajara (Jal.) (ZM)	3 462	Querétaro (Qro.) (ZM)	680
Monterrey (N.L.) (ZM)	3 022	Cuernavaca (Mor.) (ZM)	672
Puebla (Pue.) (ZM)	1 562	Aguascalientes (Ags.) (ZM)	637
León (Gto.) (ZM)	1 174	Chihuahua (Chih.) (ZM)	628
Toluca (Edo. de Méx.) (ZM)	1 080	Coatzacoalcos (Ver.) (ZM)	594
Ciudad Juárez (Chih.) (ZM)	1 012	Saltillo (Coah.) (ZM)	583
Tijuana (B.C.) (City)	992	Morelia (Mich.) (ZM)	578
Torreón, Coah.-Gómez Palacio (Dgo.) (ZM)	871	Orizaba (Ver.) (ZM)	567
San Luis Potosí (S.L.P.) (ZM)	782	Veracruz (Ver.) (ZM)	560
Mérida (Yuc.) (ZM)	780	Hermosillo (Son.) (ville)	559
Tampico (Tamps.) (ZM)	719	Total des 25 principaux centres	40 267
Culiacán (Sin.) (ville)	696	Pourcentage de l'ensemble de la population mexicaine	44,1
Mexicali (B.C.) (ville)	696		

NOTA : Pour une définition et une explication de « ville » et de « ZM » (zone métropolitaine), voir l'annexe B.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Estadísticas del Medio Ambiente, 1997*, Aguascalientes (Ags.), 1998.

t a b l e a u 1-1c**25 principaux centres de population des États-Unis : 1996**

(En milliers)

Zone métropolitaine	1996	Zone métropolitaine	1996
New York (NY-NJ-CT-PA) (CMSA)	19 938	Minneapolis-St. Paul (MN-WI) (MSA)	2 765
Los Angeles (CA) (CMSA)	15 495	Phoenix-Mesa (AZ) (MSA)	2 747
Chicago (IL-IN-WI) (CMSA)	8 600	San Diego (CA) (MSA)	2 655
Washington-Baltimore (DC-MD-VA-WV) (CMSA)	7 165	St. Louis (MO-IL) (MSA)	2 548
San Francisco-Oakland (CA) (CMSA)	6 605	Pittsburgh (PA) (MSA)	2 747
Philadelphia (PA-NJ-DE-MD) (CMSA)	5 973	Denver (CO) (CMSA)	2 277
Boston (MA-NH-ME-CT) (CMSA)	5 563	Tampa (FL) (MSA)	2 199
Détroit (MI) (CMSA)	5 284	Portland (OR-WA) (CMSA)	2 078
Dallas-Ft. Worth (TX) (CMSA)	4 575	Cincinnati (OH-KY-IN) (CMSA)	1 921
Houston (TX) (CMSA)	4 253	Kansas City (MO-KS) (MSA)	1 690
Atlanta (GA) (MSA)	3 541	Milwaukee (WI) (CMSA)	1 643
Miami-Ft. Lauderdale (FL) (CMSA)	3 514	Total des 25 principaux centres de population	122 010
Seattle-Tacoma (WA) (CMSA)	3 321	Pourcentage de l'ensemble de la population	
Cleveland-Akron (OH) (CMSA)	2 913	des États-Unis	45,9

NOTA : Pour une définition et une explication de « MSA » (Metropolitan Statistical Area) et de « CMSA » (Consolidated Metropolitan Statistical Area), voir l'annexe B.

SOURCE : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States: 1998*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 1-2**Superficie**

(Nombre de kilomètres carrés)

	Canada	Mexique	États-Unis
Superficie totale	9 970 610	2 173 375	9 629 091
Superficie des terres	9 215 430	1 959 248	9 158 960
Superficie des eaux	755 180	214 127	470 131

SOURCES**Canada**

Ressources naturelles Canada, Division GéoAccès, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Geografía, Aguascalientes (Ags.), 1998.

États-UnisU.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States: 1998*, Washington (DC), 1998.

carte 1

25 principaux centres de population par pays : en 1996

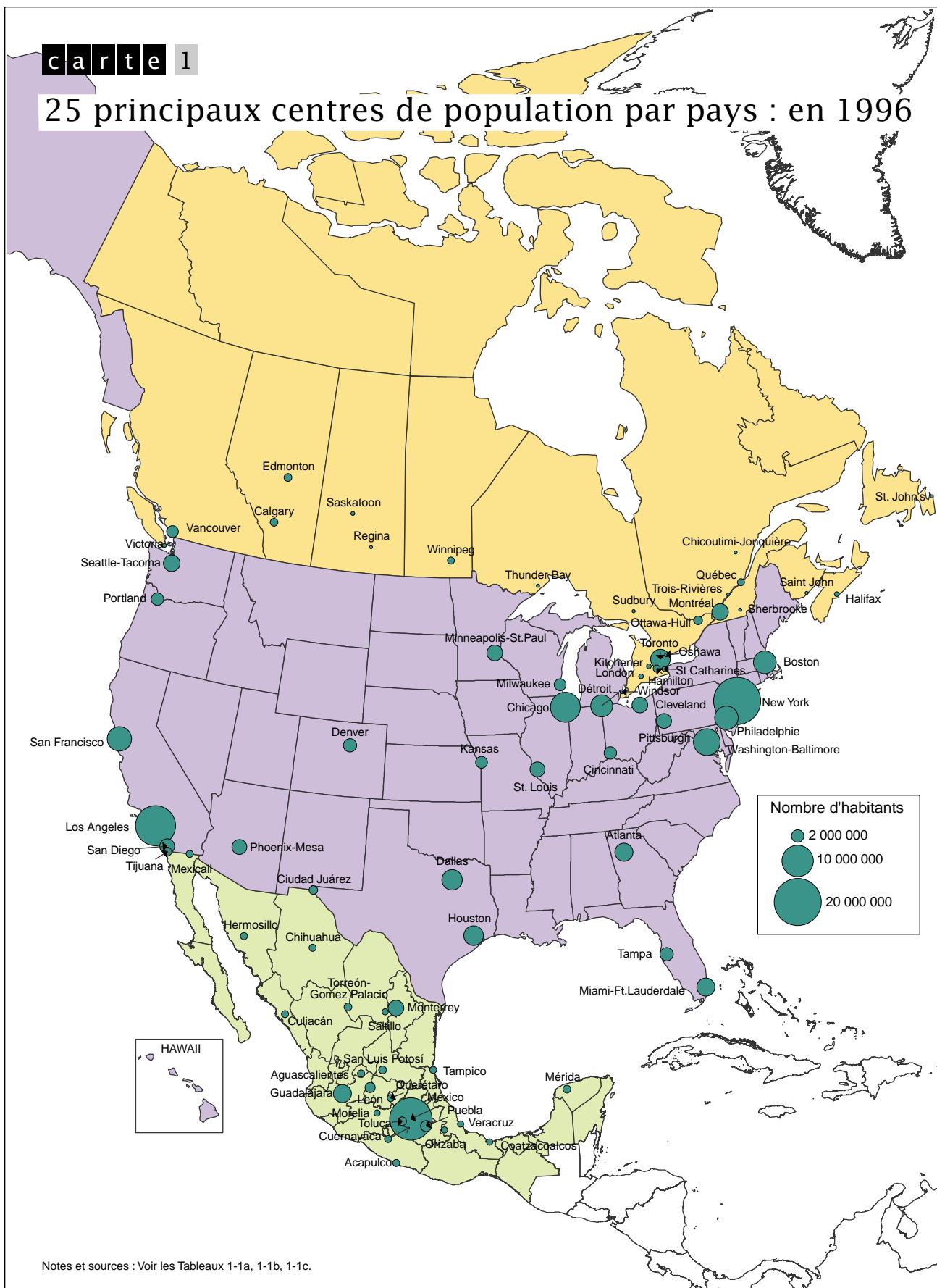


tableau 1-3

Produit intérieur brut (PIB) par industrie

(Valeur courante, en milliards (mille millions) de dollars américains)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	540,1	545,9	568,7	240,4	261,5	302,2	5 743,8	7 269,6	7 661,6
Agriculture, foresterie et pêche	12,4	14,1	15,2	18,9	14,3	18,4	108,7	109,5	130,4
Extraction minière	23,8	21,3	25,5	5,6	4,5	4,7	112,3	98,7	113,8
Construction	41,7	28,9	30,2	9,4	10,6	12,6	245,2	286,4	311,9
Fabrication	91,6	100,8	104,2	50,0	54,5	65,1	1 031,4	1 282,2	1 309,1
Transports	18,3	18,9	19,3	19,0	21,8	26,1	176,4	226,1	237,0
Camionnage et entreposage	7,7	8,7	8,6	9,7	9,4	11,3	75,8	98,0	92,9
Transport ferroviaire	2,6	2,3	2,5	0,8	0,5	0,5	19,6	22,9	23,4
Transport par eau	1,6	1,4	1,3	0,7	0,7	0,7	9,7	10,9	11,7
Transport par pipeline, à l'exclusion du gaz naturel	0,6	0,6	0,6	ND	ND	ND	5,0	4,9	5,2
Transport aérien	3,2	3,2	3,4	0,4	0,7	0,9	39,4	53,9	65,2
Transport local et interurbain de passagers	2,1	2,0	2,0	5,7	8,3	10,1	9,0	12,2	13,0
Services de transport	0,7	0,7	0,7	1,6	2,1	2,5	17,8	23,2	25,5
Communications	15,2	15,4	16,1	2,9	4,4	4,7	146,6	193,3	207,5
Services publics	17,8	20,9	21,7	3,3	3,3	3,5	159,3	197	204,9
Commerce	62,9	58,3	60,5	48,4	42,2	51,5	870,8	1 132,4	1 192,8
Commerce de gros	29,3	28,6	30,0	ND	ND	ND	367,3	491,4	519,8
Commerce de détail	33,6	29,7	30,5	ND	ND	ND	503,5	641,0	673,0
Finance, assurance et biens immobiliers	88,2	97,3	101,4	29,1	34,0	38,0	1 025,2	1 362,3	1 448,6
Services	120,9	124,2	128,7	47,0	62,3	67,7	1 059,4	1 445,4	1 544,2
Gouvernement	47,2	46,0	45,7	6,9	9,4	10,0	792,5	962,7	993,7

LÉGENDE : p = Données provisoires. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Classification par industrie : Le groupement des industries comprises dans le présent tableau est fondé sur une modification de la Classification Type des Industries (CTI) des États-Unis (1987). Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), qui est entré en vigueur pour l'année de référence 1997 au Canada et aux États-Unis, et en 1998 au Mexique, diffère de celui utilisé dans le présent tableau. Les catégories d'activité du SCIAN permettront une plus grande comparabilité et une cohérence accrue des données entre les trois pays.

Transport par pipeline, à l'exclusion du gaz naturel : Dans le cas du Canada et des États-Unis, les oléoducs sont compris. Les données mexicaines sur ces derniers sont comprises tant dans les données sur la fabrication que dans celles sur l'extraction minière, et elles ne peuvent être séparées de ces catégories.

Services publics : Ils comprennent l'électricité, le gaz naturel, l'eau, l'assainissement et autres.

Services de transport : Ils englobent les services des agences de voyages, des voyagistes, des transitaires et des courtiers, des services de location et d'autres types divers de services de transport.

États-Unis

Total : Le PIB total n'équivaut pas à la somme des catégories d'activité à cause de l'écart statistique signalé dans les données de base mais absent du présent tableau. Pour connaître les montants exacts, voir l'annexe B.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division des entrées-sorties, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1999.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes (Ags.), 1997.

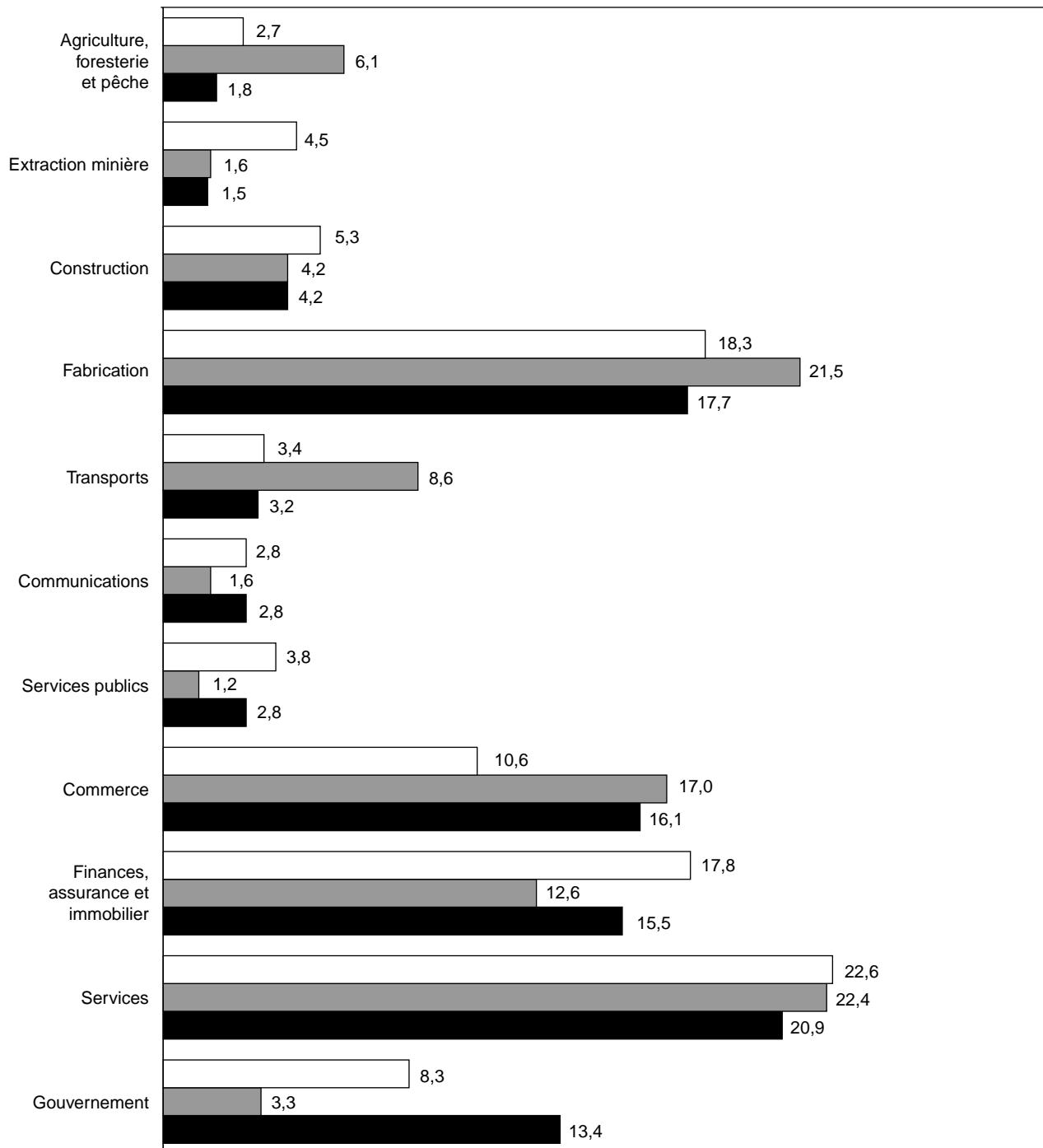
États-Unis

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, Survey of Current Business, Washington (DC), août 1996 et janvier 1999.

figure 1-3a

Part en pourcentage du PIB de chaque catégorie d'activité : en 1996

Canada
Mexique
États-Unis

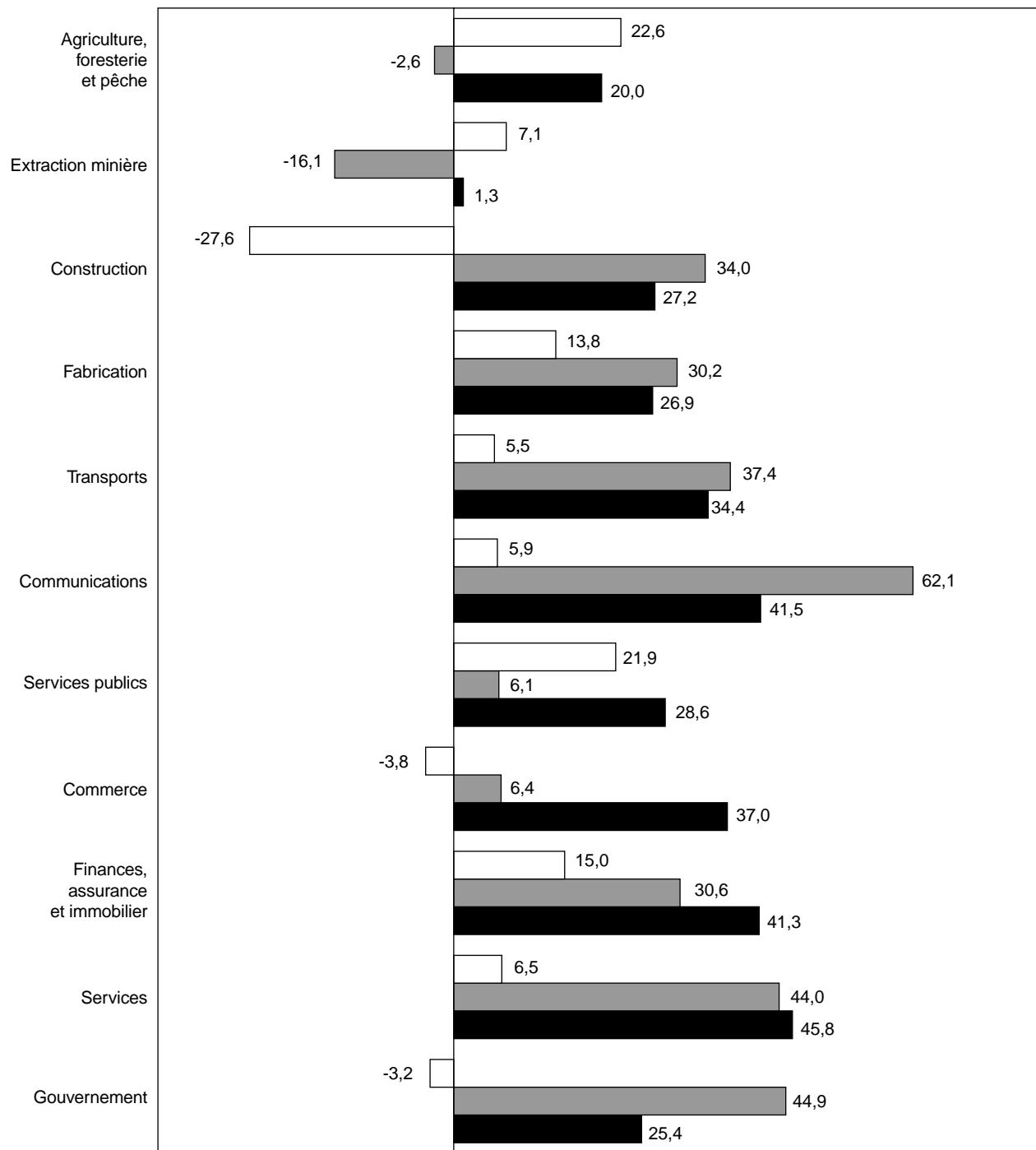


Notes et sources : Voir le Tableau 1-3.

figure 1-3b

Variation en pourcentage du PIB de chaque catégorie d'activité : de 1990 à 1996

Canada
Mexique
États-Unis

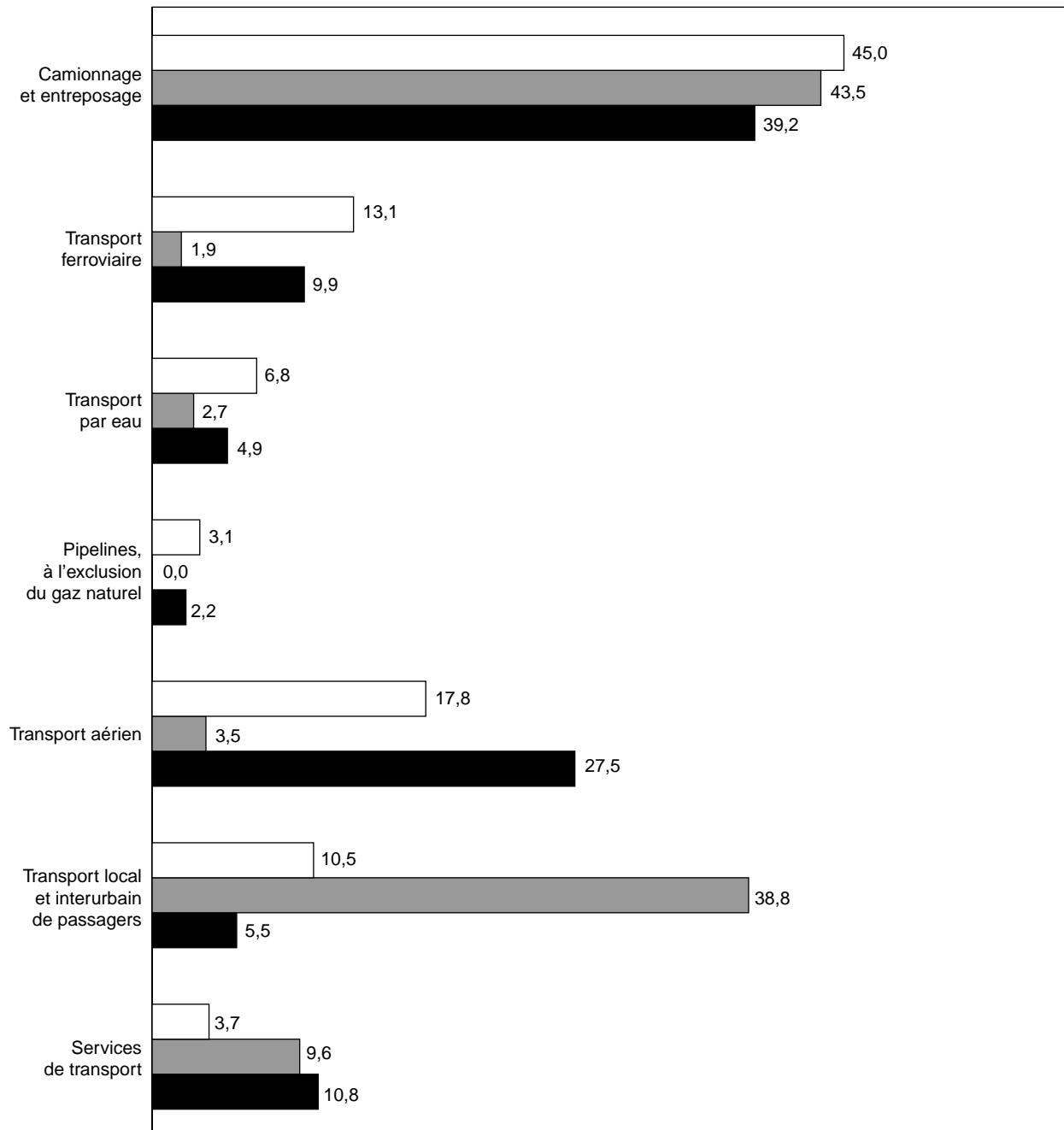


Notes et sources : Voir le Tableau 1-3.

figure 1-3c

Part en pourcentage du PIB de l'industrie des transports, par sous-catégorie : en 1996

Canada
Mexique
États-Unis



Pipelines, à l'exclusion du gaz naturel : Les données sur les pipelines pour le Mexique sont incluses à la fois dans le PIB des industries de la fabrication et de l'extraction minière, et elles ne peuvent être séparées de ces catégories.

Notes et sources : Voir le Tableau 1-3.

s|e|c|t|i|o|n 2

Les transports et l'économie

tableau 2-1

Produit intérieur brut (PIB) attribué à la demande finale de transports

(Valeur courante, en milliards (mille millions) de dollars américains)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995 ^r	1996
Dépenses privées de consommation dans les transports, total	48,1	45,4	49,1	24,7	26,1	32,2	462,5	574,1	612,0
Véhicules routiers motorisés et pièces ^a	21,4	20,7	23,0	7,7	6,3	8,2	204,6	247,4	256,4
Motocyclettes et autres	0,9	0,8	0,8	ND	ND	ND	5,0	7,9	8,7
Carburants et lubrifiants	11,2	10,0	10,5	5,8	5,0	6,0	109,3	115,6	124,5
Services de transport	14,6	13,9	14,8	11,2	14,8	18,1	143,6	203,2	222,4
Investissements intérieurs privés bruts, total	12,4	11,1	11,8	ND	ND	ND	78,5	130,6	142,6
Structures de transport	2,3	1,8	2,3	ND	ND	ND	3,0	4,4	5,4
Matériel de transport	10,1	9,3	9,5	ND	ND	ND	75,5	126,2	137,2
Exportations (+), total	39,7	58,9	61,3	6,3	14,6	19,5	106,7	133,6	143,2
Aéronefs, moteurs et pièces	4,2	4,7	5,5	0,1	0,3	0,1	32,2	26,1	30,8
Véhicules routiers motorisés, moteurs et pièces	32,1	49,3	50,5	4,8	12,4	17,0	36,5	61,8	65,0
Tarifs passagers	1,5	1,7	1,9	0,4	0,7	0,8	15,3	18,9	20,4
Autres transports	1,9	3,2	3,4	1,0	1,2	1,6	22,7	26,8	27
Importations (-), total	35,8	47,9	49,4	9,7	12,2	13,5	134,7	176,6	185,1
Aéronefs, moteurs et pièces	2,8	2,9	3,6	0,1	0,0	0,1	10,5	10,7	12,7
Véhicules routiers motorisés, moteurs et pièces	29,6	40,8	41,3	5,8	7,6	8,4	88,5	123,8	128,9
Tarifs passagers	2,7	2,8	3,1	0,5	0,4	0,6	10,5	14,7	15,8
Autres transports	0,7	1,4	1,4	3,3	4,1	4,4	25,2	27,4	27,7
Exportations nettes de produits et services relatifs aux transports	3,9	11,0	11,9	-3,4	2,4	6,0	-28,0	-43,0	-41,9
Achats gouvernementaux relatifs aux transports, total	7,7	7,1	6,4	ND	ND	ND	110,6	136,6	143,3
Achats fédéraux	0,6	0,3	0,2	ND	ND	ND	14,6	18,1	18,9
Achats des États/provinces et gouvernements locaux	5,7	5,7	5,3	ND	ND	ND	87,1	110,0	115,5
Achats relatifs à la défense	1,4	1,1	0,9	ND	ND	ND	8,9	8,5	8,9
Demande finale relative aux transports, total	72,0	74,6	79,2	22,7	30,0	40,2	623,6	798,3	856,0
Produit intérieur brut	540,1	545,9	p 568,7	240,4	261,5	302,2	5 743,8	7 269,6	7 661,6
PIB des transports, total (en pourcentage)	13,4	13,6	13,9	ND	ND	ND	10,9	11,0	11,2

^a À l'exclusion des embarcations, des remorques non commerciales et des aéronefs.

LÉGENDE : p = Données provisoires. r = Données révisées. ND = Données non disponibles.

NOTA

Mexique

Véhicules routiers motorisés et pièces : Les données englobent les données sur les motocyclettes, qui ne peuvent être désagrégées en une catégorie distincte.

Motocyclettes et autres : Aucune donnée n'est disponible puisque les données sur les motocyclettes sont englobées dans la catégorie des véhicules routiers motorisés et des pièces, et qu'elles ne peuvent être désagrégées davantage.

Demande finale relative aux transports : Sont exclues les données sur les achats gouvernementaux et sur les investissements intérieurs privés et bruts.

PIB des transports : Le pourcentage total de transports figurant dans le PIB n'a pas été calculé, à cause de la non-disponibilité des données relatives aux achats gouvernementaux et privés.

t | a | b | l | e | a | u 2-1

Produit intérieur brut (PIB) attribué à la demande finale de transports – *Suite*

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division des entrées-sorties, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes (Ags.), 1997.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, avril 1999; d'après les données du U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Historical Data Tables*, Washington (DC), 1990.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Survey of Current Business* et compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

tableau 2-2

Dépenses de consommation personnelle pour les transports, par sous-catégorie de dépenses

(Valeur courante, en millions de dollars américains)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995 ^r	1996
Transports, total	48 100	45 700	49 300	24 673	26 110	32 241	462 500	574 100	612 000
Transports privés, total^a	40 100	38 200	41 500	13 437	11 334	14 170	426 200	531 800	567 600
Véhicules routiers motorisés personnels, neufs et d'occasion	18 500	17 900	20 100	3 623	1 726	3 252	180 200	219 100	226 600
Voitures de tourisme neuves et d'occasion	14 500	13 600	14 800	ND	ND	ND	124 000	139 600	141 600
Camions neufs et d'occasion	3 100	3 500	4 500	ND	ND	ND	51 200	71 600	76 300
Motocyclettes neuves et d'occasion, et autres véhicules routiers motorisés	900	800	800	ND	ND	ND	5 000	7 900	8 700
Pièces et accessoires de véhicules routiers motorisés	3 800	3 700	3 800	3 777	4 299	4 596	29 400	36 200	38 500
Réparation et location	4 600	4 200	4 300	283	284	308	87 300	128 700	143 700
Réparation	4 100	3 900	4 000	ND	ND	ND	73 500	92 400	98 000
Location	500	300	300	ND	ND	ND	13 800	36 300	45 700
Carburants et lubrifiants	11 200	10 000	10 500	5 753	5 024	6 015	109 300	115 600	124 500
Péages	100	100	100	ND	ND	ND	2 000	2 800	2 800
Primes d'assurance, moins les réclamations payées	1 900	2 300	2 700	ND	ND	ND	18 000	29 400	31 500
Transports interurbains acquis, total	6 500	6 000	6 300	5 362	8 748	10 791	28 500	33 100	34 400
Transport ferroviaire interurbain	200	100	100	31	9	11	800	800	800
Transport par autobus et autocar (interurbain)	300	200	200	3 118	6 983	8 316	1 000	1 100	1 100
Transport aérien	4 300	4 000	4 200	1 473	1 017	1 484	23 900	27 900	28 500
Autre	1 700	1 700	1 800	740	739	978	2 800	3 300	4 000
Transports locaux et de banlieue acquis, total	1 500	1 500	1 500	5 874	6 029	7 280	7 800	9 200	10 000
Transports en commun	1 100	1 100	1 100	1 551	1 367	1 801	5 200	6 000	6 500
Services de taxi	400	400	400	4 323	4 662	5 479	2 600	3 200	3 500

^a À l'exclusion des véhicules routiers motorisés utilisés surtout à des fins récréatives.

LÉGENDE : r = Données révisées. ND = Données non disponibles.

NOTA:

Tous les pays

Transports locaux et de banlieue acquis, transports en commun : Comptiennent les tarifs de métro, d'autobus local et d'autres transports en commun.

Mexique

Les données renvoient aux dépenses des ménages.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division des entrées-sorties, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes (Ags.), 1997.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, avril 1999; d'après les données du U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, Historical Data Tables, Washington (DC), 1990.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Survey of Current Business* et compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

figure 2-2a

Part en pourcentage des dépenses de consommation personnelles en matière de transports par sous-catégorie principale : en 1996

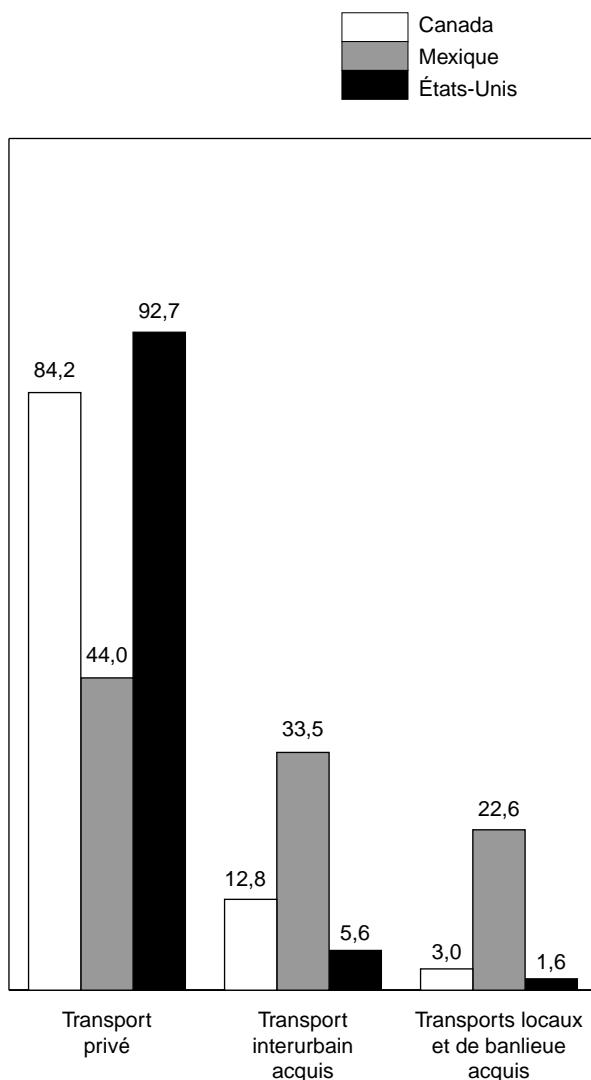
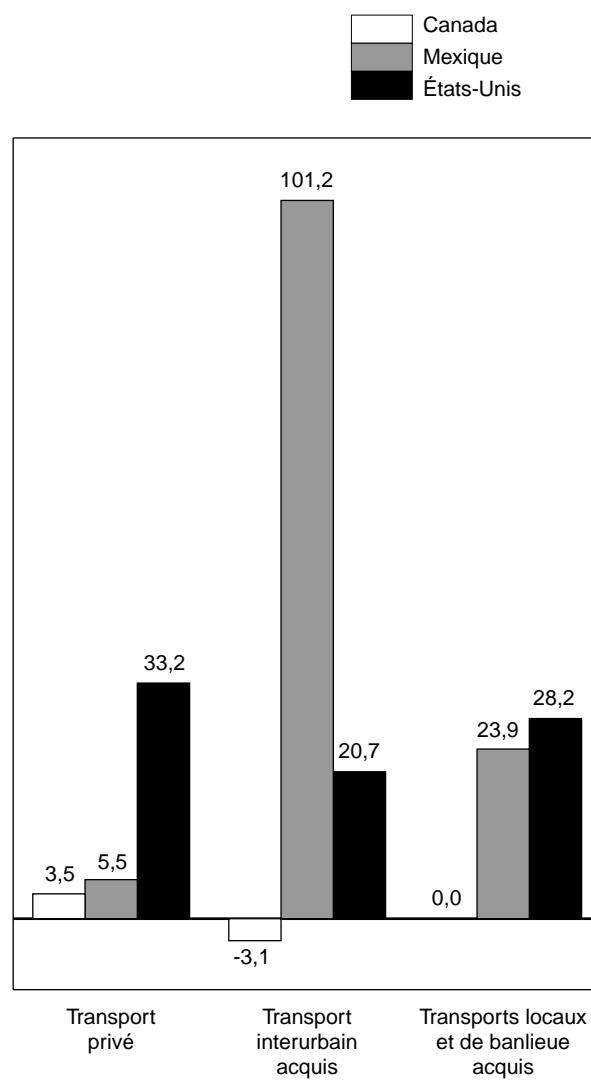


figure 2-2b

Variation en pourcentage des dépenses de consommation personnelles en matière de transports par sous-catégorie principale : de 1990 à 1996



Notes et sources: Voir le Tableau 2-2.

Notes et sources: Voir le Tableau 2-2.

tableau 2-3

Dépenses de transport gouvernementales, par mode de transport^a

(Valeur courante, en millions de dollars américains)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Dépenses gouvernementales ^a , total							96 404,0	123 073,2	124 531,5
Transport aérien	1 433,8	1 155,6	1 216,7	136,5	210,0	171,0	10 983,0	14 209,5	14 222,8
Infrastructure	—	—	—	52,2	39,6	54,5	3 111,0	3 289,1	3 317,5
Matériel	—	—	—	0,0	0,0	0,0	988,0	1 392,3	1 364,1
Opérations courantes	—	—	—	84,3	170,4	116,5	6 884,0	9 528,1	9 541,2
Transport par eau	397,8	233,5	330,5	157,1	70,8	93,1	4 294,0	4 813,4	4 878,0
Infrastructure	—	—	—	46,5	41,1	49,1	968,0	958,1	1 030,4
Matériel	—	—	—	46,8	0,0	0,0	341,0	648,5	639,4
Opérations courantes	—	—	—	63,8	29,7	44,0	2 985,0	3 206,8	3 208,2
Transport par pipeline, oléoduc et gazoduc	6,1	2,6	0,0	ND	ND	ND	27	42	46
Infrastructure	—	—	—	ND	ND	ND	SO	SO	SO
Matériel	—	—	—	ND	ND	ND	SO	SO	SO
Opérations courantes	—	—	—	ND	ND	ND	SO	SO	SO
Transport ferroviaire	1 607,8	1 518,3	414,1	1 023,4	519,8	585,2	541,0	1 043,0	1 189,0
Infrastructure	—	—	—	460,6	256,0	186,6	ND	ND	ND
Matériel	—	—	—	14,1	179,5	180,1	ND	ND	ND
Opérations courantes	—	—	—	548,7	84,3	218,5	ND	ND	ND
Transport ferroviaire interurbain de passagers	—	—	—	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire de marchandises	—	—	—	ND	ND	ND	SO	SO	SO
Transport en commun ferroviaire	—	—	—	ND	ND	ND	18 788,0	25 201,8	25 777,5
Infrastructure	—	—	—	ND	ND	ND	2 891,0	5 393,3	6 155,6
Matériel	—	—	—	ND	ND	ND	2 552,0	2 113,9	1 828,0
Opérations courantes	—	—	—	ND	ND	ND	13 345,0	17 694,6	17 793,9
Transport routier	10 154,5	8 902,5	8 595,4	654,9	892,2	1 295,3	61 771,0	77 763,5	78 418,2
Infrastructure	—	—	—	613,6	826,0	1 204,9	29 502,0	37 445,8	37 964,0
Matériel	—	—	—	0,0	0,0	0,0	4 546,0	5 425,4	5 418,0
Opérations courantes	—	—	—	41,3	66,2	90,4	27 723,0	34 892,3	35 036,2

^a « Gouvernementales » renvoie aux administrations locales, des États, ou provinciales et fédérale, sauf indication contraire.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Mexique

Transport routier : Il comprend les dépenses de voirie du gouvernement fédéral du Mexique.

États-Unis

Total : Les données sont la somme de celles des sous-catégories du présent tableau.

Transport par pipeline et transport ferroviaire des marchandises : Les données de sous-catégorie détaillées sont sans objet parce que les dépenses relatives à ces deux modes de transport sont engagées surtout par le secteur privé.

Transport ferroviaire interurbain des passagers : Les paiements fédéraux faits à la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) ont totalisé 806 millions de dollars en 1995, selon le budget des États-Unis pour 1997. Ils ne figurent pas dans le présent tableau parce que, à titre de subventions, ils ne sont visés par aucune des trois catégories rapportées de dépenses.

t | a | b | l | e | a | u 2-3

Dépenses de transport gouvernementales, par mode de transport^a – Suite

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division des institutions publiques, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1999.

Mexique

1990 : Secretaría de Programación y Presupuesto, *Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 1990*, Mexico (D.F.), 1991.

1995-1996 : Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), 1996 et 1997.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, avril 1999; d'après les données du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Government Finances: 1989-90*, Washington (DC), 1990.

U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, site Web : www.census.gov/govs

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Government Transportation Financial Statistics*, Washington (DC), 1997.

tableau 2-4

L'emploi dans les transports et les industries connexes

(En milliers d'employés)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Population active avec emploi, total	11 369	10 876	10 967	25 958	27 348	28 282	118 793	124 900	126 708
Population active dans les transports	1 176	1 051	1 068	1 652	1 741	1 910	9 685	9 579	10 125
Secteurs des transports	500	447	442	1 332	1 407	1 513	3 293	3 636	4 034
Transport aérien	61	53	56	23	20	21	745	788	1 122
Camionnage et entreposage	158	152	159	553	553	608	1 391	1 583	1 641
Camionnage	145	136	141	536	536	593	1 274	1 440	1 484
Entreposage	13	16	18	17	17	15	117	143	152
Transport local et interurbain de passagers	92	77	77	589	673	709	338	424	440
Transport interurbain et rural	€ 4	€ 4	€ 3	117	154	160	26	24	26
Transport en commun local et de banlieue	€ 23	€ 17	€ 16	122	124	135	141	203	217
Transport par autobus scolaire	€ 39	€ 39	€ 38	ND	ND	ND	111	134	133
Transport par taxi	I	I	I	350	395	414	32	32	31
Autre transport local et interurbain	€ 3	€ 2	€ 3	ND	ND	ND	28	31	33
Transport ferroviaire	69	53	51	35	19	20	279	239	231
Transport par eau	17	18	18	34	29	28	177	174	173
Transport par pipeline	9	8	7	ND	ND	ND	18	15	15
Services de transport	107	102	92	98	113	127	345	413	417
Fabrication de véhicules et de matériel de transport	243	230	247	255	215	229	2 539	2 460	2 464
Aéronefs et pièces	45	37	40	6	5	5	712	449	460
Véhicules routiers motorisés, matériel routier, pièces et accessoires	150	154	160	193	176	188	1 278	1 563	1 565
Véhicules routiers motorisés et matériel routier	50	53	54	ND	ND	ND	812	968	963
Pièces et accessoires, véhicules routiers motorisés	87	88	92	I	I	I	400	516	530
Camions, carrosseries d'autobus et autocars, et remorques	13	13	14	I	I	I	66	79	73
Matériel ferroviaire	7	10	9	28	14	14	33	37	36
Construction et réparation de navires/bateaux	17	7	10	5	2	4	188	159	157
Pneus et chambres à air	22	22	24	16	13	14	84	80	80
Autre matériel de transport	2	C	4	7	5	5	244	172	166
Industries connexes, total^a	420	358	379	65	119	169	3 180	3 382	3 523
Services de réparation d'automobiles	71	70	70	ND	ND	ND	914	1 020	1 084
Stations-service (postes d'essence)	113	69	65	ND	ND	ND	647	647	670
Construction de routes et de rues	65	47	51	65	119	169	239	227	235
Grossistes en véhicules routiers motorisés	61	64	65	ND	ND	ND	456	492	502
Vendeurs d'automobiles et de camions légers neufs et d'occasion	110	108	110	ND	ND	ND	924	996	1 032
Emplois gouvernementaux, total	I	I	I	ND	ND	ND	673	101	99
Ministères des Transports fédéraux	€ 21	€ 19	€ 13	47	42	€ 75	104	101	99
États/provinces et gouvernements locaux	I	I	I	ND	ND	ND	569	ND	ND

t a b l e a u 2-4

L'emploi dans les transports et les industries connexes – *Suite*

- ^a Les données sur l'emploi relatives aux industries connexes englobent les métiers extérieurs aux transports.
^b Les données mexicaines pour 1996 englobent les postes à temps partiel pour l'exécution du programme des routes rurales du Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LÉGENDE : e = Données estimatives. C = Données confidentielles. I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Les données proviennent de moyennes annuelles. Les données américaines et canadiennes sont fondées sur le nombre d'employés. Les données mexicaines sont fondées sur le nombre de postes à plein temps.

Mexique

Secrétariat fédéral aux Transports : La population active correspond au nombre de postes qui, dans le domaine des communications et dans celui des transports, sont offerts par le Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Il est impossible de désagréger davantage les données sur l'emploi du Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Emplois, gains et durée du travail 1996, n° 72-002-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transports Canada, *Les transports au Canada en 1997—Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988 - 1996*, Aguascalientes (Ags.), 1997.

Poder Ejecutivo Federal, *Informe de Gobierno*, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

Population active occupée, total : U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, *Household Data Annual Averages, 1998*.

Site Web : www.stats.bls.gov

Emplois dans le secteur privé (secteurs des transports, des véhicules de transport et de la fabrication de matériel, et industries connexes) : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, avril 1999, compilations spéciales fondées sur les données provenant :

du U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, *National Employment, Hours and Earnings, United States, 1988-1996*, Washington (DC), années diverses.

du U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, *National Employment, Hours and Earnings, United States, June 1997*, Washington (DC), 1997.

Emplois gouvernementaux : U.S. Department of Transportation, Office of the Secretary, DOT Workforce Facts and *DOT Employment Facts*, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States: 1998*, Washington (DC), 1998.

tableau 2-5

L'emploi dans les métiers relatifs aux transports

(En milliers d'employés)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Population active avec emploi, total	11 276	11 370	11 410	25 958	27 348	28 282	118 793	124 900	126 708
Travailleurs dans les métiers relatifs aux transports, total	418	430	429	I	I	I	3 980	4 258	4 406
Métiers relatifs aux transports (en pourcentage de la population active nationale)	3,7	3,8	3,8	I	I	I	3,4	3,4	3,5
Exploitants de véhicules routiers motorisés, total	351	368	374	I	I	I	3 560	3 850	3 978
Superviseurs	7	8	7	I	I	I	76	87	85
Conducteurs de camion	234	224	237	I	I	I	2 627	2 860	3 019
Conducteurs-travailleurs du secteur de la vente	I	I	I	I	I	I	201	158	156
Conducteurs d'autobus et d'autocars	57	66	61	I	I	I	443	526	512
Conducteurs de taxi et chauffeurs	18	17	16	350	395	414	208	211	203
Autres	35	53	53	I	I	I	5	8	4
Transport ferroviaire, total	24	23	18	I	I	I	118	104	116
Superviseurs	6	2	2	I	I	I	I	I	I
Conducteurs et chefs de triage	7	8	7	I	I	I	36	33	45
Conduite de locomotives	6	8	6	I	I	I	46	51	49
Aide à l'exploitation	4	4	2	I	I	I	28	17	15
Autres	C	C	C	I	I	I	8	3	7
Transport par eau, total	17	14	12	I	I	I	52	66	70
Officiers de pont, capitaines et seconds	6	4	5	I	I	I	26	33	32
Équipage de pont	3	4	3	I	I	I	18	26	25
Officiers mécaniciens	4	2	C	I	I	I	2	3	8
Préposés aux ponts, aux écluses et aux phares	I	I	I	I	I	I	6	4	5
Autres	3	4	2	I	I	I	I	I	I
Transport aérien, total	21	20	20	I	I	I	250	238	241
Pilotes d'avion et navigateurs	10	11	10	I	I	I	114	114	114
Aide à l'exploitation	8	7	6	I	I	I	136	124	127
Contrôleurs de la circulation aérienne	I	I	I	I	I	I	36	30	32
Préposés aux services et agents de bord	I	I	I	I	I	I	100	94	95
Autres	3	3	3	I	I	I	I	I	I
Autres emplois relatifs aux transports	5	4	4	I	I	I	I	I	I

LÉGENDE : C = Données confidentielles. I = Données inexistantes. SO = Sans objet.

NOTA : Les données canadiennes et américaines sur l'emploi sont fondées sur les moyennes annuelles et correspondent au nombre d'employés.

t a b l e a u 2-5

L'emploi dans les métiers relatifs aux transports – *Suite*

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Statistiques chronologiques sur la population active, n° 71-201-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios, *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

États-Unis

Population active avec emploi : U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, *Household Data Annual Averages*.

Site Web : www.stats.bls.gov

Métiers relatifs aux transports : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics; données fondées sur le rapport *Employment and Earnings* du Bureau of Labor Statistics du U.S. Department of Labor, et sur les détails statistiques sous-jacents du BLS, Washington (DC), années diverses.

tableau 2-6

Recettes et paiements relatifs au commerce international de marchandises et de services
 (Selon la méthode de la balance des paiements)

(En millions de dollars américains courants)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Recettes provenant des exportations									
Exportations de marchandises, total	127 687	191 130	202 300	40 711	79 542	96 000	392 924	584 743	625 075
Fret intérieur	3 668	5 049	4 955	ND	ND	ND	I	I	I
Autres rajustements commerciaux	-1 028	-3 200	-2 083	ND	ND	ND	-3 617	-8 803	-13 006
Rajustements commerciaux, total	2 640	1 848	2 872	ND	ND	ND	-3 617	-8 803	-13 006
Commerce d'exportation de marchandises (balance des paiements)	130 327	192 979	205 172	40 711	79 542	96 000	389 307	575 940	612 069
Exportations de services, total	19 210	26 396	29 336	15 360	17 488	19 494	147 571	210 596	236 768
Transports	4 223	5 240	5 703	893	1 164	1 412	36 655	44 743	45 768
Transport aérien	893	875	925	ND	ND	ND	8 174	10 015	10 564
Transport terrestre ^a	990	1 673	1 945	ND	ND	ND	1 264	2 091	2 212
Transport par eau	1 309	1 432	1 368	ND	ND	ND	11 919	13 512	12 435
Tarifs passagers	1 032	1 260	1 465	441	668	775	15 298	19 125	20 557
Tourisme et autres services	14 987	21 156	23 633	14 467	16 324	18 082	110 916	165 851	191 000
Tourisme	6 360	7 911	8 614	5 526	6 179	6 934	ND	ND	ND
Autres services	8 627	13 245	15 019	8 941	10 145	11 148	ND	ND	ND
Recettes, total	149 538	219 343	234 497	56 071	97 029	115 493	536 878	786 534	848 837
Paiements pour importations									
Importations de marchandises, total	116 738	164 364	170 670	41 593	72 453	89 469	495 980	743 445	795 289
Fret intérieur	3 236	3 173	3 395	ND	ND	ND	2 264	3 350	3 595
Autres rajustements commerciaux	842	23	394	ND	ND	ND	93	2 569	4 355
Rajustements commerciaux, total	4 078	3 196	3 789	ND	ND	ND	2 357	5 919	7 950
Commerce d'importation de marchandises (balance des paiements)	120 817	167 560	174 459	41 593	72 453	89 469	498 337	749 364	803 239
Services, total	28 303	33 844	36 135	21 929	26 153	28 355	118 826	142 230	156 634
Transports	5 786	8 042	8 121	1 132	1 449	1 669	34 880	41 772	43 446
Transport aérien	906	1 112	1 268	ND	ND	ND	9 881	11 064	11 679
Transport terrestre ^a	884	1 546	1 578	ND	ND	ND	2 004	2 590	2 831
Transport par eau	1 964	2 987	2 773	ND	ND	ND	12 464	13 685	13 160
Tarifs passagers	2 031	2 398	2 502	475	416	576	10 531	14 433	15 776
Tourisme et autres services	22 518	25 801	28 014	19 266	22 730	24 179	83 946	100 458	113 188
Tourisme	10 931	10 170	11 084	5 519	3 171	3 387	ND	ND	ND
Autres services	11 587	15 631	16 930	13 747	19 559	20 789	ND	ND	ND
Paiements, total	149 118	201 363	210 577	63 522	98 606	117 824	617 163	891 594	959 873
Balance	420	17 980	23 920	-7 451	-1 577	-2 331	-80 285	-105 060	-111 036

^a « Terrestre » renvoie au camionnage ainsi qu'au transport ferroviaire et par pipeline, sauf indication contraire.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA : Des données détaillées sur le commerce des marchandises figurent dans les sections 6 et 7.

t a b l e a u 2-6

Recettes et paiements relatifs au commerce international de marchandises et de services

(Selon la méthode de la balance des paiements) – *Suite*

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Balance des paiements internationaux du Canada, n° 67-001-XPP au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Banco de México, *Indicadores Económicos*, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Survey of Current Business*, Washington (DC), septembre 1993, juillet 1996 et octobre 1997.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *1998 Annual Services Historical Disk*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 2-7a

Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique
 (Selon la méthode de la balance des paiements)

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Recettes provenant des exportations au Mexique			
Exportations de marchandises, total	562	835	922
Rajustements commerciaux, total	SO	SO	SO
Commerce d'exportation de marchandises (balance des paiements)	562	835	922
Services, total	71	105	159
Transports	1	7	7
Transport aérien	SO	SO	SO
Transport terrestre ^a	SO	SO	SO
Transport par eau	SO	SO	SO
Tarifs passagers	1	7	7
Tourisme et autres services	71	105	159
Tourisme	42	48	59
Autres services	29	57	100
Recettes, total	634	947	1 088
Paiements pour les importations en provenance du Mexique			
Importations de marchandises, total (douanes-origine)	1 497	3 900	4 426
Importations de marchandises, total (douanes-consignation)	SO	2 471	2 723
Rajustements commerciaux, total	SO	SO	SO
Commerce d'importation de marchandises (balance des paiements)	SO	2 471	2 723
Services, total	349	302	338
Transports	8	4	6
Transport aérien	SO	SO	SO
Transport terrestre ^a	SO	SO	SO
Transport par eau	SO	SO	SO
Tarifs passagers	8	4	6
Tourisme et autres services	349	302	338
Tourisme	320	256	268
Autres services	29	46	70
Paiements, total	SO	2 777	3 067
Balance	SO	-1 830	-1 979

^a « Terrestre » renvoie au camionnage ainsi qu'au transport ferroviaire et par pipeline, sauf indication contraire.

LÉGENDE : SO = Sans objet.

NOTA : On trouvera dans la section 6 des données détaillées sur le commerce nord-américain des marchandises.

SOURCES

Statistique Canada, *Balance des paiements internationaux du Canada*, n° 67-001-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 2-7b

Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec les États-Unis
 (Selon la méthode de la balance des paiements)

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Recettes provenant des exportations aux États-Unis			
Exportations de marchandises, total	95 610	151 410	163 706
Rajustements commerciaux, total	8	-1 547	-648
Commerce d'exportation de marchandises (balance des paiements)	95 618	149 863	163 058
Services, total	10 783	15 101	16 759
Transports	1 839	2 564	2 957
Transport aérien	275	283	323
Transport terrestre ^a	990	1 673	1 945
Transport par eau	319	304	298
Tarifs passagers	256	304	392
Tourisme et autres services	8 944	12 537	13 801
Tourisme	3 637	4 406	4 750
Autres services	5 307	8 131	9 051
Recettes, total	106 402	164 964	179 816
Paiements pour les importations en provenance des États-Unis			
Importations de marchandises, total (douanes-originé)	75 302	109 796	115 205
Importations de marchandises, total (douanes-consignation)	79 959	122 364	128 551
Rajustements commerciaux, total	3 584	3 306	3 602
Commerce d'importation de marchandises (balance des paiements)	83 544	125 670	132 154
Services, total	17 934	20 705	22 646
Transports	2 418	3 200	3 318
Transport aérien	266	305	370
Transport terrestre ^a	884	1 546	1 578
Transport par eau	376	251	251
Tarifs passagers	893	1 098	1 118
Tourisme et autres services	15 515	17 505	19 328
Tourisme	7 529	6 591	7 235
Autres services	7 987	10 914	12 093
Paiements, total	101 478	146 375	154 800
Balance	4 924	18 589	25 016

^a « Terrestre » renvoie au camionnage ainsi qu'aux transports ferroviaires et par pipeline, sauf indication contraire.

NOTA : On trouvera dans la section 6 des données détaillées sur le commerce nord-américain des marchandises.

SOURCES

Statistique Canada, *Balance des paiements internationaux du Canada, n° 67-001-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 2-8a

Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Canada
 (Selon la méthode de la balance des paiements)

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Recettes provenant des exportations au Canada			
Exportations de marchandises, total	83 674	127 226	134 210
Rajustements commerciaux, total	-210	359	399
Commerce d'exportation de marchandises (balance des paiements)	83 464	127 585	134 609
Services, total	16 605	18 247	19 951
Transports	2 800	3 807	4 051
Transport aérien	290	346	420
Transport terrestre ^a	1 259	2 087	2 208
Transport par eau	272	90	92
Tarifs passagers	979	1 284	1 331
Tourisme et autres services	13 805	14 440	15 900
Tourisme	ND	ND	ND
Autres services	ND	ND	ND
Recettes totales	100 069	145 832	154 560
Paiements pour les importations en provenance du Canada			
Importations de marchandises, total (valeur en douane)	91 380	144 369	155 892
Rajustements commerciaux, total	ND	ND	ND
Commerce d'importation de marchandises (balance des paiements)	93 098	148 087	158 640
Services, total	102 464	134 523	143 086
Transports	2 722	3 505	3 853
Transport aérien	246	325	388
Transport terrestre ^a	2 004	2 590	2 831
Transport par eau	217	284	243
Tarifs passagers	255	306	391
Tourisme et autres services	99 742	131 018	139 233
Tourisme	ND	ND	ND
Autres services	ND	ND	ND
Paiements, total	195 562	282 610	301 726
Balance	-95 493	-136 778	-147 166

^a « Terrestre » renvoie au camionnage ainsi qu'au transport ferroviaire et par pipeline, sauf indication contraire.

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA : On trouvera dans la section 6 des données détaillées sur le commerce nord-américain des marchandises.

SOURCES

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Survey of Current Business*, septembre 1993, juillet 1996 et octobre 1997, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *1998 Annual Services Historical Disk*, Washington (DC), 1998.

tableau 2-8b

Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique
 (Selon la méthode de la balance des paiements)

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Recettes provenant des exportations au Mexique			
Exportations de marchandises, total	28 279	46 292	56 792
Rajustements commerciaux, total	-170	-110	-57
Commerce d'exportation de marchandises (balance des paiements)	28 109	46 182	56 735
Services, total	7 880	7 294	7 927
Transports	811	912	1 156
Transport aérien	267	258	321
Transport terrestre ^a	5	4	4
Transport par eau	75	135	184
Tarifs passagers	464	515	647
Tourisme et autres services	7 069	6 382	6 771
Tourisme	ND	ND	ND
Autres services	ND	ND	ND
Recettes total	35 989	53 476	64 662
Paiements pour les importations en provenance du Mexique			
Importations de marchandises, total (valeur en douane)	30 157	62 101	74 297
Rajustements commerciaux, total	ND	ND	ND
Commerce d'importation de marchandises (balance des paiements)	30 509	62 361	75 108
Services, total	8 279	10 687	11 562
Transports	905	1 047	1 140
Transport aérien	238	294	345
Transport terrestre ^a	ND	ND	ND
Transport par eau	102	184	177
Tarifs passagers	565	569	618
Tourisme et autres services	7 374	9 640	10 422
Tourisme	ND	ND	ND
Autres services	ND	ND	ND
Paiements, total	38 788	73 048	86 670
Balance	-2 799	-19 572	-22 008

^a « Terrestre » renvoie au camionnage ainsi qu'au transport ferroviaire et par pipeline, sauf indication contraire.

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA : On trouvera dans la section 6 des données détaillées sur le commerce nord-américain des marchandises.

SOURCES

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *Survey of Current Business*, septembre 1993, juillet 1996 et octobre 1997, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, *1998 Annual Services Historical Disk*, Washington (DC), 1998.

s|e|c|t|i|o|n 3

La sécurité des transports

tableau 3-1

Pertes de vie, par mode de transport

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Pertes de vie, total	4 184	3 794	3 502	10 234	9 121	9 472	47 248	44 426	44 697
Transport aérien	99	117	75	24	30	86	864	963	1 089
Transporteurs aériens	30	59	28	0	0	0	97	229	457
Aviation générale	69	58	47	24	30	86	767	734	632
Transport routier	3 963	3 351	3 091	10 201	9 043	9 305	44 599	41 817	42 065
Voitures de tourisme et camions légers	2 804	2 473	2 264	2 919	2 385	2 562	32 693	31 991	32 437
Voitures de tourisme	ND	ND	ND	ND	ND	ND	24 092	22 423	22 505
Motocyclettes	260	166	128	54	138	142	3 244	2 227	2 161
Autobus et autocars	8	6	0	279	271	279	32	33	21
Camions lourds	107	72	59	67	125	176	705	648	621
Piétons	584	416	460	1 388	1 038	1 111	6 482	5 584	5 449
Autres	200	218	180	25	408	225	1 443	1 334	1 374
Transport par pipeline	0	0	0	ND	ND	ND	9	21	53
Transport ferroviaire	103	120	119	9	48	81	1 297	1 146	1 039
Passages à niveau	48	53	47	ND	ND	ND	698	579	488
Chemins de fer	55	67	72	ND	ND	ND	599	567	551
Transports en commun, total	I	I	I	ND	ND	ND	339	274	264
Transport en commun ferroviaire	I	I	I	ND	ND	ND	228	186	152
Transport par eau	I	206	217	I	I	I	950	875	759
Navires, transport de personnes	I	195	210	I	I	I	ND	ND	ND
Embarcations de plaisance	I	194	209	I	I	I	865	829	709
Navires commerciaux, passagers	6	1	1	I	I	I	ND	ND	ND
Navires commerciaux, marchandises	13	11	7	I	I	I	ND	ND	ND

^a Ce nombre comprend deux pertes de vie qui n'ont pas été attribuées à une sous-catégorie par la National Highway Traffic Safety Administration.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Pertes de vie, total : Dans le cas des États-Unis, le nombre total de pertes de vie est inférieur à la somme des tués indiqués pour chaque mode de transport, parce que certaines pertes de vie sont comptées relativement à plus d'un mode de transport. Ainsi, les États-Unis ont corrigé le double compte en calculant le total des pertes de vie (voir l'annexe B). Pour ce qui est du Canada, le total indiqué est la somme des totaux des modes de transport et le double compte n'a pas été corrigé. (À noter également qu'il n'existe aucune donnée canadienne sur les pertes de vie causées par les transports en commun, ni sur les pertes de vie occasionnées par les embarcations de plaisance en 1990. Si elles étaient disponibles, ces données augmenteraient le total général des tués au Canada.) En ce qui a trait au Mexique, le total des pertes de vie n'est que la somme des tués du transport aérien, du transport routier et du transport ferroviaire, de sorte que le nombre total de pertes de vie dans les transports y est sous-représenté.

Transport aérien : Les données des États-Unis et du Canada portent également sur les pertes de vie découlant des vols passagers et des vols « tout cargo ». Les données mexicaines n'englobent que les pertes de vie résultant des vols passagers. Dans le cas du Canada et des États-Unis, les données relatives aux transporteurs aériens ne visent que les compagnies aériennes nationales de ces deux pays qui y effectuent à la fois des vols intérieurs et des vols internationaux.

Transport routier : Les données ont trait aux occupants des véhicules routiers motorisés énumérés. D'autres visent les cyclistes, les autres utilisateurs d'un moyen de transport non motorisé (à l'exception des piétons, énumérés séparément) et les occupants de véhicules motorisés autres ou inconnus.

Transport routier : En ce qui a trait aux tués de la route, il faut noter que les États-Unis et le Canada (sauf la province de Québec) comptent toutes les pertes de vie qui surviennent dans les 30 jours suivant la collision (et attribuables à cette dernière), alors que le Mexique ne compte que les pertes de vie sur les lieux-mêmes de la collision. Voir l'annexe B, Tous les pays.

Transport par eau : Les données américaines et les données canadiennes ne peuvent être comparées, pour plusieurs raisons. Voir l'annexe B, Tous les pays.

t a b l e a u 3-1

Pertes de vie, par mode de transport – *Suite*

Mexique

Transport routier : Les données comprennent les 5 469, 4 678 et 4 810 pertes de vie survenues sur le réseau routier fédéral, respectivement en 1990, 1995 et 1996. Celles-ci ne peuvent être attribuées à une catégorie de véhicules en particulier, mais elles sont prises en compte dans le total des tués de la route.

SOURCES

Canada

Transport aérien : Bureau de la sécurité des transports du Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Base nationale de données sur les collisions*, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Sommaire statistique du BST, événements ferroviaires en 1997*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau, navires à passagers et à marchandises commerciaux : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Sommaire statistique du BST, événements maritimes en 1997*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau, embarcations de plaisance : Croix-Rouge canadienne, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Transporteurs aériens : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1998.

Transport routier et ferroviaire : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données réunies par la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal et la Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad, et leurs organismes d'État et locaux équivalents, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier (dans les secteurs de compétence fédérale) : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Policia Federal de Caminos y Puertos, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics 1998* et *National Transportation Statistics 1999*, Washington (DC), 1998 et 1999.

tableau 3-2

Blessés, par mode de transport

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Blessés, total	263 196	242 164	231 089	93 417	121 936	115 507	3 292 000	3 516 000	3 559 000
Transport aérien	72	66	45	52	52	30	478	459	458
Transporteurs aériens	15	27	12	0	0	0	76	64	99
Aviation générale	57	39	33	52	52	30	402	395	359
Transport routier	262 680	241 935	230 890	93 325	121 638	115 274	3 231 000	^a 3 465 000	3 511 000
Voitures de tourisme et camions légers	216 993	202 275	194 161	38 796	52 052	51 947	2 881 000	3 191 000	3 246 000
Voitures de tourisme	ND	ND	ND	ND	ND	ND	2 376 000	2 469 000	2 478 000
Motocyclettes	9 230	6 159	5 202	1 156	5 592	5 405	84 000	57 000	56 000
Autobus et autocars	1 879	1 393	1 407	4 359	5 565	5 998	33 000	19 000	20 000
Camions lourds	3 951	3 377	3 231	638	1 025	1 340	42 000	30 000	33 000
Piétons	16 351	14 888	14 420	11 658	15 556	13 019	105 000	86 000	82 000
Autres	14 276	13 843	12 469	558	7 988	4 240	86 000	81 000	74 000
Transport par pipeline	9	1	0	ND	ND	ND	76	64	127
Transport ferroviaire	375	128	129	40	246	203	25 143	14 440	12 558
Passages à niveau	201	76	69	ND	ND	ND	2 407	1 894	1 610
Chemins de fer	174	52	60	ND	ND	ND	22 736	12 546	10 948
Transports en commun, total	1	1	1	1	1	1	54 556	57 196	55 288
Transport en commun ferroviaire	1	1	1	1	1	1	13 718	14 931	14 650
Transport par eau	1	1	1	1	1	1	3 997	4 286	4 571
Navires, transport de personnes	1	1	1	1	1	1	ND	ND	ND
Embarcations de plaisance	1	1	1	1	1	1	3 822	4 141	4 442
Navires commerciaux, passagers	7	6	4	1	1	1	ND	ND	ND
Navires commerciaux, marchandises	53	28	21	1	1	1	ND	ND	ND

^a Le total est différent de la somme des nombres à cause d'un arrondissement indépendant.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

tableau 3-2

Blessés, par mode de transport – *Suite*

NOTA

Tous les pays

Blessés, total : Dans le cas des États-Unis, le nombre total de blessés est inférieur à la somme des blessés indiqués pour chaque mode de transport, parce que certains blessés sont comptés relativement à plus d'un mode de transport. Ainsi, les États-Unis ont corrigé le double compte en calculant le total des blessés (voir l'annexe B). Pour ce qui est du Canada, le total indiqué est la somme des totaux des modes de transport et le double compte n'a pas été corrigé. (À noter également qu'il n'existe aucune donnée canadienne sur les blessés causés par les transports en commun, ni sur les blessés occasionnés par les embarcations de plaisance en 1990. Si elles étaient disponibles, ces données augmenteraient le total général des blessés au Canada.) En ce qui a trait au Mexique, le total des blessés n'est que la somme des blessés du transport aérien, du transport routier et du transport ferroviaire, de sorte que le nombre total de blessés dans les transports y est sous-représenté.

Transport aérien : Les données des États-Unis et du Canada portent également sur les blessés découlant des vols passagers et des vols « tout cargo ». Les données mexicaines n'englobent que les blessés résultant des vols passagers. Dans le cas du Canada et des États-Unis, les données relatives aux transporteurs aériens ne visent que les compagnies aériennes nationales de ces deux pays qui y effectuent à la fois des vols intérieurs et des vols internationaux.

Transport routier : Les données ont trait aux occupants des véhicules routiers motorisés énumérés. D'autres visent les cyclistes, les autres utilisateurs d'un moyen de transport non motorisé (à l'exception des piétons, énumérés séparément) et les occupants de véhicules motorisés autres ou inconnus.

Transport routier : En ce qui a trait aux blessés de la route, il faut noter que les États-Unis et le Canada assurent un suivi considérable, alors que le Mexique ne compte que les blessés graves sur les lieux-mêmes de la collision.

Transport par eau : Les données américaines et les données canadiennes ne peuvent être comparées, pour plusieurs raisons. Voir l'annexe B, Tous les pays.

Mexique

Transport routier : Les données comprennent les 36 160, 33 860 et 33 325 blessés survenus sur le réseau routier fédéral, respectivement en 1990, 1995 et 1996. Ces blessés ne peuvent pas être attribués à une catégorie de véhicules en particulier, mais ils sont pris en compte dans le total des blessés de la route.

États-Unis

Blessés, total : Le nombre total de blessés est arrondi au millier le plus rapproché.

Blessés de la route : Les données sur les blessés de la route découlent d'un échantillon. Les blessés relatifs aux autres modes de transport sont un compte total.

SOURCES

Canada

Transport aérien : Bureau de la sécurité des transports du Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Base nationale de données sur les collisions*, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Sommaire statistique du BST, événements ferroviaires en 1997*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau, navires à passagers et à marchandises commerciaux : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Sommaire statistique du BST, événements maritimes en 1997*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau, embarcations de plaisance : Croix-Rouge canadienne, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Transporteurs aériens : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, (Mexico City, D.F.: 1998).

Transport routier et ferroviaire : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données réunies par la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal and the Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad, et leurs organismes d'État et locaux équivalents, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier (dans les secteurs de compétence fédérale) : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Policia Federal de Caminos y Puertos, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics 1998* et *National Transportation Statistics 1999*, Washington (DC), 1998 et 1999.

tableau 3-3

Taux d'accidents de la route mortels et avec blessures

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Tués de la route, total	3 963	3 351	3 091	10 201	9 043	9 305	44 599	41 817	42 065
Blessés de la route, total	262 680	241 935	230 890	93 325	121 638	115 274	3 231 000	3 465 000	3 511 000
Véhicule-kilomètres routiers, total (milliards)		317,1					3 450	3 899	3 995
Véhicules routiers motorisés, total (En millions)	17,0	17,0	17,2	10,2	12,0	12,4	193,1	205,4	210,2
Taux par 100 millions de véhicules-kilomètres									
Taux d'accidents mortels		1,1					1,3	1,1	1,1
Taux d'accidents avec blessures		76					94	89	88
Taux par tranche de 10 000 véhicules routiers motorisés									
Taux d'accidents mortels	2,3	2,0	1,8	10,0	7,5	7,5	2,3	2,0	2,0
Taux d'accidents avec blessures	155	142	134	91	101	93	167	169	167

LÉGENDE : e = Données estimatives. r = Données révisées. | = Données inexistantes.

SOURCES

Canada

Véhicule-kilomètres routiers : Transports Canada, Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Les transports au Canada en 1997—Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998.

Véhicules routiers motorisés : Statistique Canada, *Véhicules automobiles : immatriculations, n° 53-219-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Tués et blessés de la route : Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Base nationale de données sur les collisions, compilations spéciales*, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Véhicules routiers motorisés : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, données fondées sur celles du Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano; elles indiquent les bureaux financiers des États ainsi que les bureaux de la police et de la circulation des États. Mexico (D.F.), années diverses.

Tués et blessés de la route : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données réunies par la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal et le Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad, et leurs organismes d'État et locaux équivalents. Mexico (D.F.), années diverses.

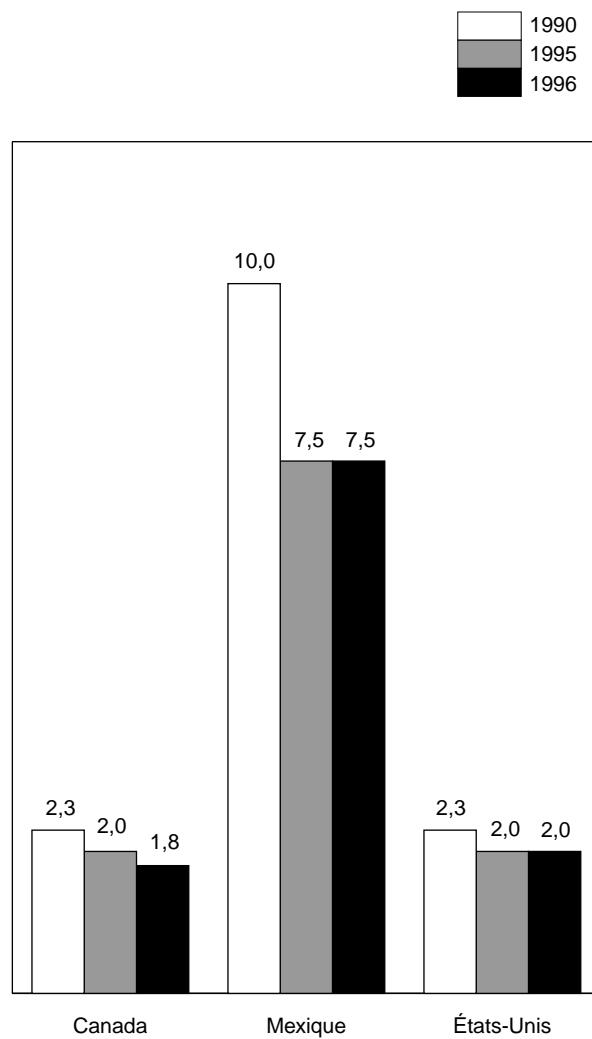
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics 1998 et National Transportation Statistics 1999*, Washington (DC), 1998 et 1999.

f i g u r e 3-3

Taux d'accidents de la route mortels par tranche de 10 000 véhicules : en 1990, 1995 et 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 3-3.

tableau 3-4

Taux d'accidents mortels et avec blessures, transport aérien

	Canada		Mexique		États-Unis	
	De 1990 à 1996 inclusivement (cumulatifs)	De 1990 à 1996 inclusivement (moyennes annuelles)	De 1990 à 1996 inclusivement (cumulatifs)	De 1990 à 1996 inclusivement (moyennes annuelles)	De 1990 à 1996 inclusivement (cumulatifs)	De 1990 à 1996 inclusivement (moyennes annuelles)
Accidents d'avion mortels	7	1,0	1	0,25	27	3,9
Tués dans des accidents d'avion	282	40	1	0,25	922	132
Blessés dans des accidents d'avion	11	1,6	2	0,50	231	33
Segments de vol (milliers)	10 590	1 513	2 149	537	57 037	8 148
Taux par 100 000 segments de vol						
Accidents mortels	0,066 (+ 0,031; -0,021)		0,047		0,047 (+ 0,010; -0,008)	
Tués	2,66		0,047		1,62	
Blessés	0,10		0,093		0,41	

NOTA

Tous les pays

Définitions des données : Les données sont fondées sur les tués et les blessés occasionnés par le transport aérien intérieur, les vols réguliers et non réguliers, les services passagers et cargo, partout dans le monde. Pour obtenir des éclaircissements sur les différences entre les données du présent tableau et celles sur le transport aérien dans les tableaux 3-1 et 3-2 qui précédent, voir les notes portant sur chaque pays à l'annexe B.

Données cumulatives : Les accidents d'avion mortels ainsi que les tués et les blessés dans ce genre d'accidents ont été additionnés sur un certain nombre d'années, comme le montre le tableau 3-4. Il s'agit d'une différence par rapport aux autres tableaux du présent rapport, qui présentent les données pour chaque année. Nous avons procédé ainsi parce que les accidents mortels mettant en cause des transporteurs aériens commerciaux sont *rares*. En particulier, le nombre extrêmement faible d'accidents causant la mort d'un grand nombre de personnes entraîne d'une année à l'autre des fluctuations considérables et imprévisibles du nombre de tués. Ainsi, les statistiques pour une année donnée n'indiquent pas vraiment ce à quoi il faut s'attendre l'année suivante, n'indiquent pas vraiment si la sécurité aérienne s'améliore ou empire comparativement aux années précédentes, et ne révèlent pas grand-chose sur la fiche de sécurité d'un pays par rapport à celle d'un autre. Ce n'est qu'en additionnant les données portant sur plusieurs années qu'on peut éliminer en partie ces énormes fluctuations dues au hasard. Les **taux** d'accidents mortels, les **taux** de tués et de blessés sont par conséquent des moyennes pour les périodes pluriannuelles figurant au tableau 3-4.

Écart-type entre les taux d'accidents mortels et les taux de tués, Canada et États-Unis : Les taux d'accidents mortels et les taux de tués canadiens et américains sont séparés les uns des autres par environ un écart-type. Comme nous l'avons vu à l'annexe B, les taux d'accidents mortels canadiens et ceux des États-Unis diffèrent par moins d'un écart-type. **On ne peut faire aucune comparaison statistique valide entre les taux si l'écart-type relatif à ces derniers est inconnu. Pour plus de renseignements sur les écarts-types touchant les taux du présent tableau, y compris des estimations des écarts-types qui ne figurent pas dans ce dernier, voir l'annexe B, sous la rubrique « Tous les pays ».**

Canada

Couverture : Les données sur les accidents d'avion mortels de même que sur les tués et les blessés font référence à tous les avions immatriculés au Canada et utilisés par des transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II, qui ont un poids au décollage maximum (PDM) de plus de 8 618 kg (19 000 lb), ou pour lesquels un certificat de type canadien a été délivré pour le transport de 20 passagers ou plus.

t a b l e a u 3-4**Taux d'accidents mortels et avec blessures, transport aérien – *Suite***

Opérations de vol : Les données sur les opérations de vol des transporteurs aériens renvoient aux vols passagers et cargo effectués par les avions immatriculés au Canada et utilisés par des transporteurs aériens des niveaux I et II, et elles découlent de deux enquêtes sur les transporteurs aériens menées par Statistique Canada, à savoir : *L'Enquête sur les grands services aériens réguliers* et *l'Enquête sur les grands services aériens d'affrètement*. Les données sur les vols cargo ne portent que sur les grands services aériens réguliers et d'affrètement, vu que les transporteurs réguliers régionaux et locaux ne sont pas tenus de présenter des données sur le fret. *L'Enquête sur les grands transporteurs aériens réguliers*, menée par Statistique Canada, ne vise pas les transporteurs aériens qui utilisent des avions de moins de 13 607 kg (30 000 lb). En outre, *l'Enquête sur les grands transporteurs aériens d'affrètement*, menée également par Statistique Canada, n'englobe pas les transporteurs aériens qui utilisent des avions de moins de 15 900 kg (35 000 lb) sur leurs lignes intérieures et internationales, et des avions de moins de 8 200 kg (18 080 lb) pour des vols transfrontaliers.

États-Unis

Couverture : Les données *ne visent* que les avions exploités en vertu du *U. S. Code of Federal Regulations 121* (14 CFR 121), c.-à-d. les avions commerciaux exploités par des compagnies aériennes américaines et qui comptent plus de 30 sièges, ou dont la capacité de charge maximale dépasse les 7 500 livres (3 402 kg).

Perdes de vie : Y compris les 12 personnes tuées en 1991 à bord d'un avion de ligne d'apport lorsqu'il est entré en collision avec un avion de ligne CFR 121.

SOURCES**Canada**

Bureau de la sécurité des transports du Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998, Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D. F.), 1998, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Mexico (D. F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics 1998* et *National Transportation Statistics 1999*, Washington (DC), 1998 et 1999.

s|e|c|t|i|o|n 4

Les transports,
l'énergie et
l'environnement

tableau 4-1

Consommation d'énergie du secteur des transports

(Exajoules, 10¹⁸ joules)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Consommation d'énergie, total^a	7,84	8,59	8,98	5,16	5,49	5,90	88,75	95,86	99,04
Consommation des transports, total^b	2,04	2,27	2,33	1,28	1,40	1,44	23,78	25,40	26,02
Part de la consommation totale d'énergie détenue par les transports (en pourcentage)	26,0	26,4	25,9	24,8	25,5	24,4	26,8	26,5	26,3
Carburants fossiles, total en exajoules ^c	2,03	2,26	2,31	—	—	—	23,73	25,35	25,98
Gaz naturel (en exajoules)	0,14	0,24	0,25	—	—	—	0,72	0,76	0,77
Billion de mètres cubes	0,0035	0,0063	0,0065	—	—	—	0,0187	0,0198	0,0201
Pétrole (en exajoules)	1,89	2,01	2,06	1,27	1,40	1,43	23,01	24,59	25,20
Millions de barils	329	351	359	211	243	249	4 004	4 281	4 385
Électricité ^b	0,012	0,014	0,014	0,003	0,003	0,004	0,015	0,014	0,014

^a Pour les trois pays, la consommation d'énergie totale **comprend** les pertes énergétiques des réseaux électriques.

^b Pour les trois pays, la consommation totale des transports et l'électricité **ne comprennent pas** les pertes énergétiques des réseaux électriques.

^c Le charbon n'est pas compris dans ce tableau, parce que les trois pays en utilisent une quantité négligeable pour les transports.

LÉGENDE : — = Données inexistantes.

NOTA

Canada

Consommation d'énergie, total : Comprend l'énergie renouvelable.

Consommation des transports, total : Comprend le carburant utilisé dans les secteurs des pêches et du camionnage pour compte propre, mais exclut le carburant consommé par les administrations publiques.

Mexique

Gaz naturel : Les données sont inexistantes, mais la consommation mexicaine de gaz naturel est considérée comme plutôt faible.

États-Unis

Consommation d'énergie, total : Comprend l'énergie renouvelable.

La consommation totale des transports est supérieure à la somme des composants parce que les pertes énergétiques du réseau électrique ne sont pas indiquées. Le secteur des pêches n'est pas compris, mais la consommation de carburant des administrations publiques est prise en compte.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Bulletin trimestriel sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada*, n° 57-003-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), éditions diverses.

Mexique

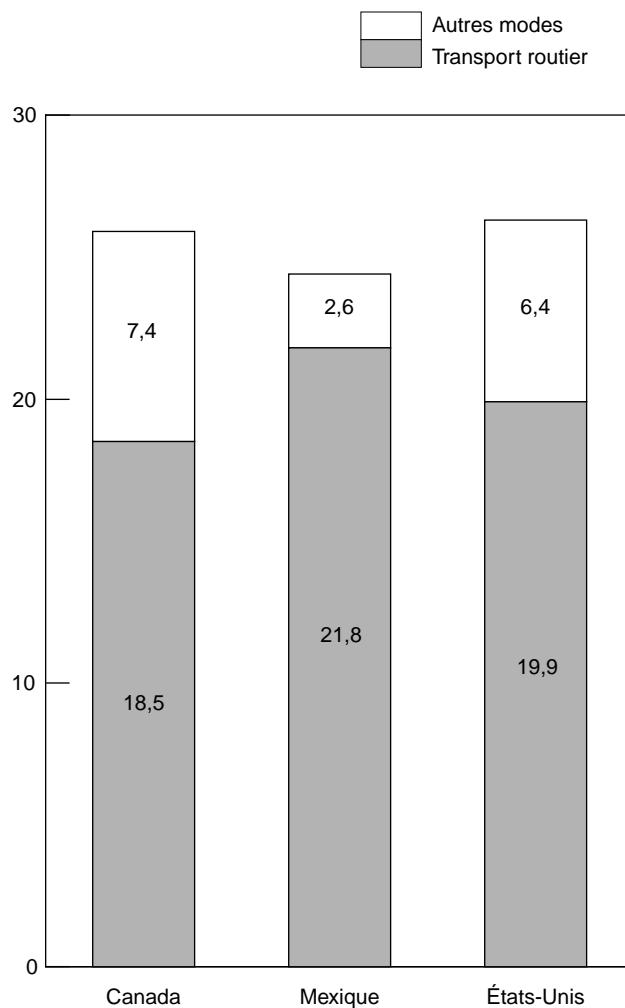
Secretaría de Energía, *Balance Nacional, Energía*, 1996, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Energy, Energy Information Agency, *Annual Energy Review, 1997* et *Monthly Energy Review, août 1998*, Washington (DC), 1998.

figure 4-1

Part en pourcentage de la consommation d'énergie globale attribuable aux transports : en 1996



Consommation d'énergie globale, Mexique : La consommation d'énergie par les pipelines n'est pas comprise dans les chiffres du Mexique qui représentent la consommation d'énergie attribuable aux transports. Si les données des pipelines étaient incluses, la part des autres modes serait plus importante, et le pourcentage de la consommation d'énergie globale attribuable aux transports serait lui aussi plus élevé.

Notes et sources : Voir les Tableaux 4-1 et 4-2.

tableau 4-2

Consommation d'énergie, par mode de transport

(En pétajoules, 10^{15} joules)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	2 037,7	2 269,1	2 325,1	1 275,3	1 399,1	1 435,2	23 780	25 400	26 020
Transport aérien	185,2	185,1	205,8	73,6	95,4	93,4	1 910	1 937	1 995
Carburateur	179,7	181,0	201,9	71,9	91,5	92,2	1 865	1 902	1 959
Essence aviation	5,5	4,1	3,9	1,7	3,9	1,2	45	35	36
Transport routier	1 494,4	1 631,3	1 661,0	1 147,0	1 253,5	1 289,1	1	19 278	19 752
Essence	1 176,0	1 213,7	1 229,4	837,9	928,9	944,4	14 445	15 438	15 762
Carburant diesel	292,5	384,5	397,5	293,9	306,0	325,5	3 100	3 800	3 950
Autres carburants	25,9	33,1	34,1	15,2	18,6	19,2	1	40	40
Transport par pipeline	142,4	245,3	254,5	ND	ND	ND	718	762	774
Gaz naturel	133,1	232,9	241,5	ND	ND	ND	718	762	774
Électricité	8,7	11,0	10,8	ND	ND	ND	ND	ND	U
Carburant diesel	0,6	1,4	2,2	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire	89,5	80,9	79,1	26,6	22,6	24,7	469	520	536
Distillat/carburant diesel	89,5	80,9	79,1	26,6	22,6	24,7	468	519	535
Transport ferroviaire des marchandises	87,2	78,8	77,0	ND	ND	ND	456	509	524
Transport ferroviaire interurbain des passagers	2,3	2,1	2,1	ND	ND	ND	12	10	11
Électricité				ND	ND	ND			
Transport interurbain des passagers	NS	NS	NS	ND	ND	ND	1	1	1
Transports en commun	19,0	24,6	23,5	1	1	1	1	125	123
Électricité	3,1	3,0	3,0	2,7	3,5	3,6	17	18	18
Carburants automobiles									
Essence	0,5	0,4	NS	1	1	1	4	6	6
Carburant diesel	12,8	13,4	12,7	1	1	1	95	99	97
Gaz naturel comprimé	2,6	7,8	7,8	1	1	1	1	2	2
Transport par eau	107,3	102,0	101,3	1	1	1	1 472	1 412	1 396
Mazout résiduel	60,1	55,7	55,3	20,7	1,4	1,6	999	930	900
Distillat/mazout pour diesel	47,2	45,5	45,4	4,7	22,7	22,9	302	342	365
Essence	NS	0,8	0,6	1	1	1	171	140	131

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Consommation d'énergie des transports : Les pertes énergétiques des réseaux électriques sont exclues du total global, ainsi que du total pour chaque mode de transport.

Transports en commun : Les données canadiennes et américaines renvoient à **tous les transports en commun**, notamment aux autobus locaux et autres véhicules routiers de transport en commun, qui sont également pris en compte sous la rubrique « Transport routier ». Certains traversiers sont également compris.

Mexique

Transport routier, autres carburants : Cette rubrique fait référence au gaz de pétrole liquéfié.

Transport routier, essence, carburant diesel, autres carburants : Cette rubrique comprend des données sur les transports en commun et sur les carburants automobiles, et aucune ventilation n'est possible.

Transport ferroviaire, distillat/carburant diesel : Cette rubrique comprend les services de passagers et de marchandises, et aucune ventilation n'est possible.

t | a | b | l | e | a | u 4-2

Consommation d'énergie, par mode de transport – *Suite*

Transports en commun, carburants automobiles : Les données pour les sous-catégories ne peuvent être désagrégées pour indiquer les données sur les transports en commun. Elles sont comprises plutôt dans les catégories de carburants routiers (essence, carburant diesel et autres carburants).

Transport par eau, mazout résiduel, distillat/mazout pour diesel : En 1991, la consommation de combustible des navires a commencé à changer. Le carburant diesel a commencé à remplacer le mazout (fuel-oil).

États-Unis

Total : Le total est différent de la somme des données relatives à chaque mode de transport, pour les raisons indiquées à l'annexe B.

SOURCES

Canada

Tous les modes de transport sauf le transport en commun ferroviaire : Statistique Canada, *Bulletin trimestriel sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada*, n° 57-003-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), diverses éditions trimestrielles.

Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport en commun ferroviaire : Statistique Canada, *Statistique du transport de passagers par autobus et du transport urbain*, n° 53-215-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Secretaría de Energía, *Balance Nacional, Energía, 1996*, Mexico (D.F.), 1998.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía, communication privée, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

Total : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review, 1997*, Washington (DC), 1998.

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, communication privée, Washington (DC), 1998.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *General Aviation and Avionics Survey*, Washington (DC), années diverses.

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport par pipeline : U.S. Department of Energy, *Natural Gas Annual 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington (DC), 1997.

National Railroad Passenger Corp., State and Local Affairs Department, communication privée, Washington (DC), 1998.

National Railroad Passenger Corp., Director of Fuel Management, communication privée, Washington (DC), 1998.

American Public Transit Association, *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

American Public Transit Association, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Fuel Oil and Kerosene Sales*, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

tableau 4-3

Consommation estimative de carburants de remplacement par les véhicules routiers motorisés

(En milliers de litres équivalents d'essence)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1992 ^a	1995	1996
Consommation de carburant, total	42 324 176	46 177 399	46 997 886	I	I	I	508 118 000	548 035 000	560 929 000
Carburants de remplacement, total	824 370	1 179 468	1 210 743	I	I	I	869 248	1 050 478	1 125 142
Gaz de pétrole liquéfiés (GPL)	748 240	954 847	985 256	I	I	I	787 903	880 869	905 312
Gaz naturel comprimé (GNC)	76 110	224 321	225 187	I	I	I	63 682	133 103	177 623
Gaz naturel liquéfié (GNL)	0	0	0	I	I	I	2 214	10 444	12 291
Méthanol, 85 p. 100 (M85)	20	300	300	I	I	I	4 047	10 928	12 833
Méthanol pur (M100)	0	0	0	I	I	I	9 641	8 139	1 314
Éthanol, 85 p. 100 (E85)	0	0	0	I	I	I	79	719	2 627
Éthanol, 95 p. 100 (E95)	0	0	0	I	I	I	322	3 766	10 217
Électricité	NS	NS	NS	I	I	I	1 359	2 510	2 926
Oxygénats									
Éther méthyltertiobutylique (MTBE)	NS	NS	NS	I	I	I	4 448 000	10 187 300	10 408 700
Éthanol dans le gazohol	10 000	40 000	40 000	I	I	I	2 654 000	3 447 400	2 499 100
Carburants classiques									
Essence	33 928 534	35 017 600	35 471 523	I	I	I	416 906 000	438 892 000	445 857 000
Carburant diesel	7 561 272	9 940 331	10 275 620	I	I	I	90 343 000	108 092 590	113 946 310

^a Les données des États-Unis pour 1990 ne sont pas disponibles. Celles de l'année la plus rapprochée portent sur 1992.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives.

NOTA

Mexique

Carburants de remplacement, gaz de pétrole liquéfiés : On trouvera au tableau 4-2, sous la rubrique « Transport routier, autres carburants », une estimation de la consommation de carburant en pétajoules.

SOURCES

Canada

Ressources naturelles Canada, Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ont.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington (DC), 1997.

t a b l e a u 4-4

Prix moyen^a des combustibles fossiles pour les utilisateurs finals

(En cents américains courants par litre)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Carburant automobile									
Essence									
Au plomb	SO	SO	SO	25,2	33,6	36,8	30,4	SO	SO
Super sans plomb	54,0	47,2	49,4	SO	SO	41,8	35,6	35,3	37,3
Ordinaire sans plomb	50,1	40,4	42,5	35,6	34,9	37,9	30,7	30,3	32,5
Moyenne pour tous les types									
Prix comprenant les taxes	ND	ND	ND	ND	ND	ND	32,1	31,8	34,0
Taxes	19,6	19,5	19,9	ND	ND	ND	6,5	9,7	9,8
Carburant diesel									
Prix comprenant les taxes	43,1	30,7	31,7	21,5	25,5	28,2	ND	29,3	32,6
Taxes	15,3	12,2	12,3	ND	ND	ND	8,2	11,5	11,4
Carburant aviation									
Essence	42,1	31,3	31,6	35,6	34,9	37,9	29,6	26,5	29,5
Carburateur	22,1	14,1	15,4	25,2	17,8	23,4	20,3	14,4	17,1
Carburant ferroviaire									
Carburant diesel	23,5	15,7	17,1	21,5	25,5	28,2	18,3	15,9	17,9
Transport par eau									
Carburants combinés	14,4	10,1	11,6	8,1	6,5	13,2	ND	10,1	11,0

^a Sauf indication contraire dans les notes ci-après, les prix comprennent le prix du carburant et les taxes. Celles-ci ne sont indiquées séparément dans le présent tableau que pour tous les types d'essence automobile et pour le carburant diesel automobile. Voir l'annexe B pour obtenir des renseignements sur les taxes sur les carburants exigibles dans chacun des trois pays.

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Mexique

Les données renvoient au prix de vente au public au 31 décembre de chaque année.

États-Unis

Taxes sur les carburants automobiles : Taxes moyennes sur les carburants du gouvernement fédéral et des États seulement, pondérées en fonction des ventes. Elles ne comprennent pas les taxes de vente des États, qui, si incluses, augmenteraient d'environ un demi-cent par litre la taxe moyenne en 1996, tant sur l'essence que sur le carburant diesel. À noter que les prix du carburant automobile comprennent les taxes de vente des États.

Carburant aviation : Son prix ne comprend aucune taxe. Le prix du carburateur est celui que paient les gros transporteurs aériens titulaires d'un certificat, qui sont définis à l'annexe B.

Carburant ferroviaire : Son prix ne comprend que les taxes fédérales.

t a | b | l e a | u 4-4

Prix moyen^a des combustibles fossiles pour les utilisateurs finals – *Suite*

SOURCES

Canada

Ressources naturelles Canada, Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Petróleos Mexicanos, *Anuario Estadístico, 1998*, Mexico (D.F.), 1999.

Petróleos Mexicanos PEMEX-Refinación, Subgerencia de Planeación, Mexico (D.F.), 1999.

États-Unis

Carburant automobile : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review 1997*, Washington (DC), 1998.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

Carburant aviation, essence : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review, 1997*, Washington (DC), 1998.

Carburant aviation, carburéacteur : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, communication privée, Washington (DC), 1998.

Carburant ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington (DC), 1997.

Taxes sur le carburant ferroviaire : Association of American Railroads, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD), communication privée, Washington (DC), 1998.

tableau 4-5

Rendement énergétique des nouveaux modèles de l'année de véhicules routiers motorisés

(En litres aux 100 kilomètres)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Moyenne pondérée en fonction des ventes									
Voitures de tourisme	8,2	7,9	7,9	9,1	8,0	7,8	8,4	8,2	8,2
Camions légers	11,4	11,5	11,3	ND	ND	ND	11,3	11,5	11,4
Rayons d'action									
Voitures de tourisme	20,8 à 5,0	19,4 à 4,9	17,9 à 4,9	ND	9,28 à 6,9	10,77 à 6,34	27,0 à 3,6	22,8 à 4,0	17,0 à 4,3
Camions légers	22,4 à 6,8	18,8 à 8,5	18,1 à 8,5	ND	ND	ND	19,8 à 7,0	16,0 à 7,0	16,8 à 7,5

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Moyenne pondérée en fonction des ventes : À raison de 55 p. 100 de déplacements en ville, et de 45 p. 100 de déplacements sur autoroute.

Camions légers : Poids nominal brut du véhicule allant de zéro kg à 3 856 kg (c.-à-d. 8 500 livres ou moins).

Moyennes et rayons d'action : Les données des États-Unis et du Canada englobent tant les véhicules d'origine nationale que les véhicules importés. Les données mexicaines ne visent que les véhicules d'origine nationale.

SOURCES

Canada

Moyenne pondérée en fonction des ventes : Transports Canada, *Les transports au Canada en 1997—Rapport annuel*, TP 13198, Ottawa (Ont.), 1998.Rayons d'action : Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ont.), 1997.Transports Canada et Ressources naturelles Canada, *Guide de consommation de carburant, publication annuelle*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Secretaría de Energía, Comisión Nacional para el Ahorro de Energía, Dirección de Transporte, Mexico (D. F.), 1998.

États-Unis

Moyenne pondérée en fonction des ventes : U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Consumer Programs Division, NPS-32, Washington (DC), 1998.

Rayons d'action : U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Automotive Fuel Economy Program, *Twenty-Second Annual Report to Congress*, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Consumer Programs Division, NPS-32, communication privée, Washington (DC), 1998.

tableau 4-6a

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle

(Grammes d'émissions au kilomètre)

	Total des hydrocarbures	Hydrocarbures non méthaniques	Oxyde de carbone (CO)	CO par temps froid	Oxydes d'azote	Particules
Canada, 1996						
Voitures de tourisme	0,25	SO	2,1	SO	0,62	^a 0,12
Camions légers						
Moins de 1 701 kg (poids du véhicule chargé)	0,50	SO	6,2	SO	0,75	^a 0,16
Plus de 1 700 kg (poids du véhicule chargé)	0,50	SO	6,2	SO	1,1	^a 0,08
Mexique, années de modèle 1995 et suivantes						
Voitures de tourisme	0,25	SO	2,11	SO	0,62	SO
Camions légers						
Moins de 3 857 kg (poids net du véhicule)	0,63	SO	8,75	SO	1,44	SO
États-Unis, années de modèle 1994 et suivantes						
Voitures de tourisme						
Vie utile moyenne	0,25	0,16	2,1	6,2	0,25	0,05
Vie utile complète	SO	0,19	2,6	SO	0,4	0,06
Camions légers						
De 1 701 à 2 608 kg (poids du véhicule chargé)						
Vie utile moyenne	SO	0,20	2,7	6,2	0,4	^b 0,05
Vie utile complète	0,50	0,25	3,4	SO	0,60	^b 0,06

^a Dans le cas des véhicules au carburant diesel seulement.

^b L'instauration progressive commence avec l'année de modèle 1995.

LÉGENDE : SO = Sans objet.

NOTA

Tous les pays

Les camions légers sont des véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) est d'environ 3 856 kg ou moins. Dans le cas des États-Unis et du Canada, leur définition exacte indique un PNVB de 8 500 livres ou moins, et, pour la période visée par le présent tableau, il y a respectivement pour chaque pays quatre et deux catégories de camions légers, dont le PNVB va de zéro à 8 500 livres inclusivement.

Canada

Poids du véhicule chargé (PVC) : Voir l'annexe B sous la rubrique « États-Unis » pour une définition.

Depuis le 1er septembre 1997, les normes canadiennes sont harmonisées avec les normes américaines en vertu d'un règlement, pour toutes les catégories de véhicules routiers.

Voitures de tourisme et camions légers : Dans le cas des voitures (véhicules légers) et des camions légers (poids légers), les normes canadiennes de 1996 équivalent techniquement à celles des États-Unis pour les véhicules de l'année de modèle 1988, mais en pratique, les constructeurs et les importateurs ont fourni des véhicules répondant aux normes américaines de 1996.

Mexique

Particules : Aucune disposition réglementaire n'est en vigueur en ce qui a trait aux particules émises par ces véhicules.

tableau 4-6a

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle – *Suite*

États-Unis

Vie utile : Celle pendant laquelle il faut satisfaire aux normes. Voir l'annexe B pour une définition plus complète.

Unités de mesure : Les dispositions réglementaires américaines font état du nombre de grammes par mille. Dans le présent tableau, nous avons converti une unité de mesure américaine en grammes au kilomètre. Un simple retour à l'unité de mesure américaine entraînera une erreur d'arrondissement et/ou, dans certains cas, un niveau de précision inexact. L'annexe D indique les mesures américaines initiales.

Couverture : Le présent tableau est une **simplification** des normes américaines d'émission des voitures de tourisme et des camions légers.

Calendriers d'exécution : Ils sont résumés à l'annexe B. Les normes ont été instaurées progressivement sur plusieurs années.

Voitures de tourisme et camions légers : Les données **ne visent que les véhicules à essence**. Voir l'annexe B pour connaître les différences relatives aux véhicules à carburant diesel.

Camions légers : Il y a quatre catégories de camions légers. La réglementation indiquée ici vise la catégorie LDT2, qui a un PNV pouvant atteindre 2 722 kg (c.-à-d. 6 000 livres ou moins) et un PVC de 1 701 à 2 608 kg (c.-à-d. de 3 751 à 5 750 livres inclusivement). (Le PNV et le PVC sont définis à l'annexe B.) En 1996, les véhicules de la catégorie LDT2 ont compté pour plus de 60 p. 100 des ventes de camions légers neufs.

SOURCES

Canada

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Ecología, Diario Oficial de la Federación, *Norma Oficial Mexicana NOM-042-ECOL-1993*, Mexico (D.F.), 1993.

États-Unis

U.S. Code of Federal Regulations, Washington (DC), 1998.

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, *Mobile Source Emissions Standards Summary*, Washington (DC), 1992.

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, Office of Mobile Sources, Vehicle Programs and Compliance Division, *Tier 2 Study White Paper*, Washington (DC), 1997.

t a b l e a u 4-6b

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des camions lourds, par année de modèle

(En grammes d'émissions par puissance au frein-heure)

	Total des hydrocarbures	Oxyde de carbone (CO)	Oxydes d'azote	Particules	Fumée (en pourcentage)
Mexique					
Allumage par compression, années de modèle					
1994 à 1997 (poids supérieur à 3 857 kg)	1,3	15,5	5,0	0,7 ou 0,10	20/15/50
Allumage par étincelle, années de modèle					
1995 à 1997					
Poids de 3 858 à 6 350 kg	1,1	14,4	5,0	SO	SO
Poids supérieur à 6 350 kg	1,9	37,1	5,0	SO	SO
États-Unis et Canada, années de modèle					
1994 et suivantes					
Allumage par compression, années de modèle					
1994 à 1997	1,3	15,5	5,0	0,10	20/15/50
(poids supérieur à 3,856 kg; c.-à-d. plus de 8 500 lb)					
Allumage par étincelle, années de modèle					
1991 à 1997					
Poids variant de 3 856 à 6 350 kg	1,1	14,4	5,0	SO	SO
Poids supérieur à 6 350 kg	1,9	37,1	5,0	SO	SO

LÉGENDE : SO = Sans objet.

NOTA

Tous les pays

Allumage par compression, fumée : Les pourcentages visent l'opacité de la fumée en mode accélération/côte/heure de pointe.

Canada

Depuis le 1^{er} septembre 1997, les normes canadiennes sont harmonisées avec les normes américaines en vertu d'un règlement, pour toutes les catégories de véhicules routiers.

Camions lourds : Dans le cas des camions lourds (poids lourds), un protocole d'entente conclu avec l'industrie automobile a permis de fournir des véhicules canadiens conformes aux normes américaines.

Mexique

Allumage par compression, particules : La limite est de 0,10 pour les véhicules de moins de 14 969 kg, et de 0,7 pour les véhicules de plus de 14 969 kg.

États-Unis

Allumage par compression : Les normes s'appliquent tant aux moteurs diesels qu'aux moteurs à méthanol.

Allumage par étincelle : Les normes s'appliquent aux moteurs à essence, à méthanol et à gaz de pétrole liquéfiés (GPL).

Allumage par étincelle, poids : Dans le présent tableau, les camions lourds à allumage par étincelle de la première catégorie pèsent plus de 8 500 livres et 14 000 livres ou moins. Les camions lourds de la deuxième catégorie pèsent plus de 14 000 livres.

SOURCES

Canada

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Ecología, *Diario Oficial de la Federación, Norma Oficial Mexicana NOM-044-ECOL-1993*, Mexico (D.F.), 1993.

Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, *Diario Oficial de la Federación, Norma Oficial Mexicana NOM-076-ECOL-1995*, Mexico (D.F.), 1995.

États-Unis

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, *Emission Standards Reference Guide for Heavy-Duty and Nonroad Engines (EPA420-F-97-014)*, Washington (DC), 1997.

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, *Mobile Source Emissions Standards Summary*, Washington (DC), 1992.

s|e|c|t|i|o|n 5

Transport intérieur de marchandises

tableau 5-1

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport

(En millions de tonnes métriques)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	623,3	711,8	734,6	380,1	429,3	445,2	6 079,3	7 062,0	7 320,7
Transport aérien	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	7,7	8,5	9,8
Transport par eau	60,4	50,5	48,8	30,6	31,8	31,6	1 014,0	985,4	991,9
Cabotage	26,2	22,6	21,1	30,6	31,8	31,6	270,9	241,9	242,6
Grands Lacs	10,6	7,7	8,8	SO	SO	SO	99,9	105,3	104,2
Voies navigables intérieures ^a	23,6	20,2	18,9	SO	SO	SO	643,2	638,1	645,1
Transport par pipeline	221,4	290,6	303,5	ND	ND	ND	1 416,2	1 551,6	1 611,8
Pétrole brut et produits pétroliers (oléoduc)	145,8	174,5	183,4	ND	ND	ND	958,9	1 017,0	1 067,8
Gaz naturel (gazoduc)	75,6	116,1	120,1	ND	ND	ND	457,3	534,6	544,0
Transport ferroviaire	191,8	203,0	200,0	34,7	30,7	30,2	1 292,6	1 405,8	1 461,4
Transport routier	149,3	167,3	181,9	314,7	366,7	383,3	2 348,7	3 110,7	3 245,9

^a Navigables à des fins commerciales

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Les données ne comprennent que les activités des transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada et dont les recettes annuelles provenant du transport interurbain sont supérieures ou égales à 1 million de dollars canadiens; elles excluent les livraisons locales (moins de 24 kilomètres parcourus) et les livraisons faites par des camionneurs pour compte propre et de petits transporteurs pour compte d'autrui.

Transport par pipeline : Les données visent tant les oléoducs que les gazoducs (gaz naturel).

Mexique

Total : Les données n'englobent pas le transport par pipeline, car aucune donnée sur ce dernier n'est disponible.

Transport routier : Les données ne s'appliquent qu'au camionnage interurbain sur le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Transport routier : Les données ne visent que le camionnage interurbain pour compte d'autrui et pour compte propre.

Transport par pipeline : Les données se rapportent tant aux oléoducs qu'aux gazoducs (gaz naturel).

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne*, n° 51-206-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures, et transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport par oléoduc*, n° 55-201-XPB au catalogue, et *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution*, n° 57-205-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1998.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serie Estadística 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1998.

t | a | b | l | e | a | u 5-1

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport – *Suite*

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), livraisons annuelles.

Transport par pipeline, pétrole brut et produits pétroliers : Association of Oil Pipe Lines, *Shifts in Petroleum Transportation*, Washington (DC), années diverses.

Transport par gazoduc (gaz naturel) : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales fondées sur les données du Department of Energy, Washington (DC), 1999.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997*, Washington (DC), 1997.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America, 1997*, Lansdowne (VA), 1997.

tableau 5-2

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport

(En milliards (mille millions) de tonnes métriques-kilomètres)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	520,7	602,8	614,3	154,1	206,0	212,7	5 070,0	5 784,7	5 916,2
Transport aérien	0,5	0,6	0,6	0,9	1,2	1,0	10,9	15,6	16,0
Transport par eau	53,7	42,5	40,2	19,3	20,0	19,9	1 217,0	1 179,3	1 116,4
Cabotage	14,0	10,5	10,3	19,3	20,0	19,9	699,5	642,9	595,8
Grands Lacs	7,3	5,1	5,4	SO	SO	SO	89,0	87,2	85,2
Voies navigables intérieures ^a	32,4	26,9	24,5	SO	SO	SO	428,5	449,2	435,5
Transport par pipeline	212,2	273,9	280,6	ND	ND	ND	1 259,5	1 338,9	1 364,6
Pétrole brut et produits pétroliers (oléoduc)	102,8	103,9	105,0	ND	ND	ND	852,8	877,6	904,0
Gaz naturel (gazoduc)	109,4	170,0	175,6	ND	ND	ND	406,7	461,3	460,6
Transport ferroviaire	199,6	220,0	221,4	25,0	22,0	21,0	1 509,6	1 906,3	1 979,7
Transport routier	54,7	65,8	71,5	108,9	162,8	170,8	1 073,1	1 344,6	1 439,5

^a Navigables à des fins commerciales.

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Les données ne comprennent que les activités des transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada et dont les recettes annuelles provenant du transport interurbain sont supérieures ou égales à 1 million de dollars canadiens; elles excluent les livraisons locales (moins de 24 kilomètres parcourus) et les livraisons faites par des camionneurs pour compte propre et de petits transporteurs pour compte d'autrui.

Transport par pipeline : Les données visent tant les oléoducs que les gazoducs (gaz naturel).

Mexique

Total : Les données n'englobent pas le transport par pipeline, car aucune donnée sur ce dernier n'est disponible.

Transport routier : Les données ne s'appliquent qu'au camionnage interurbain sur le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Transport par pipeline : Les données se rapportent tant aux oléoducs qu'aux gazoducs (gaz naturel).

Transport routier : Les données ne visent que le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre interurbain.

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne*, n° 51-206-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures, et transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport par oléoduc*, n° 55-201-XPB au catalogue, et *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution*, n° 57-205-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serie Estadística 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1998.

t | a | b | l | e | a | u 5-2

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport – *Suite*

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), livraisons annuelles.

Transport par pipeline, pétrole brut et produits pétroliers : Association of Oil Pipe Lines, *Shifts in Petroleum Transportation*, Washington (DC), années diverses.

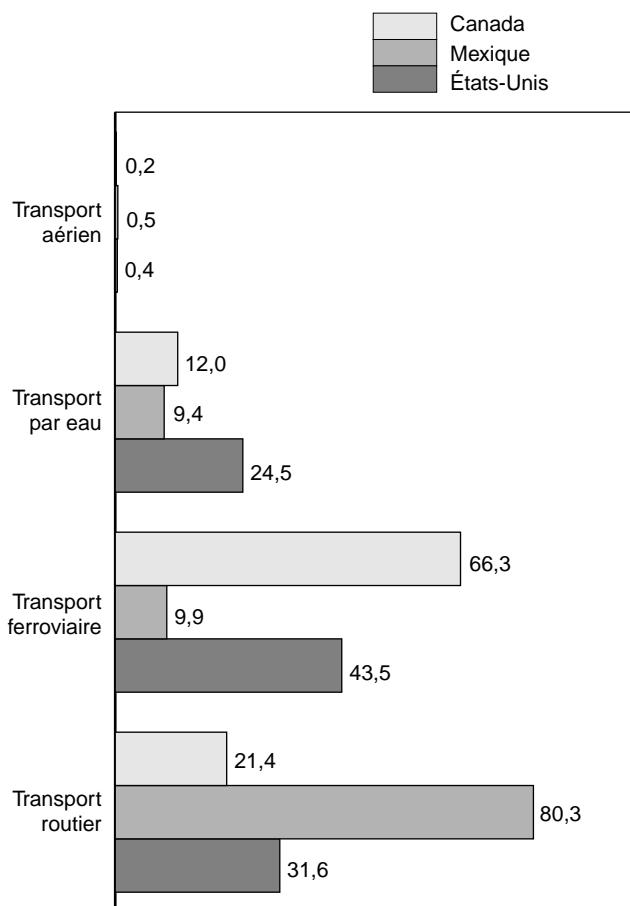
Transport par gazoduc (gaz naturel) : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales fondées sur les données du Secrétariat à l'Énergie, Washington (DC), 1999.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997*, Washington (DC), 1997.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America, 1997*, Lansdowne (VA), 1997.

figure 5-2a

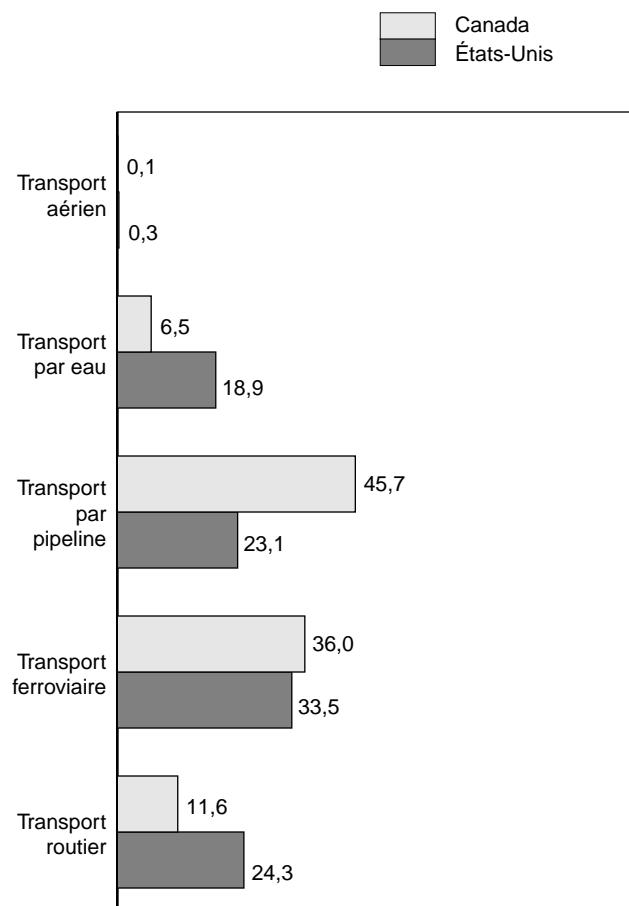
Parts respectives en pourcentage des modes de transport, à l'exclusion du transport par pipeline, du total des tonnes métriques-kilomètres : en 1996



Comme les données sur les pipelines pour le Mexique ne sont pas disponibles, les pipelines ont été exclus du calcul des tonnes-kilomètres globales de chaque pays et de la part dérivée de chaque mode. La figure 5-2b illustre la part de chaque mode au Canada et aux États-Unis, pipelines comprises (pétrole et gaz).
Notes et sources : Voir le Tableau 5-2.

figure 5-2b

Parts respectives en pourcentage des modes de transport, y compris le transport par pipeline, du total des tonnes métriques-kilomètres : en 1996



La figure 5-2b illustre la part de chaque mode au Canada et aux États-Unis, pipelines comprises (pétrole et gaz). La figure 5-2b donne un aperçu plus exact de la part des différents modes au Canada et aux États-Unis que la figure 5-2a qui, elle, exclut les données sur les pipelines.
Notes et sources : Voir le Tableau 5-2.

t a b l e a u 5-3a**Principaux produits transportés – transport intérieur
au Canada, par mode de transport : en 1996**

(En millions de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien	I	Transport routier	
		Produits forestiers	40,3
Gaz naturel	120,1	Animaux vivants et produits alimentaires	24,0
Pétrole brut	118,9	Produits pétroliers	23,1
Produits pétroliers	64,5	Matériaux de construction	18,4
		Acier	14,4
Transport ferroviaire		Transport par eau	
Charbon bitumineux	39,8	Minerai de fer	7,0
Minerai de fer et concentrés	37,4	Bois à pâte et copeaux de bois	6,7
Blé	20,3	Blé	4,8
Chlorure de potassium (potasse)	12,3	Pierre et pierre à chaux	4,7
Bois à pâte et copeaux de bois	11,7	Mazout	4,3
		Transport intermodal	
	I		I

LÉGENDE : I = Données inexistantes.**SOURCES**

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipelines*, n° 55-201-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1997. Statistique Canada, *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution*, n° 57-205-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1997.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales relatives au camionnage pour compte d'autrui, pour le compte de Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

t a b l e a u 5-3b**Principaux produits transportés – transport intérieur
au Mexique, par mode de transport : en 1996**

(En millions de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	
I	I	Divers articles fabriqués	51,2
		Sel, soufre, plâtre et ciment	36,0
Transport par pipeline	ND	Huiles, cires et carburants minéraux	28,9
Gaz naturel	ND	Fruits et légumes comestibles	19,9
Pétrole brut	ND	Boissons, spiritueux et vinaigre	18,6
Produits pétroliers			
Transport ferroviaire		Transport par eau	
Ciment	9,3	Pétrole brut et produits pétroliers	19,4
Maïs	5,9	Pierre à chaux	7,3
Minéral de fer	3,9	Sel	6,3
Charbon	2,8	Boulettes de minéral de fer	1,4
Mazout	2,4	Ciment	0,1
		Transport intermodal	
		I	I

LÉGENDE : ND = Données non disponibles. I = Données inexistantes.

NOTA

Transport routier et transport par eau : Les données portent sur 1993.

Transport routier et transport ferroviaire : Les données englobent celles qui visent les marchandises vendues à l'étranger.

SOURCESTransport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serie Estadística*, 1996, Mexico (D.F.), 1997.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, d'après l'étude sur les poids et les dimensions des véhicules, Sanfandila (Qro.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1997.

tableau 5-3c**Principaux produits transportés – transport intérieur
au États-Unis, par mode de transport : en 1993**

(En millions de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	
Machinerie, à l'exclusion de la machinerie électrique	0,46	Minéraux non métalliques	1 364,6
Produits chimiques ou analogues	0,32	Produits pétroliers ou du charbon	900,6
Machinerie, matériel ou fournitures électriques	0,25	Produits alimentaires ou apparentés	674,2
Matériel de transport	0,24	Bois d'œuvre ou produits ligneux, à l'exclusion des meubles	529,0
Instruments, produits photographiques et optiques, montres ou horloges	0,09	Produits chimiques ou analogues	281,7
Transport par pipeline		Transport par eau	
Pétrole brut	925,0	Pétrole et produits pétroliers	844,2
Produits pétroliers	771,9	Matières brutes	327,1
Gaz naturel	502,6	Charbon	272,5
Transport ferroviaire		Produits alimentaires et agricoles	244,3
Charbon	572,5	Produits chimiques ou analogues	119,4
Produits agricoles	158,7	Transport intermodal (combinaison routier et ferroviaire)	
Minéraux non métalliques	131,5	Matériel de transport	6,9
Produits pétroliers ou du charbon	123,6	Produits chimiques ou analogues	1,9
Produits chimiques ou analogues	118,2	Produits alimentaires ou apparentés	1,7
		Bois d'œuvre ou produits ligneux, à l'exclusion des meubles	1,5
		Pâte de bois, papier ou produits analogues	1,4

SOURCES

Transport aérien, routier et ferroviaire : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *1993 Commodity Flow Survey*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Army Corps of Engineers (USACE), *Waterborne Commerce of the United States, Calendar Year 1996; Part 5 - National Summaries*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1997.

t a b l e a u 5-4a**Principaux flux interprovinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996**

(En milliers de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien			
I	I	Transport routier	
		De l'Ontario au Québec	7 002
		Du Québec à l'Ontario	6 845
		De l'Alberta à la Colombie-Britannique	3 048
		De la Colombie-Britannique à l'Alberta	2 060
		De l'Alberta à la Saskatchewan	1 781
Transport par pipeline		Transport par eau	
I	I	De l'Ontario au Québec	6 187
		Du Québec à l'Ontario	5 963
		De la Nouvelle-Écosse à Terre-Neuve	810
		De la Nouvelle-Écosse au Québec	745
		De la Nouvelle-Écosse au Nouveau-Brunswick	680
Transport ferroviaire		Transport intermodal	
De l'Alberta à la Colombie-Britannique	29 335	I	I
De Terre-Neuve au Québec	20 875		
De la Saskatchewan à la Colombie-Britannique	12 890		
De la Saskatchewan à l'Ontario	8 249		
De l'Ontario au Québec	4 677		

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.

SOURCES

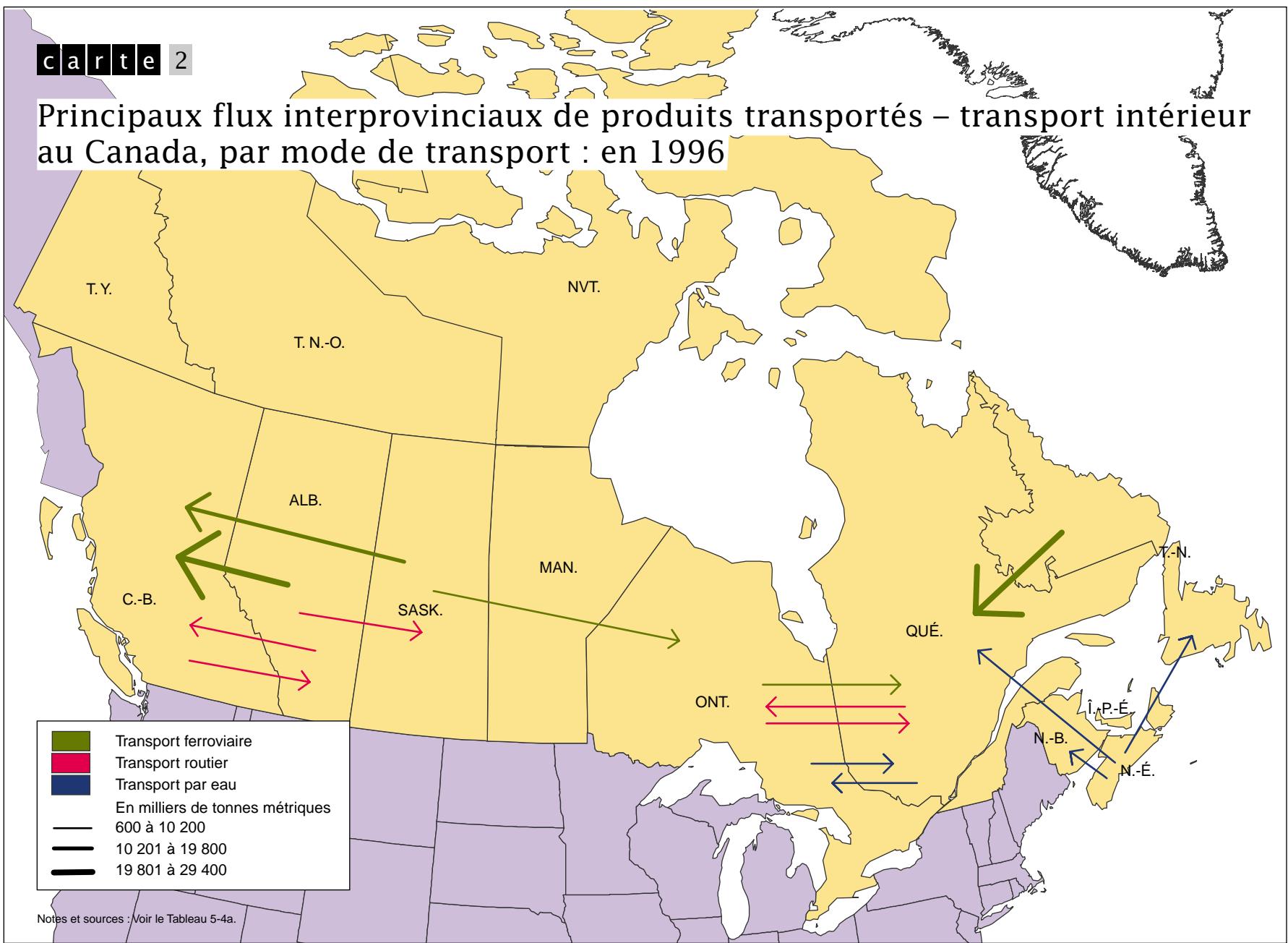
Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Transports Canada a adapté les données ferroviaires tirées de sources d'information de Statistique Canada.)

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales sur le camionnage pour compte d'autrui, pour le compte de Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

carte 2

Principaux flux inter provinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996



t a b l e a u 5-4b**Principaux flux inter-États de produits transportés
– transport intérieur aux États-Unis, par mode de
transport : en 1993**

(En milliers de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien			
De la Californie au Texas	39	De l'Illinois à l'Indiana	18 008
De la Californie au New Jersey	27	De la Pennsylvanie au New Jersey	16 991
De l'Indiana à la Californie	22	Du Michigan à l'Ohio	15 056
Du New Jersey à la Californie	16	Du New Jersey à l'État de New York	14 587
De la Californie à la Géorgie	15		
Transport par pipeline	I	Transport par eau	
	I	De l'Illinois à la Louisiane	18 416
		Du Missouri à la Louisiane	11 088
		De la Virginie-Occidentale à la Pennsylvanie	10 938
		De la Louisiane au Texas	8 828
		De l'Iowa à la Louisiane	8 628
Transport ferroviaire		Transport intermodal (combinaison routier et ferroviaire)	
Du Wyoming au Texas	37 608	Du Kentucky au Michigan	988
De la Virginie-Occidentale à la Virginie	21 640	De la Californie au Michigan	313
Du Wyoming au Kansas	19 472	De l'Ohio à la Californie	298
Du Wyoming au Missouri	18 507	De l'Illinois à la Californie	261
De l'Illinois à l'Indiana	17 200	Du Michigan à la Floride	163
Transport routier			
De l'Indiana à l'Illinois	25 978		

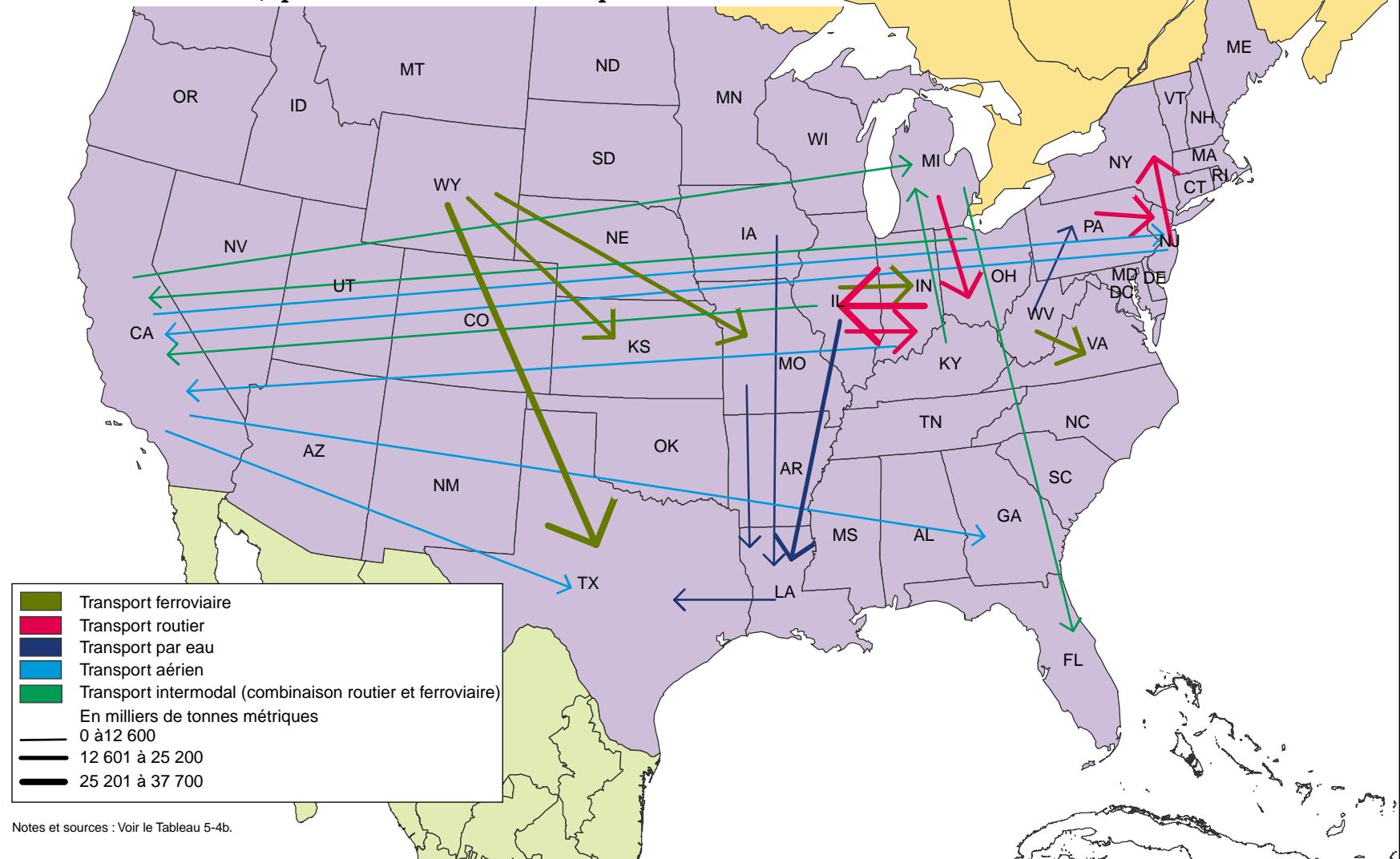
LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.

SOURCE : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *1993 Commodity Flow Survey*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

carte 3

Principaux flux inter-États de produits transportés – transport intérieur aux États-Unis, par mode de transport : en 1993



t a b l e a u 5-5a**Principales paires de villes canadiennes – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996**

(En milliers de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		De Toronto (Ont.) à Hamilton (Ont.)	964
I	I	De Montréal (Qc) à Québec (Qc)	919
Transport par pipeline		Transport par eau	
I	I	De Sept-Îles/Pte-Noire (Qc) à Hamilton (Ont.)	3 294
Transport ferroviaire		De Havre-St-Pierre (Qc) à Sorel (Qc)	2 447
I	I	De Port-Cartier (Qc) à Hamilton (Ont.)	2 065
Transport routier		De Colborne (Ont.) à Clarkson (Ont.)	1 824
De Hamilton (Ont.) à Toronto (Ont.)	2 716	De Fraser River (C.-B.) à la côte Est de l'île de Vancouver (C.-B.)	1 625
De Toronto (Ont.) à Montréal (Qc)	2 061		
De Montréal (Qc) à Toronto (Ont.)	1 623	Transport intermodal	I

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises. Les données sur le transport par eau correspondent à des paires de ports plutôt qu'à des paires de zones métropolitaines.

SOURCES

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales sur le camionnage pour compte d'autrui destinées à Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

tableau 5-5b

Principales paires de villes mexicaines – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996

(En milliers de tonnes métriques)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	
De Mexico (D.F.) à Guadalajara (Jal.)	6	De Mexico (D.F.) à Nuevo Laredo (Tamps.)	12 700
De Mexico (D.F.) à Tijuana (B.C.)	5	De Mexico (D.F.) à Monterrey (N.L.)	7 400
De Mexico (D.F.) à Cancún (Q. Roo)	4	De Mexico (D.F.) à Guadalajara (Jal.)	6 100
De Guadalajara (Jal.) à Mexico (D.F.)	4	De Mexico (D.F.) à Veracruz (Ver.)	4 700
De Mexico (D.F.) à Monterrey (N.L.)	4	De Mexico (D.F.) à Toluca (Edo. de Mex.)	4 400
Transport par pipeline		Transport par eau	
ND	ND	De Guerrero Negro (B.C.S.) à Isla de Cedros (B.C.)	7 400
Transport ferroviaire		De Pajaritos (Ver.) à Tuxpan (Ver.)	4 000
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Monterrey (N.L.)	1 553	De Salina Cruz (Oax.) à Guaymas (Son.)	2 300
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Mexico (D.F.)	1 271	De Salina Cruz (Oax.) à Manzanillo (Col.)	2 100
De Veracruz (Ver.) à Mexico (D.F.)	803	De Salina Cruz (Oax.) à Lázaro Cárdenas (Mich.)	1 300
De Ciudad Sahagún (Hgo.) à Mexico (D.F.)	783	Transport intermodal	
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Guadalajara (Jal.)	697	I	I

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA

Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.

Transport ferroviaire : Chiffres de 1993, fondés sur des études de répartition (voir l'annexe B).

Transport routier : Chiffres de 1994, d'après une enquête sur des firmes de camionnage roulant sur les routes fédérales (voir l'annexe B).

Transport par eau : Les données correspondent à des paires de ports plutôt qu'à des paires de zones métropolitaines.

SOURCES

Transport aérien : Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Sanfandila (Qro.), 1999.

Transport ferroviaire : Instituto Mexicano del Transporte, *Evaluación Económica de Mejoras a la Infraestructura del Sistema Nacional Ferroviario, Publicación Técnica n° 82*. Les estimations de ce document sont fondées sur des renseignements provenant des Ferrocarriles Nacionales de México, Sanfandila (Qro.), 1996.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales découlant de l'*Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan en la red nacional de carreteras, 1994*, Sanfandila (Qro.), 1999.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1997.

carte 4

Principales paires de villes mexicaines – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996



s|e|c|t|i|o|n 6

Commerce nord-américain de marchandises

tableau 6-1a**Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport**

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Mexique	2 059	4 735	5 347
Transport aérien	146	374	375
Transport par eau	214	339	431
Transport routier	1 133	2 621	3 091
Transport ferroviaire	544	1 326	1 328
Transport par pipeline et autre ^a	22	75	121
Exportations au Mexique	562	835	922
Transport aérien	87	143	122
Transport par eau	88	290	377
Transport routier	244	295	301
Transport ferroviaire	142	108	122
Transport par pipeline et autre ^a	NS	NS	NS
Imports en provenance du Mexique	1 497	3 899	4 426
Transport aérien	58	231	253
Transport par eau	126	49	54
Transport routier	889	2 326	2 791
Transport ferroviaire	402	1 218	1 207
Transport par pipeline et autre ^a	22	75	121
Ensemble du commerce avec les États-Unis	170 897	261 168	278 871
Transport aérien	10 066	16 600	17 912
Transport par eau	6 852	6 538	6 905
Transport routier	117 453	174 982	188 531
Transport ferroviaire	25 818	48 436	47 184
Transport par pipeline et autre ^a	10 709	14 612	18 339
Exportations aux États-Unis	95 611	151 388	163 682
Transport aérien	3 466	7 142	7 315
Transport par eau	5 096	4 936	5 134
Transport routier	60 585	87 075	96 534
Transport ferroviaire	18 473	37 968	37 050
Transport par pipeline et autre ^a	7 991	14 267	17 648
Imports en provenance des États-Unis	75 286	109 780	115 188
Transport aérien	6 600	9 458	10 597
Transport par eau	1 756	1 601	1 771
Transport routier	56 868	87 907	91 997
Transport ferroviaire	7 345	10 469	10 134
Transport par pipeline et autre ^a	2 718	345	691

^a Surtout le transport par pipeline; les données portent également sur le transport du courrier et des colis postaux, et sur divers autres modes de transport.

LÉGENDE : NS = Données non significatives.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 6-1b

Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport

(En millions de dollars américains courants)

	1990 ^a	1995	1996 ^p
Ensemble du commerce avec le Canada	917	3 354	3 914
Transport aérien	ND	264	237
Transport par eau	ND	381	551
Transport routier	ND	1 174	1 501
Transport ferroviaire	ND	1 301	1 467
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Exportations au Canada	458	1 979	2 170
Transport aérien	ND	94	103
Transport par eau	ND	118	181
Transport routier	ND	557	606
Transport ferroviaire	ND	1 094	1 272
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Importations en provenance du Canada	458	1 374	1 744
Transport aérien	ND	170	134
Transport par eau	ND	263	370
Transport routier	ND	617	895
Transport ferroviaire	ND	207	195
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Ensemble du commerce avec les États-Unis	38 909	120 142	147 977
Transport aérien	ND	3 544	4 438
Transport par eau	ND	10 905	14 620
Transport routier	ND	85 034	101 933
Transport ferroviaire	ND	12 345	17 541
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Exportations aux États-Unis	18 418	66 336	80 541
Transport aérien	ND	1 794	2 097
Transport par eau	ND	8 655	11 306
Transport routier	ND	46 272	53 752
Transport ferroviaire	ND	8 784	12 681
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Importations en provenance des États-Unis	20 491	53 806	67 437
Transport aérien	ND	1 750	2 341
Transport par eau	ND	2 250	3 314
Transport routier	ND	38 762	48 181
Transport ferroviaire	ND	3 561	4 859
Transport par pipeline	ND	ND	ND

^a Les données de 1990 ne visent pas les « maquiladoras ».

LÉGENDE : p = Données préliminaires. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

t a | b | l e a u 6-1b

Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport – *Suite*

NOTA

Voir l'annexe B pour obtenir des renseignements sur la proportion du commerce des « maquiladoras » en 1995 et 1996.

Ensemble du commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis : La somme des chiffres portant sur chaque mode de transport ne correspond pas au total des données commerciales, parce que ce ne sont pas tous les modes de transport mexicains qui sont visés ici. Voir l'annexe B pour connaître les modes de transport mexicains qui ne sont pas représentés explicitement dans le présent tableau.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, Dirección de Estadística Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.), 1999.

tableau 6-1c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport

(En millions de dollars américains courants)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Canada	175 054	272 575	290 194
Transport aérien	8 938	17 074	18 866
Transport par eau	10 969	6 558	7 034
Transport routier	—	186 388	201 144
Transport ferroviaire	—	55 269	55 490
Transport par pipeline	—	10 728	12 958
Exportations au Canada	83 674	127 226	133 688
Transport aérien	6 036	10 935	12 541
Transport par eau	1 938	1 882	2 066
Transport routier	—	97 423	102 743
Transport ferroviaire	—	15 272	15 679
Transport par pipeline	—	121	162
Importations en provenance du Canada	91 380	145 349	156 506
Transport aérien	2 902	6 139	6 325
Transport par eau	9 032	4 676	4 968
Transport routier	—	88 965	98 401
Transport ferroviaire	—	39 997	39 811
Transport par pipeline	—	10 607	12 796
Ensemble du commerce avec le Mexique	58 346	107 977	129 724
Transport aérien	1 950	3 158	4 232
Transport par eau	7 291	9 914	11 941
Transport routier	—	78 929	92 442
Transport ferroviaire	—	13 832	17 417
Transport par pipeline	—	28	10
Exportations au Mexique	28 279	46 292	56 761
Transport aérien	1 378	1 775	2 362
Transport par eau	1 527	2 200	3 143
Transport routier	—	35 914	44 092
Transport ferroviaire	—	4 694	5 119
Transport par pipeline	—	1	2
Importations en provenance du Mexique	30 157	61 685	72 963
Transport aérien	572	1 382	1 870
Transport par eau	5 764	7 713	8 797
Transport routier	—	43 014	48 350
Transport ferroviaire	—	9 138	12 298
Transport par pipeline	—	27	8

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Ensemble du commerce avec le Canada et le Mexique : La somme des chiffres portant sur chaque mode de transport ne correspond pas au total des données commerciales, parce que ce ne sont pas tous les modes de transport américains qui sont visés ici. Voir l'annexe B où figure une liste des modes de transport américains qui ne sont pas représentés explicitement dans le présent tableau. De plus, dans certains cas, la somme des données relatives à chaque mode de transport dépasse la valeur totale du commerce indiquée, car les données sur les transbordements de marchandises sont comprises dans celles qui correspondent aux modes de transport terrestre (transport routier, ferroviaire et par pipeline). Les données sur les transbordements ne peuvent être séparées des totaux qui correspondent respectivement au transport routier, au transport ferroviaire et au transport par pipeline pour 1995 et 1996. Pour se renseigner au sujet des données sur les transbordements, voir l'annexe B. Voir également cette annexe pour obtenir des renseignements sur les parts respectives (en pourcentage) des modes de transport, en utilisant les données de 1997, pour lesquelles les données sur les transbordements ont été exclues des modes de transport terrestre.

t a b l e a u 6-1c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Ensemble du commerce : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States*, Washington (DC), 1990, 1995 et 1996.

Transport aérien et transport par eau : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, *FT920 U.S. Merchandise Trade*, Washington (DC), décembre 1990, 1995 et 1996.

Transport routier, transport ferroviaire et transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

tableau 6-2a

Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport

(En milliers de tonnes métriques)

	1990 ^e	1995 ^e	1996 ^e
Ensemble du commerce avec le Mexique	2 054	4 621	4 669
Transport aérien	28	73	46
Transport par eau	1 304	2 509	2 597
Transport routier	416	949	777
Transport ferroviaire	290	442	375
Transport par pipeline et autre ^a	16	649	875
Exportations au Mexique	692	2 231	2 184
Transport aérien	7	24	5
Transport par eau	459	1 892	1 946
Transport routier	78	144	79
Transport ferroviaire	149	170	154
Transport par pipeline et autre ^a	NS	NS	NS
Importations en provenance du Mexique	1 362	2 390	2 485
Transport aérien	22	50	41
Transport par eau	846	616	651
Transport routier	338	804	698
Transport ferroviaire	141	271	221
Transport par pipeline et autre ^a	16	649	875
Ensemble du commerce avec les États-Unis	245 811	354 346	367 986
Transport aérien	2 717	2 458	2 379
Transport par eau	67 893	72 495	77 371
Transport routier	67 113	95 450	98 126
Transport ferroviaire	40 948	60 327	61 232
Transport par pipeline et autre ^a	67 141	123 616	128 879
Exportations aux États-Unis	175 621	268 486	277 525
Transport aérien	180	417	205
Transport par eau	40 047	45 260	48 414
Transport routier	38 441	51 939	54 305
Transport ferroviaire	32 281	48 323	49 535
Transport par pipeline et autre ^a	64 672	122 546	125 065
Importations en provenance des États-Unis	70 191	85 860	90 461
Transport aérien	2 537	2 041	2 173
Transport par eau	27 846	27 236	28 956
Transport routier	28 671	43 510	43 821
Transport ferroviaire	8 667	12 004	11 697
Transport par pipeline et autre ^a	2 470	1 070	3 814

^a Surtout le transport par pipeline; les données portent également sur le transport du courrier et des colis postaux, et sur divers autres modes de transport.

LÉGENDE : e = Données estimatives. NS = Données non significatives.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 6-2b

Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport

(En milliers de tonnes métriques)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 2	2	2
Transport par eau	1 425	^b 3 427	2 808
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Exportations au Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 1	1	1
Transport par eau	1 051	^b 1 717	988
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Imports en provenance du Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 1	1	1
Transport par eau	374	^b 1 710	1 820
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Ensemble du commerce avec les États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 70	116	141
Transport par eau	59 270	^b 72 473	89 902
Transport routier	I	I	38 728
Transport ferroviaire	ND	ND	15 120
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Exportations aux États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 30	60	74
Transport par eau	49 699	^b 61 698	77 648
Transport routier	I	I	14 482
Transport ferroviaire	ND	ND	4 813
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Imports en provenance des États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 40	56	67
Transport par eau	9 571	^b 10 775	12 254
Transport routier	I	I	24 246
Transport ferroviaire	ND	ND	10 307
Transport par pipeline	ND	ND	ND

^a Il n'existe aucune donnée pour 1990. Les données du présent tableau se rapportent à 1992.

^b Il n'existe aucune donnée pour 1995. Les données du présent tableau se rapportent à 1994.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

t | a | b | l | e | a | u 6-2b**Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport – *Suite*****SOURCES**

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, compilations spéciales, Mexico (D.F.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1998.

Transports routier et ferroviaire, 1996 : Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales fondées sur les données du Secretaría de Comercio y Fomento Industrial et sur celles du U.S. Bureau of Transportation Statistics, Querétaro (Qro.), 1998.

tableau 6-2c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport

(En milliers de tonnes métriques)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Canada	—	—	—
Transport aérien	222	252	269
Transport par eau	65 447	68 509	72 013
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Exportations au Canada	—	—	—
Transport aérien	171	215	225
Transport par eau	25 194	25 721	24 906
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Importations en provenance du Canada	—	—	—
Transport aérien	51	38	44
Transport par eau	40 253	42 788	47 108
Transport routier	—	53 564	57 805
Transport ferroviaire	—	46 270	48 815
Transport par pipeline	—	61 385	62 889
Ensemble du commerce avec le Mexique	—	—	—
Transport aérien	44	64	83
Transport par eau	52 140	72 351	75 940
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Exportations au Mexique	—	—	—
Transport aérien	26	28	37
Transport par eau	9 026	8 632	13 097
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Importations en provenance du Mexique	—	—	—
Transport aérien	18	36	46
Transport par eau	43 114	63 719	62 843
Transport routier	—	—	14 482
Transport ferroviaire	—	—	4 814
Transport par pipeline	—	—	113

LÉGENDE : — = Données inexistantes.

NOTA

Importations en provenance du Canada : Le U.S. Customs Service a commencé en 1990 à exiger le poids d'embarquement des importations des États-Unis en provenance du Canada, pour tous les modes de transport. Toutefois, il n'a pas été possible, avant 1994, de désagréger les données relatives aux modes de transport terrestre (routier, ferroviaire et par pipeline).

Importations en provenance du Mexique : Le U.S. Customs Service a commencé en avril 1995 à exiger le poids d'embarquement des importations des États-Unis en provenance du Mexique, pour chaque mode de transport terrestre (routier, ferroviaire et par pipeline).

Exportations routières, ferroviaires et par pipeline : En 1990, 1995 et 1996, le U.S. Census Bureau n'a pas obligé les expéditeurs à signaler le poids de leurs expéditions destinées à l'exportation au Canada ou au Mexique au moyen de ces modes de transport.

t a b l e a u 6-2c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Ensemble du commerce : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States*, Washington (DC), 1990, 1995 et 1996.

Transport aérien et transport par eau : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, *FT920 U.S. Merchandise Trade*, Washington (DC), décembre 1990, 1995 et 1996.

Transport routier, transport ferroviaire et transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 6-3a

Principaux points d'entrée au Canada pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations			Importations			Ensemble du commerce nord-américain
	Au Mexique	Aux États-Unis	Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord	En provenance du Mexique	En provenance des États-Unis	En provenance de l'ensemble de l'Amérique du Nord	
Transport aérien							
Aéroport internat. Pearson de Toronto (Ont.)	63	4 125	4 188	151	4 149	4 300	8 488
Aéroport internat. de Dorval, Montréal (Qc)	19	1 422	1 441	23	1 984	2 007	3 448
Aéroport internat. de Mirabel, Montréal (Qc)	5	726	731	10	678	689	1 420
Aéroport internat. de Vancouver (C.-B.)	1	344	345	9	860	869	1 214
Calgary (Alb.)	21	322	343	17	574	590	933
Hamilton (Ont.)	1	0	1	10	344	354	355
Aéroport internat. de Winnipeg (Man.)	0	43	43	5	276	280	324
Ottawa (Ont.)	2	215	217	1	94	95	312
Edmonton (Alb.)	0	5	6	3	258	260	266
Halifax (N.-É.)	0,0	25	25	0	98	98	124
Transport par eau							
Saint John (N.-B.)	1	1 213	1 214	NS	27	27	1 241
Montréal-Main Long Room (Qc)	18	321	339	24	146	171	510
Halifax (N.-É.)	1	416	417	4	28	33	450
Sept-Îles (Qc)	0	376	376	1	34	35	411
Port Hawkesbury (N.-É.)	0	381	381	NS	7	7	388
Hamilton (Ont.)	NS	NS	NS	1	355	355	355
Nanaimo (C.-B.)	0	345	345	NS	5	5	351
Vancouver (C.-B.)	0	NS	NS	9	233	242	242
Baie-Comeau (Qc)	6	49	56	NS	176	176	232
Sault Ste Marie (Ont.)	0	NS	NS	NS	150	150	150
Transport routier							
Pont Ambassador, Windsor (Ont.)	185	34 769	34 955	1 409	30 648	32 057	67 011
Fort Erie (Ont.)	17	19 094	19 112	72	10 024	10 095	29 207
Sarnia (Ont.)	22	12 345	12 367	687	10 992	11 679	24 046
Lacolle (Qc)	11	7 032	7 044	37	2 897	2 934	9 978
Route du Pacifique (C.-B.)	0	3 895	3 895	98	3 769	3 867	7 763
Phillipsburg (Qc)	0	4 393	4 393	6	1 872	1 878	6 271
Emerson (Man.)	0	2 875	2 875	18	2 603	2 620	5 496
Niagara Falls (Ont.)	9	46	56	25	4 053	4 078	4 133
Coutts (Alb.)	6	1 930	1 936	39	1 878	1 917	3 853
North Portal (Sask.)	9	1 655	1 664	7	1 687	1 694	3 358

t a b l e a u 6-3a

Principaux points d'entrée au Canada pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996 – Suite

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations			Importations			Ensemble du commerce nord-américain
	Au Mexique	Aux États-Unis	Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord	En provenance du Mexique	En provenance des États-Unis	En provenance de l'ensemble de l'Amérique du Nord	
Transport ferroviaire							
Sarnia (Ont.)	37	10 157	10 194	659	1 515	2 174	12 368
Pont Ambassador, Windsor (Ont.)	9	8 207	8 216	420	1 278	1 698	9 914
Fort Erie (Ont.)	0	7 296	7 296	2	41	43	7 339
Fort Frances (Ont.)	60	3 257	3 316	NS	64	64	3 380
Route du Pacifique (C.-B.)	2	1 601	1 603	4	28	32	1 635
North Portal (Sask.)	3	1 323	1 326	NS	0	0	1 326
Huntington (C.-B.)	0	1 143	1 143	0	180	181	1 323
Emerson (Man.)	3	964	968	NS	119	119	1 087
Lacolle (Qc)	1	672	673	NS	118	118	790
Montréal (Qc)	0	NS	NS	30	706	736	736
Transport par pipeline et autre							
Coutts (Alb.)	0	3 188	3 188	NS	1	1	3 189
Sarnia (Ont.)	0	2 314	2 314	NS	232	232	2 546
Emerson (Man.)	0	2 092	2 092	NS	1	1	2 093
Route du Pacifique (C.-B.)	0	1 331	1 331	NS	2	2	1 333
Lacolle (Qc)	0	1 125	1 125	NS	0	0	1 125
Pont Ambassador, Windsor (Ont.)	0	918	918	NS	4	4	922
Niagara Falls (Ont.)	0	726	726	2	1	2	729
Prescott (Ont.)	0	674	674	NS	0	0	674
Fort Erie (Ont.)	0	651	651	NS	5	5	656
Tunnel Détroit/Canada, Windsor (Ont.)	0	238	238	NS	0	0	238

LÉGENDE : NS = Not significant,

NOTA : Transport par pipeline et autres : Cela comprend surtout le transport par pipeline (oléoduc ou gazoduc), mais également le transport du courrier et des colis postaux, ainsi que d'autres modes de transport divers. Il est impossible de séparer les données sur le transport par pipeline de celles qui visent ces autres modes de transport.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 6-3b

Principaux points d'entrée au Mexique pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996^p

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations			Importations			Ensemble du commerce nord-américain
	Au Canada	Aux États-Unis	Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord	En provenance du Canada	En provenance des États-Unis	En provenance de l'ensemble de l'Amérique du Nord	
Transport aérien							
Mexico (D.F.)	34	573	607	97	1 344	1 440	2 047
Guadalajara (Jal.)	50	939	989	28	589	617	1 606
Monterrey (N.L.)	17	122	138	5	114	119	257
Toluca (Edo. de Mex.)	1	131	132	2	49	51	183
Transport par eau							
Ciudad del Carmen (Camp.) ^a	137	5 477	5 613	ND	39	39	5 652
Coatzacoalcos (Ver.)	3	3 606	3 609	2	259	261	3 870
Veracruz (Ver.)	12	900	912	108	1 011	1 119	2 031
Manzanillo (Col.)	6	322	328	158	80	238	565
Tuxpan (Ver.)	0	5	5	1	545	546	551
Altamira (Tamps.)	3	181	184	7	357	364	548
Lázaro Cárdenas (Mich.)	3	217	220	55	101	156	375
Guaymas (Son.)	ND	31	ND	21	52	73	ND
Transport terrestre							
Nuevo Laredo (Tamps.)	792	18 145	18 937	722	16 188	16 909	35 847
Ciudad Juárez (Chih.)	19	12 224	12 243	18	11 805	11 823	24 066
Tijuana (B.-C.)	16	8 433	8 449	49	5 764	5 813	14 262
Matamoros (Tamps.)	25	3 729	3 754	47	4 624	4 672	8 425
Ciudad Reynosa (Tamps.)	34	3 621	3 655	22	3 394	3 415	7 070
Piedras Negras (Coah.)	872	3 482	4 354	91	1 905	1 996	6 350
Colombia (N.L.)	64	2 685	2 749	42	1 110	1 152	3 901

^a Correspond à Cayo Arcas (Camp.), qui est une plate-forme marine pour le commerce du pétrole.

LÉGENDE : p = Données préliminaires. ND = Données non disponibles.

NOTA

Transport aérien : Ces quatre aéroports comptent pour environ 88 p. 100 du commerce aérien du Mexique avec le Canada et les États-Unis. Aucune donnée n'est disponible sur les autres aéroports.

Transport par eau : Ces huit ports comptent pour environ 90 p. 100 du commerce maritime du Mexique avec le Canada et les États-Unis. Aucune donnée sur d'autres points d'entrée maritimes n'est disponible.

Transport terrestre : Il n'existe pas de données désagrégées qui, dans le cas des points d'entrée terrestres, permettraient de distinguer entre le transport routier, le transport ferroviaire et le transport par pipeline. Dans le présent tableau, les données sur le transport terrestre portent à la fois sur le transport routier et le transport ferroviaire.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, Dirección de Estadística Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.) 1999.

t a b l e a u 6-3c

Principaux points d'entrée aux États-Unis pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations			Importations			Ensemble du commerce nord-américain
	Au Canada	Au Mexique	Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord	En provenance du Canada	En provenance du Mexique	En provenance de l'ensemble de l'Amérique du Nord	
Transport aérien							
Cleveland (OH)	3 607	236	3 843	2 983	210	3 193	7 036
La Nouvelle-Orléans (LA)	2 193	210	2 403	986	198	1 183	3 586
Aéroport internat. de Los Angeles (CA)	468	320	788	140	324	464	1 251
Newark (NJ)	110	13	123	693	14	707	830
Sandusky (OH)	811	0	811	8	0	8	819
Aéroport internat. John F. Kennedy (NY)	265	201	466	269	78	347	813
Détroit (MI)	449	2	450	262	1	263	713
Buffalo-Niagara Falls (NY)	651	0	651	40	1	41	692
Aéroport internat. de San Francisco (CA)	367	54	422	201	37	238	659
Aéroport internat. de Miami (FL)	75	298	373	22	112	134	507
Transport par eau							
Houston (TX)	64	929	992	104	2 128	2 232	3 225
Lake Charles (LA)	75	11	86	0	887	888	973
Corpus Christie (TX)	254	215	469	17	486	503	973
La Nouvelle-Orléans (LA)	47	455	502	35	435	470	972
Baton Rouge (LA)	25	53	78	53	314	367	446
New York (NY)	80	10	90	231	113	344	434
Mobile (AL)	1	69	70	92	224	317	386
Freeport (TX)	21	2	23	12	292	304	326
San Juan (PR)	0	32	32	145	88	233	265
Charleston (SC)	3	49	51	187	16	203	255
Transport routier							
Détroit (MI)	37 179	0	37 179	30 681	0	30 681	67 859
Buffalo-Niagara Falls (NY)	25 634	0	25 634	19 434	0	19 434	45 068
Laredo (TX)	0	15 923	15 923	0	12 512	12 512	28 436
El Paso (TX)	0	9 259	9 259	0	11 601	11 601	20 861
Port Huron (MI)	9 034	0	9 034	11 477	0	11 477	20 511
Champlain-Rouses Point (NY)	5 701	0	5 701	7 385	0	7 385	13 086
Otay Mesa (CA)	0	4 691	4 691	0	6 975	6 975	11 666
Blaine (WA)	5 603	0	5 603	6 975	0	6 975	9 363
Alexandria Bay (NY)	2 925	0	2 925	4 907	0	4 907	7 832
Highgate Springs-Alburg (VT)	2 289	0	2 289	4 757	0	4 757	7 046

tableau 6-3c

Principaux points d'entrée aux États-Unis pour le commerce nord-américain de marchandises, par mode de transport : en 1996 – Suite

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations			Importations			Ensemble du commerce nord-américain
	Au Canada	Au Mexique	Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord	En provenance du Canada	En provenance du Mexique	En provenance de l'ensemble de l'Amérique du Nord	
Transport ferroviaire							
Détroit (MI)	6 560	0	6 560	10 298	0	10 298	16 868
Buffalo-Niagara Falls (NY)	5 192	0	5 192	7 374	0	7 374	12 566
Port Huron (MI)	2 021	0	2 021	9 638	0	9 638	11 659
Laredo (TX)	0	2 192	2 192	0	8 138	8 138	10 330
Eagle Pass (TX)	0	2 089	2 089	0	1 852	1 852	3 941
International Falls-Ranier (MN)	356	0	356	3 227	0	3 227	3 583
Portal (ND)	367	0	367	1 122	0	1 122	1 488
Nogales (AZ)	0	149	149	0	1 255	1 255	1 404
Trout River (NY)	1	0	1	1 320	0	1 320	1 321
Blaine (WA)	248	0	248	1 045	0	1 045	1 293
Transport par pipeline							
Port Huron (MI)	62	0	62	1 106	0	1 106	1 168
Ogdensburg (NY)	0	0	0	627	0	627	627
Buffalo-Niagara Falls (NY)	67	0	67	547	0	547	614
Sweetgrass (MT)	NS	0	NS	535	0	535	535
Pembina (ND)	0	0	0	441	0	441	441
Piegan (MT)	0	0	0	272	0	272	272
Sumas (WA)	0	0	0	209	0	209	209
Raymond (MT)	0	0	0	120	0	120	120
Détroit (MI)	31	0	0	54	0	54	85
International Falls-Ranier (MN)	2	0	2	32	0	32	34

LÉGENDE : NS = Données non significatives.

NOTA

Transport aérien : Les valeurs relatives à certains aéroports peuvent comprendre une faible proportion (en général moins de 2 à 3 p. 100 de la valeur totale) de petits aéroports où des frais sont imposés aux usagers et qui sont situés dans le même secteur régional. En outre, à cause des dispositions réglementaires sur la confidentialité, les données touchant les services de messageries locales sont visées par certains totaux aéroportuaires.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : Les données relatives à chaque point d'entrée englobent celles sur les transbordements (voir l'annexe B pour une définition).

Transport routier, Otay Mesa (CA) : Les données comprennent celles sur le commerce par camion signalé pour San Ysidro (CA) et le district douanier de San Diego.

SOURCES

Transport aérien : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, Transportation Branch, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, *Annual Waterborne Databanks 1996* (autrefois TA 305/705), Washington (DC), 1998.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 6-4a**Principaux ports mexicains pour les expéditions maritimes en transit^a : de janvier à juin 1997**

(En milliers de dollars américains ou de tonnes-métriques)

	Valeur	Poids
À destination ou en provenance des États-Unis		
Exportations américaines outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Manzanillo (Col.)		21,6
Veracruz (Ver.)		15,7
Lázaro Cárdenas (Mich.)		5,4
Progreso (Yuc.)		0,3
Ensenada (C.-B.)		0,2
Importations américaines en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Tampico (Tamps.)		4,6
Tuxpan (Ver.)		22,9
Veracruz (Ver.)		10,2
Manzanillo (Col.)		4,2
Altamira (Tamps.)		0
À destination ou en provenance du Canada		
Exportations canadiennes outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Importations canadiennes en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		

^a Les ports sont classés en fonction du poids total des expéditions en transit.**LÉGENDE** : | = Données inexistantes.**NOTA** : Aucune donnée n'est disponible pour 1996.**SOURCE** : Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales fondées sur les données de 1997 tirées du *Journal of Commerce*, *Port Import Export Reporting Service (PIERS)*, Querétaro (Qro.), 1998.

t a b l e a u 6-4b**Principaux ports américains pour les expéditions maritimes en transit^a : en 1996**

(En milliers de dollars américains ou de tonnes-métriques)

	Valeur	Poids
À destination ou en provenance du Canada		
Exportations canadiennes outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	199 519	73,1
Los Angeles (CA)	119 143	30,5
Long Beach (CA)	70 791	38,3
Norfolk (VA)	4 964	2,3
New York (NY)	1 111	0,95
Houston (TX)	822	0,32
Importations canadiennes en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	442 627	84,3
Superior (WI)	132 496	1,6
Los Angeles (CA)	83 079	11,4
Duluth (MN)	55 096	0,7
Brownsville (TX)	44 438	28,4
Seattle (WA)	37 781	8,3
À destination ou en provenance du Mexique		
Exportations mexicaines outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	420 320	1 111,1
Long Beach (CA)	171 012	21,7
Brownsville (TX)	90 559	53,3
Los Angeles (CA)	46 716	13,5
Charleston (SC)	39 688	5,4
Houston (TX)	21 969	4,2
Importations mexicaines en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	584 373	1 111,7
Los Angeles (CA)	161 817	44,4
Long Beach (CA)	133 015	46,0
Portland (ME)	126 073	889,6
Port Everglades (FL)	34 136	1,9
Miami (FL)	30 612	3,0

^a Les ports sont classés en fonction de la valeur totale des expéditions en transit.**SOURCE :** U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, *Annual Waterborne Databanks 1996* (autrefois TA 305/705), Washington (DC), 1998.

tableau 6-5a

Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière canado-américaine : en 1996

(En milliers de passages de camions ou de trains)

Point de passage	Vers le nord	Vers le sud	Total
Passages de camions			
Frontière canado-américaine, total	5 465	5 405	10 870
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	C	1 332	ND
Pont Ambassador, Windsor	C		
Tunnel Windsor-Détroit	137		
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	1 028	996	2 024
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	601		
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	427		
Pont de Queenston	419		
Pont Rainbow			
Pont Whirlpool	8		
Port Huron (MI)/Sarnia (Ont.)	547	636	1 183
Blaine (WA)/Douglas et route du Pacifique (C.-B.)	392	402	794
Blaine (WA)/Douglas (C.-B.)			
Blaine (WA)/route du Pacifique (C.-B.)	392		
Champlain-Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 15, 221, 223 (Qc)	313	279	592
Champlain (NY)/Lacolle, route 15 (Qc)	305		
Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 221 et 223 (Qc)	9		
Passages de trains (nombre de trains)			
Frontière canado-américaine, total	C	31	ND
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	C	4	
Pont Ambassador, Windsor	C		
Tunnel Windsor-Détroit	C		
Port Huron (MI)/Sarnia (Ont.)	C	4	
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	C	4	
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	C		
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	C		
Pont de Queenston	C		
Pont Rainbow	C		
Pont Whirlpool	C		
International Falls-Rainer (MN)/Fort Frances (Ont.)	C	3	
Warroad (MN)/Sprague (Man.)	C	3	

LÉGENDE : C = Données confidentielles. | = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA

Passages de camions : Les données correspondent au nombre de passages de camions, et non au nombre de véhicules.

Passages de trains : Les données sur le nombre de wagons n'étaient pas disponibles pour tous les points de passage de la frontière canado-américaine. Le nombre de trains a été utilisé. Le tableau 6-5b contient des données indiquant le nombre de wagons qui ont franchi la frontière américano-mexicaine.

SOURCES

Vers le nord

Statistique Canada, Division de l'éducation, de la culture et du tourisme et Centre de statistique de l'éducation, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Vers le sud

U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service, Office of Field Operations, *Operations Management Database*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 6-5b**Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière américano-mexicaine : en 1996**

(En milliers de passages de camions ou de wagons)

Point de passage	Vers le nord	Vers le sud	Total
Passages de camions			
Frontière américano-mexicaine, total	3 235	I	I
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	1 016	517	ND
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	556	I	I
Otay Mesa (CA)/Tijuana (C.-B.)	531	I	I
Nogales (AZ)/Nogales (Son.)	229	I	I
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	226	198	424
Passages de wagons (nombre de wagons chargés et vides)			
Frontière américano-mexicaine, total	286	201	487
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	116	112	228
Eagle Pass (TX)/Piedras Negras (Coah.)	62	39	101
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	51	16	67
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	22	16	38
Nogales (AZ)/Nogales (Son.)	25	6	31

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA**Vers le nord et vers le sud**

Passages de camions : Les données correspondent au nombre de passages de camions, et non au nombre de véhicules.

Vers le nord

Passages de camions : Les données correspondent aux camions chargés et vides.

Passages de wagons : Les données visent tant les wagons chargés que les wagons vides.

Vers le sudLaredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.), passages de camions : Les données correspondent aux camions **chargés** seulement.

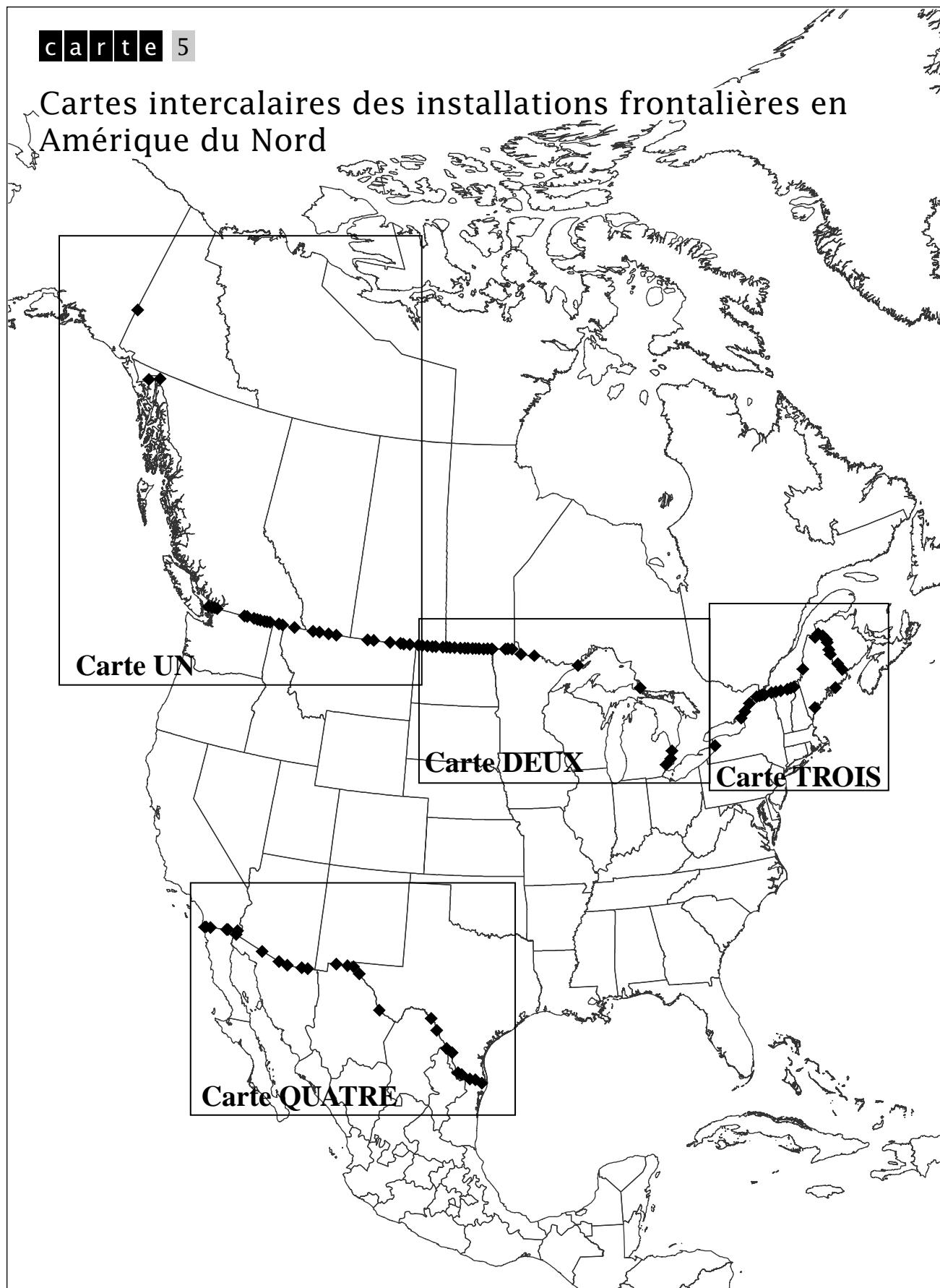
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.), passages de camions : Les données correspondent aux camions chargés et vides.

Passages de wagons : Les données visent tant les wagons chargés que les wagons vides.

SOURCES**Vers le nord**U.S. Department of Treasury, U.S. Customs Service, Office of Field Operations, *Operations Management Database*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.**Vers le sud**Passages de camions : Données réunies par Texas A&M International University, Center for Border Economic and Enterprise Development du Texas, d'après les données originales des pontiers. Site Web : www.tamiu.edu/coba/txctr/Passages de wagons : Instituto Mexicano del Transporte, *Manual Estadístico del Sector Transporte 1996*, (Querétaro (Qro.), 1998).

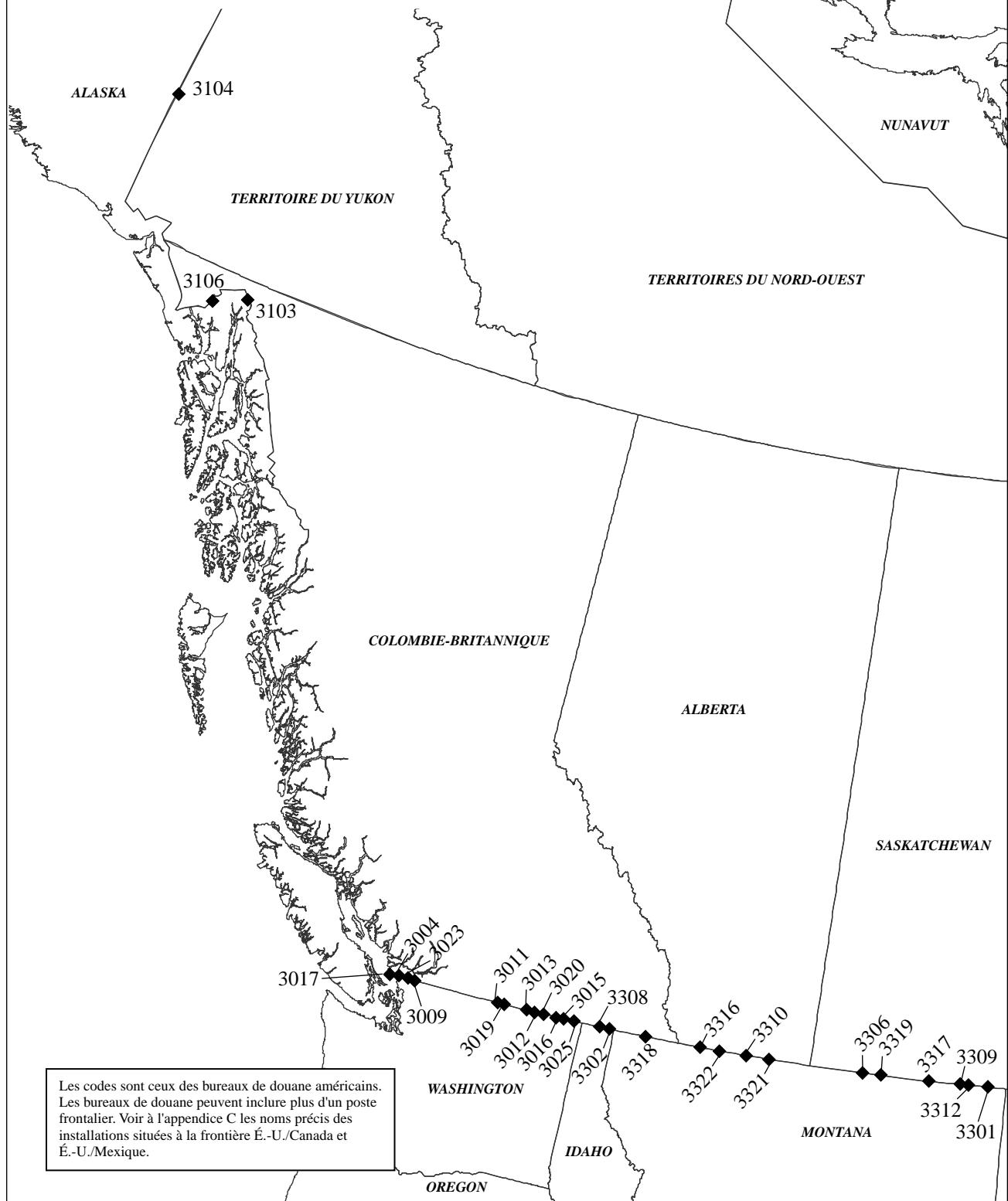
carte 5

Cartes intercalaires des installations frontalières en Amérique du Nord



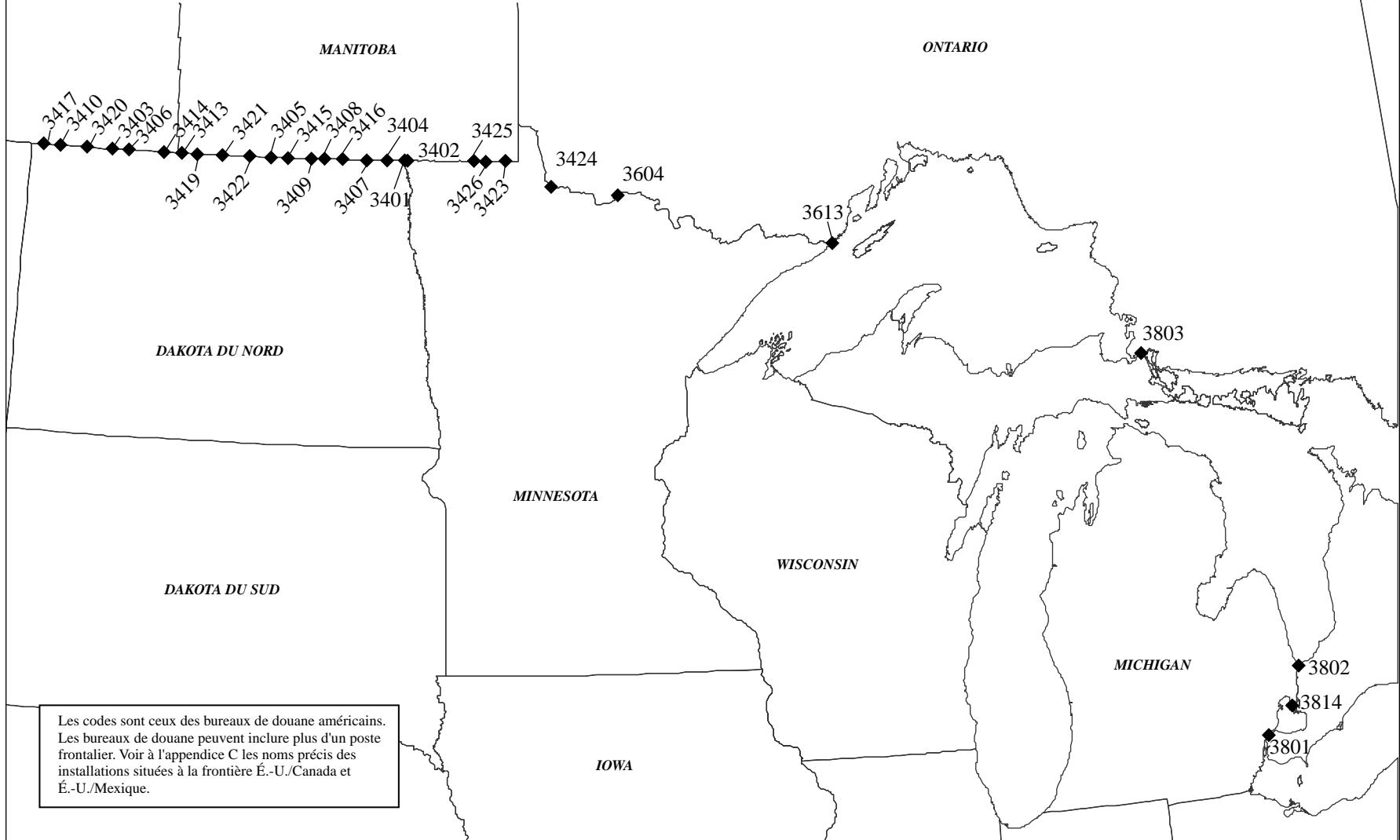
carte 5.1

Installations frontalières entre le Canada et les États-Unis – Carte intercalaire UN



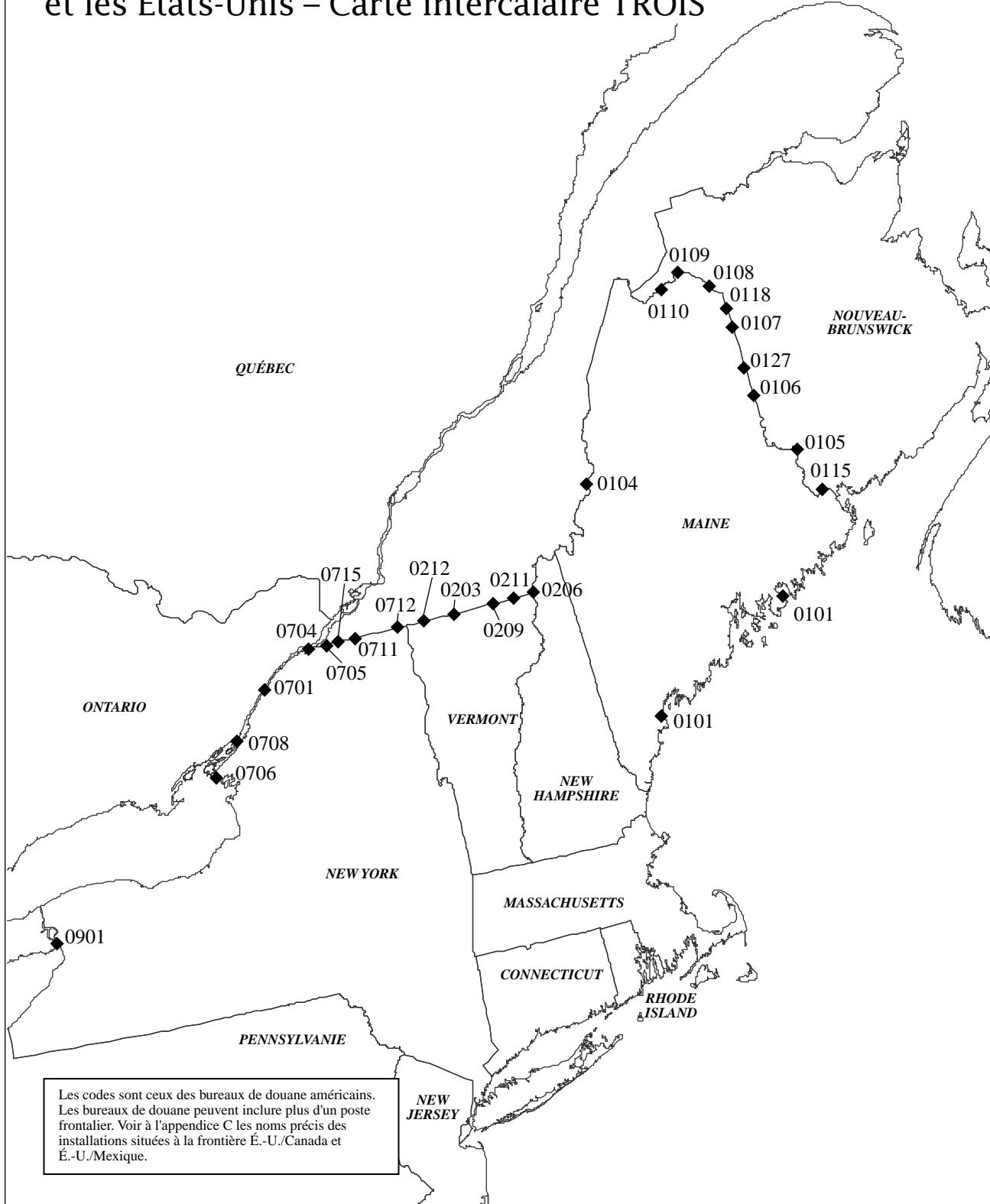
c a r t e } 5.2

Installations frontalières entre le Canada et les États-Unis – Carte intercalaire DEUX



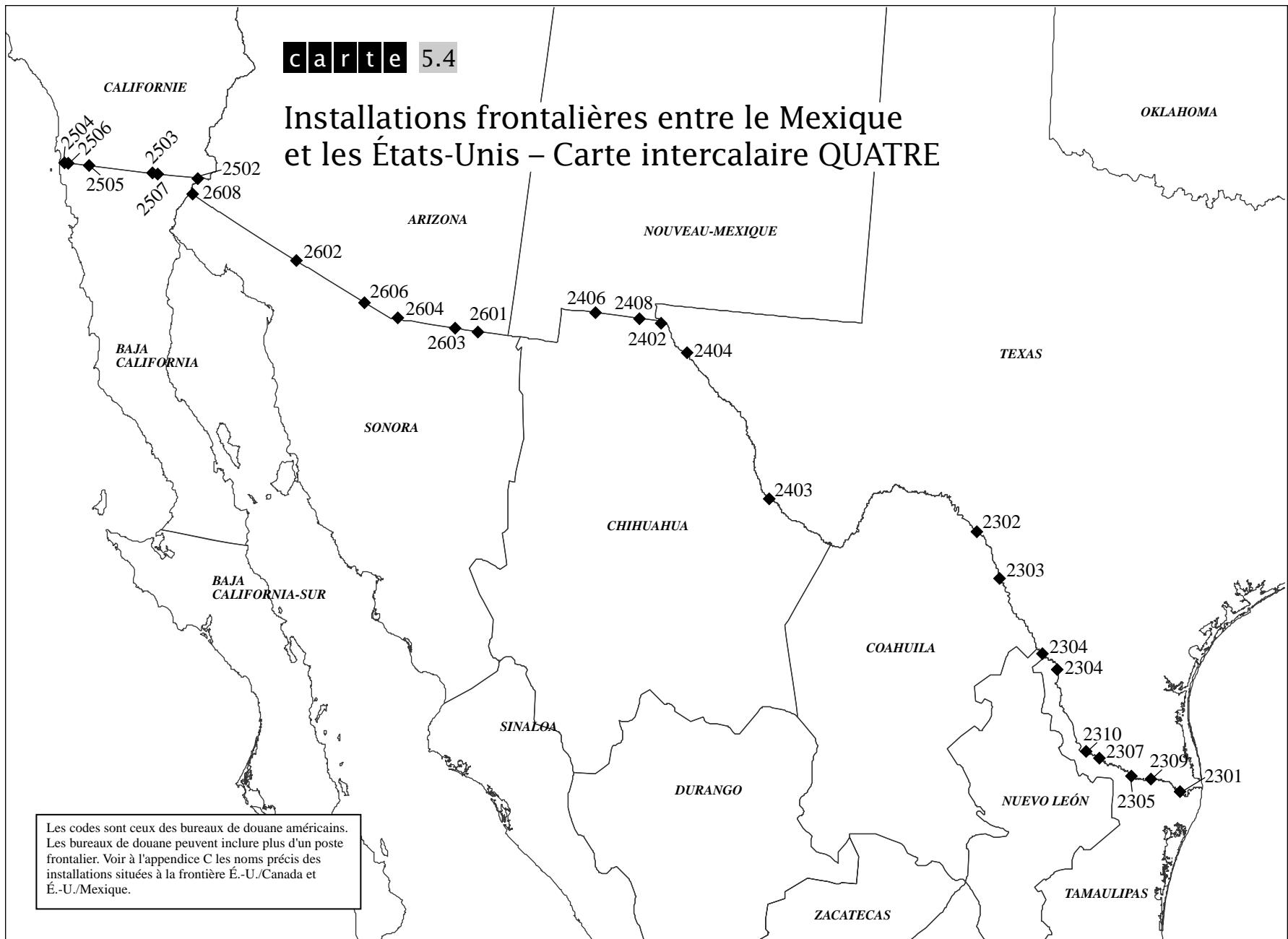
carte 5.3

Installations frontalières entre le Canada et les États-Unis – Carte intercalaire TROIS



carte 5.4

Installations frontalières entre le Mexique et les États-Unis – Carte intercalaire QUATRE



t a b l e a u 6-6a

Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec le Mexique, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations routières	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	172	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	934
Graines et fruits oléagineux (12)	143	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	589
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	140	Véhicules autres que ferroviaires (87)	493
Céréales (10)	108	Meubles, lampes et constructions préfabriquées (94)	177
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	70	Légumes et racines comestibles (07)	78
Importations globales		Exportations ferroviaires	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 482	Produits laitiers (04)	34
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	1 065	Pâte de bois et papier carton (47)	14
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	755	Véhicules autres que ferroviaires (87)	13
Meubles, lampes et constructions préfabriquées (94)	180	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	11
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	142	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	10
Exportations aériennes		Importations ferroviaires	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	60	Véhicules autres que ferroviaires (87)	986
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	45	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	111
Instruments de mesure et d'essai (90)	5	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	30
Véhicules autres que ferroviaires (87)	3	Fonte, fer et acier (72)	16
Produits pharmaceutiques (30)	2	Minéraux, scories et cendres (26)	10
Importations aériennes		Exportations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	99	Graines et fruits oléagineux (12)	142
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	55	Céréales (10)	97
Produits chimiques organiques (29)	53	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	27
Instruments de mesure et d'essai (90)	8	Produits divers des industries chimiques (38)	25
Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	6	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	21
Exportations routières		Importations par eau	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	156	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	24
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	51	Boissons, liquides alcooliques et vinaigres (22)	8
Tissus imprégnés (59)	16	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	7
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	13	Fonte, fer et acier (72)	3
Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc (40)	10	Sucres et sucreries (17)	2

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des produits (SH), à deux chiffres.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 6-6b

Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec les États-Unis, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations routières	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	40 847	Véhicules autres que ferroviaires (87)	20 034
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	19 151	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	19 109
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	15 369	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	9 829
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	9 274	Matières plastiques (39)	3 854
Bois et ouvrages en bois (44)	8 970	Transactions spéciales-commerciales (99)	2 484
Importations globales		Exportations ferroviaires	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	25 835	Véhicules autres que ferroviaires (87)	17 778
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	22 321	Bois et ouvrages en bois (44)	4 090
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	13 232	Papiers et cartons (48)	3 145
Matières plastiques (39)	4 670	Pâte de bois et papier carton (47)	1 789
Instruments de mesure et d'essai (90)	3 714	Aluminium et ouvrages en aluminium (76)	1 290
Exportations aériennes		Importations ferroviaires	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 973	Véhicules autres que ferroviaires (87)	5 700
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	1 481	Matières plastiques (39)	747
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	1 108	Produits chimiques organiques (29)	622
Transactions spéciales-commerciales (99)	1 047	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	352
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	801	Produits divers des industries chimiques (38)	249
Importations aériennes		Exportations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	3 248	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	2 402
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	2 829	Papiers et cartons (48)	740
Instruments de mesure et d'essai (90)	1 246	Produits chimiques organiques (29)	447
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	1 206	Minerais, scories et cendres (26)	388
Produits pharmaceutiques (30)	424	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	207
Exportations routières		Importations par eau	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	22 969	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	856
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	12 289	Minerais, scories et cendres (26)	285
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	7 740	Produits chimiques inorganiques (28)	228
Papiers et cartons (48)	4 866	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	73
Bois et ouvrages en bois (44)	4 691	Céréales (10)	70

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, (Ottawa (Ont.), 1998).

t a b l e a u 6-7a

Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec le Canada, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations routières	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 056	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	190
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	546	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	190
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	138	Matières plastiques (39)	58
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	127	Instruments de mesure et d'essai (90)	49
Instruments de mesure et d'essai (90)	30	Véhicules autres que ferroviaires (87)	42
Importations globales		Exportations ferroviaires	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	259	Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 029
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	258	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	200
Graines et fruits oléagineux (12)	170	Boissons, liquides alcooliques et vinaigres (22)	9
Véhicules autres que ferroviaires (87)	155	Minéraux, scories et cendres (26)	6
Céréales (10)	117	Tapis et autres revêtements de sol en matières textiles (57)	5
Exportations aériennes		Importations ferroviaires	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	50	Véhicules autres que ferroviaires (87)	38
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	23	Produits laitiers (4)	38
Produits chimiques organiques (29)	5	Pâte de bois et papier carton (47)	23
Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	4	Céréales (10)	22
Matières plastiques (39)	3	Légumes et racines comestibles (7)	14
Importations aériennes		Exportations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	54	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	138
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	30	Véhicules autres que ferroviaires (87)	8
Dispositions de classification spéciale (98)	19	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	9
Instruments de mesure et d'essai (90)	9	Fibres artificielles discontinues (55)	3
Produits pharmaceutiques (30)	4	Fonte, fer et acier (72)	3
Exportations routières		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	295	Graines et fruits oléagineux (12)	161
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	95	Céréales (10)	92
Instruments de mesure et d'essai (90)	27	Produits divers des industries chimiques (38)	24
Fruits et noix comestibles (8)	15	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	18
Produits céramiques (69)	14	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	20

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres. Les données par modes de transport sont préliminaires.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.) 1999.

tableau 6-7b

Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec les États-Unis, par mode de transport : en 1996
 (En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations routières	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	22 959	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	15 169
Véhicules autres que ferroviaires (87)	14 034	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	6 008
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	8 929	Matières plastiques (39)	4 809
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	8 629	Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	2 098
Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	2 225	Dispositions de classification spéciale (98)	738
Importations globales		Exportations ferroviaires	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	16 936	Véhicules autres que ferroviaires (87)	10 598
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	8 683	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	704
Matières plastiques (39)	5 255	Boissons, liquides alcooliques et vinaigres (22)	238
Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	2 478	Produits chimiques inorganiques (28)	131
Dispositions de classification spéciale (98)	898	Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	115
Exportations aériennes		Importations ferroviaires	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	604	Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 050
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	563	Céréales (10)	653
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	214	Graines et fruits oléagineux (12)	643
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	154	Pâte de bois et papier carton (47)	289
Instruments de mesure et d'essai (90)	138	Fonte, fer et acier (72)	243
Importations aériennes		Exportations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	790	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	8 820
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	454	Véhicules autres que ferroviaires (87)	403
Instruments de mesure et d'essai (90)	245	Produits chimiques organiques (29)	258
Dispositions de classification spéciale (98)	153	Fonte, fer et acier (72)	172
Produits pharmaceutiques (30)	65	Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	145
Exportations routières		Importations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	22 210	Céréales (10)	1 051
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	7 250	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	689
Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	2 107	Produits chimiques organiques (29)	485
Meubles, lampes et constructions préfabriquées (94)	1 562	Graines et fruits oléagineux (12)	272
Légumes et racines comestibles (7)	1 345	Graisses et huiles animales ou végétales (15)	96

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres. Les données par modes de transport sont préliminaires.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística, Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.) 1999.

t a b l e a u 6-8a

Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Canada, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations routières	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	27 205	Véhicules autres que ferroviaires (87)	23 115
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	26 381	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	12 957
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	17 840	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	7 936
Matières plastiques (39)	5 044	Dispositions de classification spéciale (98)	5 180
Dispositions de classification spéciale (98)	4 726	Papiers et cartons (48)	4 762
Importations globales		Exportations ferroviaires	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	41 398	Véhicules autres que ferroviaires (87)	6 610
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	16 815	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 587
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	14 050	Matières plastiques (39)	1 127
Bois et ouvrages en bois (44)	8 596	Produits chimiques organiques (29)	902
Papiers et cartons (48)	8 491	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	421
Exportations aériennes		Importations ferroviaires	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	4 618	Véhicules autres que ferroviaires (87)	18 894
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	3 510	Bois et ouvrages en bois (44)	3 829
Instruments de mesure et d'essai (90)	1 326	Papiers et cartons (48)	3 099
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	874	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 760
Produits pharmaceutiques (30)	423	Pâte de bois et papier carton (47)	1 711
Importations aériennes		Exportations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 863	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	941
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	1 301	Minerais, scories et cendres (26)	298
Dispositions de classification spéciale (98)	1 147	Produits chimiques inorganiques (28)	251
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	782	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	90
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	514	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	73
Exportations routières		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	22 043	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	2 046
Véhicules autres que ferroviaires (87)	20 610	Papiers et cartons (48)	742
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	12 564	Produits chimiques organiques (29)	461
Matières plastiques (39)	3 996	Minerais, scories et cendres (26)	378
Dispositions de classification spéciale (98)	3 594	Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	276

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

SOURCES :

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1996*, Washington (DC), 1998.

Transport routier et ferroviaire : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

tableau 6-8b

Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Mexique, par mode de transport : en 1996

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales			
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	13 536	Matières plastiques (39)	3 416
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	7 416	Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	1 568
Véhicules autres que ferroviaires (87)	5 501		
Matières plastiques (39)	3 551	Importations routières	
Dispositions de classification spéciale (98)	2 221	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	17 796
Importations globales		Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	6 288
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	18 702	Véhicules autres que ferroviaires (87)	2 794
Véhicules autres que ferroviaires (87)	14 046	Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	2 175
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	7 855	Dispositions de classification spéciale (98)	1 969
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	6 798		
Instruments de mesure et d'essai (90)	2 343	Exportations ferroviaires	
Exportations aériennes		Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 671
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	848	Céréales (10)	503
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	744	Graines et fruits oléagineux (12)	396
Instruments de mesure et d'essai (90)	246	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	216
Produits pharmaceutiques (30)	56	Pâte de bois et papier carton (47)	211
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	52	Importations ferroviaires	
Importations aériennes		Véhicules autres que ferroviaires (87)	10 408
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	621	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	652
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	401	Boissons, liquides alcooliques et vinaigres (22)	247
Dispositions de classification spéciale (98)	239	Produits chimiques inorganiques (28)	132
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	127	Cuivre et ouvrages en cuivre (74)	121
Instruments de mesure et d'essai (90)	116	Exportations par eau	
Exportations routières		Céréales (10)	1 023
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	12 644	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	728
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	6 260	Produits chimiques organiques (29)	436
Véhicules autres que ferroviaires (87)	3 879	Graines et fruits oléagineux (12)	278

NOTA : La description des produits est fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

SOURCES :

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1996*, Washington (DC), 1998.

Transport routier et ferroviaire : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

s|e|c|t|i|o|n

7

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde

tableau 7-1

Commerce international de marchandises entre
l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon la valeur

(En millions de dollars américains courants)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Ensemble du commerce	71 471	89 540	88 699	ND	28 493	33 577	655 349	947 377	1 005 328
Exportations	31 515	38 880	37 667	ND	11 244	13 289	281 634	410 695	443 482
Importations	39 956	50 660	51 032	ND	17 249	20 288	373 715	536 682	561 846
Transport aérien, ensemble du commerce	8 986	16 381	17 436	ND	4 095	5 455	190 495	335 102	358 960
Exportations	5 188	5 984	6 438	ND	1 386	1 674	103 057	168 384	181 279
Importations	3 798	10 397	10 998	ND	2 710	3 781	87 437	166 718	177 682
Transport par eau, ensemble du commerce	43 356	56 214	54 081	ND	13 919	17 157	415 972	556 041	572 196
Exportations	24 429	29 098	27 749	ND	7 524	9 463	147 361	211 825	216 042
Importations	18 926	27 116	26 332	ND	6 395	7 694	268 611	344 216	356 154
Transport routier, ensemble du commerce	9 316	14 806	14 832	ND	7 637	8 315	ND	ND	ND
Exportations	1 802	3 436	3 163	ND	1 883	1 832	ND	ND	ND
Importations	7 514	11 370	11 669	ND	5 753	6 483	ND	ND	ND
Transport ferroviaire, ensemble du commerce	2 375	1 171	1 005	ND	680	685	ND	ND	ND
Exportations	93	361	316	ND	257	216	ND	ND	ND
Importations	2 281	809	689	ND	423	469	ND	ND	ND
Transport par pipeline, ensemble du commerce	7 438	968	1 344	ND	NS	NS	ND	ND	ND
Exportations	3	NS	NS	ND	NS	NS	ND	ND	ND
Importations	7 435	968	1 344	ND	NS	NS	ND	ND	ND
Autres, ensemble du commerce	I	I	I	ND	2 162	1 965	ND	ND	ND
Exportations	I	I	I	ND	194	104	ND	ND	ND
Importations	I	I	I	ND	1 968	1 861	ND	ND	ND

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Le commerce nord-américain n'est pas inclus dans ces chiffres (p. ex. le commerce du Canada avec le Mexique et les États-Unis est exclu; le commerce du Mexique avec le Canada et les États-Unis est exclu également, et le commerce des États-Unis avec le Mexique et le Canada est exclu lui aussi).

Canada

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportation canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements de marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importation canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

Transport par pipeline : Les données correspondent surtout au transport par oléoduc ou gazoduc. Toutefois, le total indiqué ici englobe également le transport du courrier, le transport des colis postaux et le transport par divers autres modes de transport.

États-Unis

Total : Il ne vise que les expéditions aériennes et par eau.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : Les données pour ces modes de transport sont comprises dans celles qui portent sur le commerce des États-Unis avec le Canada, et sur le commerce des États-Unis avec le Mexique. Elles figurent par conséquent au tableau 6-3.

t a b l e a u 7-1

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon la valeur – *Suite*

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa, (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, Dirección de Estadística Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.) 1999.

États-Unis

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 and 1996*, Washington (DC), 1998.

tableau 7-2

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon le poids

(En millions de tonnes métriques)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990 ^e	1995 ^e	1996 ^e	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Ensemble du commerce	239,0	218,7	235,7	ND	ND	ND	753,9	827,0	822,0
Exportations	179,5	153,9	171,2	ND	ND	ND	339,4	368,7	348,7
Importations	59,5	64,7	64,6	ND	ND	ND	414,5	458,3	473,3
Transport aérien, ensemble du commerce	0,7	1,8	1,1	ND	ND	ND	2,9	4,3	4,6
Exportations	0,2	0,5	0,3	ND	ND	ND	1,3	2,0	2,2
Importations	0,5	1,3	0,8	ND	ND	ND	1,6	2,3	2,4
Transport par eau, ensemble du commerce	219,7	202,4	220,2	ND	ND	40,6	751,0	822,7	817,4
Exportations	177,9	151,4	169,1	ND	ND	31,3	338,1	366,7	346,5
Importations	41,8	51,1	51,1	ND	ND	9,3	412,9	456,0	470,9
Transport routier, ensemble du commerce	5,0	6,2	4,5	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Exportations	1,2	1,8	1,5	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Importations	3,8	4,3	3,0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire, ensemble du commerce	1,2	0,8	0,6	ND	0,2	0,4	ND	ND	ND
Exportations	0,2	0,3	0,2	ND	0,2	0,4	ND	ND	ND
Importations	1,0	0,5	0,4	ND	NS	NS	ND	ND	ND
Transport par pipeline et autres, ensemble du commerce	12,4	7,5	9,2	I	I	I	ND	ND	ND
Exportations	0,0	NS	NS	I	I	I	ND	ND	ND
Importations	12,4	7,5	9,2	I	I	I	ND	ND	ND

LÉGENDE : e = Données estimatives. I = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Le commerce nord-américain n'est pas inclus dans ces chiffres (p. ex. le commerce du Canada avec le Mexique et les États-Unis est exclu; le commerce du Mexique avec le Canada et les États-Unis est exclu également, et le commerce des États-Unis avec le Mexique et le Canada est exclu lui aussi).

Canada

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportation canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements de marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

Mexique

Transport aérien et routier, total : Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible. Voir l'annexe B, où figurent les données disponibles sur le commerce aérien et routier du Mexique avec tous les pays.

Transport ferroviaire : Les chiffres correspondent au commerce avec les pays de l'Amérique centrale. Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible pour 1990. Voir l'annexe B, où figurent les données sur le commerce ferroviaire du Mexique avec tous les pays.

Transport par eau : Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible pour 1990 et 1995. Voir l'annexe B, où figurent les données sur le commerce maritime du Mexique avec tous les pays.

t a b l e a u 7-2

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon le poids – *Suite*

États-Unis

Total : Ne comprend que les expéditions aériennes et par eau.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : Les données relatives à ces modes de transport sont comprises dans celles sur le commerce des États-Unis avec le Canada, et sur le commerce des États-Unis avec le Mexique. Elles figurent par conséquent au tableau 6-6.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras, 1989-1995*, Mexico (D.F.), 1996.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1997*, Querétaro (Qro.), 1998.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 and 1996*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 7-3a

Principaux points d'entrée au Canada du commerce international de marchandises, par mode de transport : en 1996
(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Mexique)

(En millions de dollars américains courants)

	Exportations	Importations	Ensemble du commerce international (autre que nord-américain) en 1996
Transport aérien			
Aéroport intern. Pearson, Toronto (Ont.)	2 940	5 443	8 383
Aéroport intern. de Mirabel, Montréal (Qc)	1 241	2 289	3 529
Ottawa (Ont.)	591	1 384	1 975
Aéroport intern. de Dorval, Montréal (Qc)	750	394	1 143
Aéroport intern. de Vancouver (C.-B.)	451	600	1 051
Calgary (Alb.)	304	371	674
Hamilton (Ont.)	62	365	427
Granby (Qc)	0	248	248
Edmonton (Alb.)	47	109	156
Winnipeg (Man.)	103	1	104
Transport par eau			
Vancouver, transport maritime et transport ferroviaire (C.-B.)	12 369	NS	12 369
Montréal-Main Long Room (Qc)	4 378	5 695	10 073
Toronto-Main Long Room (Ont.)	69	6 014	6 083
Halifax (N.-É.)	2 419	2 194	4 614
Vancouver-Main Long Room (C.-B.)	0	4 353	4 353
Nanaimo (C.-B.)	2 228	1	2 229
Saint John (N.-B.)	662	1 545	2 207
Québec (Qc)	551	1 199	1 751
Sept-Îles (Qc)	892	120	1 012
Brampton (Ont.)	0	887	887
Transport routier			
Pont Ambassador, Windsor (Ont.)	249	2 274	2 523
Lacolle (Qc)	1 287	842	2 129
Fort Erie (Ont.)	520	1 225	1 745
Niagara Falls (Ont.)	633	971	1 604
Phillipsburg (Qc)	0	973	973
Route du Pacifique (C.-B.)	75	797	872
Q'way Truck Term, Toronto (Ont.)	0	524	524
Sarnia (Ont.)	81	439	520
Lansdowne (Ont.)	113	200	313
Coutts (Alb.)	29	169	198
Transport ferroviaire			
Fort Erie (Ont.)	138	112	250
Toronto-Main Long Room (Ont.)	0	236	236
Montréal-Main Long Room (Qc)	0	81	81
Sarnia (Ont.)	51	10	61
Pont Ambassador, Windsor (Ont.)	48	1	49
Lacolle (Qc)	31	11	43
Winnipeg (Man.)	0	35	35
Welland (Ont.)	0	34	34
Niagara Falls (Ont.)	29	2	31
Waneta (C.-B.)	0	21	21

t a b l e a u 7-3a

Principaux points d'entrée au Canada du commerce international de marchandises, par mode de transport : en 1996

(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Mexique) – *Suite*

NOTA

Le commerce de marchandises avec les États-Unis et le Mexique est exclu de ces données.

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportations canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements de marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 7-3b

Principaux points d'entrée aux États-Unis du commerce international de marchandises, par mode de transport : en 1996
(À l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(En millions de dollars américains courants)

Points d'entrée	Exportations	Importations	Ensemble du commerce international (autre que nord-américain) en 1996
Transport aérien			
Aéroport internat. John F. Kennedy (NY)	38 034	41 749	79 783
Aéroport internat. de San Francisco (CA)	33 402	37 002	70 404
Aéroport internat. de Los Angeles (CA)	31 850	28 610	60 460
Chicago (IL)	17 693	14 858	32 551
Aéroport internat. de Miami (FL)	12 122	6 163	18 284
Anchorage (AK)	3 302	10 027	13 329
Atlanta (GA)	3 925	4 236	8 160
La Nouvelle-Orléans (LA)	3 702	4 120	7 823
Dallas/Fort Worth (TX)	3 122	3 513	6 635
Aéroport Logan de Boston (MA)	3 747	2 691	6 438
Transport par eau			
Los Angeles (CA)	19 954	60 842	80 795
Long Beach (CA)	14 596	55 226	69 821
New York (NY et NJ)	19 907	44 411	64 319
Houston (TX)	18 984	14 510	33 493
Seattle (WA)	9 842	21 405	31 246
Oakland (CA)	10 783	15 840	26 623
Norfolk (VA)	13 471	10 847	24 318
Charleston (SC)	10 398	13 418	23 816
Baltimore (MD)	7 826	11 302	19 128
La Nouvelle-Orléans (LA)	9 535	8 597	18 132
Transport routier			
ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire			
ND	ND	ND	ND

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA

Le commerce des marchandises avec le Canada et le Mexique n'est pas inclus dans ces données.

Transport aérien : Les valeurs relatives à certains aéroports peuvent englober un petit nombre de petits aéroports (généralement de 2 à 3 p. 100 de la valeur totale) qui imposent des frais d'utilisation et qui sont situés dans la même région. En outre, à cause des dispositions réglementaires sur la confidentialité, les données visant chaque service de messageries du voisinage sont prises en compte dans certains totaux ayant trait à ces aéroports.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : Les données relatives à ces modes de transport sont comprises dans celles qui se rapportent au commerce des États-Unis avec le Canada et au commerce des États-Unis avec le Mexique. Elles figurent par conséquent dans le tableau 6-7c.

SOURCES

Transport aérien : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, Transportation Branch, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, *Annual Waterborne Databanks 1996* (autrefois TA 305/705), Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 7-4a

**Principaux produits du commerce international canadien,
selon la valeur : en 1996**

(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Mexique)

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Exportations terrestres (transport routier seulement)	
Céréales (10)	3 599	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	538
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	3 109	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	516
Bois et ouvrages en bois (44)	3 058	Véhicules autres que ferroviaires (87)	458
Pâte de bois et carton (47)	2 820	Minerais, scories et cendres (26)	114
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	2 186	Papiers et cartons (48)	106
Importations globales		Importations terrestres (transport routier seulement)	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	9 009	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	3 160
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	7 415	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	2 559
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	5 464	Dispositions de classification spéciale (98)	1 263
Véhicules autres que ferroviaires (87)	3 307	Véhicules autres que ferroviaires (87)	584
Dispositions de classification spéciale (98)	1 873	Fruits et noix comestibles (8)	375
Exportations aériennes		Exportations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 597	Céréales (10)	3 588
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	1 365	Bois et ouvrages en bois (44)	3 029
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	1 040	Pâte de bois et papier carton (47)	2 795
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	817	Papiers et cartons (48)	2 049
Instruments de mesure et d'essai (90)	423	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	2 036
Importations aériennes		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	3 009	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	4 192
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	2 500	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	3 235
Instruments de mesure et d'essai (90)	723	Véhicules autres que ferroviaires (87)	2 597
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	709	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	1 743
Produits chimiques organiques (29)	567	Fonte, fer et acier (72)	962

NOTA

Le commerce de marchandises avec les États-Unis et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportations canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements des marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa Ont.), 1998.

tableau 7-4b

Principaux produits du commerce international mexicain, selon la valeur : en 1996

(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Canada)

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations ferroviaires	
Locomotives et appareils mécaniques de signalisation (86)	1 651	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	142
Produits photographiques (37)	1 243	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	100
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	753	Jouets, jeux et articles pour sports (95)	24
Meubles, lampes et constructions préfabriquées (94)	655	Produits laitiers (4)	17
Malt, amidon et inuline (11)	528	Laine et poils d'origine animale (51)	16
Importations globales		Exportations routières	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	2 636	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	255
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	2 182	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	159
Dispositions de classification spéciale (98)	971	Véhicules autres que ferroviaires (87)	108
Produits chimiques organiques (29)	821	Jouets, jeux et articles pour sports (95)	89
Produits pharmaceutiques (30)	260	Fonte, fer et acier (72)	65
Exportations aériennes		Importations routières	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	611	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	2 057
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	270	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 037
Produits pharmaceutiques (30)	201	Dispositions de classification spéciale (98)	679
Produits chimiques organiques (29)	105	Instruments de mesure et d'essai (90)	248
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	95	Fonte, fer et acier (72)	141
Importations aériennes		Exportations par eau	
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	906	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	2 281
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	692	Véhicules autres que ferroviaires (87)	1 061
Produits chimiques organiques (29)	553	Fonte, fer et acier (72)	651
Dispositions de classification spéciale (98)	393	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et pièces (84)	340
Produits pharmaceutiques (30)	260	Ouvrages en fonte, fer et acier (73)	267
Exportations ferroviaires		Importations par eau	
Fonte, fer et acier (72)	35	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	1 384
Café, thé et épices (9)	31	Fonte, fer et acier (72)	526
Produits chimiques inorganiques (28)	30	Produits chimiques organiques (29)	397
Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	16	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	215
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	15	Produits laitiers (4)	175

NOTA : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres. Les données sur les modes de transport sont préliminaires.

SOURCE : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Estadística, Dirección de Estadística Económicas, d'après les données établies par un groupe de travail interorganismes comprenant des représentants du Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de la Banco de México et de l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico (D.F.), 1999.

t a b l e a u 7-4c

**Principaux produits du commerce international américain,
selon la valeur : en 1996**
(À l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(En millions de dollars américains courants)

	1996		1996
Exportations globales		Importations aériennes	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	88 937	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	50 501
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	65 934	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	50 491
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	30 756	Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	13 498
Instruments de mesure et d'essai (90)	24 701	Instruments de mesure et d'essai (90)	10 875
Véhicules autres que ferroviaires (87)	22 847	Dispositions de classification spéciale (98)	8 808
Importations globales		Exportations terrestres	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	108 192	ND	ND
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	87 511	Importations terrestres	
Véhicules autres que ferroviaires (87)	50 075	ND	ND
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	49 524	Exportations par eau	
Instruments de mesure et d'essai (90)	20 087	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	30 649
Exportations aériennes		Véhicules autres que ferroviaires (87)	20 164
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	56 197	Céréales (10)	14 817
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	55 295	Produits chimiques organiques (29)	10 531
Instruments de mesure et d'essai (90)	21 080	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	9 897
Aéronefs, astronefs et leurs parties (88)	10 273	Importations par eau	
Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie (71)	9 973	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	53 221
		Véhicules autres que ferroviaires (87)	48 267
		Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	45 206
		Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	34 767
		Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	13 847

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA

Le commerce de marchandises avec les États-Unis et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Total : Il comprend les expéditions aériennes et par eau, à l'exclusion de celles résultant du commerce avec le Canada et le Mexique.

Transport terrestre (routier et ferroviaire) : Les données relatives à ces modes de transport sont incluses dans les données du commerce des États-Unis avec le Canada et du commerce des États-Unis avec le Mexique. Elles figurent par conséquent dans les tableaux 6-12a et 6-12b.

SOURCE : Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 and 1996*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 7-5a**Principaux produits du commerce international canadien,
selon le poids : en 1996**

(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Mexique)

(En milliers de tonnes métriques)

	1996		1996
Exportations globales		Exportations terrestres (transport routier seulement)	
Transactions spéciales-commerciales (99)	60 761	Minerais, scories et cendres (26)	299
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	34 757	Papiers et cartons (48)	155
Minerais, scories et cendres (26)	19 603	Légumes et racines comestibles (7)	101
Céréales (10)	18 036	Véhicules autres que ferroviaires (87)	91
Pâte de bois et papier carton (47)	6 146	Autres articles textiles confectionnés (63)	69
Importations globales		Importations terrestres (transport routier seulement)	
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	38 355	Fruits et noix comestibles (8)	587
Transactions spéciales-commerciales (99)	4 074	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	336
Minerais, scories et cendres (26)	3 477	Dispositions de classification spéciale (98)	258
Produits chimiques inorganiques (28)	2 944	Fonte, fer et acier (72)	232
Fonte, fer et acier (72)	2 533	Jouets, jeux et articles pour sports (95)	206
Exportations aériennes		Exportations par eau	
Fonte, fer et acier (72)	62	Transactions spéciales-commerciales (99)	60 644
Transactions spéciales-commerciales (99)	58	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	34 749
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	36	Minerais, scories et cendres (26)	19 303
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	32	Céréales (10)	18 007
Poissons et crustacés (3)	14	Pâte de bois et papier carton (47)	6 087
Importations aériennes		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	113	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	29 044
Dispositions de classification spéciale (98)	106	Transactions spéciales-commerciales (99)	4 003
Plantes vivantes (6)	103	Minerais, scories et cendres (26)	3 284
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	84	Produits chimiques inorganiques (28)	2 920
Minerais, scories et cendres (26)	54	Fonte, fer et acier (72)	2 297

NOTA

Le commerce de marchandises avec les États-Unis et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportations canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements des marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 7-5b**Principaux produits du commerce international américain,
selon le poids : en 1996**
(À l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(En milliers de tonnes métriques)

	1996		1996
Exportations globales			
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	114	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	314
Céréales (10)	81	Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	199
Graines et fruits oléagineux (12)	25	Plantes vivantes (6)	182
Bois et ouvrages en bois (44)	21	Vêtements en bonneterie (61)	142
Résidus et déchets des industries alimentaires (23)	14		
Importations globales		Exportations terrestres	
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	320	ND	ND
Fonte, fer et acier (72)	23		
Minéraux, scories et cendres (26)	23	Importations terrestres	
Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	20	ND	ND
Produits chimiques inorganiques (28)	9		
Exportations aériennes		Exportations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	497	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	113 562
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	331	Céréales (10)	80 604
Instruments de mesure et d'essai (90)	127	Graines et fruits oléagineux (12)	25 232
Véhicules autres que ferroviaires (87)	80	Bois et ouvrages en bois (44)	21 407
Matières plastiques (39)	75	Résidus et déchets des industries alimentaires (23)	14 106
Importations aériennes		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	435	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	320 343
		Fonte, fer et acier (72)	23 433
		Minéraux, scories et cendres (26)	22 606
		Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	20 098
		Produits chimiques inorganiques (28)	9 254

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.**NOTA**

Le commerce de marchandises avec le Canada et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Total : Il comprend les expéditions aériennes et par eau, à l'exclusion de celles résultant du commerce avec le Canada et le Mexique.

Transport terrestre (routier et ferroviaire) : Les données relatives à ces modes de transport sont incluses dans les données du commerce des États-Unis avec le Canada et du commerce des États-Unis avec le Mexique, en 1996.

SOURCE : Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 et 1996*, Washington (DC), 1998.

s|e|c|t|i|o|n 8

Trafic intérieur de passagers

tableau 8-1

Trafic intérieur de passagers, par mode de transport

(En milliards (mille millions) de passagers-kilomètres)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Passagers-kilomètres, total	I	e 523	I	I	I	I	5 702	6 647	6 843
Transport aérien	I	I	I	10	14	e 13	578	667	716
Transporteurs aériens	r 25	r 25	r 27	10	14	e 13	557	650	700
Transport routier	I	e 497	I	I	I	I	5 084	5 938	6 082
Véhicules personnels	I	e 466	I	I	I	I	4 888	5 720	5 860
Voitures de tourisme	I	e 368	I	I	I	I	3 426	3 681	3 756
Motocyclettes	I	e 1	I	I	I	I	19	18	18
Camions légers	I	e 97	I	I	I	I	1 442	2 021	2 086
Transport par autobus et autocar	I	e 31	I	I	I	I	195	219	223
Services nolisés	I	e 3	I	I	I	I	I	I	I
Services interurbains	I	e 3	I	e 272	e 383	e 391	I	I	I
Services locaux	I	e 13	I	I	I	I	34	30	p 30
Autobus scolaires	I	e 13	I	I	I	I	I	I	I
Transport ferroviaire									
Transport interurbain de passagers	1	2	2	5	2	2	10	9	8
Transports en commun	I	a	I	I	I	I	66	64	p 66
Transport en commun ferroviaire	I	I	I	I	I	I	31	32	p 34
Transport par eau	I	I	I	0,2	0,2	0,2	I	I	I

^a Les données canadiennes sur tous les services de transport en commun de 1995 sont comprises dans les estimations relatives aux services d'autobus locaux, sous la rubrique « Transport routier ». Les données sur les services de transport en commun ne peuvent être désagrégées pour permettre d'indiquer celles qui touchent au transport en commun ferroviaire.

LÉGENDE : e = Données estimatives. I = Données inexistantes. p = Données préliminaires. r = Données révisées.

NOTA

Tous les pays

Transport aérien : Le total des données américaines sur le transport aérien correspond tant aux transporteurs aériens qu'à l'aviation générale. Toutefois, seuls les gros transporteurs aériens certifiés sont pris en compte. Voir l'annexe B pour des explications plus complètes. Le total pour le transport aérien mexicain ne vise que le transport régulier, mais le transport aérien non régulier et l'aviation générale représentent une très petite portion du transport de passagers au Mexique. Il n'existe pas de données canadiennes sur l'ensemble du transport aérien, car on n'y collecte pas de données pour l'aviation générale.

Transport routier : Les données ne visent pas le transport de passagers par des véhicules utilitaires.

Transports en commun et transport par eau : Pour ce qui est des États-Unis, le transport par traversier est pris en compte dans le total relatif aux transports en commun. En ce qui a trait au Mexique, il n'existe pas de données sur l'ensemble des transports en commun, parce qu'on n'y en recueille pas. Toutefois, les données mexicaines sur le transport par eau correspondent aux activités des traversiers. Au Canada, il n'existe pas de données sur l'ensemble des transports en commun et sur le transport par traversier, car on n'y en recueille pas.

Canada

Tous les transporteurs : Sont compris les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III. Pour une définition de ces transporteurs, voir l'annexe B.

Mexique

Transport aérien : Aucune donnée sur l'aviation générale n'est comprise dans le total relatif au transport aérien.

Transport par autocar (interurbain) : Les données renvoient aux autocars qui utilisent le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Passagers-kilomètres, total : Le total ne représente pas la somme des sous-catégories car le transport urbain par autobus est compris tant dans le total pour le transport routier que dans le total pour les transports en commun. Ce double compte a été éliminé du total général.

t a b l e a u 8-1

Trafic intérieur de passagers, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne, no 51-206-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport routier : Transports Canada, Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Les transports au Canada 1997 - Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1998.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), 1986-1997.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Statistical Handbook of Aviation 1996*, site Web : www.bts.gov

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

American Public Transit Association (APTA), *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

Transport interurbain de passagers : National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association, *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

t a b l e a u 8-2a

Principales paires de zones métropolitaines du Canada en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996 (En milliers de passagers)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien	12 688	Transport routier	22 376
Montréal (Qc) et Toronto (Ont.)	1 257	Montréal (Qc) et Québec (Qc)	2 375
Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.)	822	Toronto (Ont.) et Ottawa-Hull (Ont. et Qc)	1 835
Ottawa (Ont.) et Toronto (Ont.)	666	Toronto (Ont.) et St. Catharines (Ont.)	1 727
Calgary (Alb.) et Vancouver (C.-B.)	578	Kitchener (Ont.) et Toronto (Ont.)	1 537
Calgary (Alb.) et Toronto (Ont.)	463	Toronto (Ont.) et London (Ont.)	1 185
Transport ferroviaire interurbain	384	Transport par eau	163
Toronto (Ont.) et Montréal (Qc)	106	Vancouver (C.-B.) et Victoria (C.-B.)	141
Toronto (Ont.) et Ottawa-Hull (Ont. et Qc)	71	Vancouver (C.-B.) et Vancouver (C.-B.)	12
London (Ont.) et Toronto (Ont.)	41		
Montréal (Qc) et Ottawa-Hull (Ont. et Qc)	35		
Québec (Qc) et Montréal (Qc)	26		

NOTA : Aucune donnée relative à d'autres régions métropolitaines de recensement n'a été prise en compte dans le cadre du transport par eau, à cause des coefficients de variation (CV) élevés découlant du petit nombre d'observations.

SOURCES

Transport aérien : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur - 1996, no 51-204-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), 1997.

Tous les autres modes : Statistique Canada, *Fichiers de microdonnées relatifs à l'Enquête sur les voyages des Canadiens - 1996, no 87M006XCB au catalogue*, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 8-2b

Principales paires de zones métropolitaines du Mexique en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996 (En milliers de passagers)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	I
Mexico (D.F.) et Monterrey (N.L.)	1 287		
Mexico (D.F.) et Guadalajara (Jal.)	1 080	Transport par eau	
Mexico (D.F.) et Cancún (Q. Roo)	850	Isla Mujeres (Q. Roo) et Punta Sam (Q. Roo)	79
Mexico (D.F.) et Tijuana (B.-C.)	650	Mazatlán (Sin.) et La Paz (B.C.S.)	78
Mexico (D.F.) et Acapulco (Gro.)	610	La Paz (B.C.S.) et Topolobampo (Sin.)	63
Transport ferroviaire interurbain	I	Guaymas (Son.) et Santa Rosala (B.C.S.)	24
		Puerto Morelos (Q. Roo) et Cozumel (Q. Roo)	17

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Les données sur le transport par eau correspondent à des paires de ports plutôt qu'à des paires de zones métropolitaines, et elles sont fondées sur celles qui se rapportent au transport par traversier. Voir l'annexe B pour les données ferroviaires et routières.

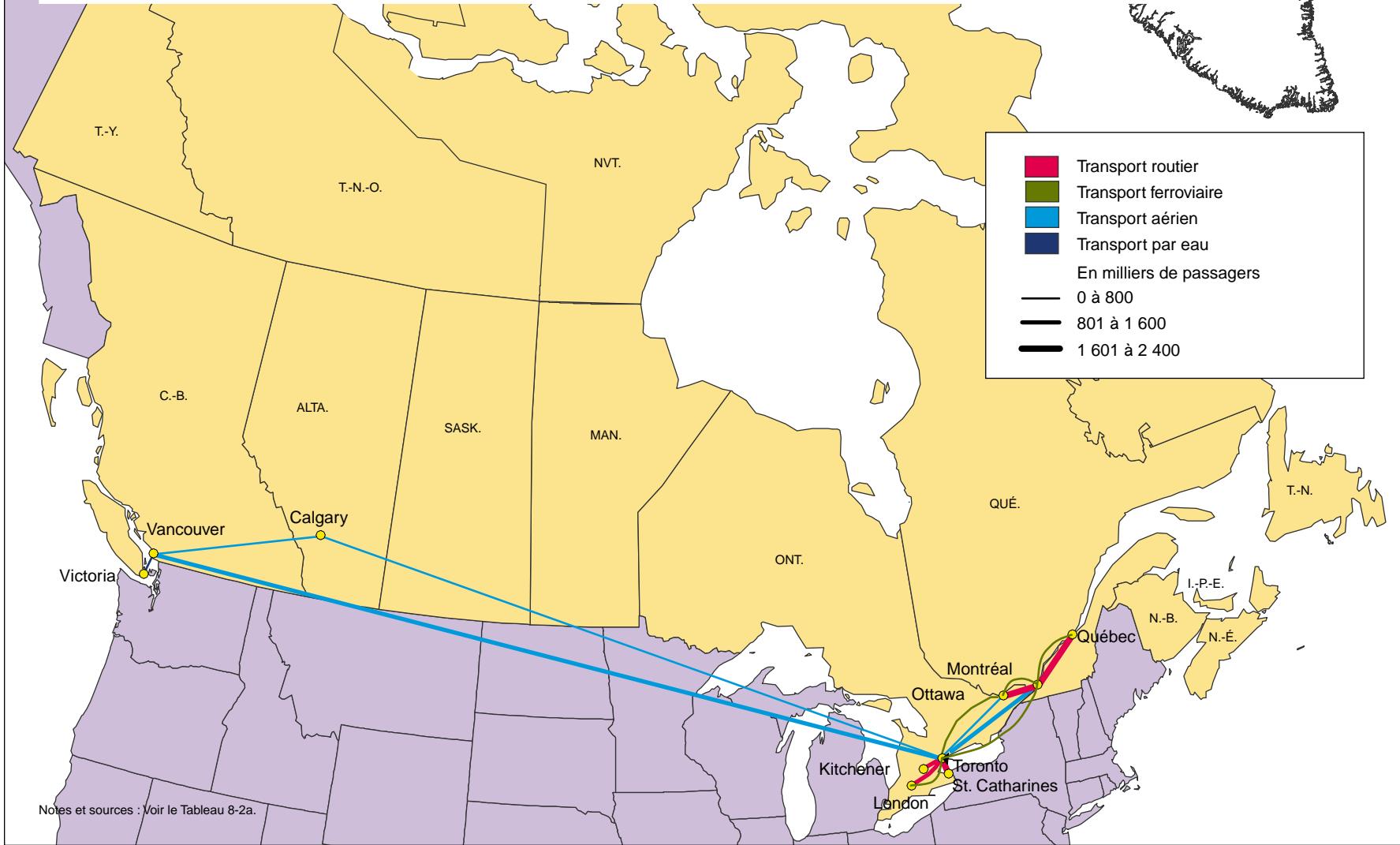
SOURCES

Transport aérien : Instituto Mexicano del Transporte, données fondées sur celles du Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Querétaro (Qro.), 1998.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1998.

carte 6

Principales paires de zones métropolitaines du Canada en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1996



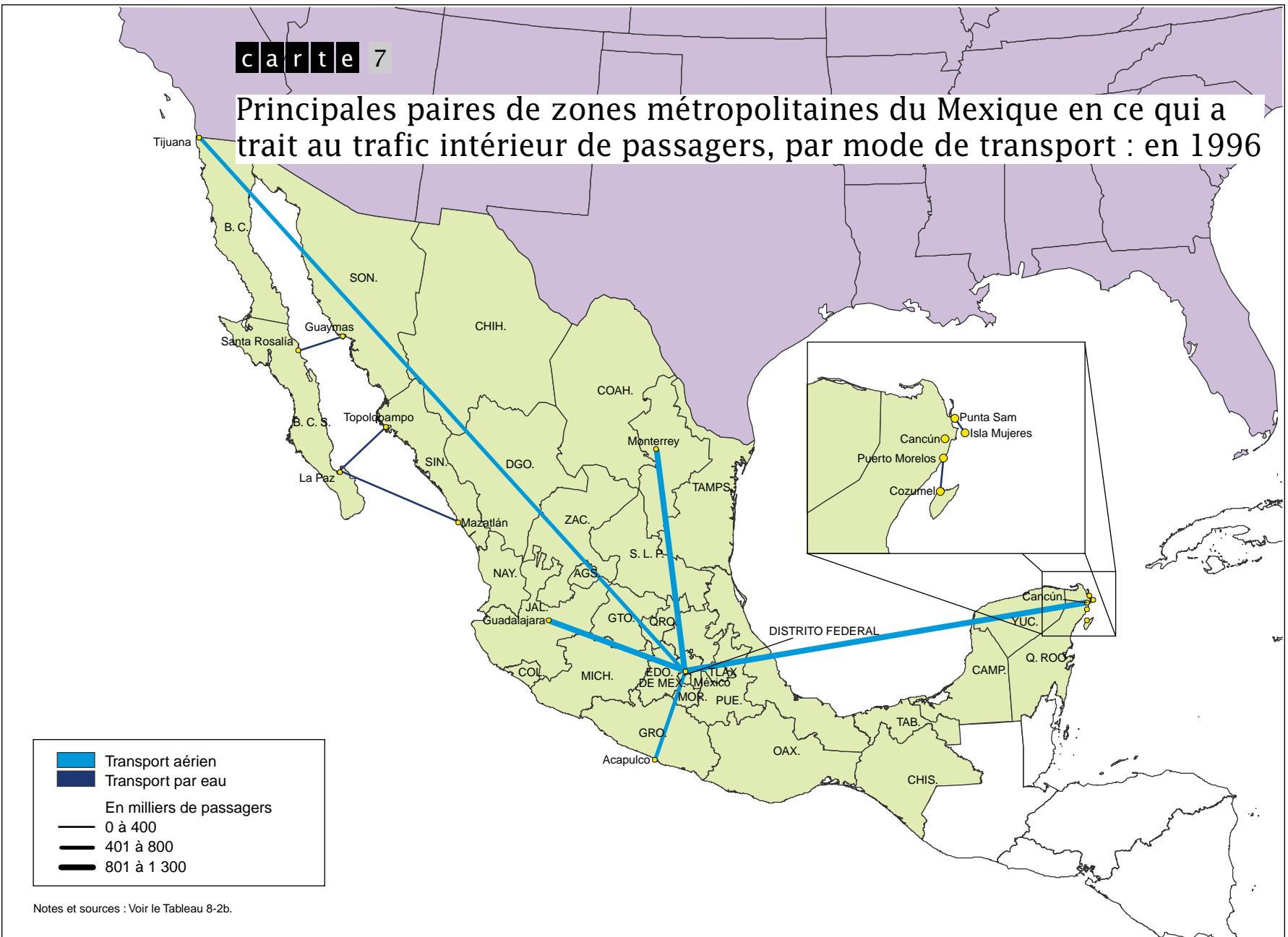


tableau 8-2c**Principales paires de zones métropolitaines des États-Unis en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1995**

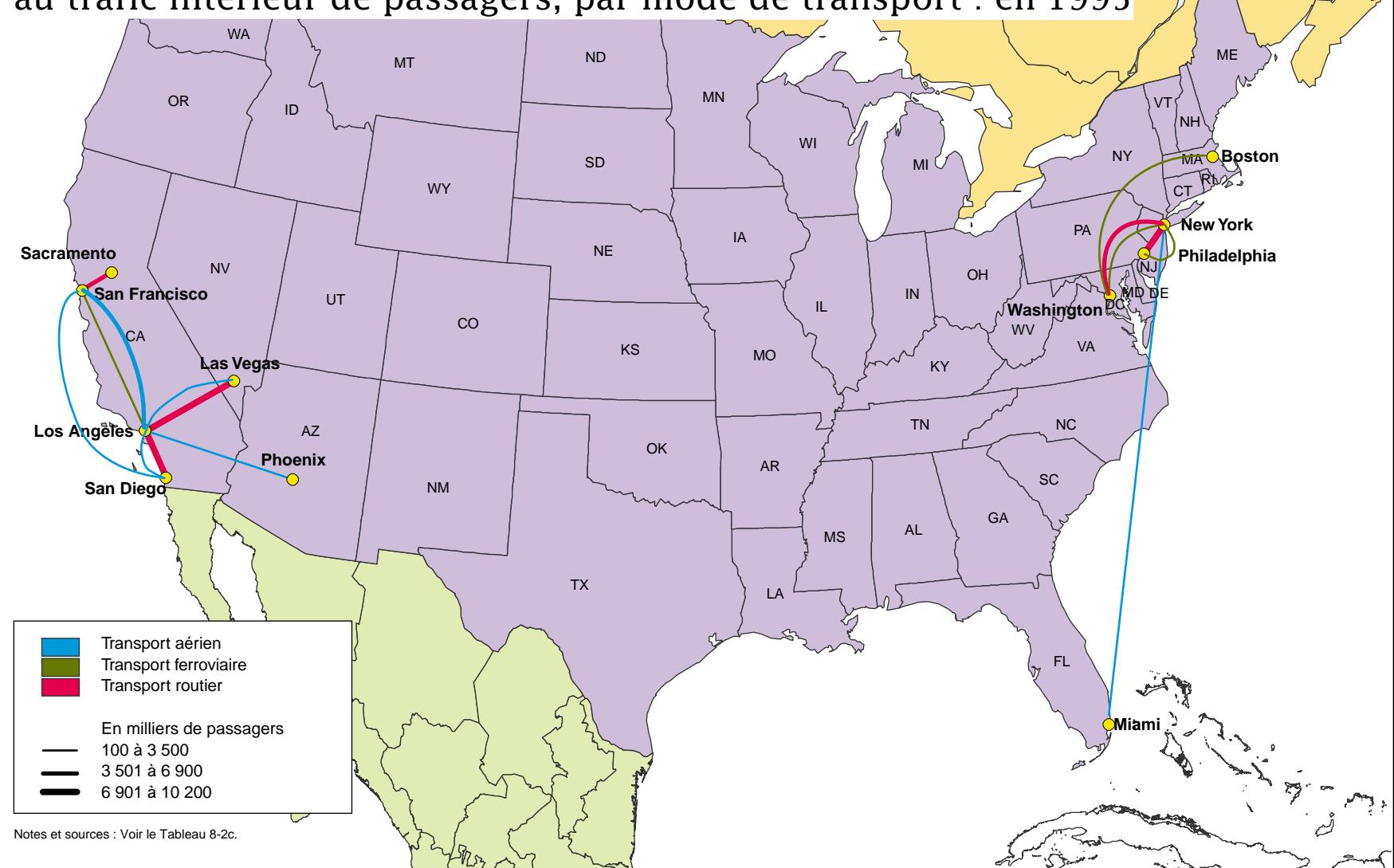
(En milliers de passagers)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien	161 165	New York (NY) et Philadelphia (PA)	158
Los Angeles (CA) et San Francisco (CA)	4 009	Los Angeles (CA) et San Francisco (CA)	132
San Diego (CA) et San Francisco (CA)	1 411		
Los Angeles (CA) et Phoenix (AZ)	1 354	Transport routier	834 303
Miami (FL) et New York (NY)	1 326	Los Angeles (CA) et San Diego (CA)	10 178
Las Vegas (NV) et Los Angeles (CA)	1 276	New York (NY) et Philadelphie (PA)	8 267
		Las Vegas (NV) et Los Angeles (CA)	7 844
Transport ferroviaire interurbain	4 994	New York (NY) et Washington (DC)	6 603
New York (NY) et Washington (DC)	547	Sacramento (CA) et San Francisco (CA)	5 272
San Diego (CA) et Los Angeles (CA)	212		
Boston (MA) et Washington (DC)	169	Transport par eau	ND

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.**NOTA** : Les données sont fondées sur les aller simples de plus de 100 milles. Par conséquent, les trajets entre les villes distantes de moins de 100 milles ne sont pas visés. Les endroits correspondent au total le plus élevé de zones métropolitaines, qu'il s'agisse de secteurs statistiques métropolitains regroupés (SSMR) ou de secteurs statistiques métropolitains (SSM).**SOURCE** : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *1995 American Travel Survey*, compilations spéciales, Washington (DC), 1996.

carte 8

Principales paires de zones métropolitaines des États-Unis en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport : en 1995



s|e|c|t|i|o|n 9

Trafic nord-américain de passagers

t a b l e a u 9-1a**Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, par mode de transport**

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Données de source canadienne			
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidants canadiens	433	406	438
Transport aérien			
Transport terrestre			
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidants mexicains	64	63	81
Transport aérien			
Transport terrestre			
Données de source mexicaine			
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidants canadiens	294	198	269
Transport aérien	268	167	233
Transport terrestre	26	29	35
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidants mexicains			
Transport aérien	17	14	17
Transport terrestre			

LÉGENDE : | = Données inexistantes.**NOTA :** Voir l'annexe B pour obtenir des renseignements sur les enquêtes canadiennes et mexicaines au sujet des voyages, sur les définitions de certains types de visiteurs internationaux et sur ceux qui, parmi ces visiteurs, sont compris dans les catégories figurant au tableau 9-1a.**SOURCES****Canada**Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.**Mexique**

Banco de México, Dirección General de Investigación Económica, Dirección de Medición Económica, Mexico (D.F.), 1999.

t a b l e a u 9-1b**Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, par mode de transport**

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Données de source canadienne			
Voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidants canadiens	17 262	14 663	15 301
Transport aérien	4 039	3 802	4 496
Transport terrestre			
Véhicules motorisés	12 770	10 338	10 251
Véhicules personnels	12 164	9 686	9 579
Autocars et autobus, nolisés ou non	606	652	672
Transport ferroviaire interurbain	36	34	33
Piétons	1	1	1
Autres ^a	416	489	521
Voyages de moins de 24 heures aux États-Unis de résidants canadiens	53 171	37 491	37 398
Transport aérien	137	138	124
Transport terrestre			
Véhicules motorisés	52 629	37 201	37 159
Véhicules personnels	51 829	36 414	36 267
Autocars et autobus, nolisés ou non	800	787	892
Transport ferroviaire interurbain	1	1	1
Piétons	1	1	1
Autres ^a	405	152	115
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidants américains	12 252	13 005	12 909
Transport aérien	2 372	2 769	3 047
Transport terrestre			
Véhicules motorisés	9 103	9 451	9 097
Véhicules personnels	8 381	8 702	8 325
Autocars et autobus, nolisés ou non	722	749	772
Transport ferroviaire interurbain	1	72	72
Piétons	1	1	1
Autres ^a	778	713	692
Voyages de moins de 24 heures au Canada de résidants américains	22 482	24 325	25 563
Transport aérien	165	260	365
Transport terrestre			
Véhicules motorisés	21 412	23 604	24 700
Véhicules personnels	20 692	22 746	23 804
Autocars et autobus, nolisés ou non	720	858	896
Transport ferroviaire interurbain	1	6	6
Piétons	1	1	1
Autres ^a	905	455	492

^a « Autres » comprend les embarcations, les piétons et les cyclistes.

LÉGENDE : 1 = Données inexistantes.

t a | b | l e a u 9-1b**Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada,
par mode de transport – Suite****SOURCES****Canada**

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

États-Unis

Les États-Unis ne recueillent pas de données pour aucun des modes de transport sur les voyages de moins de 24 heures à destination ou en provenance des États-Unis, ni sur les voyages de plus de 24 heures effectués aux États-Unis par des résidents canadiens. Les organismes américains obtiennent en général ces données de Statistique Canada. L'American Travel Survey du Bureau of Transportation Statistics fournit des données sur les modes de transport dans le cas des déplacements de plus de 100 milles (environ 160 kilomètres) effectués au Canada par des résidents américains, mais elles ne figurent pas dans le présent tableau. (Pour plus de renseignements, voir l'annexe B.)

tableau 9-1c

Voyages Mexique-États-Unis/États-Unis-Mexique, par mode de transport

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Données de source mexicaine			
Voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidants mexicains	7 040	8 189	8 709
Transport aérien	959	796	983
Transport terrestre	6 081	7 393	7 726
Véhicules motorisés			
Véhicules personnels			
Autobus et autocars, nolisés ou non			
Transport ferroviaire interurbain	SO	SO	SO
Piétons			
Autres			
Voyages de moins de 24 heures aux États-Unis de résidants mexicains	91 494	94 710	94 399
Transport aérien			
Transport terrestre	91 494	94 710	94 399
Véhicules motorisés	ND	ND	ND
Véhicules personnels			
Autobus et autocars, nolisés ou non			
Transport ferroviaire interurbain	SO	SO	SO
Piétons	ND	ND	ND
Autres			
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidants américains	16 377	19 221	20 302
Transport aérien	3 635	4 741	5 361
Transport terrestre	12 742	14 480	14 941
Véhicules motorisés			
Véhicules personnels			
Autobus et autocars, nolisés ou non			
Transport ferroviaire interurbain	SO	SO	SO
Piétons			
Autres			
Voyages de moins de 24 heures au Mexique de résidants américains	64 038	63 508	66 859
Transport aérien			
Transport terrestre	64 038	63 508	66 859
Véhicules motorisés	ND	ND	ND
Véhicules personnels			
Autobus et autocars, nolisés ou non			
Transport ferroviaire interurbain	SO	SO	SO
Piétons	ND	ND	ND
Autres			

LÉGENDE : SO = Sans objet. I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA : Voir l'annexe B pour obtenir des renseignements sur les enquêtes mexicaines au sujet des voyages, sur les définitions de certains types de visiteurs internationaux et sur ceux qui, parmi ces visiteurs, figurent dans les catégories indiquées au tableau 9-1c.

Voyages de moins de 24 heures de résidants mexicains aux États-Unis et voyages de moins de 24 heures de résidants américains au Mexique : Les totaux ne comprennent pas les voyages aériens de moins de 24 heures.

t a | b | l e a u 9-1c

Voyages Mexique-États-Unis/États-Unis-Mexique, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Mexique

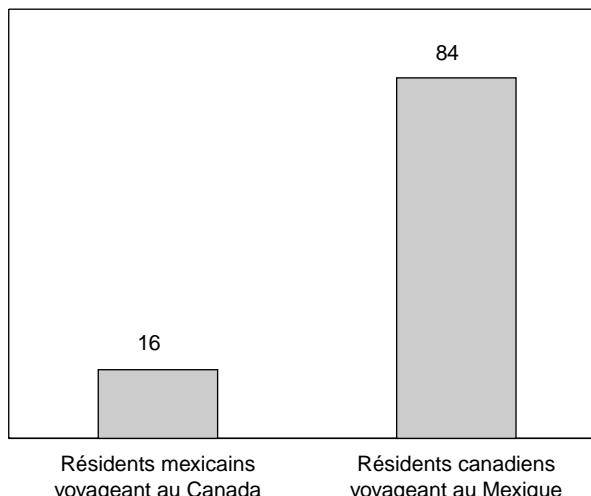
Banco de México, Dirección General de Investigación Económica, Dirección de Medición Económica, Mexico (D.F.), 1999.

États-Unis

Les États-Unis ne recueillent pas de données pour aucun des modes de transport sur les voyages de moins de 24 heures à destination ou en provenance des États-Unis, ni sur les voyages de plus de 24 heures effectués par des résidants mexicains aux États-Unis. L'American Travel Survey du Bureau of Transportation Statistics fournit des données sur les modes de transport dans le cas des déplacements de plus de 100 milles (environ 160 kilomètres) effectués au Mexique par des résidants américains, mais elles ne figurent pas dans le présent tableau. (Pour plus de renseignements, voir l'annexe B.)

figure 9-1a

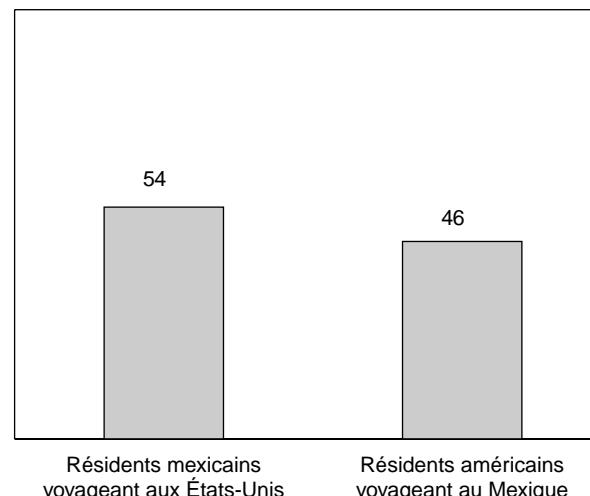
Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Canada et le Mexique : en 1996



La figure 9-1a est basée sur des données canadiennes. Les déplacements entre le Canada et le Mexique incluent seulement les séjours de plus de 24 heures.
Notes et sources : Voir le Tableau 9-1a.

figure 9-1c

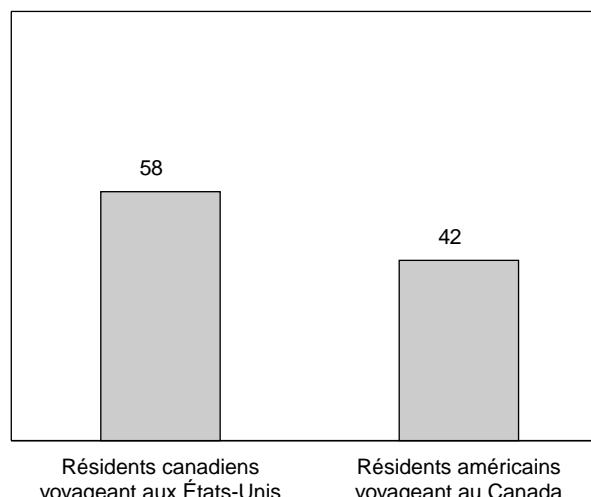
Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Mexique et les États-Unis : en 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 9-1c.

figure 9-1b

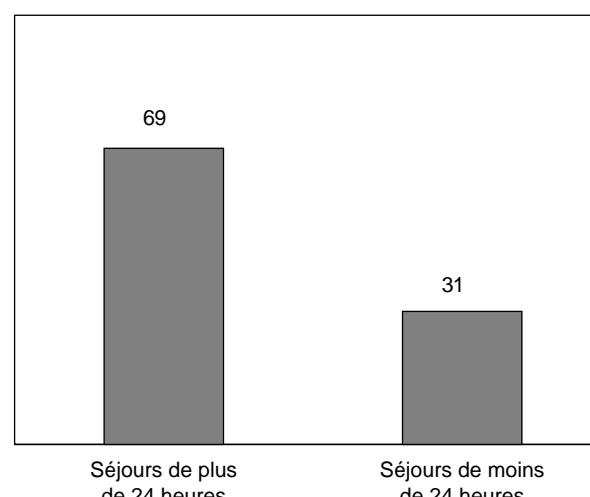
Part en pourcentage de l'ensemble des voyages entre le Canada et les États-Unis : en 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 9-1b.

figure 9-1d

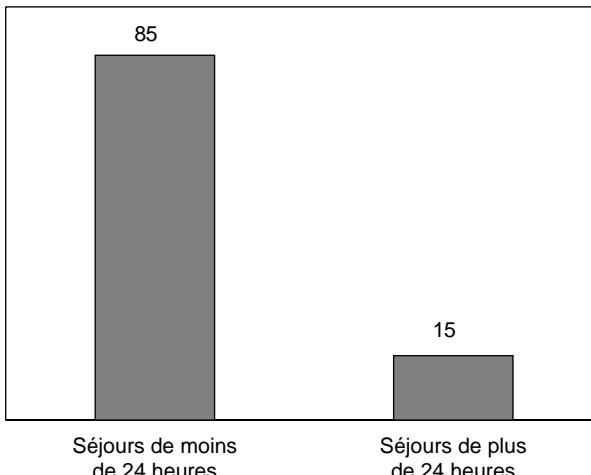
Part en pourcentage des voyages de moins de 24 heures, par rapport aux voyages de plus de 24 heures, de l'ensemble des voyages entre le Canada et les États-Unis : en 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 9-1d.

figure 9-1e

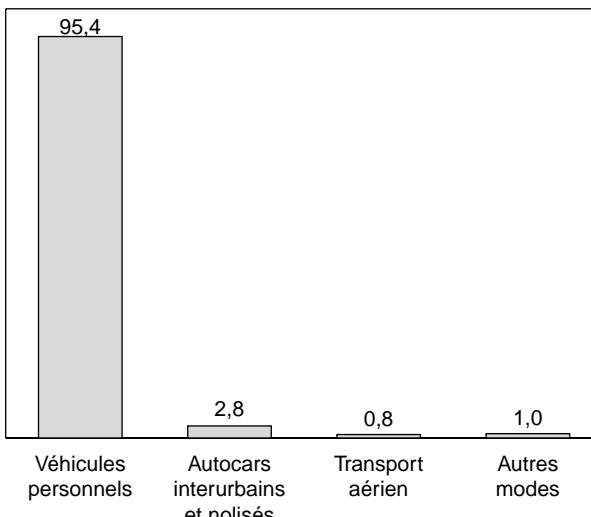
Part en pourcentage des voyages de moins de 24 heures, par rapport aux voyages de plus de 24 heures, de l'ensemble des voyages entre le Mexique et les États-Unis : en 1996



Notes et sources : Voir le Tableau 9-1c.

figure 9-1f

Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de moins de 24 heures entre le Canada et les États-Unis : en 1996



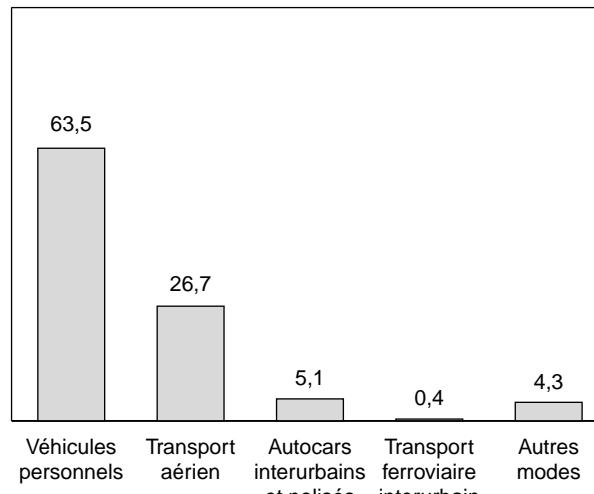
Les données pour le transport ferroviaire interurbain ne sont pas disponibles.

Les autres modes incluent le bateau, la marche et le vélo.

Notes et sources : Voir le Tableau 9-1b.

figure 9-1g

Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de plus de 24 heures entre le Canada et les États-Unis : en 1996

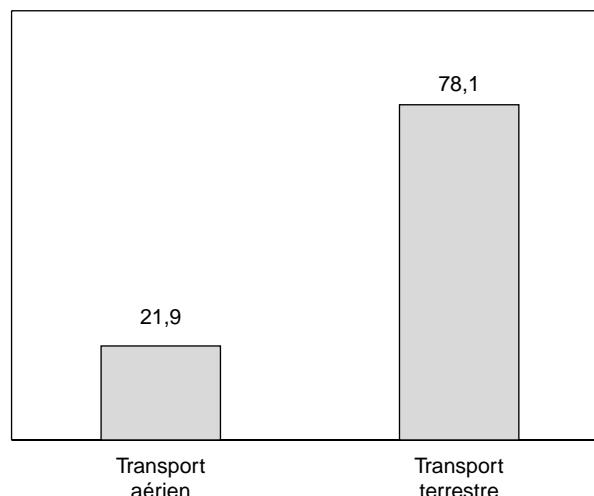


Les autres modes incluent le bateau, la marche et le vélo.

Notes et sources : Voir le Tableau 9-1b.

figure 9-1h

Part en pourcentage de chaque mode de transport, voyages de passagers de plus de 24 heures entre le Mexique et les États-Unis : en 1996



Aucune donnée détaillée sur les différents modes n'est disponible.

Notes et sources : Voir le Tableau 9-1c.

t a b l e a u 9-2a

Principaux points de passage de la frontière canado-américaine par les passagers : en 1996

(En milliers de véhicules ou de passagers/piétons)

Points d'entrée	Vers le nord	Vers le sud	Total
Véhicules personnels			
Frontière canado-américaine, total	38 858	39 537	78 394
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	C	8 324	—
Pont Ambassador, Windsor	C	—	—
Tunnel Windsor-Détroit	4 311	—	—
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	7 273	7 574	14 847
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	3 190	—	—
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	4 083	—	—
Pont de Queenston	1 860	—	—
Pont Rainbow	1 597	—	—
Pont Whirlpool	626	—	—
Blaine (WA)/Douglas et route du Pacifique (C.-B.)	4 056	4 667	8 723
Blaine (WA)/Douglas (C.-B.)	2 293	—	—
Blaine (WA)/route du Pacifique (C.-B.)	1 763	—	—
Port Huron (MI)/Sarnia (Ont.)	1 920	2 075	3 995
Sault-Ste-Marie (MI)/Sault-Ste-Marie (Ont.)	1 414	1 617	3 031
Occupants de véhicules personnels			
Frontière canado-américaine, total	77 975	100 444	178 419
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	C	23 511	—
Pont Ambassador, Windsor	C	—	—
Tunnel Windsor-Détroit	8 238	—	—
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	15 279	16 517	31 796
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	6 242	—	—
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	9 037	—	—
Pont de Queenston	4 078	—	—
Pont Rainbow	3 765	—	—
Pont Whirlpool	1 194	—	—
Blaine (WA)/Douglas et route du Pacifique (C.-B.)	7 761	11 387	19 148
Blaine (WA)/Douglas (C.-B.)	4 357	—	—
Blaine (WA)/route du Pacifique (C.-B.)	3 404	—	—
Port Huron (MI)/Sarnia (Ont.)	3 984	5 392	9 375
Sault-Ste-Marie (MI)/Sault-Ste-Marie (Ont.)	2 854	5 325	8 179
Autobus et autocars^a			
Frontière canado-américaine, total	—	174	—
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	—	54	—
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	—	—	—
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	—	—	—
Pont Rainbow	—	—	—
Pont de Queenston	—	—	—
Pont Whirlpool	—	—	—
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	—	40	—
Pont Ambassador, Windsor	—	—	—
Tunnel Windsor-Détroit	—	—	—
Blaine (WA)/Douglas et route du Pacifique (C.-B.)	—	19	—
Blaine (WA)/Douglas (C.-B.)	—	—	—
Blaine (WA)/route du Pacifique (C.-B.)	—	—	—
Champlain-Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 15, 221, 223 (Qc)	—	11	—
Champlain (NY)/Lacolle, route 15 (Qc)	—	—	—
Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 221 et 223 (Qc)	—	—	—
Sault-Ste-Marie (MI)/Sault-Ste-Marie (Ont.)	—	10	—

t a b l e a u 9-2a

Principaux points de passage de la frontière canado-américaine par les passagers : en 1996 – Suite

(En milliers de véhicules ou de passagers/piétons)

Points d'entrée	Vers le nord	Vers le sud	Total
Passagers d'autobus ou autocars^a			
Frontière canado-américaine, total	3 232	3 871	7 103
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	1 004	1 419	2 422
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	306	—	—
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	698	—	—
Pont Rainbow	463	—	—
Pont de Queenston	233	—	—
Pont Whirlpool	2	—	—
Blaine (WA)/Douglas et route du Pacifique (C.-B.)	300	479	780
Blaine (WA)/Douglas (C.-B.)	0	—	—
Blaine (WA)/route du Pacifique (C.-B.)	300	—	—
Détroit (MI)/Windsor (Ont.)	C	564	—
Pont Ambassador, Windsor	C	—	—
Tunnel Windsor-Détroit	276	—	—
Champlain-Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 15, 221, 223 (Qc)	240	288	528
Champlain (NY)/Lacolle, route 15 (Qc)	239	—	—
Rouses Pt. (NY)/Lacolle, routes 221 et 223 (Qc)	0.9	—	—
Sault-Ste-Marie (MI)/Sault-Ste-Marie (Ont.)	170	122	292
Piétons			
Frontière canado-américaine, total	965	614	1 579
Buffalo-Niagara Falls (NY)/Fort Erie-Niagara Falls (Ont.)	359	264	623
Buffalo (NY)/Fort Erie (Ont.)	6	—	—
Niagara Falls (NY)/Niagara Falls (Ont.)	353	—	—
Pont Rainbow	334	—	—
Pont de Queenston	18	—	—
Pont Whirlpool	0.2	—	—
Sumas (WA)/Huntingdon (C.-B.)	37	58	95
Calais (ME)/St. Stephen (N.-B.)	36	42	78
Bar Harbour et Portland (ME)/Yarmouth (N.-É.) ^b	34	35	69
Bar Harbour (ME)/Yarmouth (N.-É.)	—	6	—
Portland (ME)/Yarmouth (N.-É.)	—	29	—
International Falls-Rainer (MN)/Fort Frances (Ont.)	18	34	52

^a Y compris les autocars nolisés, interurbains et les autobus scolaires.

^b Il s'agit d'un service de traversiers.

LÉGENDE : C = Données confidentielles. — I = Données inexistantes.

SOURCES

Vers le nord

Statistique Canada, division de la Culture, Tourisme et Centre de statistique de l'éducation, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Vers le sud

U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service, Office of Field Operations, *Operations Management Database*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

tableau 9-2b

Principaux points de passage de la frontière américano-mexicaine par les passagers : en 1996

(En milliers de véhicules ou de passagers/piétons)

Poins d'entrée	Vers le nord	Vers le sud	Total
Véhicules personnels			
Frontière américano-mexicaine, total	75 589	1	1
San Ysidro/Otay Mesa (CA)/Tijuana (B.C.)	17 160	1	1
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	15 096	5 092	ND
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	6 793	7 675	14 468
Calexico (CA)/Mexicali (B.C.)	6 139	1	1
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	6 074	5 830	11 904
Occupants de véhicules personnels			
Frontière américano-mexicaine, total	203 999	1	1
San Ysidro/Otay Mesa (CA)/Tijuana (B.C.)	42 864	1	1
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	41 483	1	1
Hildago (TX)/Río Bravo (Tamps.)	19 221	1	1
Calexico (CA)/Mexicali (B.C.)	18 296	1	1
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	16 932	1	1
Autocars^a			
Frontière américano-mexicaine, total	208 468	1	1
San Ysidro/Otay Mesa (CA)/Tijuana (B.C.)	112 276	1	1
Hildago (TX)/Río Bravo (Tamps.)	36 900	1	1
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	25 498	1	1
Del Rio (TX)/Villa Acuña (Coah.)	7 062	1	1
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	5 570	1	1
Passagers d'autocars^a			
Frontière américano-mexicaine, total	2 755	1	1
San Ysidro/Otay Mesa (CA)/Tijuana (B.C.)	1 095	1	1
Hildago (TX)/Río Bravo (Tamps.)	738	1	1
Laredo (TX)/Nuevo Laredo (Tamps.)	531	1	1
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	111	1	1
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	106	1	1
Piétons			
Frontière américano-mexicaine, total	42 541	1	1
San Ysidro/Otay Mesa (CA)/Tijuana (B.C.)	9 393	1	1
Calexico (CA)/Mexicali (B.C.)	7 374	1	1
Nogales (AZ)/Nogales (Son.)	4 417	1	1
El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.)	4 405	4 615	9 021
Brownsville (TX)/Matamoros (Tamps.)	3 801	3 157	6 958

^a Y compris les autocars nolisés, interurbains et les autobus scolaires nolisés ou en service régulier.

LÉGENDE : 1 = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA : Véhicules personnels et piétons, El Paso (TX)/Ciudad Juárez (Chih.) : Les données de la colonne « Vers le nord » sont fondées sur tous les points de passage d'El Paso. Les données de la colonne « Vers le sud » sont fondées sur un sous-ensemble de ces points de passage.

SOURCES

Vers le nord

U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service, Office of Field Operations, *Operations Management Database*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Vers le sud

Données réunies par Texas A&M International University, Center for Border Economic and Enterprise Development du Texas, d'après les données originales des pontiers. Site Web : www.tamiu.edu/coba/txcntr/

t a b l e a u 9-3

Principales paires de villes nord-américaines pour le transport aérien des passagers : en 1996

(Nombre de passagers)

Principales paires de villes	Nombre de passagers	Principales paires de villes	Nombre de passagers
Canada-Mexique	C	Mexique-États-Unis, total	12 089 424
Toronto-Mexico/Mexico-Toronto	C	Los Angeles-Mexico/Mexico-Los Angeles	743 340
Montréal-Mexico/Mexico-Montréal	C	Los Angeles-Guadalajara/Guadalajara-Los Angeles	675 267
Vancouver-Mexico/Mexico-Vancouver	C	Miami-Cancún/Cancún-Miami	566 141
Canada-États-Unis, total	15 005 834	Houston-Mexico/Mexico-Houston	535 703
New York-Toronto/Toronto-New York	1 153 021	Dallas-Mexico/Mexico-Dallas	505 333
Chicago-Toronto/Toronto-Chicago	1 023 494	Miami-Mexico/Mexico-Miami	471 219
Los Angeles-Vancouver/Vancouver-Los Angeles	604 953	Dallas-Cancún/Cancún-Dallas	447 445
New York-Montréal/Montréal-New York	510 941	Chicago-Mexico/Mexico-Chicago	385 832
Miami-Toronto/Toronto-Miami	425 852	New York-Mexico/Mexico-New York	349 582
San Francisco-Vancouver/Vancouver-San Francisco	403 096	Houston-Cancún/Cancún-Houston	315 957
Chicago-Montréal/Montréal-Chicago	386 146		
Détroit-Toronto/Toronto-Détroit	357 795		
Los Angeles-Toronto/Toronto-Los Angeles	339 755		
San Francisco-Toronto/Toronto-San Francisco	328 938		

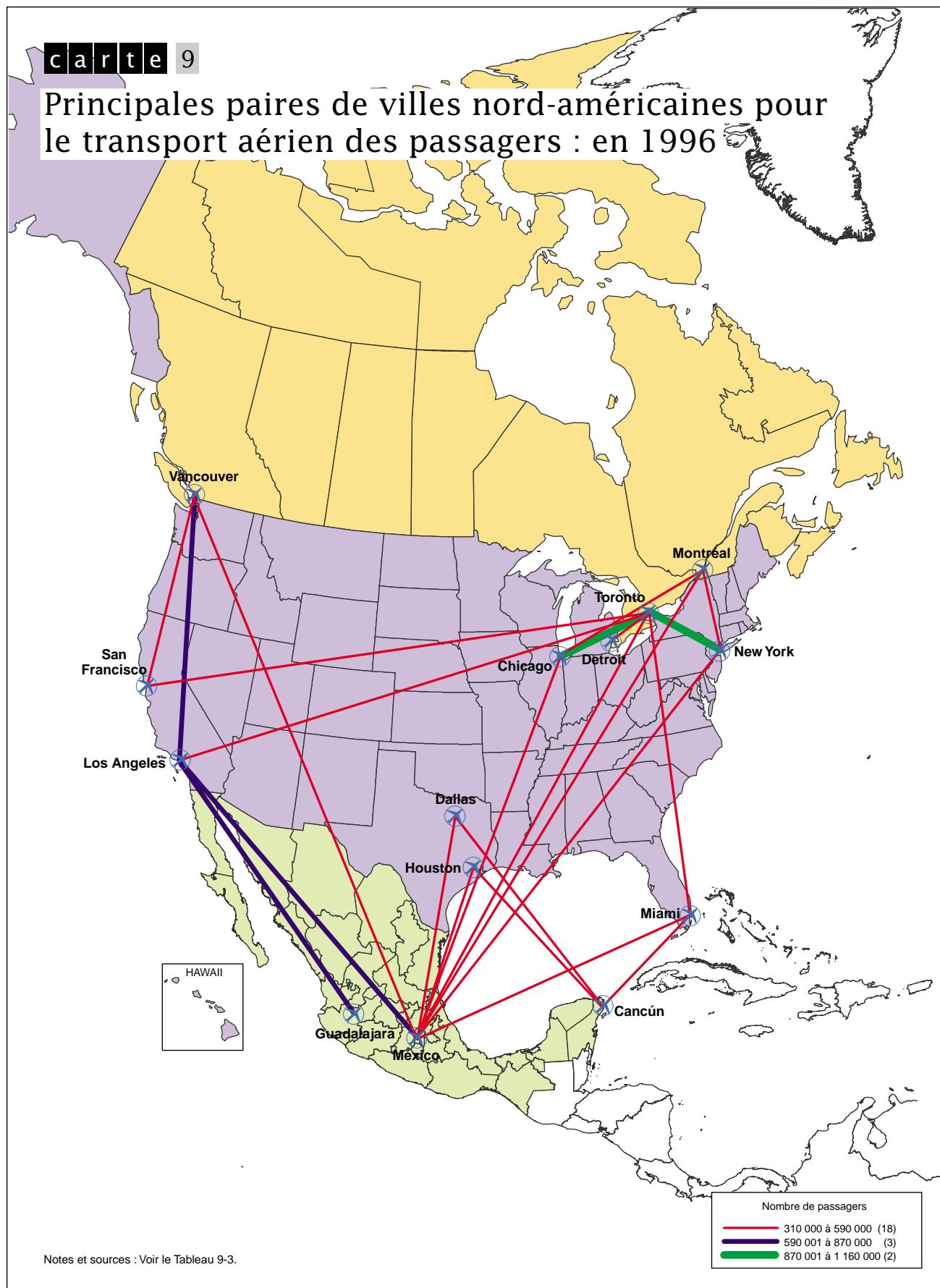
LÉGENDE : C = Données confidentielles

NOTA : Canada-États-Unis et Mexique-États-Unis : Ces données correspondent au nombre total de passagers entrants ou sortants qui utilisent les services réguliers et non réguliers de toutes les compagnies aériennes des États-Unis et d'ailleurs. Elles visent les passagers qui partent d'un endroit pour se rendre à un autre, et ceux qui se déplacent entre ces villes dans le cadre d'un plus long voyage.

SOURCE : Canada-États-Unis et Mexique-États-Unis : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *T-100 Database*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

carte 9

Principales paires de villes nord-américaines pour le transport aérien des passagers : en 1996



t a b l e a u 9-4a**Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada,
par but du voyage**

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Données de sources canadiennes			
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidents canadiens	433	406	438
Agrément/tourisme	402	356	386
Affaires	13	32	38
Pour visiter la famille et les amis	10	10	6
Autres ^a	9	8	7
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidents mexicains	63	63	80
Agrément/tourisme	39	38	46
Affaires	10	11	18
Pour visiter la famille et les amis	12	12	13
Autres ^a	2	2	4
Données de sources mexicaines			
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidents canadiens	ND	ND	269
Agrément/tourisme	ND	ND	210
Affaires	ND	ND	20
Pour visiter la famille et les amis	ND	ND	36
Autres ^a	ND	ND	3
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidents mexicains	ND	ND	17
Agrément/tourisme	ND	ND	11
Affaires	ND	ND	4
Pour visiter la famille et les amis	ND	ND	1
Autres ^a	ND	ND	1

^a « Autres » comprend les déplacements personnels, en transit, pour aller faire des emplettes, pour les études, etc.

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

SOURCES**Canada**

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Banco de México, Dirección General de Investigación Económica, Dirección de Medición Económica, Mexico (D.F.), 1999.

t a b l e a u 9-4b**Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada,
par but du voyage**

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Données de sources canadiennes			
Voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidents canadiens	17 262	14 663	15 301
Agrément/tourisme	10 586	8 316	8 810
Affaires	1 972	2 260	2 422
Pour visiter la famille et les amis	2 701	2 626	2 653
Autres ^a	2 003	1 462	1 418
Voyages de moins de 24 heures aux États-Unis de résidents canadiens	53 171	37 491	37 398
Agrément/tourisme	34 159	22 394	23 198
Affaires	3 567	2 971	2 899
Pour visiter la famille et les amis	4 703	3 473	3 235
Autres ^a	10 741	8 650	8 066
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidents américains	12 252	13 005	12 909
Agrément/tourisme	7 012	7 498	7 392
Affaires	1 729	1 926	1 970
Pour visiter la famille et les amis	2 602	2 323	2 221
Autres ^a	909	1 259	1 325
Voyages de moins de 24 heures au Canada de résidents américains	22 482	24 325	25 563
Agrément/tourisme	10 958	11 839	13 018
Affaires	1 967	1 792	1 778
Pour visiter la famille et les amis	5 385	3 923	3 895
Autres ^a	4 172	6 771	6 872

^a « Autres » comprend les déplacements personnels, en transit, pour aller faire des emplettes, pour les études, etc.

SOURCES**Canada**

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

États-Unis

Les États-Unis ne réunissent pas de données pour aucun des modes de transport sur les voyages de moins de 24 heures à destination ou en provenance de leur territoire, ni sur les voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidents canadiens, ni sur les caractéristiques de ces voyages. Les organismes américains obtiennent en général ces données de Statistique Canada. L'*American Travel Survey* fournit également des données sur le but des voyages au Canada de résidents américains, dans le cas des trajets de plus de 100 milles (environ 160 kilomètres). (Voir l'annexe B pour plus de renseignements.)

tableau 9-5a

Caractéristiques des voyages^a Canada-Mexique/
Mexique-Canada : en 1996

(En milliers de visiteurs)

	Agrément/ tourisme	Affaires	Pour visiter la famille et les amis	Autres ^b	Total
Données de sources canadiennes					
Voyages de plus de 24 heures au Mexique de résidents canadiens					
Trimestre du déplacement	386	38	6	8	438
1 ^{er} trimestre de l'année	235	5	3	4	247
2 ^e trimestre de l'année	45	5	1	3	54
3 ^e trimestre de l'année	27	19	1	1	48
4 ^e trimestre de l'année	79	9	1	0	89
Durée du déplacement	386	38	6	8	438
D'une à trois nuits	17	18	0	1	36
De quatre à treize nuits	234	18	4	3	259
Plus de 14 nuits	136	2	2	4	144
Âge et sexe des visiteurs	386	38	6	8	438
Hommes, total	165	21	3	3	192
14 ans et moins	7	NS	NS	NS	7
De 15 à 34 ans	49	4	1	1	55
De 35 à 64 ans	90	16	1	1	108
65 ans et plus	18	NS	NS	1	19
Femmes, total	212	15	4	5	236
14 ans et moins	9	1	NS	0	10
De 15 à 34 ans	73	4	1	2	80
De 35 à 64 ans	113	10	2	2	127
65 ans et plus	16	1	NS	2	19
Sexe non indiqué, total	9	1	0	1	11
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidents mexicains					
Trimestre du déplacement	46	18	13	4	81
1 ^{er} trimestre de l'année	8	1	1	0	10
2 ^e trimestre de l'année	12	5	2	1	20
3 ^e trimestre de l'année	18	8	9	1	36
4 ^e trimestre de l'année	8	4	1	2	15
Durée du déplacement	46	18	13	4	81
D'une à trois nuits	9	6	1	0	16
De quatre à treize nuits	30	10	6	3	49
Plus de 14 nuits	7	2	6	1	16
Âge et sexe des visiteurs	46	18	13	4	81
Hommes, total	20	13	5	2	40
14 ans et moins	1	NS	2	0	3
De 15 à 34 ans	12	4	1	2	19
De 35 à 64 ans	6	8	2	0	16
65 ans et plus	0	0	1	0	1
Femmes, total	22	3	7	2	34
14 ans et moins	1	0	NS	0	1
De 15 à 34 ans	12	1	4	1	18
De 35 à 64 ans	9	2	3	1	15
65 ans et plus	NS	NS	1	0	1
Sexe non indiqué, total	4	2	1	1	8

t | a | b | l | e | a | u 9-5a

Caractéristiques des voyages ^a Canada-Mexique/Mexique-Canada : en 1996 – *Suite*

^a « Voyages » signifie ici les déplacements de 24 heures ou plus.

^b « Autres » comprend les déplacements personnels, en transit, pour aller faire des emplettes, pour les études, etc.

LÉGENDE : NS = Données non significatives.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Aucune donnée mexicaine n'était disponible.

t a b l e a u 9-5b

**Caractéristiques des voyages^a Canada-États-Unis/
États-Unis-Canada : en 1996**

(En milliers de visiteurs)

	Agrément/ tourisme	Affaires	Pour visiter la famille et les amis	Autres ^b	Total
Données de sources canadiennes					
Voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidents canadiens					
Trimestre du déplacement					
1 ^{er} trimestre de l'année	8 809	2 421	2 653	1 417	15 300
2 ^e trimestre de l'année	2 094	565	501	239	3 399
3 ^e trimestre de l'année	2 068	676	635	365	3 744
4 ^e trimestre de l'année	3 165	624	907	494	5 190
Durée du déplacement					
D'une à trois nuits	1 482	556	610	319	2 967
De quatre à treize nuits	8 809	2 421	2 653	1 417	15 300
Plus de 14 nuits	3 924	1 286	1 394	1 083	7 687
Âge et sexe des visiteurs					
Hommes, total	3 607	1 066	1 039	283	5 995
14 ans et moins	1 279	69	220	52	1 620
De 15 à 34 ans	482	22	130	60	694
De 35 à 64 ans	653	340	200	111	1 304
65 ans et plus	2 165	1 098	521	317	4 101
Femmes, total	589	42	197	88	916
14 ans et moins	4 427	733	1 416	714	7 290
De 15 à 34 ans	491	27	140	58	716
De 35 à 64 ans	870	226	321	168	1 585
65 ans et plus	2 445	449	713	377	3 984
Sexe non indiqué, total	621	31	242	111	1 005
Voyages de plus de 24 heures au Canada de résidents américains	494	186	189	127	996
Trimestre du déplacement					
1 ^{er} trimestre de l'année	7 392	1 970	2 221	1 325	12 908
2 ^e trimestre de l'année	695	397	312	201	1 605
3 ^e trimestre de l'année	1 936	589	561	413	3 499
4 ^e trimestre de l'année	3 867	564	804	480	5 715
Durée du déplacement					
D'une à trois nuits	894	420	544	231	2 089
De quatre à treize nuits	7 392	1 970	2 221	1 325	12 908
Plus de 14 nuits	4 433	1 356	1 332	877	7 998
Âge et sexe des visiteurs					
Hommes, total	2 765	600	789	427	4 581
14 ans et moins	194	14	100	21	329
De 15 à 34 ans	7 392	1 970	2 221	1 325	12 908
De 35 à 64 ans	3 291	1 301	955	653	6 200
65 ans et plus	344	18	109	57	528
Femmes, total	1 744	1 027	492	356	3 619
14 ans et moins	585	43	173	117	918
De 15 à 34 ans	3 567	584	1 163	539	5 853
De 35 à 64 ans	360	16	119	40	535
65 ans et plus	656	144	272	117	1 189
Sexe non indiqué, total	1 942	389	587	295	3 213

t | a | b | l | e | a | u 9-5a

Caractéristiques des voyages^a Canada-États-Unis/États-Unis-Canada : en 1996 – *Suite*

^a « Voyages » signifie ici les déplacements de 24 heures ou plus.

^b « Autres » comprend les déplacements personnels, en transit, pour aller faire des emplettes, pour les études, etc.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

États-Unis

Les États-Unis ne réunissent pas de données pour aucun des modes de transport sur les voyages de moins de 24 heures à destination ou en provenance de leur territoire, ni sur les voyages de plus de 24 heures aux États-Unis de résidants canadiens, ni sur les caractéristiques de ces voyages. Les organismes américains obtiennent en général ces données de Statistique Canada.

s|e|c|t|i|o|n 10

Trafic de passagers
entre l'Amérique du Nord
et le reste du monde

t a b l e a u 10-1

**Voyages entre l'Amérique du Nord et le reste du monde,
par mode de transport**

(En milliers de visiteurs)

	1990	1995	1996
Canada			
Voyages au Canada (visiteurs non résidents)			
Tous les modes de transport	3 185	4 257	4 697
Transport aérien	2 154	2 918	3 215
Transport terrestre	992	1 299	1 432
Transport par eau	39	41	50
Voyages en partance du Canada (retour de résidents canadiens)			
Tous les modes de transport	3 153	3 543	3 672
Transport aérien	3 139	3 531	3 665
Transport terrestre	2	NS	NS
Transport par eau	11	12	7
Mexique			
Voyages au Mexique (visiteurs non résidents)			
Tous les modes de transport	560	931	822
Transport aérien	410	719	723
Transport terrestre	91	105	99
Transport par eau	59	107	ND
Voyages en partance du Mexique (résidents mexicains)			
Tous les modes de transport	300	249	307
Transport aérien	296	246	304
Transport terrestre	4	3	3
Transport par eau	ND	ND	ND
États-Unis			
Voyages aux États-Unis (visiteurs non résidents)			
Tous les modes de transport	1	1	1
Transport aérien	15 059	20 639	22 658
Transport terrestre	1	1	1
Transport par eau	1	1	1
Voyages en partance des États-Unis (résidents américains)			
Tous les modes de transport	1	1	1
Transport aérien	15 990	19 059	19 786
Transport terrestre	1	1	1
Transport par eau	1	1	1

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Les données canadiennes, mexicaines et américaines du présent tableau ne visent pas les voyages internationaux entre les pays de l'Amérique du Nord. Les données du présent tableau sont fondées sur le pays de résidence du voyageur.

t a b l e a u 10-1

Voyages entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, par mode de transport – *Suite*

Canada

Voyages au Canada : Il s'agit des visiteurs non résidants au Canada, à l'exclusion des résidants des États-Unis et du Mexique.

Voyages en partance du Canada : Les données sont fondées sur celles qui ont trait au retour des résidants canadiens. Ces dernières correspondent aux résidants canadiens revenant au pays en provenance de destinations internationales, autres que les États-Unis ou le Mexique. Le retour de ces résidants au Canada peut s'effectuer directement à partir d'un pays d'outre-mer, ou en passant par les États-Unis. Les données afférentes aux résidants canadiens sont semblables à celles qui portent sur le retour chez eux des résidants américains, mais elles ne sont pas exactement les mêmes. Cela résulte de ce que les résidants canadiens ne partent et ne reviennent pas nécessairement par les mêmes modes de transport, et de ce qu'ils pourraient partir du Canada pendant une année civile donnée et y revenir pendant une autre.

Mexique

Voyages au Mexique : Ils correspondent aux visiteurs non résidants au Mexique, à l'exclusion des résidants du Canada et des États-Unis.

Voyages en partance du Mexique : Ils correspondent aux résidants mexicains qui partent pour des destinations internationales autres que le Canada ou les États-Unis.

États-Unis

Voyages aux États-Unis : Ils se rapportent aux visiteurs non résidants aux États-Unis, à l'exclusion des résidants du Canada et du Mexique.

Voyages en partance des États-Unis : Ils se rapportent aux résidants des États-Unis qui partent pour des destinations internationales autres que le Canada ou le Mexique.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Banco de México, Dirección General de Investigación Económica, Dirección de Medición Económica, Mexico (D.F.), 1999.

États-Unis

U.S. Department of Commerce, International Trade Administration, Tourism Industries Office, *Summary of International Travelers to the U.S. and 1996 Outbound Travel*, Washington (DC), 1997.

tableau 10-2

Principales origines et destinations internationales à l'extérieur de l'Amérique du Nord : en 1996

(En milliers de visiteurs)

	Total		Total		Total
Canada		Mexique		États-Unis	
Pays d'origine		Région d'origine		Pays d'origine	
Royaume-Uni	691	Amérique centrale et du Sud	437	Japon	5 183
Japon	648	Europe	341	Royaume-Uni	3 246
France	460	Autres (Australie et Afrique)	44	Allemagne	1 997
Allemagne	447	Asie	ND	France	987
Hong Kong	199			Brésil	848
Corée du Sud	159			Corée du Sud	749
Australie	149			Italie	525
Taïwan	132			Vénézuela	447
Pays-Bas	114			Australie	463
Suisse	107			Pays-Bas	440
Pays de destination		Région de destination		Pays de destination	
Royaume-Uni	737	Europe	181	Royaume-Uni	2 869
France	424	Amérique centrale et du Sud	88	France	1 860
Allemagne	236	Autres (Australie et Afrique)	26	Allemagne	1 642
Cuba	222	Asie	12	Bahamas	1 504
Italie	183			Italie	1 385
Pays-Bas	177			Jamaïque	1 029
Hong Kong	157			Japon	871
Suisse	123			Pays-Bas	772
République dominicaine	112			Hong Kong	752
Espagne	92			Suisse	693

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA : Pays/région d'origine : Les données canadiennes excluent les résidants des États-Unis et du Mexique, même si le voyage d'un résidant américain ou mexicain a commencé dans un tiers pays, comme le Royaume-Uni. Les données américaines excluent pour leur part les résidants du Canada et du Mexique, même si le voyage d'un résidant canadien ou mexicain a débuté dans un tiers pays, comme le Royaume-Uni. Les données mexicaines ne tiennent pas compte des résidants du Canada et des États-Unis, et elles ne sont disponibles qu'au niveau régional.

Pays/région de destination : Les voyages vers des pays de l'Amérique du Nord sont exclus.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), 1998.

Statistique Canada, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Banco de México, Dirección General de Investigación Económica, Dirección de Medición Económica, Mexico (D.F.), 1999.

États-Unis

U.S. Department of Commerce, International Trade Administration, Tourism Industries Office, *Summary of International Travelers to the U.S. and 1996 Outbound Travel*, Washington (DC), 1997.

t a b l e a u 10-3**Principaux points d'entrée des passagers aériens internationaux, à l'exclusion des passagers nord-américains : en 1996**

(En milliers de passagers)

Point d'entrée-ville	Total	Point d'entrée-ville	Total
Canada		États-Unis	
Nombre total de passagers aériens ayant une origine et une destination internationales	C	Nombre total de passagers aériens ayant une origine et une destination internationales	84 656
		New York (NY) (aéroports Kennedy, LaGuardia et Newark)	20 145
Mexique		Miami (FL)	12 484
Nombre total de passagers aériens ayant une origine et une destination internationales	1 779	Los Angeles (CA)	9 660
Mexico (D.F.)	1 360	Honolulu (HI)	5 397
Cancún (Q. Roo.)	408	San Francisco (CA)	4 965
Mérida (Yuc.)	9	Chicago (IL)	4 100
Villahermosa (Tab.)	0,9	Atlanta (GA)	2 833
Chetumal (Q. Roo.)	0,8	Washington (DC) (aéroports national et Dulles)	2 486
Palenque (Chis.)	0,5	Boston (MA)	2 341
Tuxtla Gutiérrez (Chis.)	0,2	Détroit (MI)	2 159

LÉGENDE : C = Données confidentielles.**NOTA** : Les points d'entrée-ville constituent le point d'entrée ou de sortie des passagers aériens ayant une origine et une destination internationales (autres que nord-américaines).

Mexique : Les sept aéroports énumérés sont les points d'entrée aériens internationaux mexicains.

SOURCES**Mexique**Aeropuertos y Servicios Auxiliares, *Resultado del Movimiento Aeroportuario, Enero-Diciembre, 1996*, Mexico (D.F.), 1997.**États-Unis**U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *T-100 Database*, Washington (DC), 1998.

section 11

Infrastructure des transports

tableau 11-1

Étendue du réseau physique intérieur

(En kilomètres)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Routes	888 898	901 904	ND	239 235	307 983	312 301	6 244 000	6 296 000	6 331 000
Revêtues	297 411	317 919	ND	83 925	96 541	99 165	3 635 000	3 819 000	3 830 000
Réseau routier principal	I	I	I	81 517	92 782	94 908	655 000	692 000	697 000
Moins de quatre voies	I	I	I	75 995	83 772	85 346	451 000	468 000	470 000
Quatre voies ou plus	15 516	16 571	ND	5 522	9 010	9 562	206 000	224 000	227 000
Locales	I	I	I	I	I	I	2 980 000	3 125 000	3 133 000
Non revêtues	591 487	583 985	ND	155 310	211 442	213 136	2 609 000	2 477 000	2 501 000
Grands Lacs	2 662	2 662	2 662	SO	SO	SO	7 000	7 000	7 000
Voies navigables intérieures^a	2 825	2 825	2 825	SO	SO	SO	42 000	42 000	42 000
Réseau de pipelines	274 151	309 772	314 124	18 003	15 616	15 529	2 278 262	2 353 910	2 364 985
Gazoducs	239 078	272 871	277 166	12 954	11 455	11 346	1 942 308	2 031 237	2 042 312
Oléoducs	35 073	36 901	36 959	5 049	4 161	4 183	335 954	322 673	322 673
Transport ferroviaire^b	86 880	80 326	77 387	26 361	26 613	26 612	321 988	290 356	284 818
Transport en commun ferroviaire	I	I	I	197	275	275	I	6 329	6 961

^a Commercialement navigables.^b Le réseau ferroviaire comprend les voies de triage, les voies d'évitement ou de garage et les lignes parallèles.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Routes : L'ensemble du réseau routier du Canada et des États-Unis comprend toutes les routes (autoroutes, routes locales et autres). Toutefois, le Canada ne peut désagréger ses données sur les routes locales pour obtenir des données sur les routes revêtues et des données sur les routes non revêtues.

Réseau ferroviaire : Les données font état de la longueur des voies, incluant celles des voies de triage, des voies d'évitement ou de garage et des lignes parallèles.

Transport en commun ferroviaire : Les données se rapportent à un système de guidage fixe et à sens unique.

Mexique

Routes : Les données ne portent pas sur les routes locales.

Routes revêtues : Les données englobent les routes principales et les routes rurales secondaires.

SOURCES

Canada

Routes : Association des transports du Canada, *Les transports au Canada : Aperçu statistique - 1995*, Ottawa (Ont.), 1998.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : Transports Canada, *Marine Distance Library, 1997* (système de calcul des distances nautiques), Ottawa (Ont.), 1998.

Réseau de pipelines : Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipeline, no 55-201-XPB au catalogue, et Services de gaz, réseaux de transport et de distribution, no 57-205-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Réseau ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Routes : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Evaluación, *Longitud de la Infraestructura Carretera, 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Réseau de pipelines : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données du Petróleos Mexicanos, Subdirección de Planeación y Coordinación y del *Anuario Estadístico* (années diverses), Aguascalientes (Ags.), années diverses.

Réseau ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données réunies par le Sistema de Transporte Colectivo et le Sistema de Transporte Eléctrico de la ciudad de México, le Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara, et le Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de Monterrey, Mexico (D.F.), années diverses.

t a b l e a u 11-1

Étendue du réseau physique intérieur – *Suite*

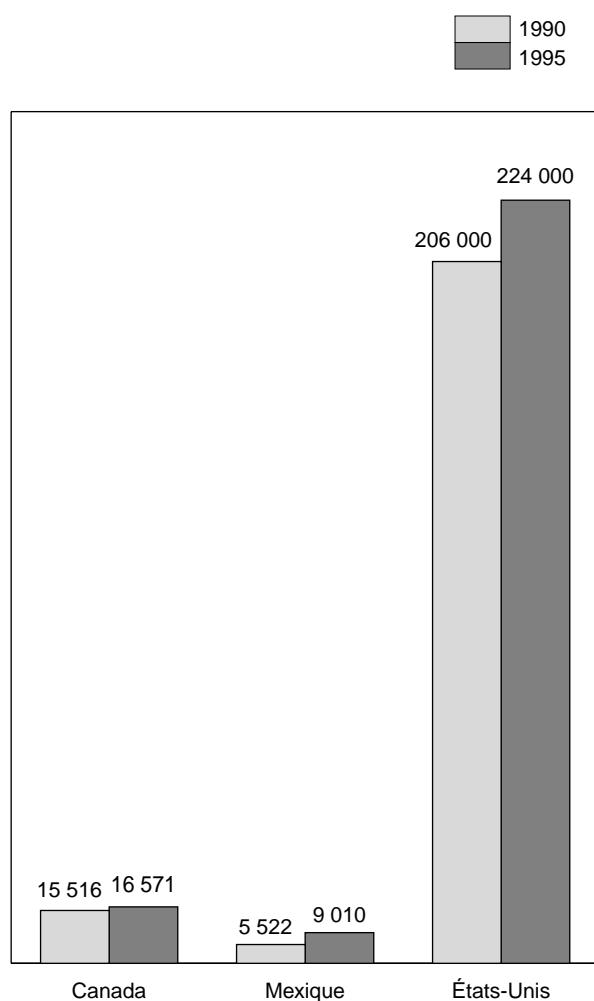
États-Unis

Routes : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (FHWA), données non publiées, Washington (DC), 1998.
Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center, compilations spéciales, La Nouvelle-Orléans (LA), 1998.
Gazoducs : American Gas Association, *Gas Facts*, Arlington (VA), 1997.
Oléoducs : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America*, Lansdowne (VA), 1997.
Transport ferroviaire de marchandises : Association of American Railroads, *Railroad Facts*, Washington (DC), 1997.
Transport ferroviaire de passagers (interurbain) : National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.
Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association, *Transit Fact book 1996*, Washington (DC), 1996.

figure 11-1a

Étendue du réseau routier
(4 voies ou plus) :
de 1990 à 1995

(Étendue des routes en kilomètres)

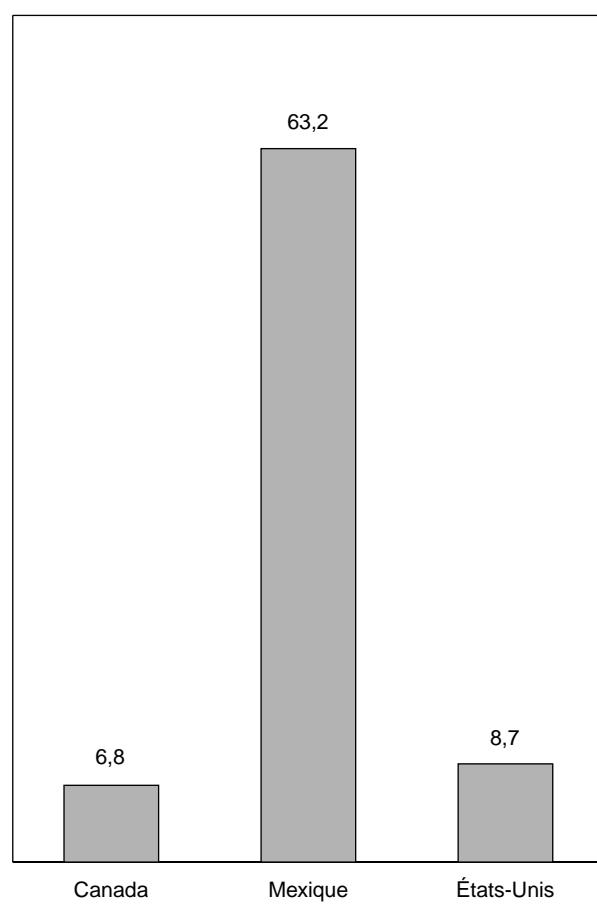


Notes et sources : Voir le Tableau 11-1.

figure 11-1b

Croissance en kilomètres
du réseau routier (4 voies
ou plus) : de 1990 à 1995

(variation en pourcentage)



Notes et sources : Voir le Tableau 11-1.

t a b l e a u 11-2**Nombre d'aéroports**

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Aéroports, total	1 200	1 146	1 141	2 168	1 809	1 116	12 920	13 145	13 175
Aéroports certifiés, total	448	435	433	82	83	83	ND	572	577
Pourcentage d'aéroports dotés d'une tour de contrôle	13	10	10	65	67	69	ND	ND	^a 67
Pourcentage d'aéroports dotés de pistes éclairées	92	93	93	67	66	67	ND	ND	^a 100
Pourcentage de pistes dont la longueur dépasse ou est égale à 3 048 mètres (10 000 pieds)	4	4	4	10	10	10	ND	ND	^a 19

^a Pourcentages en avril 1998. Aucun pourcentage antérieur n'est disponible.

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA**Tous les pays**

Les données excluent les héliports, les adacports (aéroports pour décollage et atterrissage courts) et les bases d'hydravions.

États-Unis

Total des aéroports certifiés en 1990 : Voir l'annexe B pour obtenir des explications sur le nombre d'aéroports américains agréés en activité cette année-là.

SOURCES**Canada**

Ressources naturelles Canada, *Supplément de vol*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transports Canada, *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs*, TP577, Ottawa (Ont.) 1998.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1997.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Statistical Handbook of Aviation-1996*, Washington (DC), 1997. Site Web : api.hq.faa.gov/handbook96/toc96.htm

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Administrators Fact Book, August, 1998 and December, 1993*, Washington (DC), 1999-1994.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, communication privée, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 11-2a**20 principaux aéroports canadiens, selon les opérations de vol : en 1996**

(Nombre d'opérations de vol (atterrisages et décollages). Longueur et altitude en mètres)

Nom de l'aéroport	Nombre d'opérations de vol ^a	Longueur de la piste la plus longue	Altitude par rapport au niveau de la mer	Aéroport international?
L.B. Pearson, Toronto (Ont.)	372 308	3 368	173	Oui
Vancouver (C.B.)	329 960	3 353	4	Oui
Calgary (Alb.)	221 329	3 863	1 023	Oui
Dorval, Montréal (Qc)	202 220	3 353	36	Oui
Winnipeg (Man.)	126 233	3 353	239	Oui
MacDonald-Cartier, Ottawa (Ont.)	124 239	2 942	114	Oui
Victoria (C.-B.)	106 779	2 135	19	Non
Jean-Lesage, Québec (Qc)	103 464	2 743	74	Oui
Halifax (N.-É.)	97 725	2 682	145	Oui
St-Hubert, Montréal (Qc)	92 617	2 390	27	Non
Edmonton International (Alb.)	86 333	3 353	723	Oui
Edmonton City Centre (Alb.)	80 555	1 789	671	Non
Toronto/Buttonville (Ont.)	71 683	1 189	198	Non
Toronto City Centre (Ont.)	64 307	1 219	77	Non
London (Ont.)	63 949	2 682	278	Non
Boundary Bay (C.-B.)	61 215	1 145	2	Non
JG Diefenbaker, Saskatoon (Sask.)	59 488	2 530	504	Non
Vancouver Harbour (C.-B.)	53 156	Heli-port	1	Non
Thunder Bay (Ont.)	51 341	1 890	199	Non
Regina (Sask.)	49 912	2 408	577	Non

^a Comprend toutes les opérations civiles (transporteurs aériens, taxis aériens et aviation générale), à l'exclusion des mouvements locaux. Pour une définition des mouvements d'aéronefs locaux, voir l'annexe B.

SOURCESTransports Canada, *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs*, TP 577, Ottawa (Ont.), 1998.Ressources naturelles Canada, *Supplément de vol du Canada*, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 11-2b**20 principaux aéroports mexicains, selon les opérations de vol: en 1996**

(Nombre d'opérations de vol (atterrissements et décollages). Longueur et altitude en mètres)

Nom de l'aéroport	Nombre d'opérations de vol ^a	Longueur de la piste la plus longue	Altitude par rapport au niveau de la mer	Aéroport international?
Mexico (D.F.)	236 136	3 900	2 237	Oui
Guadalajara (Jal.)	124 948	4 000	1 528	Oui
Monterrey (N.L.)	76 004	3 000	387	Oui
Cancún (Q. Roo.)	73 308	3 500	7	Oui
Toluca (Edo. de Mex.)	48 088	4 200	2 575	Oui
Hermosillo (Son.)	46 695	2 300	197	Oui
Culiacán (Sin.)	44 561	2 300	33	Oui
Tijuana (B.C.)	41 088	2 960	152	Oui
Chihuahua (Chih.)	36 162	2 600	1 360	Oui
Puerto Vallarta (Jal.)	34 683	3 100	6	Oui
Cd. del Carmen (Camp.)	33 659	2 200	2	Non
Acapulco (Gro.)	28 334	3 300	5	Oui
Torreón (Coah.)	27 854	2 750	1 126	Oui
Mazatlán (Sin.)	24 447	2 700	10	Oui
Mérida (Yuc.)	22 895	2 700	11	Oui
Bajío (León) (Gto.)	21 343	3 500	1 874	Oui
La Paz (B.C.S.)	21 165	2 550	21	Oui
Tampico (Tamps.)	20 383	2 250	25	Oui
San José del Cabo (B.C.S.)	18 722	2 200	109	Oui
Villahermosa (Tab.)	18 600	2 200	13	Oui

^a Comprend toutes les opérations civiles (transporteurs aériens, taxis aériens et aviation générale), *y compris* des mouvements locaux. (Les données canadiennes et américaines des tableaux 11-2a et 11-2c excluent les mouvements d'aéronefs locaux.) Pour une définition des mouvements d'aéronefs locaux, voir l'annexe B.

SOURCE : Aeropuertos y Servicios Auxiliares, *Resultado del Movimiento Aeroportuario, Enero-Diciembre de 1996*, Mexico (D.F.), 1997.

t a b l e a u 11-2c

20 principaux aéroports américains, selon les opérations de vol : en 1996

(Nombre d'opérations de vol (atterrissements et décollages). Longueur et altitude en mètres)

Nom de l'aéroport	Nombre d'opérations de vol ^a	Longueur de la piste la plus longue	Altitude par rapport au niveau de la mer	Aéroport international?
O'Hare Int'l, Chicago (IL)	906 787	3 962	204	Oui
Dallas/Ft Worth Int'l (TX)	874 735	4 085	184	Oui
Los Angeles Int'l (CA)	760 482	3 685	38	Oui
Atlanta Int'l (GA)	758 311	3 624	313	Oui
Détroit Metro Wayne (MI)	536 892	3 658	195	Oui
Miami Int'l (FL)	528 816	3 962	3	Oui
Sky Harbor Int'l, Phoenix (AZ)	514 767	3 353	345	Oui
St. Louis Int'l (MO)	508 012	3 359	184	Oui
Minneapolis/St. Paul Int'l (MN)	479 807	3 355	256	Oui
Logan Int'l, Boston (MA)	464 360	3 073	6	Oui
McCarran Int'l, Las Vegas (NV)	442 250	4 421	664	Oui
Douglas Int'l, Charlotte (NC)	455 751	3 048	228	Oui
Newark (NJ)	454 191	2 835	5,5	Oui
Denver Int'l (CO)	452 328	3 658	1 655	Oui
Pittsburgh Greater Int'l (PA)	443 158	3 505	367	Oui
San Francisco (CA)	425 433	3 618	3	Oui
Philadelphia Int'l (PA)	411 493	3 200	7	Oui
Cincinnati Greater Int'l (KY) ^b	399 989	3 353	273	Oui
Houston Intercontinental (TX)	395 794	3 658	30	Oui
Seattle/Tacoma Int'l (WA)	395 022	3 627	131	Oui

^a Comprend toutes les opérations civiles (transporteurs aériens, taxis aériens et aviation générale), à l'exclusion des mouvements locaux. Pour une définition des mouvements d'aéronefs locaux, voir l'annexe B.

^b Le Cincinnati Greater International Airport est au Kentucky.

SOURCES

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Statistical Handbook of Aviation-1996*, Washington (DC), 1997.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Office of Aviation Policy and Plans, Information Systems Branch, communication privée, Washington (DC), 1998.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Office of Airport Safety and Standards, Airport Safety and Operations Division, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

tableau 11-3**Nombre de ports et d'installations portuaires**

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	187	167	172	107	109	109	305	309	321
Côtiers	118	99	104	107	109	109	187	183	194
Atlantique	82	60	62	SO	SO	SO	59	58	62
Golfe du Mexique	SO	SO	SO	45	46	46	37	38	38
Pacific	36	39	42	48	49	49	83	79	86
Caraïbes	SO	SO	SO	14	14	14	8	8	8
Grands Lacs	51	46	44	SO	SO	SO	73	82	82
Intérieurs	18	22	24	SO	SO	SO	45	44	45

LÉGENDE : SO = Sans objet.

SOURCES**Canada**

Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales, Ottawa (Ont.) 1998.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

États-Unis

U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center, compilations spéciales, La Nouvelle-Orléans (LA), 1998.

t a b l e a u 11-4a**20 principaux ports canadiens, selon le tonnage
(intérieur et international): en 1996**

(En milliers de tonnes métriques)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envios conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	Nombre d'entrées/ de sorties de navires
Vancouver (C.-B.)	71 405	1 989	69 416	7,2	5 673
Sept-Îles/Pte-Noire (Qc)	22 584	4 217	18 367	NS	615
Port-Cartier (Qc)	21 729	5 132	16 597	NS	521
Saint John (N.-B.)	20 575	1 951	18 624	1,2	825
Montréal/Contrecoeur (Qc)	19 208	5 261	13 947	41,1	1 827
Québec/Lévis (Qc)	16 987	3 681	13 306	NS	740
Halifax (N.-É.)	13 587	2 699	10 888	29,6	1 761
Hamilton (Ont.)	12 757	6 189	6 568	NS	638
Thunder Bay (Ont.)	10 101	6 565	3 536	NS	518
Prince Rupert (C.-B.)	9 452	14	9 438	NS	561
Port Hawkesbury (N.-É.)	7 885	33	7 852	NS	180
Fraser River (C.-B.)	7 527	5 401	2 126	1,6	3 479
Come-By-Chance (T.-N.)	7 431	104	7 327	NS	148
Nanticoke (Ont.)	6 790	1 671	5 119	NS	305
Baie-Comeau (Qc)	5 867	1 834	4 033	NS	1 089
Sorel (Qc)	5 580	3 306	2 274	NS	317
Sault-Ste-Marie (Ont.)	5 152	545	4 607	NS	291
Windsor (Ont.)	5 080	2 507	2 573	NS	422
Howe Sound (C.-B.)	4 864	4 856	8	NS	2 517
Côte est, île de Vancouver (C.-B.)	4 062	4 062	0	NS	2 467
Total partiel - 20 principaux ports	278 623	62 017	216 606	6,3	24 894
Tonnage, total pour tous les ports canadiens	357 756	97 658	260 098	SO	SO
Tonnage en pourcentage de tous les ports canadiens	77,9	63,6	83,3	5,0	SO

LÉGENDE : SO = Sans objet. NS = Données non significatives.

NOTA : Les ports sont classés selon le tonnage total.

SOURCES

Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada, no 54-205-XPB au catalogue*, 1996, Ottawa (Ont.), 1998.
Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 11-4b

20 principaux ports mexicains, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996

(En milliers de tonnes métriques)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envois	Nombre d'entrées/ de sorties de navires
				conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	
Cayo Arcas (Camp.)	31 471	4	31 467	SO	417
Pajaritos (Ver.)	31 352	6 080	25 272	SO	954
Dos Bocas (Tab.)	23 437	44	23 393	SO	1 145
Salina Cruz (Oax.)	16 798	11 598	5 200	0,8	537
Isla Cedros (B.C.)	14 784	7 509	7 275	SO	1 189
Lázaro Cárdenas (Mich.)	12 007	3 721	8 286	0,8	425
Manzanillo (Col.)	9 994	3 818	6 176	16,8	704
Veracruz (Ver.)	9 917	631	9 286	23,2	1 396
Tampico (Tamps.)	8 374	2 390	5 984	6,4	1 148
Tuxpan (Ver.)	7 047	4 226	2 821	0,1	327
Guerrero Negro (B.C.S.)	6 890	6 890	I	SO	1 077
Guaymas (Son.)	5 660	2 453	3 207	SO	496
Punta Venado (Q. Roo)	6 021	NS	6 021	SO	106
Topolobampo (Sin.)	2 971	2 803	168	SO	247
San Marcos (B.C.S.)	2 786	6	2 780	SO	308
Rosarito (B.C.)	2 638	1 625	1 013	SO	99
Coatzacoalcos (Ver.)	2 433	545	1 888	SO	287
Altamira (Tamps.)	2 414	125	2 289	41,6	667
Progreso (Yuc.)	2 322	947	1 375	3,7	462
La Paz-Pichilingue (B.C.S.)	2 015	1 852	163	NS	600
Total partielle - 20 principaux ports	201 331	57 267	144 064	2,9	12 591
Tonnage, total pour tous les ports mexicains	208 581	63 450	145 131	SO	SO
Tonnage en pourcentage de tous les ports mexicains	96,5	90,3	99,3	2,9	SO

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. NS = Données non significatives.

NOTA : Les ports sont classés selon le tonnage total.

SOURCE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

tableau 11-4c

20 principaux ports des États-Unis, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996

(En milliers de tonnes métriques)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envos conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	Nombre d'entrées/de sorties de navires
South Louisiana (LA)	172 200	96 204	75 996	NS	153 386
Houston (TX)	134 432	55 452	78 979	4,0	122 329
New York (NY et NJ)	119 389	68 145	51 244	12,6	228 526
La Nouvelle-Orléans (LA)	75 957	33 398	42 559	3,6	125 116
Baton Rouge (LA)	73 492	41 026	32 466	NS	68 922
Corpus Christi (TX)	72 993	21 629	51 364	NS	32 957
Valdez (AK)	69 960	68 006	1 954	NS	3 186
Plaquemine (LA)	60 701	41 932	18 769	NS	65 780
Long Beach (CA)	52 976	20 292	32 684	35,0	56 465
Texas City (TX)	51 160	19 108	32 052	NS	23 462
Pittsburgh (PA)	46 153	46 153	-	NS	118 283
Mobile (AL)	46 144	23 014	23 129	NS	47 943
Tampa (FL)	44 718	29 443	15 275	NS	10 234
Norfolk Harbor (VA)	44 690	9 411	35 279	15,0	32 064
Lake Charles (LA)	44 540	17 913	26 627	NS	49 303
Los Angeles (CA)	41 449	16 267	25 183	37,8	37 226
Baltimore (MD)	39 511	12 696	26 814	8,7	34 208
Philadelphie (PA)	37 996	11 807	26 188	2,6	25 185
Duluth-Superior (MI et WI)	37 557	27 440	10 116	NS	2 400
Port Arthur (TX)	33 710	5 896	27 813	NS	12 890
Total partiel - 20 principaux ports	1 200 060	565 569	634 491	6,0	1 249 865
Tonnage, total pour tous les ports américains	2 072 090	998 529	1 073 561	SO	SO
Tonnage en pourcentage de tous les ports américains	57,9	56,6	59,1	6,0	SO

LÉGENDE : SO = Sans objet. NS = Données non significatives.

NOTA : Les ports sont classés selon le tonnage total.

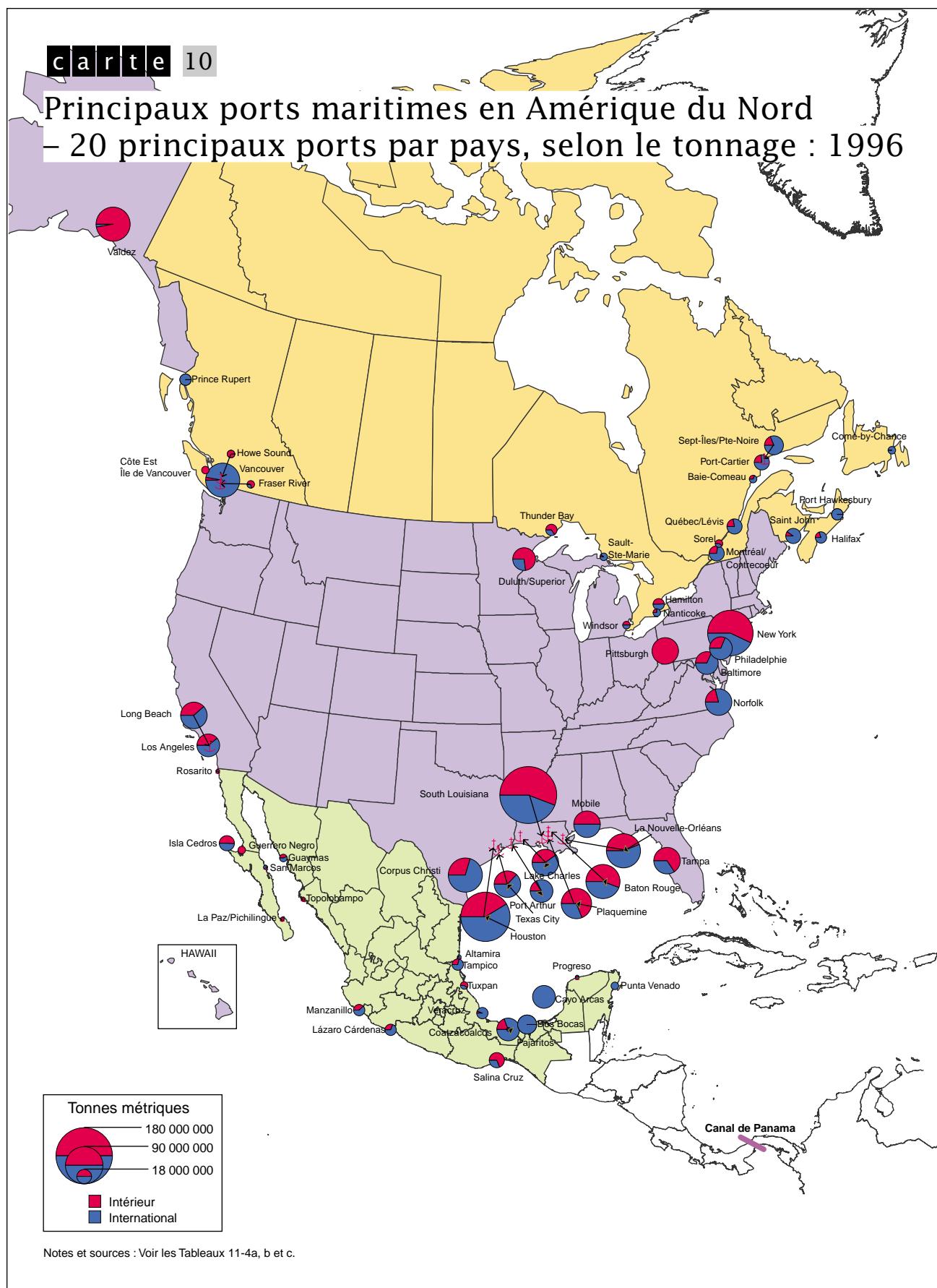
SOURCES

Tonnage : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the United States, National Summaries, Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1996.

Pourcentage d'envois conteneurisés : U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center, compilations spéciales, La Nouvelle-Orléans (LA), 1998.

carte 10

Principaux ports maritimes en Amérique du Nord – 20 principaux ports par pays, selon le tonnage : 1996



t a b l e a u 11-5**Routes, ponts et tunnels à péage**

(Kilomètres de routes à péage ou nombres de ponts/tunnels)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Routes à péage (total en kilomètres)	290	290	290	1 761	6 338	6 378	7 034	7 002	I
Ponts à péage (nombre total)	14	14	14	31	38	38	146	139	I
Tunnels à péage (nombre total)	1	1	1	0	0	1	9	9	I

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA**Tous les pays**

Les ponts à péage internationaux entre les États-Unis et le Canada et entre les États-Unis et le Mexique ont été pris en compte dans les totaux relatifs à chaque pays. Les données américaines et canadiennes visent 11 ponts internationaux et 1 tunnel international à la frontière canado-américaine. Tant les données américaines que les données mexicaines englobent 18 ponts internationaux.

SOURCES**Canada**

Transports Canada, Groupe de la politique routière, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

MexiqueSecretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Evaluación, *Longitud de la Infraestructura Carretera, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.**États-Unis**U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Toll Facilities in the United States: Bridges, Roads, Tunnels, Ferries*, Washington (DC), années diverses.

s|e|c|t|i|o|n 12

Véhicules
de transport

tableau 12-1

Nombre de véhicules ou équipements de transport

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transport aérien	23 674	22 714	22 685	5 874	6 426	6 255	¹197 200	196 800	201 900
Avions commerciaux	5 775	5 752	5 816	847	1 283	1 184	¹16 125	18 270	18 597
Avions à réaction	344	380	414	100	175	177	¹5 166	5 724	6 158
Avions classiques	5 431	5 372	5 402	33	57	57	¹10 959	12 546	12 439
Aviation générale	17 899	16 962	16 869	5 027	5 143	5 071	¹181 100	178 500	183 300
Transport routier	16 981 130	¹17 048 297	¹17 182 626	10 165 715	11 917 543	12 395 935	193 057 376	205 427 212	210 236 393
Véhicules personnels	12 981 053	13 512 653	13 562 927	7 089 059	8 183 903	8 623 267	186 234 513	198 022 288	202 533 376
Voitures de tourisme	12 622 038	13 192 272	13 251 146	6 839 337	8 046 926	8 436 909	133 700 496	128 386 775	129 728 341
Motocyclettes	359 015	320 381	311 781	249 722	136 977	186 358	4 259 462	3 897 191	3 871 237
Camions légers	¹	¹	¹	¹	¹	¹	48 274 555	65 738 322	68 933 798
Autobus et autocars	63 962	64 339	64 550	94 575	121 870	¹98 477	626 987	685 503	696 609
Autobus et autocars nolisés	1 810	2 661	3 305	ND	ND	ND	¹	¹	¹
Autocars	1 356	1 191	1 052	30 579	47 254	¹43 533	¹	¹	¹
Services locaux	11 243	10 852	10 797	ND	ND	ND	58 714	67 107	¹67 874
Autobus scolaires	29 726	27 934	27 855	ND	ND	ND	¹	¹	¹
Véhicules utilitaires	176 368	181 568	206 305	2 982 081	3 611 770	3 674 191	6 195 876	6 719 421	7 006 408
Porteurs isolés	40 719	33 463	35 290	ND	ND	ND	4 486 981	5 023 670	5 264 554
Porteurs-remorqueurs	66 919	87 662	92 059	ND	ND	ND	1 708 895	1 695 751	1 741 854
Transport ferroviaire									
Wagons et voitures									
Wagons	123 137	110 784	109 578	46 602	35 042	29 438	1 108 734	1 134 203	1 153 209
Voitures (trains de passagers)	1 088	517	466	1 427	767	513	1 863	1 722	1 730
Locomotives	3 562	3 299	3 258	1 677	1 400	1 318	19 153	19 125	19 568
Pour trains de marchandises	3 351	3 171	3 142	ND	ND	ND	18 835	18 812	19 269
Pour trains de passagers	211	128	116	ND	ND	ND	318	313	299
Transport en commun ferroviaire	13 156	13 140	13 049	¹	¹	¹	92 961	115 874	¹119 556
Voitures de transport en commun	1 913	2 288	2 252	238	322	331	15 747	15 721	¹16 006

tableau 12-1

Nombre de véhicules ou équipements de transport – Suite

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transport par eau^b	I	I	I	I	I	I	I	237 733	244 683
Navires à passagers	I	I	I	62	58	57	ND	159 177	168 576
Embarcations de plaisance	I	I	I	I	I	I	ND	154 369	163 756
Navires de croisière	55	52	50	I	I	I	ND	126	136
Autres navires à passagers	87	87	88	62	58	57	ND	4 682	4 684
Navires à marchandises	1 082	747	734	1 938	1 916	1 903	ND	74 375	76 107
À liquides	47	31	29	34	33	32	4 216	4 181	4 116
Navires-citernes	44	31	29	34	33	32	213	195	178
Navires-citernes/chalands	3	0	0	I	I	I	4 003	3 986	3 938
Vraquiers	83	74	73	3	1	1	81	78	72
Autres transporteurs de vrac sec	89	40	40	242	229	222	27 940	28 039	29 429
Navires à conteneurs	1	1	1	I	I	I	89	91	88
Navires spécialisés	5	0	0	13	13	13	143	181	180
Navires à marchandises diverses	62	39	39	22	16	15	592	390	386
Chalands à marchandises sèches	21	0	0	207	200	194	27 116	27 377	28 775
Navires divers	863	602	592	1 659	1 653	1 648	ND	42 077	42 490
Bateaux de pêche	512	312	298	1 437	1 392	1 392	ND	35 658	36 038
Navires de haute mer	44	23	27	25	56	56	1 177	1 291	1 275
Remorqueurs ^c	0	178	178	80	97	91	5 213	5 128	5 177
Autres	307	89	89	117	108	109	I	I	I

^a Les données sur le transport aérien se rapportent à 1992, première année pour laquelle elles ont été ventilées de cette façon.

^b Sauf indication contraire, les navires sont ceux qui sont exploités par un pays donné, qui n'en est pas nécessairement propriétaire. Ils sont classés selon la Classification internationale des types de navires (CITN).

^c Les remorqueurs comprennent les pousseurs et les remorqueurs.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. p = Données provisoires. r = Données révisées. ND = Données non disponibles.

t | a | b | l | e | a | u 12-1**Nombre de véhicules ou équipements de transport – Suite****NOTA****Tous les pays**

Transport aérien : Dans le cas du Canada et des États-Unis, les données sur les taxis aériens à la demande sont comprises dans celles sur les avions commerciaux, et exclues des données sur l'aviation générale. Aux États-Unis, la façon de rapporter est parfois différente de celle normalement utilisée; au Mexique, les données sur les taxis aériens sont comprises dans le total relatif aux avions commerciaux, et elles ne sont pas réparties entre les avions à réaction et les avions classiques dans les dossiers d'immatriculation.

Transport routier, Véhicules personnels, camions légers : Le total mexicain relatif aux véhicules personnels comprend les données sur les camions légers (comme les véhicules utilitaires de sport, les camionnettes et les mini-fourgonnettes). Mais il est impossible de désagréger davantage les données sur les camions légers. Le total américain afférent aux véhicules personnels comprend les données sur les camions légers, et ceux-ci constituent une catégorie distincte de véhicules. D'autre part, il se peut que le Mexique englobe les camions légers, comme les camionnettes, dans le total relatif aux véhicules utilitaires. Le total canadien des véhicules personnels ne comprend pas de chiffres sur les camions légers, mais ceux-ci sont pris en compte dans le total général ayant trait au transport routier.

Transport par eau, Navires à marchandises : Le total des navires à marchandises représente la somme des données sur les navires à liquides, les vraquiers, les autres navires transporteurs de vrac sec, et les navires de catégories diverses. Les données mexicaines sur les navires à conteneurs et les chalands-citernes ne sont pas comprises dans le total de ce pays, parce qu'il n'existe pas de données relatives à ces types de navires.

Canada

Autobus et autocars (autobus et autocars nolisés, autocars et autobus locaux) : Les données découlent d'un échantillon de sociétés canadiennes qui assurent des services d'autocars réguliers, des services d'autobus urbains, des services d'autobus scolaires, des services d'autobus ou d'autocars nolisés, et d'autres genres de services d'autobus ou d'autocars; elles sont tirées du rapport annuel de Statistique Canada intitulé *Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain*. Les autobus locaux figurent dans le nombre total de véhicules de transport en commun.

Véhicules utilitaires : Les données sont fondées sur le rapport de Statistique Canada intitulé *Enquête sur les transports routiers de marchandises*, augmenté de données tirées des dossiers d'immatriculation des véhicules canadiens. Le total relatif aux véhicules utilitaires n'est pas la somme des camions porteurs isolés et des porteurs-remorqueurs, parce que d'autres types de véhicules utilitaires y sont visés. Les données pour les porteurs isolés et les porteurs-remorqueurs sont des estimations dans le cas des tractionnaires et/ou dans celui des transporteurs pour compte d'autrui qui réalisent des recettes annuelles supérieures ou égales à 25 000 \$ canadiens.

Transports en commun : Le total relatif aux transports en commun canadiens englobe des données sur le transport ferroviaire en commun et le transport par autobus local. Le transport ferroviaire en commun comprend les services de banlieue, les services de chemin de fer rapide et les services de métro léger.

Mexique

Avions commerciaux : Ils comprennent les taxis aériens qui ne figurent pas comme avions à réaction et comme avions classiques dans les registres. Le total pour les taxis aériens est de 714 en 1990, 1 051 en 1995, et 950 en 1996.

Transport routier (autocars et véhicules utilitaires) : Les données renvoient aux véhicules affectés à la fonction publique fédérale et aux véhicules privés.

États-Unis

Transport aérien et aviation générale : Les totaux sont arrondis à la centaine la plus rapprochée.

Transport routier : Toutes les données routières américaines correspondent aux véhicules immatriculés, sauf les autobus locaux qui servent au transport de passagers. Les totaux relatifs à tous les véhicules routiers visent tous les types d'autocars et d'autobus, notamment les autocars en service régulier, les autocars nolisés, les autobus scolaires et les autobus locaux. Ces derniers figurent également dans le nombre total de véhicules servant au transport en commun. Les voitures de particuliers ou de tourisme comprennent les taxis. Les camions légers comprennent les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules utilitaires de sport.

Transport ferroviaire : Les wagons (sauf ceux qui appartiennent aux producteurs et expéditeurs de wagons) et les locomotives se rapportent aux chemins de fer de catégorie I seulement. Voir l'annexe B pour connaître le nombre de wagons appartenant aux producteurs et expéditeurs de wagons.

Transports en commun : Le total relatif aux transports en commun américains englobe le transport en commun ferroviaire, le transport par autobus local, le transport par trolleybus, le transport par traversier et le transport en commun destiné aux personnes handicapées. Le transport en commun ferroviaire comprend les services de banlieue, les services de chemin de fer rapide et les services de métro léger. Le nombre de véhicules utilisés par les services de banlieue comprend les locomotives.

Transport par eau : Le total comprend les embarcations de plaisance et les bateaux de pêche appartenant à des Américains et exploités par eux.

Tous les autres navires : Il s'agit des navires battant pavillon américain, exploités par des Américains qui n'en sont pas nécessairement propriétaires.

t a b l e a u 12-1**Nombre de véhicules ou équipements de transport – Suite****SOURCES****Canada**

Transport aérien : Organisation de l'aviation civile internationale, *Registre des aéronefs civils canadiens, Recueil de statistiques* no 437, Montréal (Qc), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, no 53-215-XPB au catalogue; Véhicules automobiles : Immatriculations, no 53- 219- XPB au catalogue: Le camionnage au Canada, no 53- 222- XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52- 216- XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport en commun : Statistique Canada. *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport par eau : Registre de la Lloyd's, *Statistical Tables - 1990 Table 2, et World Fleet Statistics - Tables 2*, éditions 1995 et 1996, London (R-U), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données fondées sur celles du Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, Direcciones de Policía y Tránsito Estatales y Municipales, Mexico (D.F.), années diverses.

Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección de Estadísticas Económicas, données fondées sur celles réunies par le Sistema de Transporte Colectivo y Eléctrico de la Ciudad de México, Sistema de Transporte Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara et le Sistema de Transporte Colectivo de Monterrey, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1997.

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, *Federal Aviation Administration, Administrator's Fact Book*, Washington (DC), août 1998 et décembre 1996.

U.S. Department of Transportation, *Federal Aviation Administration, Statistical Handbook of Aviation, 1996*, Washington (DC), 1997.

U.S. Department of Transportation, *Federal Aviation Administration, General Aviation and Air Taxi Activity Survey*, Washington (DC), avril 1998.

Transport routier : U.S. Department of Transportation, *Federal Highway Administration, Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

American Public Transit Association, *Transit Fact Book, 1996*, Washington (DC), 1996.

Association of American Railroads, *Railroad Facts*, Washington (DC), 1997.

National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

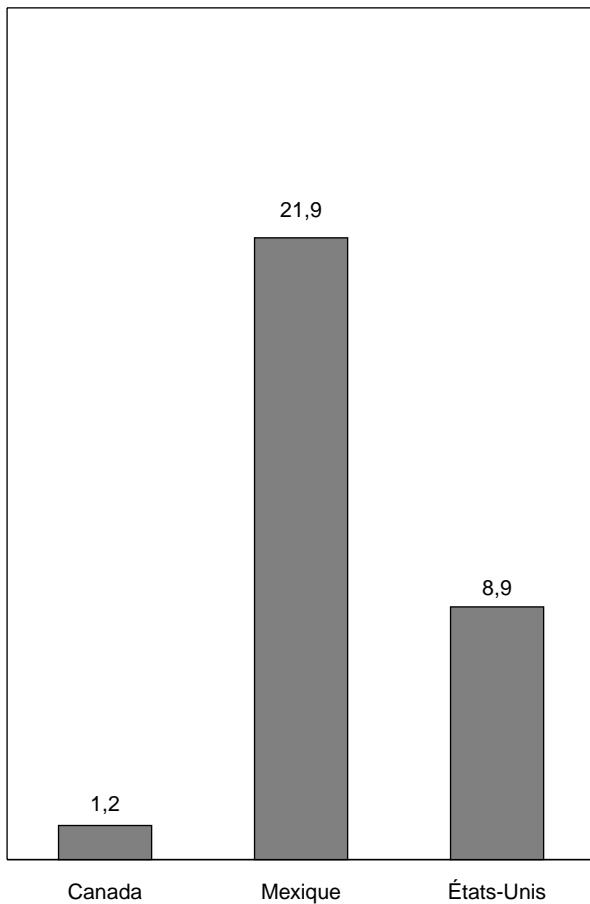
Transport par eau : U.S. Department of Transportation, U.S. Coast Guard, Office of Marine Safety, *Merchant Vessels of the United States*, Washington (DC.), 1998.

U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center, *Waterborne Transportation Lines of the United States, Calendar Year 1996*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1997.

figure 12-1a

Croissance du nombre total de véhicules routiers : de 1990 à 1996

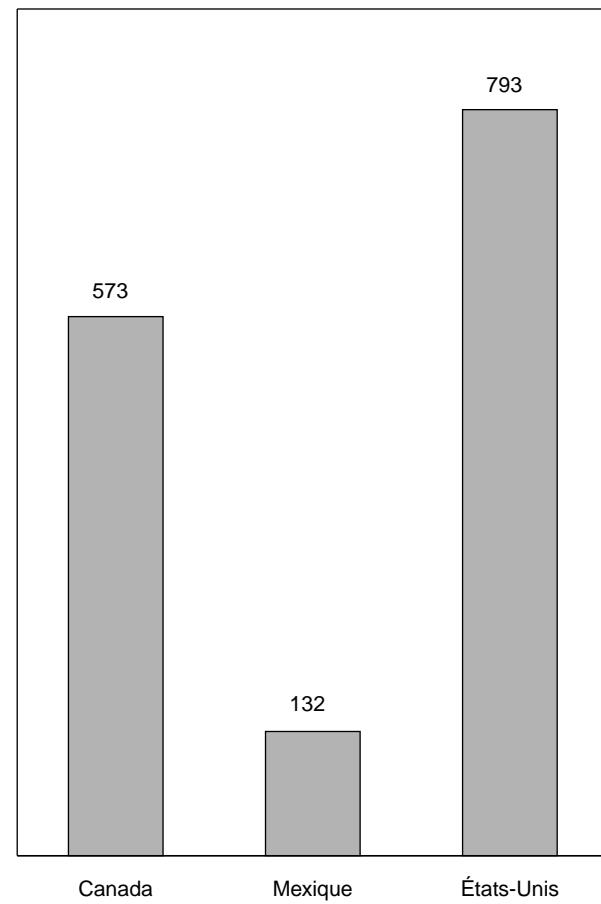
(variation en pourcentage)



Notes et sources : Voir le Tableau 12-1.

figure 12-1b

Nombre total de véhicules routiers par tranche de 1 000 résidants : en 1996



Notes et sources : Voir les Tableaux 12-1 et 1-1.

tableau 12-2

Nombre de véhicules-kilomètres, par mode de transport

(En millions de véhicules-kilomètres)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transport aérien							14 200	13 600	13 400
Tous les transporteurs				125	358	306	6 400	7 500	7 700
Transport routier		e 317 130					3 451 900	3 898 800	3 994 700
Véhicules personnels		e 271 124					3 207 400	3 601 700	3 690 100
Voitures de tourisme		e 216 360					2 266 600	2 314 600	2 362 000
Motocyclettes		e 1 044					15 400	15 800	15 900
Camions légers		e 53 720					925 400	1 271 400	1 312 100
Autobus et autocars	1 427	1 677	1 604				9 200	10 300	10 500
Autobus et autocars nolisés	100	135	157						
Autocars	168	154	130						
Autobus locaux	769	742	716				3 400	3 500	3 500
Autobus scolaires	390	646	600						
Véhicules utilitaires		e 44 329					235 300	286 800	294 200
Camions porteurs isolés							83 500	100 900	103 000
Porteurs-remorqueurs							151 800	185 900	191 200
Transport ferroviaire, trains-kilomètres	125	140	135	48	39	41	665	789	803
Trains de marchandises	101	119	113	27	24	26	612	737	754
Trains de passagers interurbains	24	21	22	21	15	15	53	51	48
Transports en commun				ND	ND	ND	5 217	5 713	p 5 895
Transport en commun ferroviaire				ND	ND	ND	1 246	1 303	1 323

LÉGENDE : e = Données estimatives. I = Données inexistantes. p = Données préliminaires. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Toutes les données à l'exception du transport par autobus et autocar : Le nombre total de véhicules-kilomètres routiers en 1995 est une estimation. Voir l'annexe B pour obtenir des explications.

Transport par autobus et autocar : Toutes les données sur le transport par autobus et autocar proviennent d'un échantillon de sociétés canadiennes assurant des services d'autocars réguliers, des services de transport en commun urbain, des services d'autobus scolaires, des services d'autobus et d'autocars nolisés et d'autres types de services d'autobus et d'autocars, et elles sont tirées du rapport annuel de Statistique Canada intitulé *Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain*.

Transports en commun : Il n'existe pas de données sur les véhicules-kilomètres dans le cas du transport en commun ferroviaire, mais des données sur les véhicules-kilomètres relatifs aux autobus locaux sont indiquées à la rubrique « Autobus et autocars ».

Mexique

Transport aérien : Ne sont indiqués que les kilomètres parcourus par des compagnies aériennes intérieures à service régulier : vols intérieurs et internationaux réguliers.

Transport routier : Le Mexique ne réunit pas de données sur les trajets effectués par les véhicules sur ses routes, mais l'Institut mexicain des transports (IMT) estime que les véhicules-kilomètres relatifs à tous les types de voitures de tourisme, de camions et d'autocars circulant dans les principaux corridors routiers interurbains (il y en a 10) totalisent environ 36 milliards par année. Les principaux corridors routiers interurbains totalisent 25 190 kilomètres, soit environ 5 p. 100 du réseau autoroutier national du Mexique. Pour de plus amples renseignements sur ces principaux corridors routiers et sur le réseau routier national du Mexique, voir le rapport du Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) intitulé *Modernización del Sistema Carretero Troncal*, Mexico (D.F.), 1998.

t a b l e a u 12-2

Nombre de véhicules-kilomètres, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Canada

Transport routier : Transports Canada, *Les transports au Canada en 1997 - Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998. Transport Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport par autobus et autocar : Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, no 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1998.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Serie Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), 1986-1997.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *General Aviation Activity and Avionics Survey*, Washington (DC), 1990, 1995 et 1996.

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts*, Washington (DC), 1997.

National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

National Railroad Passenger Corp., State and Local Affairs Department and Public Affairs Department, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transports en commun : American Public Transit Association (APTA), *Transit Fact Book 1996*, Washington (DC), 1996.

a | n | n | e | x | e A

Aperçu statistique
des transports
au Canada,
au Mexique
et aux États-Unis

annexe A

Aperçu statistique des transports au Canada, au Mexique et aux États-Unis

APERÇU STATISTIQUE DES TRANSPORTS AU CANADA

Aperçu de l'appareil statistique canadien

L'appareil statistique canadien est relativement centralisé. Statistique Canada est assujetti à la *Loi sur la statistique*, à titre d'organisme central chargé de réunir, de dépouiller, d'analyser et de publier des renseignements statistiques sur les activités et la situation commerciales, industrielles, financières, sociales, économiques et générales des Canadiens. Toutefois, toutes les administrations et tous les organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux tiennent à jour des renseignements statistiques et administratifs à l'appui de leurs activités et de leurs rôles respectifs.

Sources déterminées de statistiques des transports et de données au Canada

Outre Statistique Canada, d'autres organismes chargés de réunir et/ou de tenir à jour des renseignements sur les transports sont les suivants : Transports Canada, la Garde côtière canadienne/le ministère des Pêches et Océans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les administrations de pilotage et l'Association des chemins de fer du Canada. On trouvera ci-après des renseignements sur les rôles et responsabilités respectifs de ces organismes. Il s'agit d'une liste qui fait état de bon nombre des sources canadiennes auxquelles la présente publication fait référence, mais elle ne doit pas être considérée comme exhaustive. On trouvera également une brève description de la mission et des fonctions générales de chaque organisme, de même que de ses activités de collecte et de tenue à jour de données. Cependant, des

renseignements détaillés sur ces activités ne sont pas fournis. On trouvera des précisions supplémentaires sur des enquêtes, des méthodes et des activités de diffusion déterminées, de même que sur d'autres sujets, sur le site Web de chaque organisme décrit ci-après.

Statistique Canada

Site Web : www.statcan.ca

Statistique Canada est l'organisme de statistique national du Canada. Ses programmes sont divisés en trois grands domaines: la statistique démographique et sociale, la statistique socio-économique, et la statistique économique. En vertu de la Loi sur la statistique, Statistique Canada recueille, compile, analyse, dépouille et publie des renseignements statistiques sur tous les aspects de la société et de l'économie canadienne.

Statistique Canada compte environ 60 divisions. Chacune est responsable d'un aspect particulier de la collecte, du traitement et de la diffusion des données statistiques. Ces divisions sont groupées dans les six secteurs suivants : (1) *Statistique du commerce et des entreprises*, (2) *Comptes nationaux et études analytiques*, (3) *Statistique sociale, des institutions et du travail*, (4) *Informatique et méthodologie*, (5) *Services de gestion* et (6) *Communications et opérations*. Chacun de ces secteurs relève du statisticien en chef du Canada. Bon nombre des divisions spécialisées de Statistique Canada publient régulièrement des séries de données particulières. C'est pourquoi ces divisions sont souvent désignées comme étant la source des données publiées par Statistique Canada. Les statistiques sont recueillies de différentes façons et auprès de

différentes sources. Elles sont généralement recueillies au moyen d'enquêtes, mais elles peuvent aussi être dérivées de certaines activités administratives.

Secteur de la statistique du commerce et des entreprises

Le *Secteur de la statistique du commerce et des entreprises* de Statistique Canada produit une vaste série de statistiques mensuelles, trimestrielles et annuelles touchant les industries manufacturières et primaires, les transports, les communications, l'informatique, la construction, l'agriculture, le commerce et les services, le commerce extérieur, les prix, les finances des entreprises, les sciences et la technologie, les petites entreprises, les finances publiques, la structure industrielle régionale ainsi que d'autres secteurs connexes. La *Direction de la statistique de l'industrie* et la *Direction de la statistique des prix, du commerce international et des finances* constituent le Secteur de la statistique du commerce et des entreprises. La première porte sur l'agriculture, les transports, la statistique du commerce, la fabrication, la construction et l'énergie, ainsi que les services. La seconde se rapporte à l'organisation industrielle et aux finances, au commerce international, à l'investissement et au capital-actions, aux prix, aux sciences et à la technologie, ainsi qu'à la petite entreprise et aux enquêtes spéciales. Les divisions des transports, du commerce international de même que de la fabrication, de la construction et de l'énergie produisent beaucoup de données sur les transports au Canada, et elles sont décrites plus en détail ci-après.

Division des transports. La Division des transports recueille et publie des renseignements sur le transport aérien, ferroviaire, routier et maritime, et sur les infrastructures et autres mouvements. C'est d'elle que relèvent le Centre des statistiques de l'aviation, la Section des transports de surface et du transport maritime, ainsi qu'une sous-section du transport multimodal. Le Centre des statistiques de

l'aviation produit des statistiques financières et opérationnelles des transporteurs aériens; trafic aérien aux aéroports canadiens; volume de marchandises; origine et destination des passagers sur des vols réguliers au Canada, entre le Canada et les États-Unis, et sur les vols internationaux; statistiques sur les affrètements aériens intérieurs et internationaux; activité aéroportuaire et circulation aérienne; statistiques sur les passagers selon le groupe tarifaire; utilisation des aéronefs.

La Section des transports de surface et du transport maritime, ainsi que sa sous-section du transport multimodal, dressent et fournissent des statistiques financières et opérationnelles des transporteurs ferroviaires; équipement et longueur des voies; consommation de carburant et statistiques de l'emploi; trafic des passagers et des marchandises; volume de marchandises chargées; marchandises en provenance et à destination des chemins de fer américains; mouvement des marchandises entre les provinces canadiennes et les régions américaines, sur les immatriculations de véhicules automobiles et autres permis; ventes brutes et nettes de carburants pour véhicules routiers. La Section des transports de surface et du transport maritime comprend également une sous-section du camionnage et une sous-section du transport maritime. La sous-section du camionnage produit et diffuse des statistiques financières et opérationnelles des transporteurs routiers de marchandises et de passagers et systèmes de transport urbain; statistiques de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui sur l'origine et la destination des marchandises (intérieur et international); statistiques du camionnage pour compte propre. La sous-section du transport maritime dresse et fournit des statistiques financières et opérationnelles des transporteurs maritimes, notamment sur le nombre et la sorte de navires, sur l'emploi, la consommation de carburant, le genre de service; expéditions et activités portuaires;

produits chargés et déchargés; produits mis en conteneurs; ports de chargement et de déchargement; nombre et genre de navires à destination et en provenance de ports canadiens ainsi que leur statut et enregistrement (pavillon); ports étrangers d'origine ou destination.

Division de la fabrication, de la construction et de l'énergie. La Division de la fabrication, de la construction et de l'énergie mène des enquêtes courantes sur les secteurs manufacturier, forestier, construction et secteur de l'énergie afin de produire des indicateurs courants tels que les livraisons ou les ventes, les stocks et les commandes. Elle mène également des enquêtes annuelles couvrant les secteurs manufacturier, forestier, construction, les combustibles minéraux, les pipelines et les services publics afin de produire des données sur la structure des coûts, les matières premières, les produits et l'emploi.

Division du commerce international. La Division du commerce international est chargée de la compilation, de l'analyse et de la diffusion des statistiques sur l'importation et l'exportation des marchandises, notamment sur les modes de transport, ainsi que sur les indices de prix et de volume connexes. À compter de 1996, des données sur une base de volume (en kilogrammes ou en tonnes-métriques) sont devenues disponibles pour chaque produit visé par le commerce international.

Secteur des comptes nationaux et des études analytiques

Le *Secteur des comptes nationaux et des études analytiques* de Statistique Canada est chargé de fournir un ensemble de séries macro-économiques à l'intérieur des cinq cadres complexes du système canadien de comptabilité nationale; il présente divers travaux de recherche et d'analyse visant à animer la perception qu'a notre société des comportements sociaux et économiques, et fait de la recherche et du développement dans le domaine des techniques statistiques.

Il se compose de deux directions, les *Études analytiques* et le *Système de comptabilité nationale*. La première est chargée de l'analyse des entreprises et du marché du travail, de l'analyse économique courante, des systèmes de soutien de la famille et de la collectivité, des études et de l'analyse microéconomiques ainsi que des études sociales et économiques. La *Direction du Système de comptabilité nationale* s'occupe de la balance des paiements, des mesures et de l'analyse industrielles, des entrées-sorties, des comptes nationaux et de l'environnement, de même que des institutions publiques. Les divisions de la balance des paiements, des entrées-sorties, des comptes nationaux et de l'environnement, ainsi que des institutions publiques contribuent énormément aux données sur les transports canadiens, et elles sont décrites plus en détail ci-après.

Division de la balance des paiements. La Division de la balance des paiements produit des statistiques sur les transactions et les positions entre le Canada et d'autres pays.

Division des entrées-sorties. La Division des entrées-sorties développe des tableaux annuels d'entrées-sorties de même que des comptes annuels de productivité du travail et de productivité multifactorielle pour le secteur canadien des entreprises, des tableaux entrées-sorties inter provinciaux indiquant à l'occasion les flux commerciaux, et des modèles économiques structurels des économies canadienne et provinciales.

Division des comptes nationaux et de l'environnement. La Division des comptes nationaux et de l'environnement est chargée de l'intégration conceptuelle et statistique des statistiques au Système de comptabilité nationale.

Division des institutions publiques. La Division des institutions publiques produit des statistiques sur les activités financières et l'emploi dans le secteur public du Canada.

Secteur de la statistique sociale, des institutions et du travail

Le *Secteur de la statistique sociale, des institutions et du travail* de Statistique Canada administre un vaste programme statistique qui vise à fournir des renseignements sur la situation démographique, sociale et économique au Canada. Il se compose de la *Direction de la statistique démographique et du recensement*, de la *Direction de la statistique sociale et des institutions*, et de la *Direction des enquêtes sur le travail et les ménages*. La première fournit des données d'analyse du recensement ainsi que des statistiques sur les opérations de recensement, sur la démographie, le logement, la famille et la société. La seconde fournit des statistiques sur la culture, le tourisme, la santé et le Centre de la statistique de l'éducation. La *Direction des enquêtes sur le travail et les ménages* mène des enquêtes sur les ménages, analyse les résultats d'enquêtes sur le travail et les ménages, et mène des enquêtes sur le travail et des enquêtes spéciales. Les divisions des opérations de recensement, de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages, de même que de la culture, du tourisme et du Centre de la statistique de l'éducation fournissent énormément de données sur les transports canadiens, et elles sont décrites plus en détail ci-après.

Division des opérations de recensement. La Division des opérations de recensement est chargée de planifier, d'élaborer et de mettre en oeuvre toutes les opérations reliées à la production des recensements décennaux et quinquennaux de la population qui donnent un inventaire national des principaux événements socio-économiques du Canada.

Division de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages. La Division de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages fournit les ressources nécessaires à l'établissement du contenu, à l'analyse et à l'évaluation des données sur les revenus et le marché du travail, y compris des données sur la situation vis-à-vis de l'activité sur le

marché du travail, la profession, la rémunération, les pensions, l'industrie, et les revenus et dépenses des particuliers et des familles provenant du Recensement et d'enquêtes tirées d'échantillons.

Division de la culture, du tourisme et du Centre de statistique de l'éducation. La Division de la culture, du tourisme et du Centre de la statistique de l'éducation est responsable des programmes de la statistique de l'enseignement, de la statistique culturelle, des voyages et du tourisme. Le Programme des statistiques des voyages et du tourisme gère deux enquêtes : l'*Enquête sur les voyages des Canadiens* (qui permet de réunir des données sur les voyages intérieurs des Canadiens) et l'*Enquête sur les voyages internationaux* (qui permet d'établir des statistiques sur les mouvements des touristes Canadiens et étrangers). Statistique Canada est un grand utilisateur de ces renseignements, en particulier pour pouvoir fournir des estimations des recettes et des paiements relatifs au compte des voyages, un élément de la balance des paiements. La Division des comptes nationaux et de l'environnement utilise également ces renseignements pour tenir à jour le compte satellite du tourisme, qui permet de mesurer les activités touristiques à la lumière d'autres activités économiques au Canada. D'autres ministères fédéraux et provinciaux, et bon nombre d'entreprises privées, s'inspirent des données touristiques pour faire le point sur leur part du marché et élaborer des stratégies d'entreprise.

Secteur de l'informatique et de la méthodologie

Le *Secteur de l'informatique et de la méthodologie* de Statistique Canada voit à ce que les méthodes statistiques utilisées pour toutes les enquêtes soient sûres et efficaces; en outre, il dirige et gère les activités de traitement de l'information à Statistique Canada. Il se compose de la *Direction des systèmes de classification*, de la *Direction de l'informatique* et de la *Direction de la*

méthodologie. La première est chargée des données sur le registre des entreprises, la géographie, les normes, ainsi que des données fiscales. La seconde fournit des données sur les services informatiques aux usagers, sur le principal centre informatique et sur l'élaboration de systèmes. Quant à la troisième, elle est chargée des méthodes d'enquêtes sociales et sur les entreprises. Les divisions du Registre des entreprises, de la Géographie et des Normes contribuent énormément à l'établissement de données canadiennes sur les transports, et elles sont décrites plus en détail ci-après.

Division du registre des entreprises. La Division du registre des entreprises est chargée de l'établissement et de la mise à jour d'un registre central des entreprises et de leurs établissements pour les besoins de production de statistiques.

Division de la géographie. La Division de la géographie tient à jour l'infrastructure de classification géographique de Statistique Canada, met au point des concepts, des produits et des services géographiques pour ses clients, incluant le recensement, et elle est le centre d'expertise en matière d'application de techniques géographiques et cartographiques informatisées.

Division des normes. La Division des normes établit des classifications normalisées, en surveille la mise en œuvre et s'efforce de faire concorder officiellement les classifications internationales et les classifications canadiennes. Elle normalise les concepts économiques et sociaux, et fournit un système de documentation globale de toutes les enquêtes menées par Statistique Canada. Elle a joué un rôle important dans l'élaboration de la Classification type des industries (CTI) et, plus récemment, dans la mise au point du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

Secteur des services de gestion

Le *Secteur des services de gestion* de Statistique Canada organise et coordonne les

services de gestion interne, notamment l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et systèmes de gestion du Bureau ainsi que l'évaluation de l'efficacité de ceux-ci. Il relève d'un statisticien en chef adjoint qui est responsable de la Direction des ressources humaines, de la Direction des finances, de la planification, de la vérification et de l'évaluation et de la Division des services d'accès et de contrôle des données.

Secteur des communications et des opérations

Le *Secteur des communications et des opérations* de Statistique Canada assure une gamme complète de fonctions de communications externes, y compris les relations avec les répondants, les utilisateurs et les médias, ainsi que les relations internationales. Il administre également les fonctions opérationnelles centrales et régionales essentielles à la mise en œuvre des programmes statistiques du Bureau, notamment les activités régionales de collecte et de traitement des données, la commercialisation, la publication et la diffusion électronique des données. Il comprend la *Direction de la commercialisation et des services d'information* et la *Direction des opérations régionales*. La première est chargée des communications, de la diffusion des données et de la commercialisation. La seconde doit fournir des services consultatifs et mener des opérations d'enquête. La *Division des services consultatifs* offre un réseau de diffusion de l'information qui couvre tout le Canada avec neuf centres de consultation. Chacun de ces centres a une collection de publications courantes et de documents de référence, qui fournissent des renseignements et une analyse personnalisés, moyennant certains frais. L'emplacement des ces établissements régionaux est indiqué dans toutes les publications de Statistique Canada, ou sur le site Web de ce dernier : www.statcan.ca/francais/reference/Refcentre/refdoc_f.html

Transports Canada

Site Web : www.tc.gc.ca

Transports Canada joue depuis toujours un rôle primordial en fournissant un réseau de transport sûr et efficace. Grâce à l'adoption de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*, en 1996, le Ministère a instauré un certain nombre de changements, notamment en commercialisant bon nombre de ses activités opérationnelles, en révisant sa politique des transports, en simplifiant la réglementation et en réduisant les subventions et les frais généraux. Son nouveau rôle consiste avant tout à élaborer des politiques et une législation efficaces en matière de transports, ainsi qu'à maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté. Dans l'avenir, le Ministère ne sera plus propriétaire, exploitant ou subventionnaire de tronçons importants du réseau de transport. Les sections suivantes mettent en lumière les secteurs qui, à Transports Canada, recueillent, établissent ou tiennent à jour des statistiques des transports.

Groupe Politiques

Le *Groupe Politiques* est chargé d'établir des politiques rattachées au commerce ainsi qu'au transport ferroviaire, maritime, routier et aérien, de même qu'aux transporteurs routiers, et d'élaborer une politique ministérielle stratégique; d'évaluer le rendement de l'ensemble du réseau de transport et de ses composantes, et de fournir des renseignements connexes; et d'appuyer les services ferroviaires passagers à l'aide de subventions à VIA Rail, et les services de traversiers, à l'aide de subventions à Marine Atlantique et aux exploitants provinciaux et privés. Au sein du *Groupe Politiques*, la *Direction générale de l'analyse économique* est chargée de répondre à la plupart des besoins statistiques de ce groupe et de Transports Canada.

La *Direction générale de l'analyse économique* répond à ces besoins en identifiant les sources de données disponibles, comme

Statistique Canada ainsi que d'autres ministères et organismes fédéraux et provinciaux, en instaurant des dispositions réglementaires pour recueillir les données nécessaires mais non disponibles grâce à d'autres sources, en amorçant de nouvelles enquêtes et en trouvant d'autres moyens de recueillir les données voulues, en achetant des renseignements à des experts reconnus, et en déterminant les données pouvant être obtenues d'autres sources comme les organismes internationaux. La *Direction générale de l'analyse économique* fournit également des prévisions à court, à moyen et à long terme sur la circulation aérienne, les flux de marchandises (transport maritime et transports de surface) et les mouvements de navires.

Groupe Sécurité et Sûreté

Le *Groupe Sécurité et Sûreté* est chargé d'établir et d'administrer les règlements et normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile au Canada; de surveiller les opérations de Nav Canada, la société sans but lucratif dont la mission première est d'assurer des services de navigation aérienne sécuritaires, efficaces et efficaces; d'établir et d'appliquer des règlements maritimes; et d'établir et de veiller à l'application des règlements portant sur la sécurité ferroviaire, le transport des marchandises dangereuses, la sécurité des véhicules motorisés et des transporteurs routiers, et les émissions des véhicules motorisés.

Au sein du *Groupe Sécurité et Sûreté*, la *Direction générale de la sécurité routière* recueille, de concert avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), des statistiques sur les collisions de la route, fournies par les gouvernements provinciaux et territoriaux du Canada. Celles-ci sont stockées dans sa *Base nationale de données sur les collisions* (BNDC), et publiées annuellement dans une brochure intitulée *Statistiques sur les collisions de la route au Canada*, TP 3322. La *Direction générale de la sécurité routière* fournit également à

Ressources naturelles Canada, pour qu'elles soient publiées annuellement dans son *Guide de consommation de carburant des véhicules routiers motorisés*, les cotes de consommation de carburant des nouveaux véhicules routiers motorisés. Les constructeurs de véhicules routiers motorisés fournissent ces cotes à Transports Canada et lui certifient qu'ils ont effectué les essais et les calculs conformément aux méthodes approuvées par ce dernier.

La *Direction générale du transport des marchandises dangereuses* est également au sein du *Groupe Sécurité et Sûreté*. Transports Canada est le point de contact du programme de réglementation visant la sécurité publique du transport des marchandises dangereuses. La *Direction générale du transport des marchandises dangereuses* constitue la source la plus importante de développement réglementaire, de renseignements et d'aide sur le transport des marchandises dangereuses pour le public, l'industrie et le gouvernement. Grâce à ses services divers, elle travaille en collaboration étroite avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux, pour instaurer et mettre en œuvre le programme de sécurité. En outre, elle tient à jour un *Système d'information sur les accidents mettant en cause les marchandises dangereuses* (SIAMD), qui contient plus de 100 éléments d'information sur chaque accident de ce genre qui lui est signalé. Statistique Canada assure l'accès aux données de l'année précédente.

D'autre part, le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est lui aussi au sein de la *Direction générale du transport des marchandises dangereuses*. C'est un organisme consultatif bilingue, établi en 1979 et exploité par Transports Canada pour aider le personnel d'intervention d'urgence à répondre aux situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. Il a établi une banque de renseignements scientifiques sur les produits chimiques fabriqués, entreposés et transportés au Canada. Ce fonds documentaire est constitué

de plusieurs banques de données et comprend des fiches signalétiques sur plus de 500 000 produits commerciaux. Le personnel du CANUTEC se compose de scientifiques spécialisés en intervention d'urgence, expérimentés en matière d'interprétation de renseignements techniques, et en mesure de fournir des conseils judicieux. Il a participé à un effort continental pour regrouper les interprétations en un guide facile à utiliser, le *Guide nord-américain des mesures d'urgence*, 1996. Ce document fournit des renseignements pour l'intervention initiale en cas d'accidents mettant en cause n'importe laquelle des 3 000 catégories de marchandises dangereuses (ce qui vise la totalité des quelque 500 000 produits commerciaux dangereux transportés au Canada). On peut obtenir plus de renseignements sur le CANUTEC en consultant son site Web : www.tc.gc.ca/canutec/fr/menu.htm

Autres organismes fédéraux canadiens

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Site Web : www.bst.gc.ca

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a été établi comme organisme indépendant en 1990. Il analyse les manquements à la sécurité dans les domaines de compétence fédérale du transport maritime, du transport ferroviaire, du transport par pipeline et du transport aérien.

Dans le cadre de sa stratégie de promotion de la sécurité dans les transports, le Bureau produit annuellement des publications modales (transport aérien, ferroviaire, et par eau) faisant état du nombre d'accidents par mode, d'incidents, de tués et de blessés qui lui ont été signalés pendant l'année civile. Il utilise également les technologies de l'information, comme l'Internet, pour mettre plus facilement des renseignements sur la sécurité à la disposition de l'industrie et du public en général.

Administrations de pilotage

La *Loi sur le pilotage*, proclamée en vigueur le 1er février 1972, a créé quatre régions de pilotage ayant chacune certains pouvoirs. Les quatre administrations de pilotage (de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique) sont des sociétés d'État et relèvent du Parlement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Chacune a pour rôle d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace et économique à l'intérieur de ses frontières géographiques. Chacune présente également, par l'entremise du ministre des Transports, un rapport annuel au Parlement. Ce document comprend des états financiers sur les activités de ladite administration pendant l'année écoulée, ainsi que des statistiques d'exploitation indiquant le nombre moyen de pilotes et d'affectations de pilotage, par zone de pilotage obligatoire visée. On trouvera ci-après les site Web des quatre régions de pilotage.

Administration de pilotage de l'Atlantique :

Site Web : www.canada.gc.ca/depts/agencies/apaind_f.html

Administration de pilotage des Grands Lacs :

Site Web : www.canada.gc.ca/depts/agencies/glpind_f.html

Administration de pilotage des Laurentides :

Site Web : www.canada.gc.ca/depts/agencies/lpaind_f.html

Administration de pilotage du Pacifique :

Site Web : www.canada.gc.ca/depts/agencies/ppaind_f.html

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Site Web : www.seaway.ca

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent exploite la Voie maritime du Saint-Laurent de concert avec la St. Lawrence Development Corporation des États-Unis. Ces deux organismes produisent

chaque année le *Rapport sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent*, publication statistique qui fournit des précisions sur le transport par la Voie maritime du Saint-Laurent. On trouvera également des renseignements sur la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent en consultant son rapport annuel et son site Web.

Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et Océans

Site Web : www.ccg-gcc.gc.ca

Le mandat de la Garde côtière canadienne est axé sur la gestion durable des océans, qui permet un réseau de transport maritime sûr et respectueux de l'environnement. Cet organisme remplit son mandat à la fois grâce à son partenariat interne avec le ministère des Pêches et Océans et grâce à son rôle primordial qui consiste à assurer une utilisation sûre et écologique des voies navigables du Canada. Il se divise en cinq champs d'activité, soit les services de navigation maritime, les services de communications et de trafic maritimes, les opérations de déglaçage, les activités de sauvetage et d'intervention d'urgence en matière de sûreté et d'environnement, et la gestion de la flotte.

Marine Atlantique S.C.C.

Site Web : www.marine-atlantic.ca

La Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État fédéral dont la mission est de fournir des services de transport de qualité, sûrs et efficaces, ainsi que des services d'accueil. Elle a un mandat unique, qui est d'assurer à longueur d'année le service de traversier requis en vertu de la Constitution et reliant Port aux Basques (Terre-Neuve) à North Sydney (Nouvelle-Écosse), et le service de traversier saisonnier de recharge entre North Sydney et Argentia (Terre-Neuve). On peut obtenir des renseignements sur les services de traversiers de la Marine Atlantique S.C.C., notamment en matière d'exploitation, de finances et de trafic, en consultant son rapport annuel et son site Web.

Ressources naturelles Canada

Site Web : www.NRCan.gc.ca

Le Secteur de l'énergie de Ressources naturelles Canada vise à promouvoir le développement durable ainsi que l'utilisation sûre et efficace des ressources énergétiques du Canada. Il fournit également des renseignements et des conseils techniques à l'industrie énergétique et au gouvernement fédéral. Ses connaissances de base aident ce dernier à établir des politiques, à mettre en œuvre des règlements, à remplir ses engagements internationaux ainsi qu'à accélérer la création d'emplois et la croissance économique.

Associations et organismes non gouvernementaux

Cette liste contient un certain nombre d'associations et d'organismes non gouvernementaux ayant servi de ressources canadiennes pour la présente publication. Elle *ne doit pas* être considérée comme une liste exhaustive d'associations et d'organismes non gouvernementaux qui tiennent à jour et analysent des données sur les transports et des données connexes au Canada. On y trouvera une brève description de la mission et des fonctions générales de chaque organisme, ainsi que de ses activités de collecte et de diffusion de données.

NAV CANADA

Site Web : www.navcanada.ca

NAV CANADA est le fournisseur canadien entièrement privé et sans but lucratif de services de navigation aérienne (aviation civile). À partir de plus de 130 établissements d'un océan à l'autre, notamment des centres de contrôle régionaux, des tours de contrôle de la circulation aérienne, des stations d'information de vol et un réseau d'aides électroniques à la navigation, cet organisme fournit des renseignements sur le contrôle de la circulation aérienne (information de vol) et des services consultatifs aéroportuaires aux transporteurs aériens

régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'à l'aviation générale. Il fournit à Transports Canada et au Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada les statistiques sur les mouvements d'aéronefs qu'il enregistre aux aéroports canadiens, pour qu'elles soient publiées annuellement dans leur publication conjointe, *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs*, TP 577.

NAV CANADA fournit également à la Direction générale de l'analyse économique de Transports Canada les statistiques sur les mouvements d'aéronefs qu'il enregistre aux aéroports canadiens. Transports Canada les utilise pour faire, sur une base contractuelle avec les aéroports nationaux, des prévisions sur les futurs mouvements d'aéronefs, que les autorités aéroportuaires utilisent pour prévoir les installations qui seront nécessaires à leurs aéroports respectifs. NAV CANADA produit enfin des publications périodiques qui fournissent des renseignements sur le système de navigation aérienne, ainsi que des rapports annuels relatifs à sa situation financière.

Association des chemins de fer du Canada

Site Web : www.railcan.ca/

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est l'association des services ferroviaires de marchandises, de passagers et de banlieue exploités dans l'ensemble du Canada. Elle fournit des renseignements opérationnels, financiers et sur le trafic ferroviaire, grâce à son site Web et à son rapport statistique annuel intitulé *Tendances Ferroviaires*. Ce site Web indique également les compagnies de chemin de fer qui en sont membres, et il est relié aux sites Web respectifs de ces dernières et à celui du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Domaine statistique des transports	Sources canadiennes de données et d'analyse
Aperçu des trois pays	Statistique Canada
Les transports et l'économie	Statistique Canada et Transports Canada
La sécurité des transports	Transport aérien : Bureau de la sécurité des transports du Canada et Transports Canada
	Transport routier : Statistique Canada et Transports Canada
	Transport par pipeline : Bureau de la sécurité des transports du Canada
	Transport ferroviaire : Bureau de la sécurité des transports du Canada
	Transport par eau : Bureau de la sécurité des transports du Canada et Croix-Rouge canadienne
Les transports, l'énergie et l'environnement	Ressources naturelles Canada, Transports Canada, et Statistique Canada
Transport intérieur de marchandises	Transport aérien : Statistique Canada
	Transport par eau : Statistique Canada et Transports Canada
	Transport par pipeline : Statistique Canada
	Transport routier : Statistique Canada
	Transport ferroviaire : Transports Canada et Statistique Canada
Commerce nord-américain de marchandises	Statistique Canada
Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	Statistique Canada
Trafic intérieur de passagers	Transport aérien : Statistique Canada
	Transport routier : Statistique Canada et Transports Canada
	Transports en commun : Statistique Canada
	Transport ferroviaire : Transports Canada et Statistique Canada
Trafic nord-américain de passagers	Statistique Canada
Trafic de passagers entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	Statistique Canada
Infrastructure des transports	Transport aérien : Ressources naturelles Canada et Transports Canada
	Transport par eau : Transports Canada et Statistique Canada
	Transport par pipeline : Statistique Canada
	Transport routier : Association des transports du Canada et Transports Canada
	Transport ferroviaire : Transports Canada
Véhicules de transport	Transport aérien : Organisation de l'aviation civile internationale
	Transport par eau : Registre maritime de Lloyds
	Transport routier : Statistique Canada et Transports Canada
	Transports en commun : Statistique Canada
	Transport ferroviaire : Statistique Canada

APERÇU DES STATISTIQUES DE TRANSPORT AU MEXIQUE

Aperçu de l'appareil statistique du Mexique

L'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI, ou l'institut national de la statistique, de la géographie et de l'informatique), est le seul organisme fédéral mexicain dont la responsabilité principale est de recueillir, traiter, créer, dépouiller et diffuser des renseignements statistiques sur un large éventail de questions sociales et économiques. L'INEGI est habilité par la *Ley de Información Estadística y Geográfica* (Loi sur l'information statistique et géographique). Conformément à cette dernière, il est chargé de coordonner l'appareil statistique national ainsi que le système national d'information géographique.

Sources déterminées de statistiques des transports et de données connexes du Mexique

Outre l'INEGI, bon nombre d'institutions et d'organismes fédéraux recueillent, traitent, créent, dépouillent et diffusent également des statistiques des transports. Celles-ci sont fondées sur des projets de recensement, des enquêtes-échantillons et des documents administratifs. Mais ces sources fédérales ne sont pas les seules : de nombreux États et de nombreuses administrations municipales produisent eux aussi divers types de renseignements statistiques, à l'appui de leurs missions respectives et en tant que sous-produits de certaines fonctions administratives. On trouvera une brève description de la mission et des fonctions générales de chaque organisme ainsi que de leurs activités de collecte ou d'établissement de données, bien qu'une description détaillée de ces activités ne soit pas fournie ici. On trouvera des renseignements supplémentaires en consultant le site Web de chaque organisme indiqué ci-après.

INEGI (*Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*)

Institut national de la statistique, de la géographie et de l'informatique

Site Web : www.inegi.gob.mx

Le mandat de l'INEGI englobe la statistique, la géographie et l'informatique (la technologie de l'information). La Direction statistique de cet organisme est chargée de fournir au public un large éventail de renseignements. Pour remplir cette mission, elle recueille, traite et diffuse des statistiques sociales, démographiques et économiques. Elle réunit celles-ci grâce à des recensements démographiques, économiques et agricoles; à des enquêtes auprès des industries et sur des activités déterminées (par exemple la construction, l'emploi, le commerce ainsi que le revenu et les dépenses des ménages); à des documents administratifs et au système de comptabilité nationale (qui utilise à son tour les statistiques de base produites par l'INEGI et par d'autres institutions). Pour exercer ces activités de collecte de données, l'INEGI compte sur 80 sources d'information centrales et sur 60 sources d'information locales situées dans l'ensemble du Mexique et dans chacun des États. Il diffuse tous ses renseignements au moyen d'imprimés et de documents électroniques comme des disquettes, des CD et l'Internet.

Au chapitre des statistiques de transport, l'INEGI réunit la plupart de ses renseignements grâce aux données quinquennales tirées du recensement et aux données annuelles du système de comptabilité nationale du Mexique. L'INEGI produit ou recueille également des statistiques sur les transports et d'autres sujets connexes à partir d'autres de ses projets. C'est le cas des données sur l'immatriculation des véhicules, les accidents de la circulation, et les caractéristiques des divers modes de transport.

Parmi ses autres responsabilités, l'INEGI doit également fournir les renseignements géographiques dont le Mexique a besoin pour la planification et l'utilisation optimales de ses ressources territoriales. À l'heure actuelle, il le fait numériquement grâce à son Sistema Nacional sobre Información Geográfica (Système national de renseignements géographiques).

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Secrétariat aux Communications et aux Transports

Site Web : www.sct.gob.mx

Le Secretaría de Comunicaciones y Transportes est chargé d'implanter une infrastructure moderne et efficace en matière de transport et de communications, à l'appui de la croissance économique durable du Mexique ainsi que de l'instauration de services de transport et de communications rentables et de haute qualité. Au sein du SCT, certains secteurs de programmes sont chargés des transports en général, ainsi que de l'information et des statistiques des transports en particulier. On trouvera ci-après une description de ces secteurs de programmes.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM)

Coordination générale des activités portuaires et de la marine marchande

Le CGPMM est un organisme chargé d'établir et de mettre en œuvre des politiques, des normes, des systèmes et des procédures relatifs aux activités maritimes et portuaires, qui encouragent la mise en valeur du transport maritime et des ports. Il fournit des renseignements statistiques sur les activités en question, notamment des données sur l'infrastructure et sur l'acheminement des cargaisons et des passagers. Il publie l'annuaire statistique intitulé *Anuario Estadístico: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques* (Mouvement des cargaisons, des passagers et des navires).

Dirección General de Puertos (DGP)

Direction générale des ports

La DGP surveille l'administration des concessions pour les administrations portuaires mexicaines. Cela comprend la surveillance de certaines installations de concessions et de leur utilisation, de l'optimisation de la construction, de l'exploitation et de l'utilisation de biens publics, ainsi que des négociations en vue de la prolongation, de la modification, de l'annulation ou de la cessation anticipée d'une concession donnée. En outre, elle administre et supervise la construction, l'exploitation et l'utilisation des biens portuaires, des terminaux, des installations maritimes et portuaires non visées par une concession, et résout toutes plaintes déposées à cause d'une invitation publique à soumissionner des concessions ou d'accords prévus par la *Ley de Puertos* (Loi sur les ports). En matière de statistiques, cette direction générale recueille et publie les données sur chaque port notamment le registre immobilier de ce dernier (qui contient une description des installations matérielles qui s'y trouvent et des plans d'eau connexes). Elle publie également un rapport statistique intitulé *Los Puertos Mexicanos en Cifras* (Statistiques des ports mexicains), qui contient des renseignements sur les infrastructures portuaires, les expéditions, le trafic de passagers et de conteneurs, et les volumes de dragage.

Dirección General de Capitanías (DGC)

Direction générale des administrations portuaires

La DGC coordonne et réglemente les tâches exécutées par les administrations portuaires du Mexique (Capitanías de Puerto) et par les organismes auxquels les pouvoirs afférents ont été délégués. Elle supervise également les activités desdites administrations portuaires, et leur correspondance selon les réglementations légales applicables. Elle sert enfin de bureau de liaison assurant la communication et la coordination entre d'autres bureaux et divisions du SCT qui ont

quelque chose à voir avec le transport maritime, notamment la Dirección General de Puertos, la Dirección General de Marina Mercante, la Capitanías de Puerto, etc. La DGC évalue les résultats des activités portuaires et maritimes, et assure un suivi. Ajoutons qu'elle doit fournir aux maîtres ou capitaines de port des renseignements sur les règlements légaux, d'exploitation et techniques. En matière de statistiques, elle conçoit des logiciels permettant de bien contrôler les renseignements portuaires et maritimes, et établit des statistiques et une banque de données sur les opérations visées.

Dirección General de Marina Mercante (DGMM)

Direction générale de la marine marchande
La DGMM est chargée de réglementer, de promouvoir, de coordonner et de contrôler la marine marchande mexicaine. À ce titre, elle gère, coordonne et contrôle le Registro Publico Marítimo Nacional (Registre public maritime national) et le Programa de Abanderamiento (Programme d'immatriculation des navires battant pavillon national). La DGMM immatricule en effet ces navires et leur octroie un permis, ainsi qu'aux navires et au matériel naval mexicains. En outre, elle dépouille un annuaire statistique du secteur maritime (*Anuario Estadístico del Sector Marítimo*), qui contient des données sur la navigation et un répertoire de signalisation maritime.

Administraciones Portuarias Integrales (API)

Administrations portuaires intégrées

Les API sont en général des entreprises publiques ou privées responsables de la gestion de 22 des ports maritimes du Mexique. Sur les 22 API actuelles, 15 ont pour actionnaires majoritaires le gouvernement fédéral du Mexique, 5 relèvent des gouvernements des États (Baja California Sur, Campeche, Quintana Roo, Tabasco et Tamaulipas), une est entièrement privée (Acapulco) et une autre est sous le contrôle d'un fonds en fiducie (Cabo San Lucas). Outre les données sur la gestion portuaire, les API

tiennent à jour des renseignements sur les cargaisons et les passagers, de même que sur les arrivées et les sorties de navires.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

Aéroports et services auxiliaires

Site Web : www.asa.org.mx

Les tâches de cet organisme consistent à administrer, à exploiter, à moderniser, à étendre et à entretenir le réseau aéroportuaire du Mexique, ainsi qu'à y éléver son niveau de sécurité et à y accroître sa stabilité, son efficacité et sa rentabilité.

L'ASA administre 58 aéroports, dont 9 ont été concédés et vendus au secteur privé depuis 1998. Ils produisent des statistiques relatives au trafic de passagers, de marchandises et postal assuré par l'aviation civile nationale et internationale, aux revenus et aux frais d'exploitation par service, ainsi qu'à un journal sur les opérations portuaires.

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE)

Routes et ponts fédéraux et services connexes

Site Web : www.capufe.gob.mx

Le CAPUFE est un organisme fédéral décentralisé chargé de la gestion, de l'exploitation, de la conservation, de la remise en état, de l'expansion, de la modernisation et de la construction de routes et de ponts à péage. Fait partie de ses responsabilités l'établissement de statistiques fondées sur le registre des véhicules et recueillies aux routes et ponts à péage qui relèvent de sa compétence. Il réunit également des données sur ses revenus et ses dépenses.

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Direction générale de l'aéronautique civile

La DGAC est chargée de la conception des normes, de la coordination et de la surveillance des services de transport aérien public, nationaux et internationaux, ainsi que des services auxiliaires et connexes et de leurs installations, en plus de surveiller ces derniers au chapitre de la sécurité. Elle est également chargée de prendre les

arrangements nécessaires relatifs aux concessions, aux permis et aux autorisations visant à fournir des services de transport aérien public et des services de transport aérien privé (aviation générale). En matière de statistiques, elle doit par ailleurs mener des études et en publier les résultats, établir et publier des données statistiques, opérationnelles, financières et professionnelles sur le transport des passagers et du fret par les compagnies aériennes commerciales, ainsi que réunir des renseignements sur les accidents et les incidents d'aviation.

Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF)

Direction générale des transports routiers

La DGAF est responsable de la réglementation, de la conception des normes, de la surveillance et de l'autorisation des services de transport routier publics et privés utilisant les routes de compétence fédérale. Elle doit également concevoir les systèmes d'exploitation des services de transport routier. Elle produit des statistiques sur des questions opérationnelles relatives au transport routier de compétence fédérale de passagers et de marchandises, sur le nombre d'entreprises de transport routier, sur leurs parcs de véhicules respectifs, et sur l'infrastructure relative à ces services.

Dirección General de Planeación (DGP)

Direction générale de la planification

La DGP est chargée d'établir les objectifs, les stratégies et les lignes directrices du secteur des transports. Elle travaille à déterminer les étapes à suivre et les buts à atteindre, conformément à la politique des transports, ainsi qu'à mettre au point les outils de planification nécessaires pour soutenir le tout. Elle produit également la cartographie du secteur des transports, publie des cartes fournissant des données d'infrastructure, ainsi que des cartes routières et d'autres documents graphiques. En matière de statistiques des transports, elle doit établir et publier l'*Anuario Estadístico del Sector*

Comunicaciones y Transportes (Rapport statistique annuel sur le secteur des communications et des transports). Ce rapport constitue un compendium statistique contenant les variables et les indicateurs de base les plus pertinents pour tous les modes de transport.

Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos (DGPCP)

Direction générale de la police routière et portuaire fédérale

Cette direction générale a pour mission de superviser, contrôler et de garantir la sécurité publique sur les routes de compétence fédérale. Au chapitre des statistiques des transports, elle produit des données sur les collisions de véhicules routiers motorisés, sur les vols à main armée et avec effraction et sur les gens arrêtés sur les routes en question. Jusqu'à la fin d'octobre 1999, elle faisait partie du SCT, mais elle a depuis été intégrée au Secretaría de Gobernación (secrétariat à l'Intérieur et aux Affaires gouvernementales).

Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGPMPT)

Direction générale de la protection et de la médecine préventive dans le domaine des transports

Le travail de base de la DGPMPT consiste à déterminer les conditions physiologiques que doit rencontrer le personnel chargé de l'exploitation de divers modes de transport et de services connexes, ainsi que de documenter les antécédents médicaux de ce personnel. Au chapitre des statistiques, elle tient des registres administratifs sur les examens médicaux et physiologiques, de même que sur les tests toxicologiques effectués pour réduire les risques et les accidents professionnels lors de la prestation de services de transport.

Dirección General de Servicios Técnicos (DGST)

Direction générale des services techniques

À l'appui de la planification routière, la DGST mène des études et élabore et exécute des

programmes routiers visant à construire, à moderniser et à étendre le réseau routier gratuit (sans péage), le réseau routier à péage et les routes concédées. Grâce à des enquêtes sur le terrain, elle réunit des données origine-destination, de même que sur les poids et dimensions des véhicules routiers et sur le volume de circulation sur le réseau routier national du Mexique. De plus, elle crée et tient à jour un inventaire national des travaux d'infrastructure.

Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM)

Direction générale des tarifs ainsi que du transport ferroviaire et multimodal

Le travail de base de ce service consiste à définir les principes généraux de réglementation des tarifs du transport aérien, du transport routier et du transport ferroviaire, ainsi que des services offerts dans les domaines du transport terrestre et des aéroports de compétence fédérale. La DGTFM est également chargée de coordonner, de réglementer, de contrôler et de sanctionner les services de transport ferroviaire et de transport multimodal, à l'exception des systèmes opérationnels. En outre, étant donné que plusieurs lignes de chemin de fer sont séparées du réseau ferroviaire national du Mexique, elle doit réunir des données sur le transport ferroviaire, tâche exécutée antérieurement par les Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), avant 1997.

Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)

Chemins de fer nationaux du Mexique

Les FNM sont chargés de maintenir un réseau ferroviaire sûr, efficace et concurrentiel pour aider à satisfaire aux besoins économiques et établir des liens plus étroits entre le marché national et les marchés internationaux. À cause de la privatisation de certaines lignes du Sistema Ferroviario Nacional (réseau ferroviaire national) depuis 1998, cet organisme ne consigne que les renseignements statistiques sur les

Ferrocarril del Sureste (Chemins de fer du Sud-Est) et sur les chemins de fer secondaires qui lui sont encore assujettis. (Avant 1998, les FNM devaient fournir des renseignements statistiques sur tous les chemins de fer mexicains.)

Instituto Mexicano del Transporte (IMT)

Institut mexicain des transports

Site Web : www.imt.mx

L'IMT est un centre de recherche et développement technologiques qui relève du SCT. Il a été créé pour répondre au besoin de moderniser l'infrastructure, d'optimiser les opérations, de mettre au point ou d'adapter les technologies en fonction des besoins du pays, ainsi que de promouvoir la production industrielle nationale. Dans le cadre de son mandat organisationnel, il mène des projets de recherche dans le domaine du transport public et privé. En outre, il a instauré plusieurs programmes visant à perfectionner le capital humain du secteur des transports, grâce à l'éducation et à la formation.

L'IMT rédige et diffuse un manuel statistique annuel pour le secteur des transports, intitulé *Manual Estadístico del Sector Transporte*. Celui-ci comprend des statistiques officielles des transports et des statistiques connexes sur tous les modes de transport. Il vise à donner à tous les intéressés une vue d'ensemble de l'évolution du transport multimodal et intermodal au Mexique. L'IMT collabore également avec la Dirección General de Servicios Técnicos (Direction générale des services techniques) du SCT, pour élaborer des enquêtes sur le terrain portant sur l'origine, la destination, le poids et la dimension des véhicules de transport routier de marchandises. Il traite enfin les données recueillies sur le terrain et les publie périodiquement. L'enquête annuelle est connue sous le nom d'*Estudio Estadístico de Campo del Autotransporte Nacional* (Étude statistique sur le terrain du transport routier national).

Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)

Services de navigation dans l'espace aérien du Mexique

Site Web : www.sct.gob.mx/estructura/seneam.htm/

Les SENEAM fournissent des services de contrôle de la circulation aérienne, de météorologie aéronautique, d'aide radio à la navigation, de télécommunications aéronautiques, de répartition des avions, de renseignements aéronautiques, de transmission de messages d'exploitation, ainsi que des services administratifs de toutes sortes exigés par les compagnies, les bureaux gouvernementaux, les organismes ou les particuliers qui exercent des activités de transport aérien nationales et internationales, et tous les services nécessaires à la sécurité de même qu'à une circulation aérienne ordonnée et régularisée. Ils produisent également des renseignements statistiques sur l'infrastructure, le matériel, les opérations et les services de soutien de la navigation aérienne, tout en rédigeant, en mettant à jour et en distribuant la *Publicación de Información Aeronáutica* (Bulletin d'information aéronautique).

Unidad de Autopistas de Cuota (UAC)

Service des routes à péage

L'UAC est chargé des permis et des autorisations pour la construction de routes d'accès, de croisements et d'installations relatifs aux routes à péage du Mexique. Il est également chargé d'enregistrer les péages perçus sur les routes et les ponts. En matière de statistiques, il recueille des données sur tous les véhicules circulant sur ces routes et ces ponts, et mène une analyse statistique et des évaluations opérationnelles. Dans son analyse statistique, il tient compte des données provenant des Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Chemins et ponts fédéraux et services connexes) lorsqu'il calcule les débits de circulation. Il exprime ces données en circulation journalière moyenne, annuelle et mensuelle.

Autres organismes fédéraux mexicains

Banco de Mexico (BANXICO)

Banque du Mexique

Site Web : www.banxico.org.mx

La BANXICO a pour but principal de fournir la monnaie nationale dont a besoin l'économie du pays. Pour atteindre ce but, elle a, en tant que banque centrale, l'objectif premier de maintenir la stabilité du pouvoir d'achat de cette monnaie. Elle aide également à promouvoir le développement du système financier, et assure le bon fonctionnement des systèmes de paiement. Avec le concours d'autres organismes, elle est chargée de réunir, d'analyser et de publier des statistiques économiques et financières. En matière de statistiques des transports, elle produit des données sur les flux touristiques, en faisant la différence entre les touristes qui entrent au pays ou qui en sortent par la route de ceux utilisant l'avion.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía (CONAE)

Commission nationale de l'économie d'énergie

Site Web : www.conae.gob.mx

La Commission agit comme organisme de consultation technique en matière d'économie d'énergie et de rendement énergétique, à l'appui des groupes et organismes fédéraux, des administrations des États et municipales, ainsi que des particuliers. Elle se compose de représentants de plusieurs autres secrétariats fédéraux. Elle a pour tâche de favoriser l'économie d'énergie dans tous les secteurs de la société et de l'économie du Mexique. Plus précisément, ses fonctions les plus importantes consistent à promouvoir, à coordonner et à évaluer des stratégies, des programmes et des mesures d'économie d'énergie et de rendement énergétique, de même qu'à élaborer et à diffuser des résultats de recherches, des technologies et des études à l'appui de ces objectifs.

Comisión Reguladora de Energía (CRE)

Commission de réglementation de l'énergie

Site Web : www.cre.gob.mx

La CRE a pour mission de promouvoir l'expansion efficace des secteurs gazier et électrique dans l'intérêt de leurs utilisateurs. Pour atteindre cet objectif, elle réglemente les industries de l'électricité et du gaz naturel du Mexique. Les activités réglementées, précisées dans la *Ley de la CRE* (Loi sur la CRE), sont celles qui génèrent, exploitent, transmettent, commercialisent et fournissent l'énergie électrique, ainsi que le transport, l'entreposage et la distribution du pétrole et du gaz naturel.

Instituto Nacional de Ecología (INE)

Institut national de l'éologie

Site Web : www.ine.gob.mx

L'INE fait partie du Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (secrétariat à l'Environnement, aux Ressources naturelles et aux Pêches), et il est chargé de dresser des politiques environnementales et d'appliquer diverses dispositions de réglementation et de gestion de l'environnement. Ses responsabilités se rapportent à la fois à des questions sectorielles et régionales. À cause de l'incidence des transports sur l'environnement, l'INE exerce également des activités, et exécute des projets, relatifs aux transports. Ceux-ci consistent notamment à élaborer des normes sur les niveaux d'émission maximums admissibles des véhicules automobiles; à dresser des inventaires des émissions atmosphériques par secteur et par type de gaz à effet de serre; à évaluer les incidences environnementales de la construction et de l'exploitation d'infrastructures de transport générales (routes, chemins de fer, aéroports, etc.); à établir des réseaux de contrôle de la qualité de l'air; à réunir des renseignements sur ces activités.

Instituto Nacional de Migración (INM)

Institut national des migrants

L'INM fait partie du Secretaría de Gobernación (secrétariat à l'Intérieur et aux Affaires gouvernementales), et il est chargé de planifier, d'exécuter, de contrôler, de superviser et d'évaluer les services de migration, ainsi que de les coordonner avec d'autres organismes fédéraux ayant eux aussi des responsabilités dans le domaine de la migration. Il documente et enregistre l'entrée et la sortie de ressortissants nationaux et étrangers par transport terrestre, aérien ou maritime. Il produit des statistiques conformément à des notions précisées dans la *Ley General de Población* (Loi sur la population en général), et il les fournit tous les mois à la Banque du Mexique pour permettre à celle-ci de calculer les revenus et les dépenses touristiques.

Petróleos Mexicanos (PEMEX)

Société d'exploitation pétrolière du Mexique

Site Web : www.pemex.org.mx

La PEMEX est un organisme public et décentralisé chargé d'explorer et d'exploiter les hydrocarbures ainsi que de produire, entreposer, distribuer et commercialiser les produits pétroliers et pétrochimiques au Mexique. Elle génère un large éventail de renseignements sur ces activités.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI)

Secrétariat au Commerce et au Développement industriel

Site Web : www.secofi.gob.mx/

Le Secretaría de Comercio y Fomento Industrial est un organisme de direction fédéral qui a pour mission d'exercer les fonctions suivantes : formuler et élaborer des politiques générales dans les domaines de l'industrie, de l'exploitation minière, du commerce international, du commerce intérieur et de l'approvisionnement; réglementer, diriger et estimer les mesures

de protection des consommateurs; enregistrer la propriété industrielle et commerciale; surveiller et réglementer l'investissement étranger au Mexique; surveiller et réglementer le transfert de technologie, ainsi que promouvoir et organiser le développement industriel et technologique. En ce qui a trait aux statistiques des transports, le SECOFI diffuse des renseignements sur le commerce mexicain de marchandises, par mode de transport.

Secretaría de Energía, SE

Secrétariat à l'Énergie

Site Web : www.energia.gob.mx/

Le Secretaría de Energía a pour fonctions principales les suivantes : élaborer les politiques énergétiques nationales du Mexique; promouvoir l'utilisation des hydrocarbures et de l'énergie nucléaire au Mexique, assurer la planification énergétique et établir les politiques économiques et sociales relatives aux entreprises parapubliques du secteur de l'énergie; effectuer et promouvoir les recherches sur les coûts de l'énergie et sur les économies possibles; émettre des normes énergétiques officielles du Mexique. Au chapitre des statistiques des transports, le SE élabore et fournit des renseignements sur la balance énergétique du Mexique, et d'autres indicateurs énergétiques.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)

Secrétariat aux Finances et au Crédit public

Site Web : www.shcp.gob.mx/index.html

Le Secretaría de Hacienda y Crédito Público a pour fonction de prévoir et de coordonner la planification du développement national avec le concours des groupes sociaux concernés; de coordonner et de développer les services de renseignements statistiques et géographiques nationaux; d'établir des normes et des procédures d'organisation, de

fonctionnement et de coordination des systèmes d'information statistique et géographique nationaux, notamment de coordonner les services d'information des agences et des organismes fédéraux. La Dirección General de Aduanas (la Direction générale des douanes, ou le Service des douanes) est un organisme du SHCP. Elle doit assumer certaines des responsabilités suivantes : promouvoir les programmes et les activités de mise en œuvre des politiques législatives afférentes aux douanes; prévenir les infractions et les crimes financiers; élaborer, promouvoir et évaluer les systèmes, les méthodes et les procédures du Service des douanes, notamment en matière de collecte de renseignements statistiques sur le commerce international.

Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP)

Secrétariat à la Planification et à la Budgétisation (anciennement)

Les fonctions et attributions du Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP) ont été cédées au Secretaría de Hacienda y Crédito Público au cours du premier trimestre de 1992.

Secretaría de Turismo (SECTUR)

Secrétariat au Tourisme

Site Web : www.mexico-travel.com

Le SECTUR est chargé de formuler et de gérer la politique de développement des activités touristiques nationales; de formuler et de diffuser des renseignements officiels sur le tourisme; de coordonner la publicité touristique diffusée par divers organismes fédéraux et diverses administrations d'État et municipales, de même que par divers organismes sociaux et privés; de réunir des statistiques sur le tourisme, conformément aux dispositions établies par le Secretaría de Hacienda y Crédito Público (secrétariat aux Finances et au Crédit public).

Domaine statistique des transports	Sources mexicaines de données et d'analyse
Aperçu des trois pays	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
Les transports et l'économie	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Banco de México Secretaría de Hacienda y Crédito Público Secretaría de Programación y Presupuesto
La sécurité des transports	Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil Transport routier : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática et Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos) Transport par pipeline : Petróleos Mexicanos Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática Transport ferroviaire : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ferrocarriles Nacionales de México) Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante)
Les transports, l'énergie et l'environnement	Secretaría de Energía, Comisión Nacional para el Ahorro de Energía Comisión Reguladora de Energía Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca Instituto Nacional de Ecología
Transport intérieur de marchandises	Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Aeropuertos y Servicios Auxiliares et Dirección General de Aeronáutica Civil) Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Autotransporte Federal, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, et Instituto Mexicano del Transporte) Transport par pipeline : Petróleos Mexicanos Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ferrocarriles Nacionales de México) Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante and Dirección General de Puertos)

Commerce nord-américain de marchandises	<p>Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Ferrocarriles Nacionales de México, et Instituto Mexicano del Transporte)</p> <p>Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial Banco de México</p>
Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	<p>Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Ferrocarriles Nacionales de México, et Instituto Mexicano del Transporte)</p> <p>Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial Banco de México</p>
Trafic intérieur de passagers	<p>Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil et Instituto Mexicano del Transporte)</p> <p>Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Autotransporte Federal and Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos)</p> <p>Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ferrocarriles Nacionales de México)</p> <p>Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática</p> <p>Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante et Dirección General de Puertos)</p>
Trafic nord-américain de passagers	<p>Banco de México</p> <p>Instituto Nacional de Migración</p> <p>Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática</p> <p>Secretaría de Turismo</p> <p>Secretaría de Comunicaciones y Transportes</p>
Trafic de passagers entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	<p>Banco de México</p> <p>Instituto Nacional de Migración</p> <p>Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática</p> <p>Secretaría de Turismo</p> <p>Secretaría de Comunicaciones y Transportes</p>

Infrastructure des transports	<p>Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil)</p> <p>Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos et Dirección General de Evaluación)</p> <p>Transport par pipeline : Petróleos Mexicanos</p> <p>Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática et diverses administrations des transports en commun locales</p> <p>Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ferrocarriles Nacionales de México)</p> <p>Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante et Dirección General de Puertos)</p>
Véhicules de transport	<p>Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Aeropuertos y Servicios Auxiliares y Dirección General de Aeronáutica Civil)</p> <p>Transport routier : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática et Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Instituto Mexicano del Transporte)</p> <p>Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática et diverses administrations des transports en commun locales</p> <p>Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ferrocarriles Nacionales de México)</p> <p>Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante et Dirección General de Puertos)</p>

APERÇU STATISTIQUE DES TRANSPORTS AUX ÉTATS-UNIS

Aperçu de l'appareil statistique des États-Unis

L'appareil statistique des États-Unis est très décentralisé. La tâche de produire des statistiques fédérales y est divisée entre environ 70 organismes. Onze d'entre eux, situés dans 9 secrétariats, exercent des activités statistiques (collecte, analyse, production et diffusion de données statistiques) qui sont leur mission principale. Ce sont le Bureau of Economic Analysis et le Census Bureau des États-Unis, au secrétariat au Commerce, le Bureau of Labor Statistics, au secrétariat au Travail, la Statistics of Income Division, au secrétariat au Trésor, l'Energy Information Administration, au secrétariat à l'Énergie, le National Center of Health Statistics, au secrétariat à la Santé et aux Services aux particuliers, le Bureau of Justice Statistics, au secrétariat à la Justice, le National Center for Education Statistics, au secrétariat à l'Éducation, l'Economic Research Service et le National Agricultural Statistics Service, au secrétariat à l'Agriculture, et le Bureau of Transportation Statistics, au secrétariat aux Transports. Chacun de ces organismes a son propre budget. En outre, 60 autres organismes exercent eux aussi des activités statistiques, bien que la production de statistiques ne soit pas leur mission principale. La surveillance et la coordination de l'appareil statistique des États-Unis relèvent de l'Office of Management and Budget ainsi que de l'Office of Information and Regulatory Affairs (OMB/OIRA).

Sources déterminées de statistiques des transports et de données connexes aux États-Unis

La section suivante fait état des rôles et responsabilités de certains organismes fédéraux des États-Unis, ainsi que d'autres organismes qui planifient, recueillent, coordonnent, développent et tiennent à jour des données et des renseignements sur les

transports, ou connexes. Pour un certain nombre de ces organismes, les statistiques des transports sont primordiales. Pour d'autres, ils sont l'une de nombreuses activités, et pour d'autres encore, ils sont un sous-produit de fonctions principales. La liste correspond à bon nombre des sources américaines utilisées pour rédiger la présente publication, mais il ne faut pas la considérer comme exhaustive. Une brève description de la mission et des fonctions générales de chaque organisme est donnée, ainsi que de ses activités de collecte de données. Toutefois, nous ne fournissons pas de renseignements détaillés sur les activités de collecte de données de chaque organisme. On trouvera d'autres renseignements sur les enquêtes, les méthodes, les activités de diffusion et d'autres questions en consultant le site Web de chaque organisme décrit ci-après. Nous faisons état également de certaines données et de certains renseignements sur les transports, provenant de sources autres que fédérale.

U.S. Department of Transportation (USDOT)

Site Web : www.dot.gov/

Le secrétariat aux Transports a pour mission de servir les États-Unis en leur assurant un réseau de transport rapide, sûr, efficace, accessible et commode, propre à répondre aux intérêts nationaux essentiels de ce pays et d'améliorer la qualité de vie de sa population. Il a cinq objectifs stratégiques : (1) la sécurité (promouvoir la santé et la sécurité publiques en travaillant à éliminer les pertes de vie et les blessures causées par les transports); (2) la mobilité (mettre en place un réseau de transport des personnes et des marchandises qui soit accessible, à prix raisonnable et fiable); (3) la croissance économique (appuyer un réseau de transport pouvant favoriser la croissance économique des États-Unis); (4) l'environnement humain et naturel (protéger et promouvoir les collectivités et le milieu naturel touchés par les transports); (5) la sécurité nationale (assurer la sécurité du réseau de transport de

personnes et de marchandises). Le secrétariat aux Transports des États-Unis se compose de l'Office of the Secretary et de douze administrations. Ce sont le Bureau of Transportation Statistics, la Garde côtière des États-Unis, la Federal Aviation Administration, la Federal Highway Administration, la Federal Railroad Administration, la Federal Transit Administration, la Maritime Administration, la National Highway Traffic Safety Administration, la Research and Special Programs Administration, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la Surface Transportation Board, le Transportation Administrative Services Center et la Federal Motor Carrier Safety Administration (à compter de janvier 2000).

Bureau of Transportation Statistics

Site Web : www.bts.gov/

Le Bureau of Transportation Statistics (BTS) a pour mission d'élaborer des données, des renseignements et une analyse de haute qualité relatifs aux transports, ainsi que de promouvoir leur utilisation efficace dans la prise de décisions publiques et privées. Ces décisions sont axées sur l'investissement dans les transports, les politiques des transports et les décisions de planification dans les domaines de la sécurité, de l'activité économique, de la mobilité, de la sécurité nationale ainsi que de l'environnement humain et naturel, qui sont également les objectifs stratégiques primordiaux du secrétariat aux Transports des États-Unis. Le BTS réunit, analyse et rend accessibles des renseignements sur les systèmes de transport du pays; recueille des renseignements sur divers aspects des transports; augmente la qualité et l'efficacité des programmes statistiques du Secrétariat grâce à la recherche, à l'élaboration de lignes directrices et à la promotion de meilleures méthodes d'acquisition et d'utilisation des données. Ses clients proviennent du Congrès des États-Unis, des administrations fédérale, des États et locales; des associations relatives aux transports; des entreprises et de l'industrie privées; des universités et de la population en général. Le BTS mesure son

rendement en fonction de données et de résultats précis, notamment de leur pertinence, de leur qualité, de leur opportunité, de leur comparabilité, de leur intégralité et de leur utilité.

Les plus importants programmes du BTS en matière de collecte de données sont la Commodity Flow Survey (CFS), menée conjointement avec le Census Bureau, et la National Personal Transportation Survey/American Travel Survey (NPTS/ATS), menée conjointement avec la Federal Highway Administration, qui lui permettent de déterminer la destination des voyageurs et des marchandises acheminés par tous les modes de transport. Le BTS parraine également le traitement des données de transport relatives au commerce terrestre de marchandises des États-Unis, puis analyse et diffuse ces dernières. De concert avec le Bureau of Economic Analysis du secrétariat au Commerce, il a établi les Transportation Satellite Accounts (TSA) des États-Unis, qui sont un moyen de mesurer la contribution, tant des services de transport internes que des services de transport pour compte d'autrui, au produit intérieur brut (PIB), dans un cadre conforme aux comptes nationaux. En outre, l'Office of Airline Information (OAI) du BTS réunit, tient à jour et analyse des données financières, commerciales et de rendement sur l'industrie du transport aérien. Le BTS gère par ailleurs la National Transportation Library et dirige l'effort du gouvernement fédéral pour mettre au point des données géospatiales relatives aux transports. Il élabore enfin l'Intermodal Transportation Data Base (ITDB), qui reliera les principaux ensembles de données sur la sécurité et autres pour l'analyse multimodale, grâce aux technologies fondées sur le Web.

Federal Aviation Administration

Site Web : www.faa.gov/

La fonction principale de la Federal Aviation Administration (FAA) est de promouvoir le développement et la sécurité de l'aviation aux États-Unis. La FAA tient à jour un

ensemble de données diverses à l'appui des activités critiques en matière de réglementation de la sécurité; de gestion de l'espace aérien et de la circulation aérienne; de gestion des installations de navigation aérienne; de recherche, d'ingénierie et de développement; d'essai et d'évaluation de systèmes d'aviation; de programmes aéroportuaires; d'immatriculation des aéronefs.

Federal Highway Administration

Site Web : www.fhwa.dot.gov/

La Federal Highway Administration (FHWA) administre directement un certain nombre d'activités de transport routier, notamment l'élaboration de normes, la recherche et la technologie, la formation, l'assistance technique, l'accès routier au territoire domanial et aux terres autochtones, ainsi que le contrôle d'application des dispositions réglementaires sur la sécurité des véhicules utilitaires. Elle joue également un rôle important en travaillant, grâce à des partenariats, à des programmes, à des politiques et à l'affectation de ressources, à faciliter l'expansion stratégique et l'entretien des routes principales et secondaires de même que des systèmes de transport intermodal. Ses activités statistiques sont notamment la collecte, l'analyse et la diffusion de données sur le réseau routier des États-Unis, sur le financement de l'infrastructure, sur la consommation de carburant des véhicules, sur l'immatriculation de ces derniers, sur l'octroi des permis de conduire et sur les caractéristiques des voyages locaux.

Federal Motor Carrier Safety Administration

Site Web : www.fmcsa.dot.gov/

La Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) a pour mission d'établir, d'administrer et de faire respecter la réglementation fédérale sur les transports routiers de même que sur les tests de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool (réglementation américaine sur les substances dangereuses). Son but est

d'accroître constamment la sécurité du réseau routier des États-Unis, d'assurer les liaisons ou les correspondances intermodales ainsi que les activités de transport routier, grâce à l'élaboration et à la promotion de programmes innovateurs, fondés sur les données et l'analyse. Elle a mis sur pied, en janvier 2000, une administration opérationnelle du secrétariat aux Transports des États-Unis. Elle recueille, analyse et diffuse des données sur la sécurité dans les transports routiers, et des données connexes.

Federal Railroad Administration

Site Web : www.fra.dot.gov/

La Federal Railroad Administration (FRA) a pour mission de promulguer et de faire respecter la réglementation sur le transport ferroviaire, d'appliquer les programmes d'octroi d'aide financière aux chemins de fer, de mener des travaux de recherche et développement à l'appui d'une sécurité ferroviaire accrue et d'une politique de transport ferroviaire nationale, ainsi que de faciliter la mise au point d'une technologie ferroviaire nouvelle et améliorée. Elle recueille, analyse et diffuse des données sur le réseau ferroviaire des États-Unis, notamment sur la circulation, la sécurité et les rapports d'accidents, de même que des renseignements sur les passages à niveau et les inspections.

Federal Transit Administration

Site Web : www.fta.dot.gov/

La Federal Transit Administration (FTA) a pour mission d'aider les sociétés de transport en commun publiques et privées à instaurer de meilleurs systèmes, de meilleures installations et un meilleur matériel de transport en commun, ainsi que d'aider les administrations des États et les administrations locales à assumer le coût de ces systèmes et de ces installations. Elle assemble, analyse et diffuse des données d'exploitation et des données financières sur les systèmes et les services de transport en commun des États-Unis.

Maritime Administration

Site Web : www.marad.dot.gov/

La Maritime Administration (MARAD) a pour mission d'appuyer le développement, les activités et le maintien de la marine marchande des États-Unis. Elle cherche également à s'assurer que les États-Unis sont dotés d'un bon service de construction et de réparation de navires, de ports efficaces, de systèmes de transport intermodal terrestre et par eau performants, ainsi que de navires de réserve en situation d'urgence nationale. La MARAD recueille, analyse, met à jour et diffuse des données sur le commerce extérieur et intérieur, sur les caractéristiques et les itinéraires des navires, sur les installations portuaires, sur la construction et la réparation des navires, sur la valeur des navires, sur les rapports financiers et les dépenses d'exploitation, sur les activités de navigation et les emplois maritimes.

National Highway Traffic Safety Administration

Site Web : www.nhtsa.dot.gov/

La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) a pour mission d'accroître la sécurité dans les transports routiers en déterminant et en éliminant les problèmes relatifs aux véhicules routiers motorisés et aux routes. Elle recueille, analyse et diffuse des données et des renseignements sur la sécurité routière et celle des véhicules, notamment sur les collisions de la route, sur les tués et les blessés, et sur les coûts économiques qui en découlent.

Research and Special Programs Administration

Site Web : www.rspa.dot.gov/

La Research and Special Programs Administration (RSPA) est la division de la recherche et du développement technique à long terme du secrétariat aux Transports des États-Unis, et elle est chargée d'exécuter des programmes spéciaux. Ses activités statistiques sont notamment la collecte de données sur le transport des matières

dangereuses de même que sur la sécurité des oléoducs et des gazoducs (gaz naturel).

Saint Lawrence Seaway Development Corporation

Site Web : www.dot.gov/slsdc/

La Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) est chargée d'exploiter et de maintenir en état la Voie maritime du Saint-Laurent, de concert avec le Canada, ainsi que de développer le commerce international dans tout le réseau des Grands Lacs. Ses activités statistiques consistent à analyser et à diffuser des données portant expressément sur la Voie maritime.

Surface Transportation Board

Site Web : www.stb.dot.gov/

Le Surface Transportation Board (STB) est un organisme d'arbitrage tripartite et indépendant, qui relève du secrétariat aux Transports des États-Unis. Il a été établi à la suite de la cessation des travaux de l'Interstate Commerce Commission (ICC), en 1995, et il a assumé certaines fonctions de réglementation de cette dernière. Parmi celles-ci, on retrouve notamment la surveillance économique des chemins de fer, et, dans un registre relativement limité, la surveillance des exploitants de pipelines, des autocaristes, des transporteurs par eau qui font du commerce intérieur non contigu, des transporteurs de biens ménagers et de certains types de transporteurs routiers. Le STB réunit, tient à jour et analyse des données économiques, financières et sur l'emploi relatives aux chemins de fer de catégorie I des États-Unis.

U.S. Coast Guard

Site Web : www.uscg.mil/

La Garde côtière des États-Unis (USCG) est l'une des cinq divisions des Forces armées des États-Unis, et elle relève de la compétence du secrétariat aux Transports. Elle est le plus ancien service maritime continu du pays, et ses responsabilités comportent notamment les opérations de recherche et sauvetage, le contrôle d'application des lois maritimes, les aides à

la navigation, le déglaçage, la protection de l'environnement, la sécurité portuaire et la disponibilité militaire. Elle recueille, tient à jour et analyse des données sur la sécurité de la navigation de plaisance; sur les sinistres subis par des navires commerciaux; sur les titulaires de permis de la marine marchande; sur les inspections de navires étrangers et américains, et sur les installations extracôtières et portuaires; sur le rendement en matière de recherche et de sauvetage; et sur les cas de pollution accidentelle dans les eaux navigables des États-Unis.

***U.S. Department of Commerce
(USDOC)***

Site Web : www.doc.gov/

Le secrétariat au Commerce favorise la création d'emplois, la croissance économique, le développement durable et la hausse des niveaux de vie en travaillant en partenariat avec les entreprises, les universités, les collectivités et les travailleurs. Plus précisément, il facilite l'utilisation quotidienne de la technologie en milieu de travail et au foyer; appuie l'établissement, la cueillette et la transmission de renseignements essentiels aux entreprises concurrentielles; favorise la diversité des sociétés et des marchandises; appuie la salubrité de l'environnement et la prospérité des collectivités; et effectue le recensement décennal exigé par la Constitution.

U.S. Census Bureau

Site Web : www.census.gov/

Le Census Bureau des États-Unis (Census) est chargé de recueillir, de compiler et de publier diverses données statistiques sur les États-Unis. Il doit notamment procéder au recensement décennal de la population et du logement; aux recensements quinquennaux des administrations des États et des administrations locales, ainsi que des industries nationales; aux recensements spéciaux effectués à la demande et aux frais

des États et des localités; et aux compilations statistiques sur le commerce extérieur des États-Unis. Parmi ses principales activités de production de données de transport, il y a le Census of Transportation, la Vehicle Inventory and Use Survey (VIUS), et la Transportation Annual Survey (TAS). Le Census of Transportation (recensement des transports) a lieu tous les 5 ans (toutes les années se terminant par un 7 et un 2) et permet de recueillir des données financières et opérationnelles sur les établissements intérieurs assurant le transport de passagers et de marchandises. La VIUS (connue autrefois sous le nom de Truck Inventory and Use Survey, ou TIUS) mesure les caractéristiques matérielles et opérationnelles des parcs de camions affectés au camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. La TAS permet de réunir des données sur les recettes, les dépenses et les parcs de véhicules des entreprises de transport routier de marchandises et des entreprises offrant des services d'entreposage. En outre, le Census Bureau mène la Commodity Flow survey (l'Enquête sur les flux de marchandises) de concert avec le Bureau of Transportation Statistics du secrétariat aux Transports.

Bureau of Economic Analysis

Site Web : www.bea.doc.gov/

Le Bureau of Economic Analysis (BEA) est chargé d'établir et d'interpréter les comptes économiques comprenant notamment les comptes nationaux sur les revenus et la richesse (national income and wealth accounts), les comptes sur le revenu et les produits des États et des régions (state and regional income and product accounts), et les comptes du commerce international et de la balance des paiements (international trade and balance of payment accounts). De concert avec le Bureau of Transportation Statistics, le BEA a aidé à établir le Transportation Satellite Account (TSA), c'est-à-dire le Compte satellite des transports.

International Trade Administration

Site Web : www.ita.doc.gov/

L'International Trade Administration (ITA) diffuse des données et des rapports sur le commerce américain de marchandises et de services, sur les prix de production et l'investissement direct étranger aux États-Unis. En outre, son Tourism Industries Office recueille et tient à jour des données sur les voyages internationaux à destination et en provenance des États-Unis.

Autres organismes fédéraux des États-Unis

Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor

Site Web : www.stats.bls.gov/

Le Bureau of Labor Statistics (BLS) est chargé de réunir, d'analyser et de diffuser des données sur l'emploi, sur les prix et sur les dépenses des consommateurs, sur la rémunération et les conditions de travail, sur la productivité et sur les prévisions en matière d'emploi. Cela comprend les données sur le secteur américain des transports.

Energy Information Administration, U.S. Department of Energy

Site Web : www.eia.doe.gov/

L'Energy Information Administration (EIA) est chargée de réunir, de traiter et de publier des données sur l'offre et la demande d'énergie ainsi que des renseignements sur la consommation et la distribution d'énergie de même que sur les technologies connexes. Elle élabore des analyses des tendances en matière de consommation d'énergie et de leurs incidences micro et macroéconomiques. Les données portent notamment sur le charbon, le pétrole, le gaz naturel ainsi que l'énergie électrique et nucléaire.

Environmental Protection Agency

Site Web : www.epa.gov/

L'Environmental Protection Agency (EPA) contrôle la qualité de l'air et de l'eau potable,

les eaux superficielles et souterraines, l'état des écosystèmes et l'introduction de substances toxiques ou dangereuses dans l'environnement. Elle mène des recherches et des études pour fournir des données de base et pour évaluer et appuyer les systèmes de surveillance de l'environnement. Établi en 1997, le Center for Environmental Information and Statistics (CEIS) est son guichet unique lorsqu'elle a besoin de données et de renseignements sur la qualité de l'environnement et les tendances environnementales.

National Transportation Safety Board

Site Web : www.ntsb.gov/

Le National Transportation Safety Board (NTSB) est un organisme fédéral indépendant que le Congrès des États-Unis a chargé d'enquêter sur chaque accident de l'aviation civile survenu aux États-Unis, de même que sur les accidents de chemin de fer, de la route, maritimes et de pipeline importants. Il fait également des recommandations de sécurité visant à prévenir les accidents. Il recueille, analyse et diffuse des données et des renseignements sur les accidents de transport sur lesquels il enquête.

U.S. Army Corp of Engineers,

U.S. Department of Defense

Site Web : www.usace.army.mil/

L'Army Corps of Engineers des États-Unis (USACE) est chargé d'exploiter et de maintenir en état le réseau de voies navigables de ce pays, pour assurer la circulation sûre et efficace des navires commerciaux et de plaisance. Son Navigation Data Center (NDC) a la tâche d'établir et de tenir à jour diverses bases de données axées sur la navigation. Ce sont notamment les bases de données portant respectivement sur le commerce maritime extérieur et intérieur, les navires de commerce américains, les installations portuaires, les écluses et l'éclusage, ainsi que les projets de dragage visant à assurer ou à faciliter la navigation.

U.S. Customs Service,**U.S. Department of Treasury**

Site Web : www.customs.ustreas.gov/

Le Service des douanes (Customs Service) des États-Unis fait en sorte que toutes les importations et les exportations soient conformes aux lois et règlements de ce pays. Il réunit et vérifie des données sur les tarifs et le commerce, que le Census Bureau des États-Unis compile, analyse et diffuse. En outre, il recueille et tient à jour des données sur les passages de la frontière mexicaine ou canadienne par les passagers les véhicules et les navires qui entrent aux États-Unis.

Associations et organismes non gouvernementaux

Cette liste fait état d'associations et d'organismes non gouvernementaux choisis qui ont servi de sources de renseignements américaines pour l'élaboration du présent rapport. Il ne faut *pas* la considérer comme une liste exhaustive d'associations et d'organismes non gouvernementaux chargés de tenir à jour et d'analyser les données de transport et les données connexes relatives aux États-Unis. Elle contient une brève description de la mission et des fonctions générales de chaque organisme, de même que de ses activités de collecte de données.

Association of American Railroads

Site Web : www.aar.org/

L'Association of American Railroads (AAR) réunit des représentants des gros transporteurs ferroviaires de marchandises nord-américains, et d'Amtrak. Elle réunit et diffuse notamment des données diverses sur les chemins de fer, et en particulier son rapport annuel intitulé *Railroad Facts*, qui fournit des statistiques financières et d'exploitation sur les chemins de fer américains de catégorie I.

American Public Transit Association

Site Web : www.apta.com/

L'American Public Transit Association (APTA) réunit des exploitants de services d'autobus et d'autocars, de services de transport en commun express et de services ferroviaires de banlieue, et elle est chargée de planifier, de concevoir, de construire, de financer et d'exploiter des systèmes de transport en commun. Elle réunit et publie notamment des données sur les transports en commun, en particulier son rapport annuel intitulé *Transit Fact Book*.

Association of Oil Pipe Lines

Téléphone : 202-408-7970

L'Association of Oil Pipe Lines est un organisme non constitué et sans but lucratif qui, entre autres activités, rassemble, tient à jour et diffuse des renseignements sur l'industrie américaine du transport par oléoduc.

American Gas Association

Site Web : www.againc.org/

L'American Gas Association (AGA) réunit des représentants de 181 services d'approvisionnement en gaz naturel locaux qui distribuent ce gaz à 54 millions de foyers et d'entreprises des 50 États. Elle agit notamment comme centre d'échange de renseignements sur le gaz naturel.

Domaine statistique des transports	Sources américaines de données et d'analyse
Aperçu des trois pays	Population et superficie : U.S. Census Bureau Population active : Bureau of Labor Statistics Produit intérieur brut : Bureau of Economic Analysis
Les transports et l'économie	Bureau of Transportation Statistics U.S. Census Bureau Bureau of Economic Analysis Bureau of Labor Statistics
La sécurité des transports	Transport aérien : Federal Aviation Administration Transport par eau : Maritime Administration et U.S. Coast Guard Véhicules routiers motorisés : National Highway Traffic Safety Administration et Federal Highway Administration Transport par pipeline : Research and Special Projects Administration Transports en commun : Federal Transit Administration Transport ferroviaire : Federal Railroad Administration Analyse multimodale : Bureau of Transportation Statistics Enquêtes multimodales : National Transportation Safety Board
Les transports, l'énergie et l'environnement	Énergie : Bureau of Transportation Statistics Énergie : Autres administrations modales du U.S. Department of Transportation Énergie : Energy Information Agency Environnement : Environmental Protection Agency Environnement : Bureau of Transportation Statistics
Transport intérieur de marchandises	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics Transport par eau : Army Corps of Engineers Transport routier : Bureau of Transportation Statistics et U.S. Census Bureau Transport ferroviaire : Federal Railroad Administration Transport multimodal : Bureau of Transportation Statistics et U.S. Census Bureau
Commerce nord-américain de marchandises	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics et U.S. Census Bureau Transport routier : Bureau of Transportation Statistics Transport ferroviaire : Bureau of Transportation Statistics Transport par pipeline : Bureau of Transportation Statistics Transport par eau : Army Corps of Engineers et Maritime Administration Passages frontaliers terrestres : Customs Service

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics et U.S. Census Bureau Transport routier : Bureau of Transportation Statistics Transport ferroviaire : Bureau of Transportation Statistics Transport par pipeline : Bureau of Transportation Statistics Transport par eau : Army Corps of Engineers et Maritime Administration
Trafic intérieur de passagers	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics Transport routier : Federal Highway Administration Transports en commun : Federal Transit Administration et American Public Transit Association Transport ferroviaire : Federal Railroad Administration, Amtrak, et American Public Transit Association Voyages de longues distances : Bureau of Transportation Statistics
Trafic nord-américain de passagers	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics Voyages de longues distances : Bureau of Transportation Statistics Passages frontaliers terrestres : Customs Service
Trafic de passagers entre l'Amérique du Nord et le reste du monde	Transport aérien : Bureau of Transportation Statistics et International Trade Administration Voyages de longues distances : Bureau of Transportation Statistics
Infrastructure des transports	Transport par eau : Army Corps of Engineers Transport routier : Federal Highway Administration Transports en commun : Federal Transit Administration et American Public Transit Association Transport ferroviaire : Federal Railroad Administration, Amtrak, et American Public Transit Association
Véhicules de transport	Transport aérien : Federal Aviation Administration et Bureau of Transportation Statistics Transport par eau : Maritime Administration, U.S. Coast Guard et U.S. Army Corps of Engineers Transport routier : Federal Highway Administration Transports en commun : Federal Transit Administration et American Public Transit Association Transport ferroviaire : Federal Railroad Administration, Amtrak, et American Public Transit Association

a|n|n|e|x|e B

Sources supplémentaires et notes techniques

Sources complémentaires et notes techniques

SECTION 1 : APERÇU DES PAYS

Tableau 1-1

Population nationale et population active

Canada

Population nationale et population active : Statistique Canada. *Statistiques démographiques annuelles, no 91-213-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Compilations spéciales de Statistique Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Population urbaine : Statistique Canada. Recensement de la population de 1996. *Chiffres de population et des logements - Un aperçu national, no 93-357-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), 1997.

Population nationale : les données sur la population nationale de ce tableau reposent sur les estimations post-recensement de la population. Ces estimations sont fondées sur les données relatives à chaque province et territoire où la population de base qui a servi aux estimations post-recensement de la population est la population du recensement de 1991 selon l'âge, le sexe et l'état civil ajustée au 1^{er} juillet 1991 et au titre du sous-dénombrement net du recensement. Les estimations post-recensement selon l'âge, le sexe et l'état civil sont obtenues par la méthode des composantes. Les événements démographiques survenus entre le 1^{er} juillet 1991 et la date de base de l'estimation sont ajoutés à la population au 1^{er} juillet 1991 ou en sont défalqués. Les événements démographiques peuvent être subdivisés en deux groupes selon le type de données que l'on utilise : ceux pour lesquels des données sont rapidement et facilement utilisables (naissances, décès, mariages, divorces et immigration) et ceux qu'il faut estimer

(migrations interprovinciales, retour de Canadiens, émigration, variations nettes des résidents non permanents et nouveaux veuves).

Pourcentages urbains : les pourcentages de la population canadienne urbaine et rurale reposent sur les dénombresments de recensements de 1996. Les données urbaines et rurales reposent sur les définitions suivantes. Une région urbaine canadienne a une concentration démographique minimum de 1 000 personnes et une densité de population d'au moins 400 habitants au kilomètre carré, selon les recensements de la population antérieurs. Tout le territoire à l'extérieur des zones urbaines est considéré comme rural. Confondus, les secteurs urbains et ruraux couvrent l'ensemble du Canada.

Population active : la population active totale désigne le nombre de Canadiens âgés de plus de 15 ans qui font partie de la population active, peu importe qu'ils aient un emploi ou non. À noter que tous les membres de la tranche d'âge des 15 ans ou plus ne font pas partie de la population active. Voir les notes des tableaux 2-4 et 2-5 pour d'autres précisions.

Mexique

Population nationale et urbaine : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990. Estados Unidos Mexicanos. Perfil Sociodemográfico*, Aguascalientes, Ags., 1992.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Conteo de Población y Vivienda, 1995. Estados Unidos Mexicanos. Resultados Definitivos. Tabulados Básicos*, Aguascalientes, Ags., 1996.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Conteo de Población y Vivienda, 1995. Estados Unidos Mexicanos. Perfil Sociodemográfico*, Aguascalientes, Ags., 1997.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica, 1997*, Aguascalientes, Ags., 1997.

Population active : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. *Encuesta Nacional de Empleo, 1991, 1995 and 1996*, Aguascalientes, Ags., années diverses.

Population nationale : la population nationale se compose des citoyens mexicains, des résidents non-citoyens qui vivaient au Mexique au moment du recensement et des Mexicains qui font partie du service diplomatique. À propos de 1997, les données sont extraites du *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (Sondage national sur la dynamique démographique)*. Pour 1990, 1995 et 1997, il y a eu respectivement 0,5, 0,2 et 0,03 million de résidents qui n'ont pas indiqué leur âge. Ceux-ci font partie de la catégorie des « Plus de 65 ans ».

Pourcentages urbains : la population urbaine est fondée sur les régions qui comptent plus de 2 500 habitants.

Densité de la population : la densité de la population a été estimée d'après la superficie du pays qui couvre 1 967 183 kilomètres carrés, en utilisant comme source le *XI Censo de Población y Vivienda, 1990. (Onzième recensement de la population et des ménages, 1990.)*

Population active : les données sur la population active sont estimées à partir du *Encuesta Nacional de Empleo (Enquête nationale sur l'emploi)* sur les deuxièmes trimestres de 1991, 1995 et 1996. L'estimation repose sur la population économiquement active, qui peut se définir comme quiconque âgé de 12 ans et plus (*Población Económicamente Activa*, ou PEA).

Le pourcentage de la population active a été calculé en fonction de la population totale de 1991, 1995 et 1996. Le sondage, *Encuesta Nacional de Empleo*, a été réalisé conjointement par l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática et le Secretaría del Trabajo y Previsión Social (ministère du Travail et du Bien-être social) qui recouvrent l'ensemble du Mexique.

Les données sur la population active du tableau 1-1 diffèrent de celles du tableau 2-4 étant donné que les deux tableaux utilisent des sources différentes. Les données du tableau 2-4 proviennent des estimations du Système de comptabilité nationale du Mexique et représentent le nombre de postes que l'on juge indispensables à la production. Consulter les notes du tableau 2-4 pour une explication plus complète.

États-Unis

Population nationale et structure par âge : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States 1998*, Washington, DC, 1998, tableaux n°s 12 et 14.

Population urbaine : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Estimates of the Population of Metropolitan Areas: Annual Time Series, July 1, 1991 to July 1, 1996*, Washington, DC, 1997.

Densité de population : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *State Population Estimates: Annual Time Series, July 1, 1990 to July 1, 1998*, Washington, DC, 1998.

Population active : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau et le Bureau of Labor Statistics. *Current Population Survey*, Washington, DC, 1998.

Population nationale : les chiffres relatifs à la population nationale des États-Unis représentent la population résidente selon le recensement de la population et du logement de 1990. La population résidente englobe tous les habitants qui vivent généralement

aux États-Unis. En sont exclus les membres des forces armées des États-Unis en poste outre-mer et les citoyens américains civils dont le lieu de résidence habituel est à l'extérieur des États-Unis. Les données englobent Porto Rico et les territoires des États-Unis. On a appliquée la formule suivante pour mettre à jour chaque groupe à propos de 1995 et 1996 : le recensement de 1990 de la population résidente, majoré des enfants nés de femmes résidentes des États-Unis, diminué des décès des résidents des États-Unis, majoré des migrations internationales nettes ainsi que des mouvements nets des Forces armées américaines et des citoyens civils vers les États-Unis.

Pourcentages urbains : les pourcentages urbains reposent sur les définitions américaines de ces secteurs. En général, une région urbanisée englobe un ou plusieurs endroits (« lieu central ») et le territoire avoisinant densément peuplé (« frange urbaine ») qui ensemble, comptent au minimum 50 000 habitants. Les données englobent Porto Rico et les territoires des États-Unis. Les données relatives à 1990 sont les données révisées du recensement décennal de 1990. Les données relatives à 1995 et 1996 sont les estimations démographiques relatives à ces années. Les estimations susmentionnées intègrent les révisions des estimations des années antérieures et les résultats des recensements spéciaux et expérimentaux menés par le U.S. Census Bureau.

Population active : les données relatives à la population active représentent la population active civile des États-Unis. La population active civile englobe tous les citoyens américains âgés d'au moins 16 ans qui occupent un emploi, et également ceux qui n'ont pas d'emploi mais qui sont en mesure de travailler et qui sont à la recherche d'un emploi. Ce chiffre exclut ceux qui travaillent pour l'armée américaine. Les données sur la population active civile englobent Porto Rico et les territoires des États-Unis.

Tableaux 1-1a, 1-1b et 1-1c

Principaux centres de population : 1996

Canada

Statistique Canada. *Statistiques démographiques annuelles, no 91-213-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), 1998.

Régions métropolitaines : une région métropolitaine de recensement canadienne (RMR) est une très grande région urbaine (ou un « noyau urbain ») à laquelle viennent s'ajouter les régions urbaines et rurales attenantes (ou « franges urbaines et rurales ») très fortement intégrées sur le plan social et économique au noyau urbain. Une RMR compte une population urbaine d'au moins 100 000 habitants si l'on se fie au dernier recensement. Dès lors qu'une région devient une RMR, elle demeure une RMR même si sa population baisse sous la barre des 100 000 habitants. Toutes les RMR sont subdivisées en secteurs de recensement. Une RMR peut être regroupée avec les agglomérations de recensements attenantes (AC), pourvu qu'elles soient intégrées sur le plan social et économique.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Estadísticas del Medio Ambiente, 1997*, Aguascalientes, Ags., 1998.

Régions métropolitaines : le tableau fait état du nombre d'habitants qui vivent dans les régions les plus densément peuplées; celles-ci englobent les régions métropolitaines, les zones métropolitaines et les villes. Par définition, une région métropolitaine (RM) naît dès lors que deux ou plusieurs sites urbains ou villes (situés dans différentes municipalités ou États) s'étalement à tel point qu'ils fusionnent physiquement pour former une conurbation démographique ininterrompue d'au moins 100 000 habitants. Une zone métropolitaine (ZM) englobe une RM, plus les municipalités auxquelles appartiennent les éléments constituant de la RM. Les autres lieux

géographiques du tableau 1-1b sont des villes qui comptent au moins 15 000 habitants. Celles-ci ne répondent pas à la définition de zone ou de région métropolitaine.

États-Unis

U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States 1998*, Washington, DC, 1998.

Régions métropolitaines : les États-Unis définissent une région métropolitaine statistique (RMS) comme un noyau comptant une importante population (généralement au moins 50 000 habitants) ainsi que les communautés attenantes qui lui sont fortement intégrées sur le plan social et économique. Lorsqu'une RMS compte une population d'au moins 1 million d'habitants et qu'elle regroupe des parties constituantes distinctes, on la désigne comme une région métropolitaine statistique regroupée (RMSR), ses parties étant les régions métropolitaines statistiques principales (RMSP). Par exemple, la RMSR de Los Angeles-Riverside-Orange County (Californie) se compose de la RMSP de Los Angeles-Long Beach, de la RMSP de Orange County, de la RMSP de Riverside-San Bernardino et de la RMSP de Ventura.

Tableau 1-2 Superficie

Canada

Ressources naturelles Canada. Division GéoAccès, Ottawa (Ontario), 1998.

Superficies des terres et des eaux : la source officielle des superficies des terres et des eaux du Canada est la Division GéoAccès du Centre canadien de télédétection de Ressources naturelles Canada (RNCan). Les données sur les superficies ont été calculées en 1981 au moyen de planimètres sur des cartes à grande échelle (échelle de 1/250 000). La Division GéoAccès publie l'*Atlas national du Canada*, lequel contient divers types de cartes qui indiquent les superficies

des terres et des eaux du Canada. Les données sur les superficies d'eau englobent les eaux intérieures, les eaux des Grands Lacs et les eaux du littoral, mais excluent les eaux du large comme les zones de pêche, les eaux salées intérieures et les mers territoriales. (Le Canada est investi de compétences légales sur une très grande superficie d'eaux du large. Le Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada a calculé que la superficie totale de ces eaux était de 5,9 millions de kilomètres carrés. Le Canada est le deuxième plus vaste pays du monde avec une superficie totale de 10 millions de kilomètres carrés (masse continentale plus étendues d'eau douce). Situé essentiellement au nord du 49^e parallèle, le Canada est délimité par trois océans, l'océan Atlantique à l'est, l'océan Arctique au nord et l'océan Pacifique à l'ouest.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Geografía, Aguascalientes, Ags., 1998.

Superficies des terres et des eaux : les données proviennent de mesures numériques semi-automatiques qui fournissent des valeurs assez exactes des superficies des terres. Les superficies des eaux sont constituées par les eaux intérieures (comme les étangs, les baies, les anses, les lagunes, les marais, etc.), les eaux côtières (sous réserve que leur géographie soit conforme à la Convention internationale sur le territoire maritime (anses de moins de 24 milles marins, c.-à-d. de moins de 44,448 km)) et les mers territoriales (eaux situées à moins de 12 milles marins du littoral mexicain). Les données sur les superficies des eaux englobent également les îles (5 127 km²) et le territoire maritime (209 000 km²).

États-Unis

U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States 1998*, Washington, DC, 1998, tableau n° 387.

Superficies des terres et des eaux : les superficies des terres et des eaux des États-Unis sont définies par la base de données TIGER (Topologically Integrated Geographic Encoding and Referencing) dont la tenue est assurée par le U.S. Census Bureau. Les données sur les étendues d'eau représentent l'ensemble des quatre principales classifications : les eaux intérieures (tous les étangs lacustres, rivières, cours d'eau, criques ou étendues d'eau semblables à l'exception des Grands Lacs); les eaux côtières (principales baies des zones non fermées); les mers territoriales (étendues d'eau situées à moins de 3 milles marins du littoral américain); et les eaux des Grands Lacs (ce qui englobe les cinq Grands Lacs, le lac Saint-Clair et la Voie maritime du Saint-Laurent). Les données relatives aux territoires des États-Unis se trouvent au tableau 387 du *Statistical Abstract of the United States* de 1998.

Tableau 1-3
Produit intérieur brut (PIB) par industrie
(Dollars américains courants)

Tous les pays

Produit intérieur brut : le produit intérieur brut (PIB) désigne la valeur de tous les biens et services produits à l'intérieur des limites géographiques d'un pays. En tant qu'indicateur global le plus courant de la taille de l'économie d'un pays, le PIB mesure la valeur globale des biens et des services produits au cours d'une période donnée, diminuée du coût total des biens et des services qui servent de facteurs de production intermédiaires. Pour une industrie, la différence entre la sortie totale et l'entrée intermédiaire totale est la valeur ajoutée totale de cette industrie. C'est pourquoi le PIB est la somme de la valeur ajoutée de toutes les industries ou le PIB par industrie. Le PIB par industrie indique la part du PIB total qui résulte de chaque industrie.

Il existe plusieurs façons de mesurer le PIB par industrie. Par exemple, l'évaluation du coût des facteurs de production représente

les gains des facteurs de production et est mesurée par les coûts de main-d'œuvre (traitements et salaires, revenu du travail supplémentaire) et les charges en capital (revenus mixtes et autres surplus d'exploitation) dans le processus de production. La méthode des prix du marché a pour effet de rehausser l'évaluation des facteurs de production jusqu'au niveau des « prix du marché ». Pour se faire une idée du PIB aux prix du marché pour l'économie globale, il faut ajouter les impôts indirects nets (c.-à-d. les impôts indirects moins les subventions) à la mesure du PIB selon le coût des facteurs de production, car ils font partie intégrante du prix du marché des biens et des services. Les impôts indirects englobent les impôts sur la production comme les salaires et les impôts fonciers de même que les taxes sur les produits comme la taxe de vente. Au tableau 1-3, les estimations relatives aux États-Unis et au Mexique reposent sur l'évaluation des prix du marché. Les estimations canadiennes reposent sur une évaluation qui englobe les impôts indirects nets à la production et les taxes de vente payées par les entreprises. La différence tient au fait que les taxes de vente perçues par les entreprises mais payées par les consommateurs ne sont pas comprises dans les estimations canadiennes.

Les catégories d'industries qui figurent au tableau 1-3 sont de vastes ensembles qui se rapportent à l'activité économique par industrie. Les catégories d'industries qui figurent au tableau 1-3 sont une version modifiée de la Classification Type des Industries (CTI) des États-Unis de 1987. À ce niveau, ces catégories sont généralement comparables entre les trois pays. Il y a toutefois des cas où l'on a dû modifier et reclasser les données relatives à chaque pays. Cela est expliqué dans les notes relatives à chaque pays.

En général toutefois, les définitions suivantes de ces industries sont les suivantes : *l'agriculture, la foresterie, et la pêche* englobent les entreprises agricoles et les

entreprises de service connexes, les entreprises de pêche et de trappage et les entreprises d'exploitation forestière et de foresterie. *L'extraction minière* englobe les entreprises minières, les carrières et les entreprises qui exploitent des puits de pétrole. La *construction* englobe les entreprises de construction. La *fabrication* englobe les entreprises manufacturières. Les *communications* englobent les entreprises de communications et entreprises de service connexes. Les *services publics* englobent les compagnies d'électricité, de gaz naturel, d'eau, d'assainissement et d'autres services publics. Le *commerce de gros* englobe les entreprises de commerce de gros. Le *commerce de détail* englobe les entreprises de commerce de détail. La *finance, l'assurance et les biens immobiliers* englobent les entreprises de finances, d'assurances et d'immobilier. Les *services* englobent les entreprises de services commerciaux, les entreprises de services éducatifs, les entreprises de services de santé et de services sociaux, les entreprises de logement, de restauration et de boissons, d'autres entreprises de service et les institutions à but non lucratif qui servent les foyers.

Les sous-catégories *des transports* reposent sur les définitions suivantes. Le *transport ferroviaire* englobe les entreprises de transport ferroviaire et autres entreprises de service connexes. Le *transport local et interurbain des passagers* englobe les transports en commun (trains et autobus), les transports interurbains et ruraux, les compagnies de taxi, les autobus scolaires et autres compagnies de transport par autocar et entreprises connexes. Le *camionnage et l'entreposage* englobe les entreprises de transport par camion et d'autres entreprises d'entreposage. Le *transport par eau* englobe les entreprises de transport par eau et autres entreprises de service connexes. Le *transport aérien* englobe les transports aériens et les entreprises de service connexes. Le *transport par pipeline, à l'exclusion du gaz naturel*, englobe les

entreprises de transport de brut et autres entreprises de transport par pipeline. Les *services de transport* englobent d'autres entreprises de service comme les agences de voyages, les voyagistes, les transitaires et les courtiers, les services de location et autres services de transport divers.

Canada

Statistique Canada. Division des entrées-sorties. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1999.

Pour calculer le PIB du Canada selon les coûts des industries de l'ensemble de l'économie canadienne, on a ajouté les impôts indirects nets (c.-à-d. les impôts indirects diminués des subventions) payés par les entreprises au calcul du PIB selon le coût des facteurs de production. Les « Impôts indirects nets », en l'occurrence, indiquent que les subventions ont été défalcées du total des impôts indirects.

Les catégories d'entreprises qui figurent au tableau 1-3 sont de vastes secteurs de l'économie par branche d'activité. Les catégories d'entreprises figurant au tableau 1-3 sont une version modifiée de la Classification Type des Industries (CTI) des États-Unis de 1987. Les données canadiennes du tableau 1-3 reposent pour l'essentiel sur la Classification Type des Industries (CTI-80) de 1980 du Canada, la seule exception étant la catégorie gouvernement, qui englobe toutes les activités à but non lucratif financées par le gouvernement (quelle que soit l'activité industrielle). L'agriculture, la foresterie et la pêche englobent : les entreprises agricoles et entreprises de service connexes, les entreprises de pêche et de trappage et les entreprises d'exploitation forestière et de foresterie. Les entreprises de transport englobent les services relatifs au transport par chemin de fer, par eau et par avion, ainsi que les services de transport. Les entreprises de camionnage et d'entreposage englobent les autres entreprises d'entreposage. Les services publics englobent le transport de gaz naturel par

pipeline. Les entreprises de services englobent : les entreprises de services aux entreprises, le secteur de l'hôtellerie, de la restauration et des boissons, d'autres entreprises de services de même que des établissements privés et à but non lucratif qui servent les foyers.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes, Ags., 1997.

L'année de référence du *Sistema de Cuentas Nacionales de México* (Système de comptabilité nationale du Mexique) est 1993, qui repose sur le Cadre de comptabilité nationale des Nations Unies. Ce cadre est le fruit d'un effort conjoint de l'office statistique des Communautés européennes (EUROSTAT), du Fonds monétaire international (FMI), de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et de la Banque mondiale. Le système de classification utilisé au tableau 1-3 ne correspond pas exactement à celui du *Sistema de Cuentas Nacionales de México*, étant donné qu'il a fallu procéder à certains ajustements pour faciliter la comparaison entre les trois pays. Voici les ajustements qui ont été opérés :

les transports sur ce tableau reposent sur la catégorie des « Transport, entreposage et communications » du *Sistema de Cuentas Nacionales de México*. (En particulier, « Transport, entreposage et communications » appartiennent à la Gran Division 7, ou GD 7 du *Sistema de Cuentas Nacionales de México*.) Toutefois, au tableau 1-3, on a séparé les catégories de transport et d'entreposage des communications. Sous la catégorie « services de transport » du tableau 1-3, sont comprises les entreprises suivantes : les courtiers en douanes, les agences de voyages, les parcs de stationnement, les entreprises de voitriage et de pesée et autres services ayant

un rapport avec les transports comme la gestion des ports, des aéroports et des gares routières, la coordination des routes et des péages routiers, le contrôle des stations radar et des stations de vol ainsi que le déchargement et l'arrimage des marchandises. Les données relatives à la catégorie « services publics » au tableau 1-3 sont fondées sur la Gran Division 5 (GD 5) du *Sistema de Cuentas Nacionales de México* du Mexique, et englobent les entreprises suivantes : électricité, gaz naturel et eau. Les données relatives à la catégorie des « services » au tableau 1-3 sont fondées sur la Gran Division 6 (GD 6) du *Sistema de Cuentas Nacionales de México* du Mexique, et englobent les entreprises suivantes : services professionnels comme les écoles, les soins de santé, les loisirs et autres. Les restaurants et les hôtels sont également inclus dans les données relatives à la catégorie des « services » au tableau 1-3. Dans le *Sistema de Cuentas Nacionales de México*, les restaurants et les hôtels sont généralement comptabilisés dans la catégorie « commerce ».

États-Unis

U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *Survey of Current Business*, Washington, DC, août 1996 et novembre 1999.

Les données sur le PIB des États-Unis par industrie qui figurent au tableau 1-3 ont été calculées aux prix du marché, ce qui englobe les coûts des facteurs de production et les impôts indirects nets. La classification et la définition des industries utilisées dans ce tableau reposent généralement sur la Classification Type des Industries (CTI) des États-Unis de 1987. On a cependant procédé à certains regroupements pour faciliter les comparaisons. On a notamment regroupé les transports, les communications et les services publics, qui sont classées dans la Division E de la CTI de 1987. Les *services publics* englobent les compagnies d'électricité, de gaz naturel, d'assainissement et d'autres services publics divers. La sous-

catégorie *Commerce* est une combinaison de la Division F de la CTI des États-Unis au sujet du commerce de gros et de la Division G au sujet du commerce de détail. À compter de 1996, le Bureau of Labor Statistics a reclassé certains des services de messageries multimodaux du camionnage vers le secteur du transport aérien. Il n'a pas été possible de reclassifier les données des années précédentes. C'est ainsi que la baisse enregistrée dans le secteur du camionnage, de l'entreposage entre 1995 et 1996 reflète une variation dans les séries chronologiques des données plutôt qu'une baisse réelle de cette industrie. Des explications plus précises sont données dans le *Standard Industrial Classification Manual 1987* (Office of Management and Budget des États-Unis, Washington, DC).

SECTION 2 : LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE

Tableau 2-1
Produit intérieur brut (PIB) attribué à la demande finale de transports
(Dollars américains courants)

Tous les pays

La demande de transports finale représente la somme de toutes les dépenses des consommateurs et de l'État au titre des transports, majorée de la valeur des biens et des services achetés par les entreprises à titre d'investissement dans le domaine des transports. Ce paramètre mesure l'importance des transports sous l'angle de la demande. Étant donné qu'il n'englobe que les dépenses consacrées aux produits finis d'une économie, la demande de transports finale est comparable au produit intérieur brut.

Canada

Statistique Canada. Division des entrées-sorties. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes du tableau 1-3. Les données canadiennes reposent sur la Classification Type des Industries du Canada de 1980 (CTI-80). Toutefois, un certain nombre d'industries canadiennes ont été regroupées pour les besoins de ce tableau. La catégorie « Investissements intérieurs privés bruts » du tableau 2-1 exclut les investissements dans les infrastructures de télécommunications.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*. Aguascalientes, Ags., 1997.

Voir les notes du tableau 1-3. Les données mexicaines reposent sur le *Sistema de Cuentas Nacionales de México* de 1993 (Système de comptabilité nationale du Mexique) dont l'année de référence est 1993. Toutefois, un certain nombre d'industries mexicaines ont été regroupées pour les besoins de ce tableau.

États-Unis

Les données qui figurent au tableau 2-1 ont été recueillies par le Bureau of Transportation Statistics (BTS) en fonction des National Income and Product Accounts des États-Unis. Ce tableau repose sur les principales sources suivantes:

1990 : U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *Historical Data Tables*, Washington, DC, 1990.

1995, 1996 : U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis (BEA). *Survey of Current Business*, août 1998, (tableaux 2.6, 3.10, 4.3, 5.6, 5.8 et p. 148); octobre 1998, (tableaux 3.16 et 3.17) et compilations spéciales fondées sur les précisions statistiques sous-jacentes du BEA, Washington, DC, 1998.

Dépenses privées de consommation dans les transports, total : les véhicules routiers

motorisés englobent les autos neuves, les autos d'occasion et d'autres véhicules routiers motorisés comme les camions neufs et les camions d'occasion. Les véhicules motorisés qui servent avant tout pour les loisirs, les embarcations, les remorques et les aéronefs non commerciaux en sont exclus. Les pièces de véhicules routiers motorisés englobent les pneus, les chambres à air, les accessoires et d'autres pièces. La catégorie « Motocyclettes et autres » englobe les motocyclettes et les bicyclettes. Les services de transport englobent les services de réparation, de vidange, de lavage, de stationnement, de remisage, de location, de location à long terme, de péage, d'assurance ainsi que les services de transport locaux et interurbains achetés. Les carburants et les lubrifiants englobent l'essence (tous les types) de même que l'huile utilisée dans les autos, les camions, les aéronefs, les motocyclettes et les bateaux. On ne dispose pas de précisions sur les parts respectives de l'avion et du bateau. Une description plus détaillée de ces derniers est fournie dans les notes techniques du tableau 2-2.

Investissements intérieurs privés bruts, total : les ouvrages de transport englobent les chemins de fer et les oléoducs. Les matériels de transport désignent les camions, les autocars, les semi-remorques, les autos, les aéronefs, les navires et les embarcations de même que les matériels ferroviaires.

Exportations/importations, total : sont inclus parmi les biens et les services comptabilisés dans les exportations/importations les aéronefs civils, les moteurs et les pièces; les véhicules routiers motorisés, les moteurs et les pièces; les tarifs passagers (y compris les reçus/paiements des transporteurs aériens et des transporteurs maritimes de croisière américains/étrangers au titre du transport de résidents non américains/américains entre les États-Unis et des pays étrangers ou entre deux points situés à l'étranger) et d'autres services de transport. Le total relatif aux véhicules routiers motorisés, aux moteurs et aux pièces ne comprend pas les

embarcations, les aéronefs et les remorques non commerciales. La catégorie « autres transports » englobe les recettes de marchandises des transporteurs américains/étrangers maritimes, aériens et autres (comme les compagnies de chemin de fer, les compagnies de pipelines et les compagnies de navigation sur les Grands Lacs) au titre du transport international des exportations/importations américaines et du transport de marchandises étrangères entre des points situés à l'étranger; les dépenses et recettes portuaires (qui représentent les paiements au titre des biens et des services achetés aux États-Unis/dans des pays étrangers par des transporteurs étrangers/américains); et les recettes/ paiements des propriétaires américains/étrangers provenant d'exploitants étrangers au titre de l'affrètement de navires et de la location de wagons de chemin de fer et de conteneurs.

Achats gouvernementaux relatifs aux transports, total : les achats gouvernementaux représentent la somme des dépenses de consommation et des investissements bruts. Les achats gouvernementaux englobent les achats fédéraux, étatiques et locaux de services de transport par la route, l'eau, l'avion, le chemin de fer et les transports en commun. Les dépenses gouvernementales consacrées aux infrastructures et aux matériels de transport sont également comprises. Les achats liés à la défense comprennent les dépenses consacrées au transport des matériels (entreposage et transport de marchandises par eau, chemin de fer, camion et avion), la location de camions et d'autres matériels de transport et les frais d'entreposage et le transport des personnes (soin et transport des employés militaires et civils du ministère de la Défense), y compris les titres de transport de tous les modes de transport, les indemnités journalières, les courses en taxi, les locations de voitures de tourisme et le kilométrage autorisé pour les véhicules des particuliers.

Tableau 2-2
Dépenses de consommation
personnelles pour les transports, par
sous-catégorie de dépenses
(Dollars américains courants)

Tous les pays

Les dépenses personnelles consacrées aux transports qui figurent au tableau 2-2 sont essentiellement les mêmes que celles qui figurent au tableau 2-1. Ce tableau présente les mêmes données avec plus de précisions, et organisées selon des catégories différentes. À noter que les dépenses consacrées aux envois de marchandises ne sont pas comprises dans les données de consommation américaines et mexicaines. Toutefois, les dépenses consacrées aux envois de marchandises par train et par autocar interurbain sont incluses dans les données canadiennes.

Canada

Statistique Canada. Division des entrées-sorties. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes du tableau 1-3. Les données canadiennes reposent sur la Classification Type des Industries du Canada de 1980 (CTI-80). Cependant, un certain nombre d'industries canadiennes ont été regroupées pour les besoins de ce tableau. Les données du tableau 2-2 illustrent les dépenses personnelles engagées par les résidents du Canada tant au Canada qu'à l'étranger. Les dépenses personnelles engagées au Canada par des étrangers sont exclues de ce tableau.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes, Ags., 1997.

Voir les notes du tableau 1-3. Les données mexicaines reposent sur le *Sistema de*

Cuentas Nacionales de México de 1993 (Système de comptabilité nationale du Mexique) dont l'année de référence est 1993. Un certain nombre d'industries mexicaines ont été regroupées pour les besoins de ce tableau.

États-Unis

Les données qui figurent au tableau 2-2 ont été recueillies par le Bureau of Transportation Statistics (BTS) en fonction des National Income and Product Accounts des États-Unis. Ce tableau s'appuie sur les principales sources suivantes :

1990 : U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis (BEA). *Historical Data Tables*, Washington, DC, 1990.

1995, 1996 : U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis (BEA). *Survey of Current Business*, août 1998, tableau 2.4 et compilations spéciales fondées sur les précisions statistiques sous-jacentes du BEA, Washington, DC, 1998.

Transports privés, total : confondues, les catégories des voitures de tourisme neuves et d'occasion, des camions neufs et d'occasion et des pièces et accessoires de véhicules routiers motorisés correspondent à l'entrée relative aux véhicules routiers motorisés et pièces du tableau 2-1. Comme dans le tableau 2-1, les véhicules routiers motorisés qui servent essentiellement aux loisirs comme les embarcations de plaisance, les remorques et les aéronefs non commerciaux sont exclus du tableau 2-2.

Les données relatives aux voitures et aux camions neufs représentent le nombre d'unités vendues multiplié par le prix courant moyen de détail, ajusté au titre des rabais, des taxes de vente et des frais de transport. Les données relatives aux voitures et aux camions d'occasion représentent la somme des marges bénéficiaires des concessionnaires qui vendent des voitures et des camions d'occasion aux acheteurs non commerciaux, sans oublier les ajustements

opérés au titre des variations des stocks de voitures et de camions d'occasion. On y a ajouté les remboursements consentis aux employés qui achètent des voitures d'occasion pour leurs affaires ou dans un but polyvalent. Les remboursements consentis aux employés qui achètent des camions d'occasion pour affaires ou dans un but polyvalent ne sont pas compris.

Les motocyclettes et autres véhicules routiers motorisés neufs et d'occasion englobent les motocyclettes et les bicyclettes. Les pièces et accessoires de véhicules routiers motorisés comprennent les pneus, les chambres à air, les accessoires et d'autres pièces. Les entreprises de réparation et de location englobent : 1) les ateliers de réparation automobile, les établissements qui font la location et la location à long terme de voitures de tourisme et d'autres établissements d'entretien d'automobiles; 2) les stations-service et autres établissements de détail qui s'occupent de réparer et de louer à court/long terme des véhicules motorisés; et 3) les services de réparation effectués par les concessionnaires de voitures et de camions titulaires d'une franchise. La catégorie des carburants (essence et diesel) et des lubrifiants englobe aussi les liquides de refroidissement et d'autres produits. Les péages désignent les péages des ponts, des tunnels, des traversiers et les péages routiers. Les assurances comprennent les primes d'assurance de véhicules motorisés, moins les bénéfices et les dividendes.

Transports interurbains/locaux et de banlieue acquis : la catégorie « autre » des Transport interurbains acquis comprend les frais de bagages, les frais de transport sur les eaux côtières et intérieures, les honoraires des agents de voyages et les tarifs des navettes aéroportuaires. La catégorie des transports en commun comprend aussi bien les trains de banlieue que les services d'autobus.

Tableau 2-3
Dépenses de transport
gouvernementales, par mode de transport
(Dollars américains courants)

Canada

Statistique Canada. Division des institutions publiques. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1999.

Couverture des données : les données relatives aux dépenses publiques qui figurent dans ce tableau reflètent les dépenses engagées à toutes les étapes de l'acquisition, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des installations et des matériels de transport pertinents de même que les dépenses qui ont trait aux travaux préliminaires techniques et de génie civil connexes. Cette fonction englobe désormais les transferts du gouvernement à ses propres entreprises commerciales qui se livrent à des activités de transport, notamment les services de transport en commun et les services ferroviaires.

Transport aérien : les données reflètent les dépenses au titre des services de navigation, de circulation aérienne et d'autres services connexes, le versement de subventions d'exploitation aux transporteurs aériens régionaux et aux aéroports municipaux, les subventions octroyées aux aéroclubs et les paiements effectués au titre des services de navigation aérienne internationale. À l'échelle provinciale, les données comprennent l'aide consentie au secteur aéronautique, aux aéroports municipaux et d'autres services connexes. À l'échelle locale, les données comprennent les dépenses qui ont trait aux aéroports municipaux.

Transport par eau : les données illustrent les dépenses consacrées à l'aménagement, à l'entretien, à l'exploitation et au contrôle des chenaux de navigation, des canaux, des installations portuaires et des quais, des traversiers qui ne font pas partie intégrale du réseau routier, des débarcadères et d'autres installations maritimes. Elles comprennent

également les coûts des opérations connexes de la Garde côtière et de certains services de transport du Nord.

Transport par pipeline, oléoduc et gazoduc : les données illustrent les dépenses consacrées à l'exploitation, à la construction, à l'utilisation et à l'entretien des pipelines de même que les subventions et contributions qui servent à financer l'exploitation, la construction et l'entretien des réseaux de pipelines.

Transport ferroviaire : les données illustrent les dépenses consacrées à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la surveillance des politiques et des programmes qui ont trait à la rationalisation et à l'efficacité du réseau ferroviaire. Les données ferroviaires englobent également les paiements versés au titre du réaménagement des voies ferrées, les contributions versées aux infrastructures des services ferroviaires de passagers et au transport de marchandises dans certaines régions géographiques, sans oublier les subventions au titre de l'exploitation des installations ferroviaires dans les régions d'extraction des ressources.

Transport routier : les données illustrent les dépenses consacrées aux routes, aux chemins secondaires, aux voies d'accès aux régions riches en ressources, aux boulevards, aux avenues et aux rues de même qu'aux égouts pluviaux connexes (lorsqu'ils sont distincts des égouts municipaux). Les ponts, les passages supérieurs et inférieurs ainsi que les tunnels routiers qui font partie des routes sont aussi visés, de même que les traversiers qui sont généralement exploités par les ministères de la Voirie et qui font partie intégrante des réseaux routiers. Ces traversiers sont distincts des grands laquiers et navires de mer et des opérations qui vont de pair qui (si elles ne sont pas classées comme entreprises commerciales), sont affectées à la catégorie « Transport par eau ». Les données routières englobent également les coûts de déneigement, d'enlèvement des débris, des feuilles et d'autres dépôts de même que de sablage et de ressauage du

revêtement, ainsi que les dépenses de contrôle de la circulation et de parcs de stationnement.

Mexique

1990 : Secretaría de Programación y Presupuesto. *Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 1990*, Mexico, D.F., 1991.

1995 et 1996 : Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., 1996 et 1997.

Transport ferroviaire : avant 1996, les services ferroviaires de passagers et de marchandises étaient assurés par un seul organisme public décentralisé. Les dépenses au titre des services de passagers sont comprises dans les services de marchandises, même si le montant n'est guère significatif. Le recul des dépenses est attribuable à une diminution des investissements publics et à une compression progressive et significative depuis 1991 des effectifs opérationnels des Ferrocarriles Nacionales de México. Cette compression d'effectifs s'est faite en prévision de la cession des services ferroviaires au secteur privé. La première partie de la cession s'est déroulée en décembre 1996. En outre, le très net fléchissement de l'activité économique du Mexique en 1995 a entraîné une chute des dépenses publiques.

États-Unis

U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Compilations spéciales*, Washington, DC, 1999. Données provenant des principales sources suivantes :

1990 : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Government Finances: 1989-90*, Washington, DC, 1990.

1995 et 1996 : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. Site Web : www.census.gov/govs.

Toutes les années, transport ferroviaire et transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. *Government Transportation Financial Statistics*, Washington, DC, 1997.

Les données relatives aux dépenses publiques qui figurent au tableau 2-3 intéressent les administrations locales, les gouvernements étatiques et le gouvernement fédéral des États-Unis. Les données sur les dépenses publiques proviennent de sources différentes. Par exemple, les comptes gouvernementaux du Système de comptabilité nationale des États-Unis contiennent des données sur la consommation des administrations publiques et les investissements bruts. La publication intitulée *Government Transportation Financial Statistics* du Bureau of Transportation Statistics des États-Unis comporte de nombreuses données sur les dépenses publiques consacrées aux transports. Le tableau 2-3 utilise les mêmes sources que le rapport intitulé *Government Transportation Financial Statistics*, même si les données sont organisées différemment et qu'elles comportent plus de détails originaux que la principale source de données, le *Annual Survey of Government Finances*, réalisé par le U.S. Census Bureau.

Le *Annual Survey of Government Finances* porte sur la gamme complète des opérations financières du gouvernement, notamment les recettes, les dépenses, l'endettement et les éléments d'actif. Ce tableau est fondé sur les données relatives aux dépenses publiques, lesquelles désignent toutes les dépenses directes ou les dépenses directes engagées par le gouvernement fédéral, les gouvernements étatiques ou les administrations locales. (Les transferts intergouvernementaux, notamment les subventions versées par le fédéral aux États lorsque les fonds sont directement dépensés au niveau de l'État, ne sont comptabilisés qu'une seule fois.) Les dépenses consacrées aux infrastructures comprennent les dépenses consacrées à la construction

d'ouvrages fixes et d'ajouts, aux remplacements et aux rénovations majeures. Les dépenses d'équipement incluent l'achat d'équipements et le paiement des contrats de location-acquisition. Dans certains cas, l'achat de terrains et d'ouvrages existants est également compris vu que les données ne permettent pas de les séparer. Les dépenses consacrées aux opérations actuelles englobent la rémunération des agents et des employés de même que l'achat de fournitures, de matériels, de contrats de location-exploitation et de services contractuels. Les données relatives aux pipelines et aux chemins de fer sont tirées de *Government Transportation Financial Statistics* publié par le Bureau of Transportation Statistics des États-Unis, étant donné que le recensement ne contient aucune donnée sur ces modes de transport.

Pour 1995, les données de 1995 relatives aux gouvernements étatiques et aux administrations locales de même que les données de 1992 relatives au gouvernement fédéral sont comprises. Pour 1996, les données de 1996 relatives aux gouvernements étatiques, les données de 1995 relatives aux administrations locales et les données de 1992 relatives au gouvernement fédéral sont également comprises. Les données fédérales les plus récentes n'étaient pas disponibles au cours des recherches réalisées dans le cadre de ce projet. Toutes les données portent sur l'exercice financier (p. ex. l'exercice 1996 court du 1^{er} octobre 1995 au 30 septembre 1996).

Tableau 2-4 **L'emploi dans les transports et les industries connexes**

Tous les pays

L'emploi selon les groupes d'industries comporte des données sur l'emploi en fonction de la nature essentielle d'une entreprise. Le tableau 2-4 illustre le nombre de personnes (d'employés) qui ont travaillé

dans des entreprises dont l'activité principale avait trait aux transports et à des activités connexes. Les données sur les États-Unis et le Canada sont fondées sur le nombre d'employés. Les données sur le Mexique sont fondées sur le nombre d'emplois à temps plein.

Canada

Statistique Canada. *Emploi, gains et durée du travail, n° 72-002-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transports Canada. *Les transports au Canada, 1997 – Rapport annuel*, Ottawa (Ontario), 1998.

Origine des données : l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures (EERH), publication mensuelle de Statistique Canada, a pour but de fournir des estimations mensuelles visant à mesurer les niveaux et les tendances de l'emploi d'un mois sur l'autre par branche d'activité. Les données sont établies au sujet de l'emploi, de la rémunération et des heures et l'on en extrait différentes variables comme l'emploi, les gains horaires et hebdomadaires moyens et les heures hebdomadaires moyennes au Canada, dans les provinces et dans les territoires, à des niveaux industriels détaillés. La population cible se compose de tous les employeurs du Canada, à l'exception de ceux qui se livrent principalement à l'agriculture, à la pêche et au piégeage, les services des ménages privés, les organismes religieux et les services de défense.

L'EERH prélève ses échantillons dans la Base de données du registre des entreprises (RE) et dans une liste de tous les comptes de retenues sur la paye tenue par Revenu Canada. La Base de données du registre des

entreprises est une liste de toutes les entreprises du Canada actualisée chaque mois à l'aide des données provenant de diverses enquêtes, des profils d'entreprises et des données administratives dont la Division du registre des entreprises de Statistique Canada assure la tenue. La source des retenues sur la paye désigne tous les employeurs qui font des remises au titre des impôts sur le revenu des employés, du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec, sans oublier les cotisations au titre de l'assurance-emploi. La méthode d'enquête repose sur un recensement des établissements relevant d'une entreprise dotée d'une structure complexe et comptant plus de 300 employés et sur des données types d'établissements relevant d'une entreprise comportant une structure simple ou complexe et comptant moins de 300 employés. Les données sont des moyennes annuelles qui sont pondérées et qui portent sur une semaine par mois.

Catégories d'emplois dans les industries : les industries sont définies par un code à trois chiffres dans la Classification type des industries du Canada (CTI) de 1980. Pour permettre de les comparer aux données mexicaines et américaines, les catégories d'emplois peuvent avoir été restructurées, et la terminologie risque d'être différente. Pour les catégories qui appartiennent au transport local et interurbain des passagers, les données proviennent des codes à quatre chiffres de la CTI-80 issus des enquêtes sur les transports.

Population active avec emploi : les chiffres relatifs à la population active avec emploi du tableau 2-4 diffèrent de ceux des tableaux 1-1 et 2-5. Les chiffres sur la population active nationale qui figurent dans ce tableau représentent l'ensemble de la population active civile occupée. Ces chiffres diffèrent des données relatives à la population active canadienne du tableau 1-1, car ils n'englobent que les membres de la population active canadienne civile qui occupent actuellement un emploi. Par

opposition, les données du tableau 1-1 représentent les membres de la population active civile qui occupent un emploi ou qui sont au chômage. Les données relatives à la population active avec emploi du tableau 2-4 diffèrent également des données relatives à la population active avec emploi du tableau 2-5. En effet, le tableau 2-4 repose sur l'EERH, alors que le tableau 2-5 repose sur une enquête différente, l'Enquête sur la population active (EPA). L'EERH s'appuie sur une enquête menée auprès des employeurs canadiens alors que l'EPA est fondée sur une enquête menée auprès des ménages. À cause de ces différences et d'autres variations de méthodologie, le total de la population active avec emploi est différent dans les tableaux 2-4 et 2-5. Pour d'autres précisions, appeler le numéro de renseignements de l'EERH à (613) 951-4090 ou la Division des statistiques sur la main-d'œuvre de Statistique Canada à (613) 951-4168.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Aguascalientes, Ags., 1997.

Poder Ejecutivo Federal. *Informe de Gobierno*, années diverses, Mexico, D.F.

Origine des données : les données sont une moyenne simple établie sur 12 mois et non pas un compte exact du nombre de personnes employées dans des activités économiques, mais plutôt une estimation du nombre de postes dont a besoin chaque industrie pour assurer la production économique.

Population active avec emploi : les données sur la population active de ce tableau ne concordent pas avec celles du tableau 1-1 (Population nationale et population active), étant donné que l'origine des données des deux tableaux diffère sur le plan des objectifs et des méthodologies. Les données du tableau 1-1 proviennent de la *Encuesta Nacional de*

Empleo (Enquête nationale sur l'emploi) et représentent la « población económicamente activa » (population économiquement active). (La population économiquement active désigne quiconque est âgé d'au moins 12 ans.) Les données relatives à la population active avec emploi du tableau 2-4 proviennent du *Sistema de Cuentas Nacionales de México* (Système de comptabilité nationale du Mexique) et désignent le nombre de personnes employées et rémunérées.

États-Unis

Les données du tableau 2-4 ont été recueillies par le Bureau of Transportation Statistics (BTS) selon les données sur l'emploi provenant du Bureau of Labor Statistics et d'autres sources. Ce tableau s'inspire des principales sources suivantes :

Population active avec emploi, total : U.S. Department of Labor. Bureau of Labor Statistics. *Household Data Annual Averages, 1998*, tableau 1 (que l'on peut visionner sur le site Web du BLS : www.stats.bls.gov).

Emploi privé (secteur des transports, entreprises de construction de véhicules et de matériels de transport et industries connexes) :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales reposant sur les données du U.S. Department of Labor. Bureau of Labor Statistics. *National Employment, Hours and Earnings, United States, 1988-1996*, Washington, DC, années diverses, SIC 45.

1996 : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales reposant sur les données du U.S. Department of Labor. Bureau of Labor Statistics. *National Employment, Hours and Earnings, United States, juin 1997*, Washington, DC, 1997, tableau B-12.

Emplois gouvernementaux :

Fédéraux :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation. Office of the Secretary. *DOT Employment Facts, A Report to Management*, Washington, DC, années diverses.

1996 : U.S. Department of Transportation. Office of the Secretary. *DOT Workforce Facts, 1^{er} octobre, 1995 au 30 septembre 1996*, Washington, DC, 1997.

À l'échelle étatique et locale :

1990 : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States, 1998*, Washington, DC, 1998, tableau 531.

Origine des données : les données sur l'emploi par industrie proviennent du *National Employment, Hours, and Earnings* publié par le Bureau of Labor Statistics (BLS), du U.S. Department of Labor, produit de *Current Employment Statistics* (CES) qui est un programme d'enquête auprès des établissements. Le CES est une enquête mensuelle menée par les organismes d'État de sécurité d'emploi avec la collaboration du BLS. L'enquête fournit des estimations sur l'emploi, l'horaire et des gains en fonction des registres de paie des entreprises. Les données sont des moyennes annuelles sur l'emploi, ou des moyennes arithmétiques des douze estimations mensuelles d'une année donnée.

Le Bureau of Labor Statistics (BLS) ne publie pas d'informations sur la fiabilité des données à côté des estimations. En revanche, il fournit une formule d'estimation et les paramètres nécessaires pour que les usagers puissent estimer les erreurs types des estimations qui les intéressent. Pour d'autres renseignements, il est conseillé de lire les « Explanatory Notes and Estimates of Error » dans *Employment and Earnings*, publié mensuellement par le BLS.

Catégories d'entreprises : les données relatives à l'emploi dans le secteur des

autobus scolaires n'englobent pas les chauffeurs au service des commissions scolaires. Les services de transport qui figurent dans ce tableau englobent essentiellement les entreprises de service qui s'occupent des formalités relatives au transport de passagers et de marchandises, comme les agences de voyages et les transitaires. Dans la catégorie des autres matériels de transport, on trouve les motocyclettes, les bicyclettes, les citerne et les pièces pour citerne. L'emploi au sein du ministère des Transports fédéral englobe les employés civils et les employés de la Garde côtière à temps plein et à temps partiel. L'emploi dans les gouvernements étatiques et locaux ne représente que l'emploi sur les routes.

Population active avec emploi : les chiffres sur la population active nationale de ce tableau représentent l'ensemble de la population active civile avec emploi. Ces chiffres diffèrent des données relatives à la population active des États-Unis qui figurent au tableau 1-1 vu qu'ils n'englobent que les membres de la population active civile des États-Unis qui occupent actuellement un emploi. Par contre, les données du tableau 1-1 représentent les membres de la population active civile qui occupent un emploi ou qui sont au chômage.

Tableau 2-5 **L'emploi dans les métiers relatifs aux transports**

Tous les pays

L'emploi selon la profession regroupe les emplois en fonction de leur caractère. Par exemple, étant donné que la conduite d'un camion est une activité de transport, un chauffeur de camion au service d'une compagnie de vente au détail (comme une épicerie) est comptabilisé dans les métiers relatifs aux transports, mais ne l'est pas dans l'emploi des entreprises de transport (étant donné qu'une compagnie de vente au détail comme une épicerie n'est pas considérée

comme faisant partie du secteur des transports).

Le tableau 2-5 indique le nombre de personnes (employés) qui occupent des postes relatifs au secteur des transports comme un chauffeur de camion, dans toute l'économie, notamment dans les entreprises de transport et les entreprises hors transport. Les données relatives aux États-Unis et au Canada reposent sur le nombre d'employés alors que les données relatives au Mexique reposent sur le nombre d'emplois.

Canada

Statistique Canada. *Statistiques chronologiques sur la population active, n° 71-201-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Origine des données : l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada est une enquête menée chaque mois auprès des ménages. Les objectifs de l'EPA sont de subdiviser la population d'âge actif en trois catégories qui s'excluent mutuellement (avec emploi, au chômage et n'appartenant pas à la population active) et de fournir une description et des données explicatives sur chacune de ces catégories. Les données de l'enquête fournissent des renseignements sur les principales tendances du marché du travail comme les transferts d'emplois entre secteurs industriels, les heures travaillées, le taux de participation de la population active et le taux de chômage.

L'EPA sonde mensuellement un échantillon de personnes représentatives de la population civile et non institutionnelle âgée d'au moins 15 ans dans les dix provinces du Canada. En sont expressément exclus les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, les personnes qui vivent dans les réserves indiennes, les membres à temps plein des Forces armées canadiennes et les détenus des prisons. Confondus, ces groupes

représentent environ 2 % de la population âgée de 15 ans et plus. Les données sont des moyennes annuelles pondérées qui représentent une semaine de chaque mois.

Catégories professionnelles : les catégories d'emplois reposent sur la Classification type des professions (CTP) de 1980. Pour faciliter les comparaisons avec les données relatives au Mexique et aux États-Unis, les catégories d'emplois peuvent avoir été réorganisées et il se peut que la terminologie soit différente.

Population active avec emploi : les chiffres relatifs à la population active avec emploi du tableau 2-5 diffèrent de ceux des tableaux 1-1 et 2-4. Les chiffres de ce tableau représentent l'ensemble de la population active civile avec emploi. Ces chiffres diffèrent des données relatives à la population active canadienne du tableau 1-1 vu qu'ils n'englobent que les membres de la population active canadienne civile qui occupent actuellement un emploi. Par opposition, les données du tableau 1-1 représentent les membres de la population active civile qui occupent un emploi ou qui sont au chômage. Les données relatives à la population active avec emploi du tableau 2-5 diffèrent également des données relatives à la population active avec emploi du tableau 2-4. En effet, le tableau 2-5 repose sur une seule enquête, l'EPA, tandis que le tableau 2-4 repose sur une enquête différente, l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures (EERH). L'EPA est fondée sur une enquête des ménages alors que l'EERH est fondée sur une enquête menée auprès des entreprises canadiennes. En raison de ces différences et d'autres différences de méthodologie, le total de la population active avec emploi diffère dans les tableaux 2-5 et 2-4. Pour d'autres renseignements, appeler la ligne de renseignements de l'EPA au (613) 951-4090 ou la Division des statistiques sur la main-d'œuvre de Statistique Canada au (613) 951-4168.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de

Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios. *Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1988-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Voir également les notes du tableau 2-4 en ce qui concerne la population active avec emploi. Les données sur l'emploi dans les transports par profession n'existent pas, à l'exception des chauffeurs de taxi et des chauffeurs.

États-Unis

Les données qui figurent dans ce tableau ont été compilées par le Bureau of Transportation Statistics (BTS) en fonction des données sur l'emploi provenant du Bureau of Labor Statistics. Ce tableau s'inspire des principales sources suivantes :

U.S. Department of Labor. Bureau of Labor Statistics. *Household Data Annual Averages*. Tableau 1, (que l'on peut visionner sur le site Web du BLS : www.stats.bls.gov).

U.S. Department of Labor. Bureau of Labor Statistics. *Employment and Earnings*. Tableau 11 des tableaux des moyennes annuelles, numéros de janvier (1984-1997), et précisions statistiques sous-jacentes du BLS, Washington, DC, années diverses.

Origine des données : les données sur l'emploi par profession proviennent de *Employment and Earnings*, publication mensuelle du Bureau of Labor Statistics (BLS). Les données de *Employment and Earnings* proviennent du *Current Population Survey*, enquête mensuelle menée auprès des ménages par le U.S. Census Bureau pour le compte du BLS. Le *Current Population Survey* contient un ensemble détaillé de données sur l'expérience d'emploi et de chômage de la population américaine classée selon l'âge, le sexe, la race et toute une variété d'autres caractéristiques.

Les moyennes annuelles sur l'emploi sont des moyennes arithmétiques des douze estimations mensuelles d'une année donnée. Le BLS ne publie pas d'informations sur la

fiabilité des données à côté des estimations. En revanche, il fournit les formules d'estimation et les paramètres nécessaires pour que les usagers puissent estimer les erreurs types des estimations qui les intéressent. Pour d'autres précisions, se reporter aux « Explanatory Notes and Estimates of Error » dans *Employment and Earnings*.

Population active avec emploi : les chiffres sur la population active nationale de ce tableau représentent l'ensemble de la population active civile avec emploi. Ces chiffres diffèrent des données relatives à la population active américaine du tableau 1-1, car ils n'englobent que les membres de la population active américaine civile qui occupent actuellement un emploi. Par opposition, les données du tableau 1-1 représentent les membres de la population active civile qui occupent un emploi ou qui sont au chômage.

Tableau 2-6 Recettes et paiements relatifs au commerce international de marchandises et de services

(Dollars US courants)

Tous les pays

Les tableaux 2-6 à 2-8b contiennent des données sur le commerce international de marchandises et de services des trois pays. Au niveau agrégé, les catégories de données de ces tableaux sont conceptuellement comparables entre les pays. Toutefois, chaque pays a décidé d'utiliser ses propres données pour le commerce international de marchandises et de services. Par exemple, le tableau 2-7b fait état du commerce entre le Canada et les États-Unis, en fonction des sources de données canadiennes. Le tableau 2-8a rend compte du commerce entre les États-Unis et le Canada, selon des sources de données américaines. Les différences entre ces sources de données sont attribuables aux différences qui existent dans les définitions, les méthodologies et les

sources statistiques entre les trois pays. Signalons également l'absence de données détaillées au sujet du Mexique. Ainsi, il n'y a pas de tableau qui illustre le commerce entre le Mexique et le Canada et les États-Unis selon des sources de données mexicaines. On trouvera des données sur le commerce de marchandises par pays, valeur, poids, mode de transport, port et description de produit aux sections 6 et 7.

Canada

Statistique Canada. *Balance des paiements internationaux du Canada, n° 67-001-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Définitions de commerce de marchandises et de services : pour ce tableau, les définitions de biens et de services sont celles qui sont utilisées et définies par la Balance canadienne des paiements (BCP). En vertu de ce cadre, les biens sont des exportations et des importations évaluées à la frontière de l'économie exportatrice. Cela veut dire que l'évaluation des biens comprend les frais de transport jusqu'à la frontière. Les tarifs de fret intérieur sont indiqués comme un ajustement des données sur le commerce des Douanes canadiennes. Les biens englobent également tous les biens qui franchissent la frontière pour être transformés. Outre l'ajustement des tarifs de fret intérieur opéré dans les données sur le commerce des Douanes canadiennes, d'autres ajustements sont effectués au titre du choix du moment, de la couverture, de l'évaluation et de la résidence.

Toutes les définitions des services ont été révisées en mai 1996 en fonction des normes internationales décrétées par le Fonds monétaire international (FMI) en 1993 et adoptées conjointement par le FMI, l'OCDE et l'antenne statistique de l'Union européenne, EUROSTAT. Les services redéfinis englobent les catégories suivantes : voyages, transports, services commerciaux et services

gouvernementaux. Cependant, pour les besoins des tableaux 2-6, 2-7a et 2-7b, les données canadiennes sont représentées dans les deux principales catégories des services de transport et de tourisme et des autres services. La catégorie de données canadiennes sur les « voyages » figure dans la catégorie des services de tourisme pour les besoins de ces tableaux, et les catégories canadiennes des « services commerciaux et services gouvernementaux » sont incluses dans la catégorie des autres services pour les besoins de ces tableaux.

Exportations de marchandises : les données sur les exportations de marchandises de ce tableau sont fondées sur les données sur les exportations des Douanes canadiennes qui sont publiées par la Division du commerce international de Statistique Canada. Les exportations du Canada vers l'étranger sont évaluées f.o.b. (franco à bord) depuis le point de sortie. Les exportations du Canada vers les États-Unis sont évaluées f.o.b. à partir du point de sortie (à la frontière). Les données des douanes comprennent donc les tarifs de fret intérieur, mais elles sont soustraites des données sur la Balance des paiements comme ajustement négatif du commerce. Une nouvelle estimation de la Balance des paiements au titre du fret intérieur est alors ajoutée aux exportations, qui sont évaluées à l'usine. (Évalué à l'usine désigne la valeur des marchandises f.o.b. (franco à bord) au lieu de chargement, c.-à-d. au point de production de la majorité des produits.) Parmi les autres ajustements apportés à la Balance des paiements, mentionnons les ajustements au titre de l'évaluation, de la résidence, du choix du moment et de la couverture.

Importations de marchandises : les données sur les importations de marchandises de ce tableau sont fondées sur les données sur les importations des Douanes canadiennes qui sont publiées par la Division du commerce international (DCI) de Statistique Canada. Pour les besoins du tableau 2-6, les importations du Canada sont évaluées f.o.b. en fonction du lieu d'expédition directe vers

le Canada. Même si cela ne fait pas la moindre différence au niveau agrégé, les données sur les importations publiées par les divisions de la Balance des paiements et du commerce international de Statistique Canada diffèrent sur le plan géographique. La Division du commerce international enregistre les importations en fonction du pays d'origine alors que la division de la Balance des paiements en rend compte selon le dernier pays de chargement.

Services de transport : les services de transport désignent les recettes et les paiements qui ont trait au transport de personnes et de marchandises par avion, bateau et voie terrestre, ainsi que les services de soutien des divers modes de transport. Les recettes désignent les tarifs passagers perçus par les transporteurs canadiens (essentiellement les transporteurs aériens) auprès des non-résidents; les services des transporteurs exploités par des résidents canadiens (navires de mer, laquiers, aéronefs, trains et camions) qui transportent des marchandises exportées au-delà des frontières du Canada; les transporteurs exploités par des résidents canadiens qui se livrent au transport de produits entre pays étrangers (y compris le transport en transit et le transit entre des points situés aux États-Unis via le Canada); les revenus tirés de l'affrètement de navires; et les dépenses engagées au Canada par les compagnies aériennes et de navigation non résidentes. Les paiements désignent les tarifs passagers payés à des transporteurs non résidents (essentiellement des transporteurs aériens) par des résidents du Canada. Les données englobent également la plupart des dépenses consacrées aux croisières, même si ces dépenses devraient en principe être affectées à la catégorie tourisme. Les paiements désignent également le convoyage par des transporteurs non résidents d'importations destinées au Canada (à l'exclusion des tarifs de fret intérieur aux États-Unis et dans d'autres pays); le transport de produits canadiens en transit via les États-Unis (en particulier le pétrole et le gaz

naturel); l'affrètement de navires étrangers; et les dépenses engagées à l'étranger par des compagnies aériennes et de navigation résidentes du Canada.

Tourisme et autres services : les données sur le tourisme désignent l'ensemble des recettes et des paiements résultant des voyages d'une durée inférieure à un an entre le Canada et d'autres pays et des voyages d'une durée supérieure à un an entrepris à des fins éducatives ou de santé. Les passagers de plus d'un an sont autrement traités comme résidents du pays dans lequel ils voyagent, à l'exception des diplomates et des membres des Forces armées en poste à l'étranger. Les données relatives aux autres services englobent les services gouvernementaux au titre des transactions internationales résultant d'activités gouvernementales (diplomatiques, commerciales et militaires) qui ne sont pas visées ailleurs dans la Balance des paiements. Les recettes relatives à cette catégorie se composent essentiellement des dépenses engagées au Canada par des gouvernements étrangers. Les paiements relatifs à cette catégorie visent principalement les dépenses engagées à l'étranger à la fois par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Canada. Les autres services englobent également les recettes et les paiements au titre des services commerciaux.

Mexique

Banco de México. *Indicadores Económicos*, Mexico, D.F., 1998.

Les données sont fondées sur le cadre des paiements courants de la Balance des paiements du Banco de Mexico. Les transactions de l'industrie « maquiladora » sont incluses dans le commerce de services et de marchandises pour 1995 et 1996, mais *pas* pour 1990. Dans la catégorie des exportations de marchandises, l'évaluation des exportations se fait f.o.b., soit la valeur des biens à leur point d'origine, plus les tarifs de fret, d'assurance et autres coûts nécessaires au transport de marchandises jusqu'au bureau de douanes de sortie. Dans

la catégorie des importations de marchandises, les importations sont évaluées f.o.b., soit la valeur marchande des biens au point d'origine, plus les tarifs de fret, d'assurance et autres coûts qu'il faut engager pour le transport de marchandises jusqu'au bureau de douanes d'entrée. Pour ce qui est de la catégorie du tourisme et des autres services, le tourisme englobe les dépenses engagées par les touristes, notamment par ceux qui font des excursions de moins de 24 heures (c.-à-d. qui ne passent pas la nuit). La catégorie Transports englobe les tarifs de fret et d'assurance.

États-Unis

U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *Survey of Current Business*, Washington, DC, septembre 1993, juillet 1996 et octobre 1997.

U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *1998 Annual Services Historical Disk*, Washington, DC, 1998.

Exportations et importations de marchandises : les exportations ne comprennent pas les biens exportés en vertu de contrats de vente d'organismes militaires américains répertoriés dans les données de recensement sur les exportations américaines. Les importations excluent les biens acquis dans le cadre de dépenses directes de défense répertoriés dans les données de recensement sur les importations des États-Unis. Les importations de marchandises sont évaluées selon la « valeur douanière », laquelle représente la valeur des marchandises aux fins des douanes. (C'est ainsi que la valeur douanière est en général le prix de vente dans le pays étranger d'origine et qu'elle exclut les coûts de transport, les frais d'assurance et autres frais encourus pour acheminer la marchandise depuis le port étranger d'exportation jusqu'aux États-Unis.) Pour ce qui est des exportations à destination de tous les pays à l'exception du Canada, leur valeur représente la valeur déclarée de la marchandise, généralement le prix de vente, plus les frais d'assurance, de

transport intérieur et autres frais encourus pour acheminer la marchandise jusqu'au point d'exportation américain. Cela porte généralement le nom de valeur f.l.b. (franco le long du bateau). Vu que les États-Unis ne recueillent pas de données au sujet de leurs exportations à destination du Canada à partir de leurs propres documents commerciaux, la valeur de ces exportations représente la valeur transactionnelle de la marchandise, plus une estimation *fictive* de Statistique Canada des frais d'assurance, de transport intérieur et autres.

Rajustements commerciaux, total : le Bureau of Economic Analysis (BEA) du Department of Commerce effectue plusieurs rajustements sur les données sur le commerce de marchandises américaines lorsque celles-ci sont incorporées dans la Balance des paiements des États-Unis. Ces rajustements portent sur les frais de transport intérieur et se font également au titre de l'évaluation, de la résidence, du choix du moment et de la couverture. Les rajustements des frais de transport intérieur sont effectués sur les données américaines au titre des importations de marchandises en provenance du Canada étant donné que la valeur douanière des importations de certains produits canadiens est le point d'origine au Canada plutôt que le point d'exportation au Canada. Étant donné que la valeur déclarée des exportations américaines englobe les frais de transport intérieur, aucun rajustement n'est nécessaire, à l'exception des exportations des États-Unis vers le Canada. Étant donné que les États-Unis ne recueillent pas de données sur leurs exportations à destination du Canada dans leurs propres documents commerciaux, la valeur de ces exportations représente la valeur transactionnelle de la marchandise, plus une estimation *fictive* de Statistique Canada des frais d'assurance, de transport intérieur et autres. L'estimation de Statistique Canada repose sur 4,5 % de la valeur transactionnelle de la marchandise exportée.

Services, total : les données sur le total des services englobent l'ensemble des transactions de services, y compris les services privés, services du gouvernement américain et certains biens divers. Les services d'exportation comprennent également les transferts effectués dans le cadre de contrats de vente d'organismes militaires américains. Les services d'importation englobent également les dépenses directes de défense. Les services privés compris dans la catégorie des services totaux se composent des catégories suivantes dans la Balance des paiements des États-Unis : 1) voyages, 2) tarifs passagers, 3) autres services de transport, 4) redevances et droits de licence et 5) autres services privés.

Services de transport : les données sur les services de transport comprennent les tarifs passagers payés par les résidents d'un pays aux exploitants d'une compagnie aérienne et d'un navire qui résident dans un autre pays. Les exportations désignent les tarifs perçus par les exploitants américains au titre du transport de résidents étrangers entre les États-Unis et un pays étranger et entre deux pays étrangers. Les importations désignent les tarifs payés aux exploitants étrangers par des résidents des États-Unis au titre d'un voyage à destination et en provenance des États-Unis. Le reste des services de transport désigne les transactions au titre du fret et des services portuaires pour le transport de marchandises par bateau, avion et voie terrestre à destination et en provenance des États-Unis. Les recettes de marchandises des transporteurs américains résultent du transport de produits américains entre deux points à l'étranger; tandis que les paiements de marchandises versés aux transporteurs étrangers concernent le transport de marchandises américaines importées. Les recettes au titre des services portuaires représentent la valeur des biens et des services fournis par des transporteurs étrangers à la fois dans des ports océaniques et des aéroports américains; les paiements au titre des services portuaires représentent

la valeur des biens et des services fournis par des transporteurs américains dans des ports océaniques et des aéroports étrangers. Les recettes et les paiements au titre du transport terrestre désignent les transactions entre les États-Unis, le Canada et le Mexique par camion, train et pipeline. Toutefois, les opérations de camionnage entre les États-Unis et le Mexique sont actuellement limitées par règlement.

Tourisme et autres services : les données sur le tourisme et les autres services reposent sur la compilation des catégories suivantes dans le compte de la Balance des paiements des États-Unis : voyages, tarifs passagers, autres services de transport, redevances et frais de licence, autres services privés et services gouvernementaux. Le tourisme n'est pas une catégorie distincte dans ces comptes. C'est ainsi que le chiffre qui correspond à cette entrée représente la différence entre les services totaux et les services de transport.

Tableaux 2-7a et 2-7b
Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique

Recettes et paiements du Canada au titre du commerce de marchandises et de services avec les États-Unis
(Dollars américains courants)

Canada

Statistique Canada. *Balance des paiements internationaux du Canada, n° 67-001-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Les tableaux 2-7a et 2-7b renferment des données sur les importations selon l'origine douanière et les expéditions. La catégorie *Importations de marchandises, total (douanes-origine)* désigne les importations attribuées à leur pays d'origine; c'est-à-dire le pays où les produits ont été cultivés, extraits

ou fabriqués conformément aux règles d'origine administrées par la Division des douanes et accise de Revenu Canada. La catégorie *Importations de marchandises, total (douanes-consignation)* désigne les importations attribuées au dernier pays d'expédition. Cette évaluation se fait pour la Balance des paiements et reflète mieux la notion de changement de propriété.

Tableaux 2-8a et 2-8b

Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Canada

Recettes et paiements des États-Unis au titre du commerce de marchandises et de services avec le Mexique

(Dollars américains courants)

États-Unis

U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *Survey of Current Business*. Septembre 1993, juillet 1996 et octobre 1997, Washington, DC, années diverses.

U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis. *1998 Annual Services Historical Disk*, Washington, DC, 1998.

Voir les notes du tableau 2-6 pour une explication plus détaillée d'éléments d'information similaires. Il faut toutefois noter que les services totaux qui figurent aux tableaux 2-8a et 2-8b n'englobent que les services privés. Il n'existe pas de données au sujet des services gouvernementaux vu que les données sur les services gouvernementaux ne sont pas déclarées au niveau de chaque pays.

SECTION 3 : LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Tableaux 3-1 et 3-2

Perdes de vie, par mode de transport

Tous les pays

Transport aérien : les États-Unis et le Canada déclarent les tués et les blessés des vols passagers et des vols tout-cargo. Le Mexique déclare uniquement les tués des vols passagers. Pour les États-Unis et le Canada, les données sur les transporteurs aériens représentent les transporteurs nationaux qui exploitent à la fois des vols intérieurs et des vols internationaux.

Transport routier : les États-Unis et l'ensemble des provinces et des territoires du Canada, à l'exception de la province de Québec, comptabilisent toutes les morts survenues dans les 30 jours de l'accident (et qui peuvent être attribuées à l'accident). La province de Québec au Canada comptabilise toutes les morts survenues dans les 8 jours de l'accident (et que l'on peut attribuer à l'accident). Le Mexique ne comptabilise que les tués sur le lieu de l'accident. Aux États-Unis, la règle des 30 jours a été instituée pour les victimes de la route en septembre 1978, et c'est en 1995 qu'on a décidé d'appliquer cette règle à tous les modes de transport.

Transport par eau : les données des États-Unis et du Canada ne sont pas comparables sous plusieurs rapports. En premier lieu, les États-Unis comptabilisent les tués et les blessés des navires battant pavillon américain *n'importe où dans le monde*, et des navires battant pavillon étranger qui relèvent du champ de compétence des États-Unis. Les données canadiennes ne portent que sur les navires battant pavillon canadien et étranger qui naviguent dans les eaux canadiennes. Deuxièmement, les données canadiennes ne tiennent pas compte des bateaux de pêche, à l'exception des navires-usines; les données des États-Unis englobent les bateaux de pêche. (Voir les entrées du Canada et des

États-Unis ci-après pour des définitions plus complètes.)

Canada

Les tableaux 3-1 et 3-2 proviennent des principales sources suivantes :

Transport aérien : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport routier : Transports Canada. Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile. *Base nationale de données sur les collisions*. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par pipeline : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport ferroviaire : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Travaux publics et services gouvernementaux Canada. *Sommaire statistique du BST : événements ferroviaires en 1997*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par eau, navires à passagers et à marchandises commerciaux : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Travaux publics et services gouvernementaux Canada. *Sommaire statistique du BST : événements maritimes en 1997*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par eau, embarcations de plaisance : Société canadienne de la Croix-Rouge. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Les définitions qui suivent s'appliquent aux données sur le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport par eau des tableaux 3-1 à 3-4. Les notes techniques qui se rapportent aux données canadiennes des tableaux 3-1 et 3-2 respectent ces définitions.

Accident d'aviation : un accident d'aviation à signaler est un accident qui résulte directement de l'exploitation d'un aéronef et où une personne subit des blessures graves ou est tuée du fait : qu'elle se trouvait à bord de l'aéronef; qu'elle est entrée en contact

avec une partie quelconque de l'aéronef ou de son contenu; qu'elle a été directement exposée au souffle d'un réacteur ou à la déflexion vers le bas des rotors de l'appareil; que l'appareil a subi des dégâts qui ont eu des conséquences graves sur sa rigidité, ses performances ou ses caractéristiques de vol et qui ont nécessité des réparations majeures ou le remplacement de la pièce touchée; ou encore que l'aéronef a disparu ou est inaccessible.

Blessure grave dans un accident d'aviation : une blessure grave dans un accident d'aviation est une blessure subie par une personne dans un accident : qui nécessite son hospitalisation pendant plus de 48 heures dans les sept jours de la date où cette blessure a été subie; qui a entraîné une fracture d'un os (à l'exception de simples fractures des doigts, des orteils ou du nez); qui a entraîné des lacerations qui ont provoqué de sérieuses hémorragies, des lésions des muscles nerveux ou des tendons; qui a provoqué des lésions à un organe interne; ou qui a provoqué des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou des brûlures touchant plus de 5 % de la surface du corps; qui a entraîné l'exposition confirmée à des substances infectieuses ou à des radiations nuisibles.

Accident de chemin de fer : un accident de chemin de fer à signaler est un accident qui résulte directement de l'exploitation de matériel roulant, où : 1) une personne subit des blessures graves ou est tuée du simple fait qu'elle se trouvait à bord ou qu'elle est sortie du matériel roulant ou encore qu'elle est entrée en contact avec une pièce quelconque du matériel roulant ou de son contenu; ou 2) le matériel roulant est entré en collision à un passage à niveau, a eu une collision ou a déraillé alors qu'il transportait des passagers; il a eu une collision ou a déraillé alors qu'il transportait des substances dangereuses, ou dont on sait qu'il a dernièrement transporté des marchandises dangereuses dont les résidus n'ont pas été entièrement purgés des réservoirs; il a subi

des dégâts qui compromettent son exploitation sans danger; ou il a provoqué ou a subi un incendie ou une explosion, ou il a causé des dégâts à la voie ferrée qui fait planer une menace sur la sécurité des personnes, des biens matériels ou de l'environnement.

Blessure grave dans un accident de chemin de fer : une blessure grave dans un accident de chemin de fer est une blessure qui risque de nécessiter l'hospitalisation d'une personne.

Accident maritime : un accident maritime à signaler désigne un accident qui résulte directement de l'exploitation d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance, dans lequel une personne subit des blessures graves ou est tuée du simple fait : qu'elle se trouvait à bord du navire ou qu'elle est passée par-dessus bord, ou qu'elle est entrée en contact avec une partie du navire ou de son contenu, ou encore que le navire a sombré ou a chaviré, qu'il a eu un abordage (ce qui englobe les abordages, les heurts violents ou les contacts), qu'il a subi un feu ou une explosion, qu'il a échoué, a subi des dégâts qui compromettent sa navigabilité ou le rendent impropre à la navigation, ou qu'il a disparu ou a été abandonné. Dans cette définition, « navire » désigne : a) toute description d'un navire, d'un bateau ou d'une embarcation conçu, utilisé ou susceptible d'être utilisé exclusivement ou partiellement pour la navigation maritime sans égard au mode de propulsion ou à l'absence d'un tel mode. Pour les besoins statistiques, ces accidents sont classés comme « accidents à bord d'un navire ». De plus, la définition de « navire » englobe également les engins à portance dynamique. Pour les besoins statistiques, ces accidents sont classés comme « accidents de navigation ». « Embarcation de plaisance » désigne un navire utilisé pour le plaisir ou les loisirs et qui ne transporte pas de marchandises ou de passagers contre paiement ou rémunération.

Transport aérien : les données des tableaux 3-1 et 3-2 font état des tués et des blessés survenus à bord d'avions canadiens victimes d'accidents dans l'espace aérien national et

international. Ces données englobent les vols passagers et les vols tout-cargo. Elles comprennent également les vols réguliers et les vols affrétés. Les tués et les blessés qui surviennent au sol sont exclus des statistiques.

Transporteur aérien : les données sur les transporteurs aériens des tableaux 3-1 et 3-2 sont recueillies selon les définitions réglementaires des types d'aéronefs immatriculés établis par le Bureau de la sécurité des transports du Canada et englobent les types suivants d'aéronefs immatriculés au Canada et utilisés par les transporteurs aériens canadiens qui offrent de transporter contre rémunération des passagers ou des marchandises ou de se livrer à des activités spécialisées comme la photographie aérienne, l'entraînement en vol et l'épandage des cultures :

- 1) un **avion de ligne** est un aéronef utilisé par un exploitant aérien canadien dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien englobant les excursions aériennes, et dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8 618 kg (19 000 livres) et à l'égard duquel un certificat de type canadien a été délivré qui l'autorise à transporter au moins 20 passagers;
- 2) un **avion commercial de troisième niveau** est un avion utilisé par un exploitant aérien canadien dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien qui peut englober les excursions aériennes et qui peut être un des appareils suivants : a) un appareil multimoteurs dont la masse maximale au décollage est égale à 8 618 kg (19 000 livres) ou moins et qui peut accueillir entre 10 et 19 passagers, à l'exclusion des sièges des pilotes; ou b) un turbopropulseur dont la masse maximale sans carburant est égale ou inférieure à 22 680 kg (50 000 livres) et à l'égard duquel un certificat de type canadien a été délivré qui l'autorise à transporter au plus 19 passagers;

3) un **avion-taxi ou un avion spécialisé** est un avion utilisé par un exploitant canadien contre rémunération qui ne répond pas à la définition d'un avion de ligne ou d'un avion commercial de troisième niveau. Les données sur les transporteurs aériens peuvent également englober les tués et les blessés à bord d'avions nolisés.

Les données sur le transport aérien des tableaux 3-1 et 3-2 englobent les tués et les blessés survenus à bord de tous les vols passagers et cargo d'aéronefs immatriculés au Canada en 1990, en 1995 et en 1996, effectuant des vols intérieurs et internationaux. Le nombre de tués et de blessés survenus à bord d'avions cargo immatriculés au Canada en 1990, 1995 et 1996 s'établit ainsi :

Année	Tués	Blessés
1990	0	1
1995	0	0
1996	4	0

Nota : En 1991, il y a eu un accident d'aviation ayant fait des tués/blessés dans la province de Québec qui a affecté un avion cargo immatriculé au Canada (référence : Bureau de la sécurité des transports du Canada, événement n° 91Q0150). Cet accident a fait un tué et un blessé.

Aviation générale : les données sur l'aviation générale des tableaux 3-1 et 3-2 sont compilées selon les définitions réglementaires établies par le Bureau de la sécurité des transports du Canada et elles englobent les tués et les blessés survenus à bord d'ultralégers, d'hélicoptères privés et commerciaux et de vols qui ne transportent pas de passagers ou de fret contre rémunération.

On trouvera ci-après des précisions sur les accidents d'aviation impliquant des avions cargo immatriculés au Canada en 1990, 1995 et 1996 :

Numéro de l'événement	Date de l'événement	Province de l'événement	Nombre de tués	Nombre de blessés
90Q0119	05/19/90	Québec	0	1
A95Q0144	07/28/95	Québec	0	0
A96A0134	07/22/96	Terre-Neuve	3	0
A96P0175	08/14/96	Colombie-Britannique	1	0

Nota : En 1995, il y a eu un accident d'avion, qui s'est produit dans la province de Québec (Référence : Bureau de la sécurité des transports, événement n° A95Q0144), mettant en cause un aéronef cargo d'immatriculation canadienne, pour lequel des dommages considérables à l'aéronef ont été signalés, mais pas de tués ni de blessés.

Transport routier : les données relatives aux voitures de tourisme et aux camions légers englobent les statistiques sur les voitures et les camions légers (les camionnettes, les véhicules sportifs utilitaires et les minifourgonnettes). Les données sur les motocyclettes englobent à la fois les cyclomoteurs et les motocyclettes. Les données sur les poids lourds englobent les camions porteurs d'une masse supérieure à 4 536 kg (un camion porteur est configuré de manière à transporter sur ses propres essieux toute la charge légalement admissible), les semi-remorques et autres camions non spécifiés. Les données relatives à d'autres types de blessés et de tués sur la route englobent tous les autres types de véhicules et les non-occupants des véhicules impliqués dans un accident de la route. Les données sur les tués et les blessés de la route au Canada sont extraites de la Base nationale de données sur les collisions. Cette base de données est un recueil de données qui ont trait aux accidents de la route qui sont fournies chaque année à Transports Canada par les dix provinces et les trois territoires du Canada. Ces collisions sont toutes celles dont on juge qu'elles doivent être signalées, c'est-à-dire qu'elles surviennent sur des chemins publics et qu'elles occasionnent des lésions corporelles et (ou) des dégâts matériels qui dépassent un seuil préétabli. Ce seuil est fixé indépendamment par chaque province et territoire. Le segment sur les accidents contient des données générales sur le lieu de l'accident comme l'état de la route ainsi que des statistiques sommaires sur les accidents comme le nombre total de personnes tuées. Chaque accident survenu dans chaque province chaque année civile porte un numéro qui lui est propre. Le segment sur les véhicules contient des données propres aux véhicules comme le type de véhicule et ses actes avant et durant la collision. Chaque véhicule impliqué dans une collision est assorti d'un segment distinct. C'est ainsi que si deux véhicules sont impliqués, il y a deux segments différents qui se rattachent à cette

collision. Chacun de ces véhicules a un numéro d'identification qui lui est propre.

Transport par pipeline : les données sur les pipelines du tableau 3-2 englobent les blessures graves et mineures en 1990. Seules les blessures graves sont indiquées en 1995 et 1996.

Transport ferroviaire : les données ferroviaires du tableau 3-2 englobent à la fois les blessures graves et mineures en 1990. Seules les blessures graves sont indiquées en 1995 et 1996.

Transport par eau, navires commerciaux : les données sur le transport par eau relatives aux navires commerciaux à passagers et à marchandises concernent aussi bien les navires battant pavillon canadien que pavillon étranger qui naviguent dans les eaux canadiennes. Les données sur les navires commerciaux à passagers englobent les bateaux de croisière et les traversiers. Les données sur les navires commerciaux à marchandises englobent les navires de charge/porte-conteneurs, les vraquiers/vraquiers-pétroliers, les navires-citernes, les remorqueurs, les chalands/pontons et les traversiers. Les données sur les navires de charge commerciaux excluent tous les bateaux de pêche, à l'exception des navires-usines, ainsi que les navires de recherche, les navires de prospection pétrolière et les navires de soutien.

Transport par eau, embarcations de plaisance : les données relatives à la navigation de plaisance englobent les noyades résultant d'activités de plaisance, de la vie quotidienne, d'activités professionnelles, de sauvetage et d'activités inconnues, de même que les blessures mortelles résultant d'une immersion dans l'eau, d'hypothermie, d'un abordage et d'une blessure causée par une hélice. Ces données sont fournies par la Société canadienne de la Croix-Rouge. Il n'existe pas de données sur les morts survenues en 1990 et sur les blessures subies entre 1990 et 1996.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico, D.F., 1998, compilations spéciales.

Transport routier et ferroviaire : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données recueillies par le Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal et la Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad et les organismes qui y correspondent au niveau des états et au niveau local, Mexico, D.F., années diverses.

Transport routier (dans les secteurs de compétence fédérale) : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos, Mexico, D.F., 1998.

Transport aérien : les données représentent les tués et les blessés survenus dans des accidents ou des incidents d'aviation générale signalés au Mexique, et englobent les passagers et les membres d'équipage tués et blessés sur les lieux de l'accident. Les vols tout-cargo ne sont pas compris, mais le nombre de tués et de blessés à bord de vols tout-cargo est jugé minime.

Transport routier : au tableau 3-1, les données désignent les personnes tuées dans des accidents mortels, c'est-à-dire les accidents où une ou plusieurs personnes ont été tuées sur les lieux de l'accident. Au tableau 3-2, les données désignent les personnes blessées dans un accident, c'est-à-dire les accidents où une ou plusieurs personnes ont été blessées, avec ou sans tués. Les chiffres répartis par type de véhicule ne désignent que les accidents survenus dans les zones urbaines et en banlieue. Pour les accidents survenus dans les zones de compétence fédérale, aucune ventilation par type de véhicule n'est disponible, mais les tués et les blessés sont compris dans les totaux généraux des accidents de la route. C'est ainsi que les

sous-catégories des accidents de la route ne donneront pas le même total que le total général des tués et des blessés sur la route. La sous-catégorie « autre » englobe les accidents de trolleybus, les trains légers (de type tramway), de bicyclette et autres.

Transport ferroviaire : les données ne portent que sur les tués et blessés survenus dans des accidents en zone urbaine et en banlieue.

États-Unis

Les tableaux 3-1 et 3-2 reposent sur des modifications de tableaux analogues (y compris des rajustements des définitions) publiées par le U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. *National Transportation Statistics 1998*. (NTS-98), Washington, DC, 1998 et *National Transportation Statistics 1999* (NTS-99), Washington, DC, 1999.

Les tableaux 3-1 et 3-2 proviennent des principales sources suivantes :

Transport aérien : National Transportation Safety Board. *Aviation Accident Statistics*. Site Web : www.ntsb.gov/aviation/Stats.htm.

National Transportation Safety Board. *Accident Synopses*. Site Web : www.ntsb.gov/aviation/Accident.htm.

National Transportation Safety Board. *Annual Review of Aircraft Accident Data*, numéros annuels et *NTSB Press Release*, SB97-03, Washington, DC, années diverses, (tués).

National Transportation Safety Board. Analysis and Data Division, RE-50, Washington, DC, années diverses, (blessés).

Voir également : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *Statistical Handbook of Aviation 1996*, Washington, DC, 1997, chapitre 9. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

Transport routier : U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. National Center for

Statistics and Analysis. Fatality Analysis Reporting System (FARS), et pour les blessés, the General Estimates System (GES), 1998, Washington, DC, 1998.

U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. *Traffic Safety Facts, 1997*, Washington, DC, novembre, 1998.

Transport par pipeline (produits liquides et gaz) : U.S. Department of Transportation. Research and Special Projects Administration. Office of Pipeline Safety, DPS-35, Washington, DC, 1998.

Transport ferroviaire : passages à niveau : U.S. Department of Transportation. Federal Railroad Administration. *Rail-Highway Crossing Accident/Incident and Inventory Bulletin*, Washington, DC, années diverses, tableau S.

Transport ferroviaire : U.S. Department of Transportation. Federal Railroad Administration. *Accident/Incident Bulletin*, Washington, DC, années diverses, tableau 7.

Transport en commun : transport en commun ferroviaire : U.S. Department of Transportation. Federal Transit Administration. *Safety Management Information Statistics (SAMIS)*, Washington, DC, années diverses.

Transport par eau : navires commerciaux à passagers et à marchandises : U.S. Department of Transportation. U.S. Coast Guard. Office of Investigations and Analysis. Compliance Analysis Division, G-MOA-2, Washington, DC, 1998.

Navigation de plaisance : U.S. Department of Transportation. U.S. Coast Guard. Office of Investigations and Analysis. Compliance Analysis Division. *Boating Statistics*, Washington, DC, années diverses.

Remarques intermodales : pour 1995 et 1996, un décès est attribuable à un accident de transport si le décès est survenu jusqu'à 30 jours après l'accident. Pour 1990, cela n'est pas nécessairement le cas pour tous les

modes de transport, même si cette définition s'applique au transport routier depuis septembre 1978.

Il faut faire preuve de circonspection lorsqu'on compare les tués (et les blessés) survenus aux États-Unis dans tous les modes de transport, étant donné que des définitions radicalement différentes des accidents à signaler sont employées par les différents modes. En particulier, les tués et les blessés survenus dans des accidents ferroviaires et de transport en commun englobent les tués et les blessés qui ne sont pas à strictement parler causés par des accidents de transport, mais par des phénomènes comme une chute dans un escalier roulant d'une gare de transport en commun, ou, pour les employés des chemins de fer, un incendie survenu dans un atelier de travail. Les tués de même nature survenues dans le secteur du transport aérien et du transport routier (morts survenues dans les aéroports sans rapport avec un aéronef ou dans des ateliers de réparation d'automobiles) ne sont pas comptabilisées dans le total de ces modes. La comptabilisation des tués qui n'ont pas nécessairement un rapport direct avec les transports a pour effet de surévaluer les risques que représentent les transports ferroviaires et les transports en commun. Pour le transport par eau, les tués résultant de sinistres maritimes sont comptabilisées dans le total, alors que d'autres tués ne le sont pas. Les sinistres maritimes sont des incidents qui causent des dégâts à des navires, par exemple à la suite d'un abordage, d'un échouement, d'un incendie ou d'une explosion. Les tués qui ne résultent pas de sinistres maritimes englobent par exemple les tués résultant d'accidents impliquant des équipements de bord. C'est ainsi que les morts survenues dans le transport par eau sont sans doute sous-estimées. (Tout ce qui est dit au sujet des morts s'applique également aux blessés.) Outre les différences modales au sujet des définitions et des accidents à signaler, les définitions des blessés à signaler varient également d'un mode à l'autre. Consulte le

National Transportation Statistics (NTS)-99 ou *le NTS-98* pour une description de ce qui constitue un blessé à signaler dans chaque mode.

En outre, il faut souligner que le nombre total de tués et de blessés est inférieur à la somme des totaux de chaque mode aux États-Unis étant donné que certains tués (blessés) sont signalés et comptabilisés dans plus d'un mode. Pour éviter le double comptage, les éléments suivants **n'ont été comptabilisés qu'une seule fois** pour calculer les totaux généraux indiqués aux tableaux 3-1 et 3-2 :

- 1) les tués/blessés survenus aux passages à niveau rail-route impliquant des véhicules motorisés : Ces chiffres sont comptabilisés à la fois dans le transport ferroviaire et dans le transport routier et sont inclus dans les totaux des deux modes;
- 2) les tués/blessés dans des trains de banlieue résultant d'incidents : Ces chiffres sont comptabilisés à la fois dans le transport ferroviaire et le transport en commun et sont inclus dans les totaux des deux modes;
- 3) les tués/blessés survenus dans des autobus à la suite *d'incidents* : Ces chiffres sont comptabilisés à la fois dans le transport routier et le transport en commun et sont inclus dans les totaux des deux modes;
- 4) les tués/blessés résultant *d'accidents* dans le cadre du covoiturage par fourgonnette ou du transport à la demande : Ces chiffres sont comptabilisés à la fois dans le transport routier et le transport en commun et sont inclus dans les totaux des deux modes.

Pour d'autres informations, consulter le tableau 3-4 du *National Transportation Statistics – 1998* ou le *National Transportation Statistics – 1999* pour savoir exactement de quelle manière ces rajustements ont été opérés dans les totaux sur les morts survenues en 1995 et 1996. À noter que les

incidents englobent les accidents, ce qui veut dire que les accidents sont un sous-ensemble des incidents. Voir ci-après les remarques propres à chaque mode sur le transport en commun et le transport ferroviaire pour des définitions plus complètes des incidents et accidents. Les données sur les tués et blessés survenus aux passages à niveau rail-route dans lesquels des véhicules étaient impliqués sont fournies dans les numéros annuels du *Highway-Rail Crossing Accident/Incident and Inventory Bulletin* de la Federal Railroad Administration. (Voir ci-dessus la citation complète.) Les données sur les accidents et les incidents des transports en commun par sous-mode sont fournies dans *National Transportation Statistics, 1999*, tableaux 3-28 et 3-29.

Transport aérien : les transporteurs aériens comprennent tous les transporteurs américains, qui assurent à la fois des vols réguliers et non réguliers, des vols intérieurs et internationaux et des vols passagers et tout-cargo. Les avions des compagnies régionales et les avions-taxis à la demande sont compris dans les chiffres. Au tableau 3-2, seuls les « blessés graves » sont signalés. (Voir *National Transportation Statistics (NTS)-1999* ou *NTS-98* pour connaître la définition d'un blessé grave dans un accident d'aviation.) Les données américaines sur les tués et les blessés dans des accidents d'aviation reposent sur les rapports du National Transportation Safety Board (NTSB). Les enquêteurs du NTSB effectuent des enquêtes sur les lieux et en dehors des lieux de tous les accidents dans lesquels sont impliqués des aéronefs immatriculés aux États-Unis et des avions d'aviation générale. Les règlements fédéraux stipulent que les exploitants doivent immédiatement avertir le NTSB en cas d'accident d'aviation et de certains incidents. Selon le NTSB, un accident à signaler « peut se définir comme un événement se rattachant à l'exploitation d'un aéronef qui a lieu entre le moment où une personne monte dans un aéronef dans le but de se rendre quelque part et où cette personne en descend, et dans le cadre duquel cette personne meurt ou subit

des blessures graves ou l'aéronef subit des dégâts matériels importants ». Site Web : www.ntsb.gov/aviation/report.htm.

Comme nous l'avons vu plus haut, les données sur la sécurité aérienne portent à la fois sur les vols passagers et les vols tout-cargo. Le site Web du National Transportation Safety Board (www.ntsb.gov/aviation/Accident.htm) ne fait pas la distinction entre les vols passagers et les vols tout-cargo. Toutefois, pour les vols exploités en vertu de la 14 CFR-121 (aéronefs contenant plus de 30 sièges ou ayant une charge utile égale ou supérieure à 7 500 livres), les comptes rendus détaillés d'accidents affichés sur le site Web permettent de savoir clairement quels étaient les vols tout-cargo. Pour les aéronefs plus petits, en particulier pour les avions-taxis à la demande, il est impossible de savoir au juste combien étaient des vols tout-cargo d'après les informations fournies sur le site Web.

Pour les aéronefs exploités en vertu de la CFR-121 :

1990 : 6 accidents mortels, desquels 2 étaient des vols tout-cargo; 39 tués, dont 28 sont le fait de l'écrasement d'un appareil tout-cargo. (Les personnes tuées au sol sont comprises.)

1995 : 3 accidents mortels, desquels 2 étaient des vols tout-cargo; 168 tués, dont 8 sont le fait de l'écrasement d'un appareil tout-cargo. (Les personnes tuées au sol sont comprises.)

1996 : 5 accidents mortels, desquels 2 étaient des vols tout-cargo; 380 tués, dont 38 sont le fait de l'écrasement d'un appareil tout-cargo. (Les personnes tuées au sol sont comprises.)

Il faut signaler que durant les recherches menées dans le cadre de ce projet, un changement est survenu dans la réglementation. Depuis le 20 mars 1997, la 14 CFR-121 vise certains aéronefs plus petits (notamment les aéronefs d'au moins 10 sièges) qui étaient jusque là assujettis à la 14 CFR-135. Ce changement ne modifie en rien les données de cette publication, en raison de la date limite qui est 1996.

Transport routier : les données relatives aux voitures de tourisme, aux camions légers, aux autocars, au autobus et aux poids lourds représentent le nombre d'*occupants* de ces véhicules qui ont été tués (blessés) dans des accidents de la route. Aux tableaux 3-1 et 3-2, *camions légers* désignent les camions d'un poids nominal brut égal ou inférieur à 4 536 kg (soit 10 000 livres) alors que *camions lourds* désignent les camions d'un poids nominal brut supérieur à 4 536 kg. À noter que ces définitions diffèrent de celles de certains autres tableaux de cette publication. Les autobus et autocars englobent les autocars interurbains, les autobus scolaires et les autobus de transport en commun. La sous-catégorie « autres » représente les cyclistes, les autres non-occupants et les inconnus. Voir également *National Transportation Statistics (NTS)-1999* ou *NTS-98* pour connaître les définitions d'un blessé de la route à signaler.

Les données sur les personnes tuées sur la route aux États-Unis proviennent du Fatality Analysis Reporting System (FARS) et sont compilées par les analystes du FARS dans les bureaux régionaux de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) du U.S. Department of Transportation. Les analystes du FARS utilisent les rapports de police sur les accidents, les fichiers des États sur l'immatriculation des véhicules, les fichiers des États sur les permis de conduire, les données des ministères de la Voirie des différents États, les statistiques vitales, les certificats de décès, les rapports du coroner/médecin-examinateur, les rapports médicaux des hôpitaux et les rapports des services médicaux d'urgence. Il faut remplir un formulaire distinct pour chaque accident mortel. Les données sur les personnes tuées sont constamment recueillies et transférées par voie électronique dans la base de données de la NHTSA. La contre-vérification des rapports de police par rapport aux certificats de décès garantit la rareté des sous-dénombréments. Les données du FARS ne comprennent pas les personnes tuées dans des véhicules motorisés sur des

chemins privés. Toutefois, les analyses préalables de la NHTSA ont révélé que ces morts représentaient à peine 2 % du nombre total de personnes tuées chaque année dans des véhicules motorisés.

Les données américaines sur les blessés de la route proviennent du *General Estimates System* (GES) de la National Traffic Safety Administration du U.S. Department of Transportation. Les données du GES sont un échantillon représentatif à l'échelle nationale des accidents qui ont donné lieu à un rapport de police, qui impliquaient au moins un véhicule motorisé et qui ont fait des blessés, des tués et des dégâts matériels et pour lesquels un rapport de police a été rempli. Les personnes qui s'occupent des données pour le GES échantillonnent au hasard les rapports de police et en transmettent des copies à un entrepreneur central qui s'occupe de les coder sous un format standard pour le GES. Il se peut que des documents comme les schémas de police ou les textes explicatifs fournis par l'agent de police fassent l'objet d'un examen plus approfondi pour compléter les données. Diverses sources incitent à croire que près de la moitié des accidents de la route qui surviennent aux États-Unis ne sont pas signalés à la police et que la majorité des accidents non signalés font des dégâts matériels mineurs et ne causent pas de lésions corporelles importantes. Une étude de la NHTSA sur les blessures causées par les accidents de la route estime le nombre total de blessés non mortels à plus de 5 millions, par opposition à l'estimation de 3,2 millions du GES pour la même année.

Transport par pipeline : les données sur les tués et les blessés attribuables au transport par pipeline qui figurent aux tableaux 3-1 et 3-2 reposent sur les oléoducs (pétrole brut et produits pétroliers) et sur les gazoducs. Chacun est assujetti à des règlements de sécurité distincts décrétés par l'Office of Pipeline Safety de la Research and Special Projects Administration du U.S. Department of Transportation. Pour les oléoducs et les gazoducs, les accidents doivent être signalés

le plus vite possible, et au plus tard 30 jours après le constat. Les rapports sont adressés au responsable des systèmes d'information du Federal Office of Pipeline Safety. Parmi les éventuelles sources d'erreur, mentionnons un rejet non détecté, et même si ce rejet est par la suite détecté et signalé, peut-être n'est-il plus possible de reconstruire l'accident de manière précise.

Oléoducs : les données sur les tués et les blessés attribuables aux oléoducs aux États-Unis sont extraites des rapports déposés à l'Office of Pipeline Safety de la Research and Special Projects Administration, USDOT. Ces rapports sont fondés sur les règlements qui définissent un accident d'oléoduc qu'il faut signaler comme : « ...chaque défaillance d'un oléoduc... qui donne lieu à un rejet de substances liquides ou de dioxyde de carbone dangereux transporté et qui aboutit à l'un des phénomènes suivants : a) explosion ou incendie déclenché accidentellement par l'exploitant; b) perte d'eau moins 50 barils de liquide dangereux ou de dioxyde de carbone; c) rejet dans l'atmosphère de plus de 5 barils par jour de liquides éminemment volatils; d) mort d'homme; e) blessure corporelle d'une personne; et f) dégât matériel causé aux biens des exploitants ou d'autres personnes, ou des deux, dépassant 50 000 \$. (Pour d'autres précisions, consulter les *NTS-98* ou *NTS-99*).

Gazoducs : les données sur les tués et les blessés causés aux États-Unis par les gazoducs reposent sur les rapports présentés à l'Office of Pipeline Safety du U.S. Department of Transportation. Ces rapports sont conformes aux règlements édictés par le même bureau qui définissent un accident de gazoduc à signaler comme l'un des événements suivants :

- 1) événement qui aboutit au rejet de gaz d'un gazoduc ou de gaz naturel liquéfié (GNL) ou de gaz d'une installation de GNL, qui provoque :

-
- (i) un tué ou des blessures corporelles nécessitant l'hospitalisation des victimes,
 - (ii) des dégâts matériels, y compris le coût du gaz perdu, causés aux biens de l'exploitant ou d'autres personnes, ou des deux, d'une valeur égale ou supérieure à 50 000 \$;
 - 2) événement qui aboutit à la fermeture d'urgence d'une installation de GNL;
 - 3) événement significatif au sens de l'exploitant, même s'il ne répond pas aux critères des paragraphes 1 ou 2.

Transport ferroviaire : les données sur les accidents ferroviaires portent sur les tués et les blessés dans les trains de passagers interurbains, les trains de marchandises et les trains de banlieue. À noter que les tués et les blessés qui surviennent dans les trains de banlieue sont également déclarés dans le cadre du transport en commun, comme nous l'avons vu plus haut dans les remarques intermodales. Les données sur les tués et les blessés causés par des accidents de chemin de fer aux États-Unis reposent sur les rapports que les compagnies de chemin de fer sont tenues de déposer à propos de chaque accident de train qui cause des dégâts matériels d'une valeur supérieure à 6 300 \$, de chaque accident qui survient à un passage à niveau rail-route et de chaque accident résultant de l'exploitation d'une voie ferrée et faisant un tué ou un blessé à signaler. Ces rapports visent les travailleurs, les intrus et d'autres personnes qui ne se trouvent pas à bord des trains en plus des passagers et des équipes de train. Pour d'autres précisions, se reporter à la publication *Highway-Rail Crossing Accident/Incident and Inventory Bulletin, Calendar Year 1994* (juillet 1995) de la Federal Railroad Administration du U.S. Department of Transportation, qui définit également un blessé à signaler, ou encore les *National Transportation Statistics (NTS)-1999* ou les *NTS-98*.

La Federal Railroad Administration définit trois catégories d'accidents à signaler :

- 1) accident de train : collision, déraillement ou autre événement résultant de l'exploitation de matériel ferroviaire sur voie causant des dégâts dépassant le seuil à signaler;
- 2) incident de train : événement résultant du mouvement de matériel ferroviaire sur la voie qui fait un tué, un blessé à signaler ou une maladie à déclarer, mais dans le cadre duquel les dégâts matériels causés à la voie ferrée ne dépassent pas le seuil à signaler;
- 3) incident hors train : événement résultant d'opérations ferroviaires mais non du mouvement de matériel sur la voie, qui ne dépasse pas le seuil à signaler et qui aboutit à un tué, un blessé à signaler ou une maladie professionnelle à déclarer.

Les rapports à établir (stipulés par la loi) englobent les événements qui ne se rapportent pas à strictement parler aux transports. Par exemple, si un passager tombe et se casse la jambe dans une gare alors qu'il s'apprête à prendre le train, la blessure doit être signalée et elle figure dans les données comme blessure ferroviaire.

Transport en commun : dans les tableaux 3-1 et 3-2, les chiffres sur les transports en commun portent sur : les autobus, les trolleybus, les trains légers (de type tramway), les véhicules ferroviaires lourds (métro), les trains de banlieue, le covoiturage par fourgonnette, le transport à la demande (essentiellement pour les handicapés ou les personnes âgées) et les systèmes de transport par cabines guidées (chemins de fer électriques exploités sans conducteur ou autre équipe). Les chiffres relatifs au transport en commun ferroviaire englobent les trains légers, les véhicules ferroviaires lourds et les trains de banlieue. Les trains de banlieue sont également compris dans les données sur les blessés et les tués résultant du transport ferroviaire. Les totaux des transports en commun n'englobent pas les

données de plusieurs modes accessoires mineurs, notamment les téléphériques et les traversiers; pour d'autres données sur ces modes accessoires, consulter les tableaux 3-27, 3-28 et 3-29 des *National Transportation Statistics-99 (NTS-99)*. Pour une définition des blessures à signaler causées par les transports en commun, consulter les *NTS-99* ou *NTS-98*.

Les blessés et les tués dans les transports en commun aux États-Unis proviennent de la *National Transit Database (NTD)* de la Federal Transit Administration (FTA). Une compagnie de transport en commun est tenue de déposer un rapport NTD à intervalles réguliers si elle bénéficie de fonds dans le cadre de la Urbanized Area Formula. Ainsi, quelque 400 compagnies de transport en commun présentent des rapports et étant donné que certaines exploitent et possèdent plus d'un type de transport en commun, la base de données couvre environ 600 services de transport en commun. Ces exploitants sont responsables de 90 à 95 % des kilomètres-passagers parcourus sur les lignes de transport en commun. Les autres exploitants de transport en commun sont incités à soumettre des formulaires NTD. Les exploitants de transport en commun doivent rendre compte des tués, des blessés, des accidents, des incidents et des dégâts matériels d'une valeur supérieure à 1 000 \$. La NTD a récemment adopté des rapports électroniques. Un certificat du président-directeur général (p.-d.g.) doit accompagner tous les rapports NTD de même que la déclaration d'un vérificateur indépendant. Lorsqu'un rapport NTD est reçu, le processus de validation est aussitôt déclenché, lequel consiste en un examen préliminaire des données pour en vérifier l'exhaustivité. Le rapport est examiné plus à fond et les points en suspens sont notés par écrit et adressés à l'entreprise qui a présenté le formulaire.

Les données sur la sécurité des transports en commun appartiennent à quatre grandes catégories : 1) les collisions; 2) les déraillements/autobus qui font une sortie de

route; 3) les victimes et 4) les incendies. Ces principales catégories sont ensuite ventilées en sous-catégories. Les *collisions* englobent les collisions avec des véhicules, des objets et des personnes (à l'exception des suicides). Sur les quatre principales catégories, seules les deux premières sont comprises dans la définition d'*accident* adoptée dans les *National Transportation Statistics*. La définition d'*accident* permet de comprendre la façon d'éviter le double comptage dans le total général des tués et des blessés dans les accidents de transport aux États-Unis (voir ci-dessus remarques intermodales). Les données sur les transports en commun qui figurent aux tableaux 3-1 et 3-2 représentent tous les incidents appartenant aux quatre grandes catégories énumérées ci-dessus. Ainsi, par exemple, on comptabilise les tués et les blessés résultant d'une chute dans une gare de transport en commun ou d'une chute lorsque quelqu'un descend d'un autobus. Pour d'autres précisions, le lecteur est prié de consulter le rapport annuel *Safety Management Information Statistics (SAMIS)* de la Federal Transit Administration du U.S. Department of Transportation.

Transport par eau, embarcations de plaisance : les données sur les tués et les blessés qui résultent aux États-Unis de la navigation de plaisance reposent sur les rapports qui doivent être soumis à la U.S. Coast Guard. La réglementation fédérale (U.S. Code of Federal Regulations 33 (CFR-33, 173-4)) stipule que l'exploitant d'un navire immatriculé ou utilisé comme embarcation de plaisance doit soumettre un rapport d'accident chaque fois qu'à cause d'un événement impliquant l'embarcation ou ses équipements : 1) une personne perd la vie; 2) une personne est blessée et nécessite des soins médicaux qui dépassent les premiers secours; 3) les dégâts causés à l'embarcation et à d'autres biens matériels se chiffrent à plus de 500 \$ ou l'embarcation est perdue corps et âme ou 4) une personne disparaît de l'embarcation dans des circonstances qui font penser à une mort ou à une blessure. Même s'il n'existe pas d'estimation quantitative du taux de

réponse, tout porte à croire qu'il y a un nombre considérable de sous-déclarations, surtout dans le cas des accidents non mortels, à cause de la difficulté qu'il y a à respecter la prescription et du fait que les conducteurs d'embarcations sont souvent apathiques ou ne sont pas toujours au courant des prescriptions de la loi.

Transport par eau, navires commerciaux (passagers et marchandises) : les données des tableaux 3-1 et 3-2 concernent : a) les navires battant pavillon américain qui naviguent *n'importe où dans le monde* et b) les navires battant pavillon étranger qui naviguent dans les limites du territoire des États-Unis (c.-à-d. à moins de 12 milles marins des côtes ou qui ont un rapport avec une entité américaine, comme une plate-forme de forage à moins de 200 milles marins des côtes ou encore un abordage avec un navire américain). Les territoires et les protectorats des États-Unis sont compris. Tous les tués et les blessés mentionnés résultent de sinistres maritimes comme un échouement, un abordage, un incendie ou une explosion. Les victimes englobent à la fois les personnes qui sont tuées et qui sont portées disparues à la suite d'un sinistre maritime.

Les chiffres sur les tués et les blessés des tableaux 3-1 et 3-2 proviennent des notifications de sinistre maritime adressées à la Garde côtière en vertu des prescriptions du U.S. Code of Federal Regulations (46 CFR 4.05-1) pour les navires battant pavillon américain et étranger, et les rapports d'enquête qui y font suite. Les données de 1990 proviennent de la *Casualty Maintenance Database* (CASMAIN) et de la *Personnel Casualty Table* (PCAS). Les données de 1995 et 1996 sont extraites du *Marine Safety Information System* (MSIS) de la U.S. Coast Guard, et en particulier du Marine Investigations Module. La MSIS, qui saisit les données sur la sécurité maritime, est complétée par une base de données d'analyse, le *Marine Safety Management System* (MSMS).

Aux tableaux 3-1 et 3-2, les catégories *navires commerciaux à passagers* et *navires commerciaux à marchandises* correspondent respectivement aux catégories des *navires à passagers* et des *navires à marchandises* de la U.S. Coast Guard. La Garde côtière définit un navire à passagers en ces termes : « navire qui transporte des passagers contre rémunération dans les eaux intérieures et plus de 12 passagers moyennant rémunération dans le cadre d'un voyage international. Cela englobe les navires à passagers non inspectés, les petits bâtiments affectés au transport des passagers, les bateaux-mouches et les paquebots de croisière ». La Garde côtière définit en ces termes un navire à marchandises : « navire qui fait du commerce en transportant ou en facilitant le transport de marchandises. Cette catégorie englobe les bateaux de pêche, mais pas les unités mobiles de forage en mer. Un navire à marchandises qui effectue un voyage international peut transporter des marchandises et jusqu'à 12 passagers contre rémunération ». Néanmoins, aucune donnée non regroupée n'était disponible sur les *navires à passagers* et les *navires à marchandises* pour cette publication.

Tableau 3-3 Taux d'accidents de la route mortels et avec blessures

Canada

Le tableau 3-3 est fondé sur les principales sources suivantes :

Tués et blessés : Transports Canada. Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile. *Base nationale de données sur les collisions*. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Véhicules-kilomètres : Transports Canada. Travaux publics et services gouvernementaux Canada. *Les transports au Canada, 1997 – Rapport annuel*, Ottawa (Ontario), 1998.

Nombre de véhicules routiers motorisés : Statistique Canada. *Véhicules automobiles : Immatriculations, n° 53-219-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Voir les notes relatives au *transport routier* aux tableaux 3-1 et 3-2 pour connaître la façon dont sont recueillies les données sur les tués et les blessés de la route. Voir également les notes du tableau 8-1 pour savoir comment l'on recueille des données sur le nombre de véhicules-kilomètres. Voir les notes du tableau 12-1 pour savoir comment on recueille des données sur le nombre de véhicules routiers motorisés. Les données relatives aux taux d'accidents de la route mortels et avec blessures pour 1990, 1995 et 1996 par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres sont fondées sur les estimations de Transports Canada des véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules routiers motorisés et les camions légers en 1995. Les estimations des véhicules-kilomètres reposent : 1) sur les ventes de carburant pour véhicules routiers motorisés (ventes nettes sur lesquelles des impôts ont été perçus aux taux d'utilisation du réseau routier); 2) les estimations de la consommation spécifique de chaque catégorie de véhicule; et 3) les estimations du taux d'occupation moyen. Les données relatives aux taux d'accidents de la route mortels et avec blessures par tranche de 10 000 véhicules immatriculés sont fondées sur le nombre de véhicules routiers motorisés immatriculés en 1990, 1995 et 1996 et portent sur les véhicules particuliers (voitures de tourisme, motocyclettes, camions légers) et les véhicules commerciaux.

Mexique

Véhicules routiers motorisés : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática d'après les chiffres fournis par le Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, les bureaux financiers des États et les services de police et de la circulation des différents États, Mexico, D.F., années diverses.

Tués et blessés de la route : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données recueillies par le Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal et la Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad ou leurs organismes équivalents au niveau des États et des localités, Mexico, D.F., années diverses.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos, Mexico, D.F., années diverses.

États-Unis

Le tableau 3-3 repose sur une modification d'un tableau analogue publié par le Bureau of Transportation Statistics du U.S. Department of Transportation. *National Transportation Statistics 1998 (NTS-98)*, Washington, DC, 1998 et *National Transportation Statistics 1999 (NTS-99)*, Washington, DC, 1999. Ce tableau s'inspire des principales sources suivantes :

U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, *Traffic Safety Facts 1997*, Washington, DC, novembre 1998.

Tués : U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). National Center for Statistics and Analysis. *Fatality Analysis Reporting System (FARS)*, Washington, DC, 1998.

Blessés : U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). National Center for Statistics and Analysis. *General Estimates System (GES)* et *Fatality Analysis Reporting System (FARS) 1998*, Washington, DC, 1998.

Véhicules-kilomètres :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableau VM-201A.

1996 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau VM-1.

Nombre de véhicules routiers motorisés :

1990 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableau VM-201A.

1995 et 1996 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau VM-1.

Voir également les notes à la rubrique *Transport routier* aux tableaux 3-1 et 3-2. Comme on le constate, on déploie de gros efforts pour obtenir un dénombrement exact et complet des victimes de la route sur les routes publiques. C'est ainsi que le taux d'erreur dans le taux d'accidents mortels est dominé par les erreurs au niveau des véhicules-kilomètres, qui actuellement, ne peuvent être estimés qu'assez vaguement. (Voir les notes du tableau 12-1 pour savoir comment on recueille des données sur le nombre de véhicules routiers motorisés, et les notes du tableau 12-2 pour savoir comment on recueille des données sur les véhicules-kilomètres.) Le niveau de précision qu'affiche le tableau 3-3 au chapitre des taux d'accidents mortels est le niveau signalé par la National Highway Traffic Safety Administration du U.S. Department of Transportation dans son document sommaire intitulé *Traffic Safety Facts, 1997*.

Étant donné que les données sur les blessés proviennent d'une enquête, elles sont sujettes à des erreurs d'échantillonnage. Voir annexe C, Table of Standard Errors de la publication *Traffic Safety Facts 1997* de la National Highway Traffic Safety Administration du U.S. Department of Transportation. Pour 3 000 000 de blessés, l'erreur type est de 5,3 %.

Tableau 3-4

Taux d'accidents d'avion mortels et avec blessures

Tous les pays

Pour éviter les conclusions non valides reposant sur les seuls taux, on a estimé les écarts types des taux d'accidents mortels et des taux de mortalité. L'écart type du taux d'accidents avec blessures est plus difficile à estimer et a donc été omis. L'écart type est une mesure de prévisibilité, qui part de l'hypothèse que le système mesuré ne change pas. Lorsque deux chiffres sont séparés par au moins trois écarts types, on peut affirmer, sans grand risque de se tromper, que les deux chiffres sont en fait différents et que les deux systèmes qu'ils décrivent diffèrent eux aussi. Si deux chiffres sont séparés par au moins un écart type, on peut seulement en déduire que les chiffres ne semblent pas différents et que l'on n'a pas démontré que les systèmes qu'ils décrivent étaient différents.

Type d'aéronef : au tableau 3-4 et dans l'analyse qui suit, on ne traite que des accidents mortels, des tués et des blessés impliquant des avions gros porteurs. Chaque pays définit le sens exact d'« avion gros porteur » dans les notes ci-dessous.

Calcul des écarts types pour les accidents mortels (tous les pays) : il existe plusieurs façons d'estimer l'écart type d'un petit nombre d'événements non corrélés (p. ex. 27 accidents mortels), à l'aide des statistiques de Poisson. Les résultats des estimations diffèrent quelque peu et les différences s'accentuent à mesure que le nombre diminue. Dans l'analyse qui suit, on présente la plus simple estimation par souci de clarté. Pour le calcul des écarts types dans les taux d'accidents mortels du tableau 3-4, on a utilisé une estimation plus complexe. Il n'en reste pas moins que **toutes les estimations aboutissent à la même conclusion : les taux d'accidents mortels du Canada, des États-Unis et du Mexique ne varient que d'un seul écart type ou même moins.**

Écart type, accidents mortels (États-Unis) : l'écart type du nombre d'accidents mortels est plus ou moins la racine carrée du nombre d'accidents mortels. (Comme nous l'avons vu plus haut, il s'agit là d'une simplification.) Dans le cas des États-Unis, où l'on a dénombré 27 accidents mortels sur 57 millions de tronçons de vol, on peut dire que si le système de sécurité aérienne demeurait inchangé pendant très longtemps, on pourrait s'attendre, moyennant un niveau de confiance de 68 %, à ce que le nombre moyen d'accidents mortels par tranche de 57 millions de tronçons de vol se situe entre 22 et 32. Vingt-sept accidents mortels sur 57 millions de tronçons de vol donne un taux de 0,047 accidents mortels par tranche de 100 000 tronçons de vol. L'écart type du taux d'accidents mortels est, en pourcentage, le même que l'écart type du nombre d'accidents mortels. La racine carrée de 27 est 19 % de 27, et l'écart type du taux d'accidents mortels des États-Unis qui se chiffre à 0,047 est plus ou moins (+/-) 19 % de 0,047, ou plus ou moins (+/-) 0,009. L'écart type indiqué au tableau 3-4 au sujet du taux d'accidents mortels des États-Unis est +0,010/-0,008. Cela résulte d'une meilleure estimation.

Écart type, accidents mortels (Canada) : l'écart type du taux d'accidents mortels au Canada se calcule de la même façon que pour les États-Unis. La différence entre le calcul simple (écart type de +/-0,025) et la meilleure estimation qui figure au tableau 3-4 (+0,031, -0,021) est significatif, du fait que le nombre d'accidents mortels (7) est infime.

Écart type, accidents mortels (Mexique) : l'écart type du taux d'accidents mortels au Mexique est plus complexe à estimer. Avec un seul accident mortel, l'estimation simple de la racine carrée se désagrège complètement tandis qu'avec les statistiques de Poisson, l'écart type (techniquement, la limite de confiance d'un seul écart type par rapport à la moyenne) devient hautement asymétrique, plus petit du côté descendant et plus grand du côté ascendant. En principe, on peut calculer l'écart type d'un accident

mortal, mais cela n'a pas été fait pour ce tableau. On peut néanmoins affirmer, sans risque de se tromper, que l'écart type relatif au taux d'accidents mortels du Mexique (0,047) en fonction d'un seul accident mortel n'est pas seulement plus important, mais beaucoup plus important que l'écart type (+0,010, -0,008) relatif au taux d'accidents mortels des États-Unis (0,047) qui est fondé sur 27 accidents mortels.

Calcul des écarts types relatifs aux taux de mortalité (tous les pays) : **si** tous les accidents faisaient le même nombre de victimes, l'écart type du taux de mortalité serait, en pourcentage, identique à l'écart type du taux d'accidents mortels. Cela veut dire (pour poursuivre le calcul simplifié) que si les 922 victimes enregistrées aux États-Unis avaient été le fait de 27 accidents faisant chacun 34 victimes, l'écart type du taux de mortalité serait alors légèrement inférieur à 20 %. (La racine carrée de 27 est 19,2 % de 27.)

Toutefois, dans le cas des États-Unis, 16 des 27 accidents ont fait chacun moins de 10 victimes, et 4 accidents ont causé près de 70 % des victimes, dont chacun a fait plus de 100 victimes. Dans le cas du Canada, 6 des 7 accidents mortels ont chacun fait moins de 10 victimes; le septième a tué 261 personnes. En termes statistiques, le nombre de victimes est étroitement corrélé au nombre d'accidents mortels **importants**, et l'écart type du taux de mortalité est ainsi dominé par l'écart type du taux d'accidents mortels **importants**. C'est ainsi que pour calculer correctement les écarts types des taux de mortalité aux États-Unis et au Canada, il faudrait calculer les « taux d'accidents mortels importants » et leurs écarts types à propos des deux pays. Pour ce faire, il faudrait calculer l'écart type d'un accident mortel important au Canada (et de 4 accidents mortels importants aux États-Unis). Cela n'a pas été fait pour ce tableau. En revanche, on a eu recours à une sous-estimation brute : l'écart type du taux de

mortalité est identique, en pourcentage, à l'écart type du taux d'accidents mortels. Lorsqu'on procède ainsi, les taux de mortalité aux États-Unis et au Canada ne sont séparés que par un seul écart type. Au risque de nous répéter, les écarts types réels sont beaucoup plus importants que cette estimation brute, et **les taux de mortalité au Canada et aux États-Unis sont séparés par moins d'un écart type.**

Le Mexique n'a enregistré aucun accident d'aviation mortel important au cours des quatre ans au sujet desquels il possède des données et par conséquent, on n'a pas estimé l'écart type du taux de mortalité au Mexique pour ce tableau. **Sans écart type, il est impossible de procéder à une comparaison statistiquement utile entre le taux de mortalité du Mexique et celui des États-Unis ou du Canada.** En termes statistiques, le « taux d'accidents mortels importants » pour le Mexique n'est pas nul, mais il est inférieur à un chiffre donné moyennant un niveau de confiance donné et peut en principe être calculé avec les statistiques de Poisson. Ainsi, même si le Mexique n'a pas enregistré d'accident mortel important en quatre ans et sur plus de 2 millions de tronçons de vol, on ne peut pas affirmer que le Mexique n'enregistrera jamais un accident mortel important. Si l'on examine les données relatives aux États-Unis, on constate qu'il y a eu plusieurs périodes où les États-Unis n'ont enregistré aucun accident mortel important. Par exemple, en 1993, les États-Unis n'ont enregistré aucun accident mortel important, alors que plus de 8 millions de tronçons de vol ont été assurés. En 1997 et 1998, les États-Unis n'ont pas enregistré d'accident mortel important, alors que plus de 20 millions de tronçons de vol ont été assurés au cours de ces deux ans. Durant la période 1990 à 1996, le Canada n'a enregistré qu'un seul accident mortel important (en 1991) et au moins cinq ans se sont donc écoulés et plus de 7 millions de tronçons de vol sans un seul accident mortel important. Même si l'on estimait l'écart type (c.-à-d. la limite de confiance d'un écart type

par rapport à la moyenne) à propos du « taux d'accidents mortels importants » du Mexique, il faudrait émettre une série d'hypothèses pour estimer l'écart type correspondant du taux de mortalité, ce qui serait contestable sur le plan statistique. C'est pourquoi nous n'avons pas tenté de faire ce calcul.

Canada

Le tableau 3-4 s'appuie sur les principales sources suivantes :

Accidents mortels, tués et blessés des transporteurs aériens : Bureau de la sécurité des transports du Canada. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Opérations aériennes des transporteurs aériens : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ontario), 1998.

Les données sur les transporteurs aériens canadiens du tableau 3-4 diffèrent des données des tableaux 3-1 et 3-2. Les données sur les transporteurs aériens des tableaux 3-1 et 3-2 présentent les données confondues sur les tués et les blessés au sujet des transporteurs aériens canadiens, des avions de transport de troisième niveau et des avions-taxis/aéronefs spécialisés. (Voir les définitions aux tableaux 3-1 et 3-2.) Le tableau 3-4 présente les données sur les tués, les blessés et les tronçons de vol uniquement au sujet des avions de ligne (définis par le Bureau de la sécurité des transports du Canada) exploités par des transporteurs aériens canadiens de niveau I et II. Les transporteurs canadiens de niveau I et II englobent tous les transporteurs qui, au cours des deux années civiles qui ont immédiatement précédé l'année visée par ce rapport, ont transporté au moins 50 000 passagers payants ou au moins 10 000 tonnes métriques de marchandises payantes. Aux tableaux 3-1, 3-2 et 3-4, les données canadiennes ne portent que sur les aéronefs immatriculés au Canada et exploités par des transporteurs canadiens, et englobent à la fois les vols intérieurs et internationaux, réguliers et non réguliers, et passagers et tout-cargo.

Les accidents qui font des tués au sol mais pas à bord des aéronefs ne sont pas comptabilisés dans les accidents mortels. Les tués et les blessés au sol ne sont pas comptabilisés. Voir également les définitions des accidents d'aviation, des tués et des blessés graves aux tableaux 3-1 et 3-2.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico, D.F., 1998.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Mexico, D.F., 1998.

Nombre d'accidents mortels, de tués et de blessés : les données ne concernent que les appareils commerciaux exploités par des transporteurs mexicains qui ont au moins 30 sièges ou une capacité d'emport de fret équivalente. Les vols intérieurs et les vols internationaux sont visés.

Tronçons de vol : le nombre d'opérations aériennes a été estimé comme étant la somme des décollages et des atterrissages divisée par deux, au sujet des vols réguliers et non réguliers de l'aviation commerciale, dans les aéroports administrés par Aeropuertos y Servicios Auxiliares. À noter que certains vols non réguliers de l'aviation commerciale empruntent des aéroports qui ne sont pas administrés par ASA. De plus, certains vols réguliers de l'aviation mexicaine ont lieu dans des aéroports à l'extérieur du Mexique. Ces deux facteurs expliquent que l'estimation du nombre de vols soit inférieure à leur nombre réel, ce qui majore les taux au-dessus de leurs vraies valeurs.

États-Unis

Le tableau 3-4 est fondé sur une modification d'un tableau analogue publié par le Bureau of Transportation Statistics du U.S. Department of Transportation. *National Transportation Statistics 1998*, Washington, DC, 1998 et *National Transportation Statistics 1999*, Washington, DC, 1999.

Ce tableau s'appuie sur les trois principales sources suivantes :

National Transportation Safety Board. *Annual Review of Aircraft Accident Data*, numéros annuels et *NTSB Press Release, SB97-03*, Washington, DC, années diverses.

National Transportation Safety Board (NTSB). Analysis and Data Division, RE-50, Washington, DC, 1998.

National Transportation Safety Board. Aviation Accident Statistics. Site Web : www.ntsb.gov/aviation/Stats.htm.

National Transportation Safety Board. Accident Synopses. Site Web : www.ntsb.gov/aviation/Accident.htm.

Voir aussi : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *Statistical Handbook of Aviation 1996*, Washington, DC, 1997, chapitre 9. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

Les données de ce tableau sur les transporteurs aériens diffèrent des données des tableaux 3-1 et 3-2. Dans ce tableau, les données ne portent que sur les appareils commerciaux exploités par des transporteurs aériens américains qui comptent au moins 30 sièges et ont une charge pratique maximum d'au moins 7 500 livres (3 402 kg). Ces aéronefs sont réglementés par le U.S. Code of Federal Regulations 121 (14 CFR-121). Par opposition, les données sur les transporteurs aériens des tableaux 3-1 et 3-2 ne portent pas seulement sur ces appareils de plus grandes dimensions, mais également sur les plus petits appareils (appareils régionaux et avions-taxis à la demande) qui sont régis par le U.S. Code of Federal Regulations 135 (14 CFR-135). Dans les trois tableaux, les données américaines ne visent que les appareils exploités par les transporteurs américains, englobent à la fois les vols intérieurs et internationaux, les vols réguliers et non réguliers et les vols passagers et tout-cargo. Étant donné que les règlements qui régissent les plus gros appareils diffèrent de ceux qui régissent les appareils plus petits, il

ne sert à rien de combiner les deux catégories pour calculer les taux de sécurité. Signalons que durant la phase de recherche de ce projet, un changement de réglementation s'est produit. Depuis le 20 mars 1990, la 14 CFR-121 vise plusieurs appareils de plus petites dimensions (c.-à-d. les appareils d'au moins 10 sièges) qui étaient jusque là assujettis à la 14 CFR-135. Ce changement n'affecte en rien les données de cette publication, en raison de la date d'arrêt de 1996.

Voir également les notes des tableaux 3-1 et 3-2 au sujet du *transport aérien*. Comme on peut le constater, le dénombrement des accidents mortels et des tués est complet et hautement précis. Les données d'exposition (c.-à-d. le nombre de tronçons de vol) sont fondées sur la présentation de rapports intégraux par les compagnies aériennes à l'Office of Airline Information qui relève du Bureau of Transportation Statistics du U.S. Department of Transportation. C'est ainsi que les fluctuations statistiques dominent les écarts types. (Voir également la section ci-dessus intitulée *Calcul des écarts types*.)

SECTION 4 : LES TRANSPORTS, L'ÉNERGIE ET L'ENVIRONNEMENT

Tableau 4-1
Consommation d'énergie du secteur des transports

Canada

Statistique Canada. *Bulletin trimestriel - Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, n° 57-003-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), éditions diverses.

Les chiffres relatifs à la consommation totale d'énergie englobent les énergies renouvelables. La consommation totale d'énergie comprend également toute la production d'électricité, y compris les pertes d'énergie du réseau électrique. Les données sur la consommation totale d'énergie du secteur des transports englobent le carburant consommé par le secteur des pêches et par

les entreprises de camionnage privées, mais elles excluent la consommation de carburant par les administrations publiques. Le volet électricité de la consommation d'énergie du secteur des transports exclut les pertes d'énergie du réseau électrique. Les données sur le gaz naturel englobent les usines à gaz et les gaz naturel liquéfié (GNL). Les volumes de gaz naturel ont été convertis de billions de pieds cubes en billions de mètres cubes selon un coefficient de conversion de 0,02832. Les données sur le pétrole englobent l'énergie tirée des produits pétroliers. En revanche, elles excluent l'énergie tirée du pétrole brut.

Mexique

Secretaría de Energía. *Balance Nacional, Energía*. 1996, Mexico, D.F., 1998.

Les données sur la consommation totale d'énergie englobent les pertes résultant de la transformation d'une forme d'énergie en une autre, l'autoconsommation (essentiellement dans les centrales électriques) et le transport, la distribution et l'entreposage des carburants et de l'électricité. Ces pertes se chiffrent à 1,63 exajoule (1990), 1,68 exajoule (1995) et 1,86 exajoule (1996). Pour chaque année, la consommation de gaz de pétrole liquéfié (GPL) représente environ 1,5 % du total.

États-Unis

Le tableau 4-1 repose sur une modification d'un tableau analogue publié dans le *Annual Energy Review* de l'Energy Information Administration du U.S. Department of Energy. Ce tableau repose sur les principales sources suivantes :

Consommation et transport d'énergie, total : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 2.1.

Consommation de gaz naturel, de pétrole et d'électricité du secteur des transports et pertes d'électricité : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration.

Monthly Energy Review, août 1998, Washington, DC, 1998, tableau 2.5.

Gaz naturel (billions de mètres cubes) : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 6.6.

Pétrole (millions de barils) : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 5.12b.

Consommation d'énergie, total : les données englobent les pertes du réseau électrique (production, transmission et distribution). En exajoules, ces pertes se chiffrent à 21,5 en 1990, à 23,0 en 1995 et à 23,7 en 1996. (Les données sont tirées du tableau 2.1 du *Annual Energy Review* du Department of Energy.) La consommation totale d'énergie englobe également les énergies renouvelables consommées par les compagnies d'électricité et par les consommateurs résidentiels, commerciaux et industriels et le secteur des transports. La Energy Information Administration (EIA) du Department of Energy utilise le pouvoir calorifique le plus élevé (enthalpie brute) des combustibles fossiles pour calculer la consommation totale d'énergie, c'est-à-dire qu'elle tient compte de l'énergie du carburant qui entre dans la vaporisation de l'eau produite par la combustion du carburant.

Consommation des transports, total : les données **n'englobent pas** les pertes d'énergie du réseau électrique. En exajoules, ces pertes se chiffrent à 0,033 en 1990, à 0,028 en 1995 et à 0,030 en 1996. Le total du secteur des transports englobe également environ 0,1 exajoule chaque année sous forme d'éthanol ajouté à l'essence de moteur. Cela constitue de loin la plus forte consommation d'énergies renouvelables dans le secteur des transports. (Voir tableau 4-3.) Dans ce tableau, les pêches sont exclues du secteur des transports.

Conversions : pour convertir des barils de pétrole en exajoules : un baril de pétrole a

une enthalpie d'environ 5,74 milliards (mille millions) de joules (extrait du tableau A3 du *Annual Energy Review* du Department of Energy). Pour convertir des mètres cubes de gaz naturel en exajoules : un mètre cube de gaz naturel a une enthalpie d'environ 38,3 millions de joules (extrait du tableau A4 du *Annual Energy Review* du Department of Energy).

Tableau 4-2

Consommation d'énergie par mode de transport

Canada

Le tableau 4-2 repose sur les principales sources suivantes :

Tous les modes, à l'exception des transports en commun ferroviaires : Statistique Canada. *Bulletin trimestriel - Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada*, n° 57-003-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), diverses éditions trimestrielles.

Ressources naturelles Canada. *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transports en commun ferroviaires : Statistique Canada. *Statistiques du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*, n° 53-215-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Les données sur le carburant aviation englobent les ventes aux transporteurs étrangers, mais excluent le carburant acheté par les transporteurs canadiens à l'étranger. Les données relatives aux autres carburants du transport routier désignent le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Les données sur le carburant du transport ferroviaire ne concernent que le diesel. Les données sur le carburant des transports en commun portent sur l'ensemble des transports en commun publics, notamment les autobus, les trains légers et les équipements ferroviaires lourds. Les données relatives à la consommation de carburant des transports par eau englobent

le carburant vendu aux exploitants de pêches. Les données sur le transport par eau englobent les ventes aux transporteurs étrangers, mais excluent le carburant acheté par les transporteurs canadiens à l'étranger.

Mexique

Secretaría de Energía. *Balance Nacional, Energía 1996*, Mexico, D.F., 1998.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía. Communication personnelle, Mexico, D.F., 1998.

Depuis 1991, le diesel a progressivement remplacé le mazout résiduaire pour le transport par eau. Comme en témoignent les données de ce tableau, le remplacement était pratiquement terminé en 1995.

États-Unis

Le tableau 4-2 repose sur les principales sources suivantes :

Consommation totale d'énergie du secteur des transports : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 2.1.

Transport aérien :

Carburéacteur : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. Communication personnelle, d'après les rapports financiers remis par les gros transporteurs aériens certifiés au DOT en vertu de la CFR-241, Washington, DC, 1998. (Voir notes pour une définition de « gros transporteurs aériens certifiés ».)

U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *General Aviation and Avionics Survey*. Washington, DC, années diverses, tableau 5.1.

Essence aviation : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *General Aviation and Avionics Survey*, Washington, DC, années diverses, tableau 5.1.

Transport routier, essence et diesel :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableau MF-221.

1996 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau MF-21.

Transport routier, autres carburants : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington DC, 1997, tableau 10.

Transport par pipeline : U.S. Department of Energy. *Natural Gas Annual 1996*, Washington, DC, 1997, tableau 101 et tableaux analogues dans des éditions antérieures.

Transport ferroviaire de marchandises : Association of American Railroads. *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington, DC, 1997, page 40.

Trains de passagers interurbains :

1990 : National Railroad Passenger Corp. State and Local Affairs Department. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

1995, 1996 : National Railroad Passenger Corp. Director of Fuel Management. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Transports en commun ferroviaires : American Public Transit Association. *Transit Fact Book*, Washington, DC, années diverses.

American Public Transit Association. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Transport par eau :

Mazout résiduaire et léger/diesel : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Fuel Oil and Kerosene Sales*, Washington, DC, années diverses, tableaux 2

et 4 et tableaux analogues dans des éditions antérieures.

Essence : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau MF-24 et tableaux analogues dans des éditions antérieures.

Consommation totale de carburant : les données sont différentes de la somme des rangées, étant donné que le total est fourni par le U.S. Department of Energy, qui inclut davantage de données que le U.S. Department of Transportation, source d'une bonne part des données relatives à chaque mode dans le tableau. Au tableau 3-2, le total dépasse la somme des catégories modales de 1,44 exajoule en 1996, de 1,37 exajoules en 1995 et de 1,55 exajoules en 1990.

Il faut apporter deux corrections de deuxième ordre à ces écarts. Pour commencer, le carburant consommé par les autobus et autres véhicules routiers de transport en commun est mentionné aux rubriques transport routier et transport en commun. Pour chaque année, cela *majore* l'écart d'environ 0,1 exajoule. Deuxièmement, il n'existe pas de données américaines sur la quantité d'électricité et de diesel qui sert au transport du contenu des pipelines. Si l'on utilise comme guide les données canadiennes sur les pipelines, le fait d'inclure l'électricité et le diesel des pipelines aux États-Unis aurait pour effet de *réduire* l'écart d'environ 0,1 exajoule (y compris les pertes du réseau énergétique) pour chacune des trois années. C'est ainsi que ces deux corrections de deuxième ordre sont minimes, qu'elles sont en sens inverse, et qu'on peut donc les ignorer.

Un rapprochement rigoureux entre les données du Department of Energy et du Department of Transportation dépasse la portée de ces notes. Toutefois, le tableau 5.12b du *Annual Energy Review* du DOE fait état d'une consommation de carburéacteur de 3,32 exajoules en 1990, de 3,30 exajoules

en 1995 et de 3,46 exajoules en 1996. Ces chiffres dépassent les chiffres sur le carburéacteur du tableau 4-2 d'entre 1,4 et 1,5 exajoules, ce qui équivaut presque exactement à l'ampleur de l'écart. Les chiffres du DOE englobent le carburant aviation consommé par l'armée, par d'autres organismes fédéraux, par les transporteurs étrangers qui se ravitaillent en carburant aux États-Unis et par tous les transporteurs aériens américains, pas juste ceux qui répondent à la définition de « gros transporteur certifié ». (Voir *Transport aérien* ci-dessous pour une définition plus complète de ce qui est compris dans le carburéacteur au tableau 4-2.)

D'autres postes ne sont pas comptabilisés dans les chiffres sur chaque mode au tableau 4-2. Les compagnies de chemin de fer qui n'appartiennent pas à la classe I ne sont pas comprises, pas plus que les pertes du réseau électrique au titre du transport ferroviaire et du transport en commun. La consommation d'essence par l'armée n'est pas comprise dans la catégorie du transport routier au tableau 4-2. (La consommation civile d'essence par le fédéral est comprise, tout comme la consommation par les États, les comtés et les municipalités.) Les pertes résultant de l'évaporation et de la manipulation de l'essence routière ne sont pas comprises dans la catégorie du transport routier au tableau 4-2. La totalité de la consommation gouvernementale de diesel routier n'est pas comptabilisée dans la catégorie « carburants spéciaux » de la FHWA, et ne figure donc pas au tableau 4-2. Tous ces éléments confondus représentent sans doute moins de 0,5 exajoule. (Voir NTS-99, tableau 4-19 et *Annual Energy Review-1997*, tableaux 1-12 et 1-13 pour d'autres données sur la consommation d'énergie de l'armée.)

Transport aérien, carburéacteur : les données *n'englobent que* le carburéacteur consommé par les gros transporteurs certifiés dans le cadre de *leurs vols intérieurs*, ainsi que par les avions-taxis à la

demande et l'aviation générale. Entre 95 et 96 % du carburateur figurant au tableau 4-2 est consommé par les gros transporteurs certifiés. Un *gross transporteur aérien certifié* est un transporteur aérien « titulaire d'un certificat délivré en vertu de l'article 401 de la *Federal Aviation Act of 1958* et de ses modifications, qui : 1) exploite des aéronefs conçus pour avoir une capacité maximale d'emport de passagers de plus de 60 sièges ou une capacité marchande maximale supérieure à 18 000 livres [8 165 kg]; ou 2) effectue des vols dont l'un ou les deux terminus d'une étape de vol sont à l'extérieur des 50 États des États-Unis, du district de Columbia, du Commonwealth de Porto Rico et des îles Vierges des États-Unis. » Les gros transporteurs aériens certifiés sont subdivisés en quatre groupes, selon leurs recettes d'exploitation : les Majors, les Nationals, les Large Regionals et les Medium Regionals. Les données sur le carburateur du tableau 4-2 excluent les Medium Regionals, les petits transporteurs aériens certifiés, les transporteurs réguliers de troisième niveau, les avions de ligne étrangers qui s'avitaillent en carburant aux États-Unis, les usagers militaires et autres usagers gouvernementaux.

Transport routier : l'essence englobe les utilisations privées, commerciales et gouvernementales, à l'exception de l'armée. La catégorie « carburants spéciaux » de la Federal Highway Administration (FHWA) semble exclure la consommation des gouvernements civils et de l'armée. (Voir *Highway Statistics*, citées plus haut.) La catégorie « carburants spéciaux » de la FHWA est constituée à 99 % de diesel. Les données relatives à la catégorie « autres carburants » au tableau 4-2 proviennent directement de la catégorie « total des carburants de remplacement » au tableau 4-3; le coefficient de conversion utilisé est celui de l'essence, vu que les données du tableau 4-3 sont données en litres équivalents d'essence.

Transport en commun : les données portent sur l'ensemble des transports en commun, y

compris les autobus et autres véhicules routiers de transport en commun, qui figurent à la rubrique transport routier. Certains traversiers toutefois ne sont pas inclus. (Site Web : www.apta.com/, cliquer sur Statistics.) En 1995 et 1996, l'entrée « Essence » comprend tous les carburants non-diesel, à l'exception du gaz naturel comprimé (GNC). (En volume, l'essence a représenté près de 70 % de l'entrée « Essence » en 1995 et 1996.) En 1990, l'entrée « Essence » ne comprend que l'essence.

Coefficients de conversion : voir les *NTS-99*, tableau 4-6 pour connaître les coefficients de conversion du volume en énergie. Les coefficients de conversion des *NTS* sont en mesures américaines (BTU par gallon). Pour obtenir des joules par litre, il suffit de multiplier les coefficients par 278,7.

**Tableau 4-3
Consommation estimative de carburants de remplacement par les véhicules routiers motorisés**

Canada

Ressources naturelles Canada. Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ontario), 1998.

Mexique

Le principal carburant de remplacement au Mexique pendant les années visées par ce rapport est le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Comme carburant moteur, le GPL est utilisé principalement dans les villes par les camions commerciaux légers en vertu de transformations privées.

États-Unis

Le tableau 4-3 est extrait de la principale source suivante, les gallons ayant été convertis en litres : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau 10.

Consommation de carburant, total : le total représente la somme des carburants de remplacement, de l'essence et du diesel. Les composés oxygénés sont compris dans l'essence.

Méthanol et éthanol : la partie résiduelle du méthanol à 85 % et des carburant à base d'éthanol est l'essence. Les données sur la consommation englobent la partie essence de ce carburant.

MTBE : les données n'englobent qu'une infime quantité d'autres éthers.

Essence : les données englobent le MBTE et l'éthanol dans l'essence-alcool.

Définitions et sources des données : aux États-Unis, les définitions des carburants de remplacement et de substitution figurent à l'article 301 de la *Energy Policy Act of 1992*, et sont résumées dans la publication annuelle de la Energy Information Administration du U.S. Department of Energy, *Alternatives to Traditional Transportation Fuels*.

Au tableau 4-3, les quantités de carburant consommées aux États-Unis sont exprimées en litres équivalents d'essence (gallons) afin de permettre des comparaisons directes entre les différents types de carburants. Selon *Alternatives to Traditional Transportation Fuels*, l'équivalent d'essence s'obtient en divisant le pouvoir calorifique le plus bas du carburant de remplacement par le pouvoir calorifique le plus bas de l'essence et en multipliant le quotient par le volume du carburant de remplacement consommé. Le pouvoir calorifique le plus bas est la teneur en joules par unité de carburant, à l'exclusion de la chaleur produite par la condensation de la vapeur d'eau dans le carburant.

Le tableau 4-3 est tiré *directement* de *Alternatives to Traditional Transportation Fuels*, moyennant une simple conversion des gallons en litres. *Alternatives to Traditional Transportation Fuels* décrit en détail la façon de calculer les valeurs de consommation des

divers carburants de remplacement. En bref, la consommation de carburants de remplacement une année donnée est estimée à partir du nombre de différents types de véhicules alimentés par un carburant de remplacement en service cette année-là, de la moyenne annuelle des véhicules-milles parcourus (vmp) par les véhicules classiques équivalents et des estimations de la consommation spécifique. Les vmp sont ajustés à la baisse pour les véhicules alimentés par des carburants de remplacement afin de tenir compte de l'usage moins intensif de ce type de véhicule par rapport aux véhicules classiques.

La consommation de composés oxygénés est « estimée à partir de la production, des importations nettes et des variations des stocks provenant du *Petroleum Supply Monthly* du Department of Energy (DOE). Le *Petroleum Supply Monthly* compile les données du *Monthly Petroleum Supply Reporting System*, série de sondages qui ont pour but de recueillir des données auprès des raffineurs, des importateurs et des transporteurs de brut et de produits pétroliers. Les données sur les composés oxygénés sont également recueillies dans le *Monthly Oxygenate Telephone Report* du DOE.

Pour le tableau 4-3, la Energy Information Administration du DOE a puisé ses chiffres sur la consommation d'essence et de diesel dans le *EIA Petroleum Supply Annual, Volume 1* (juin 1997). La consommation routière d'essence est estimée à 97,1 % de la consommation totale d'essence, tandis que la consommation routière de diesel est estimée à 52,1 % de la consommation totale de diesel.

Définitions et sources des données : les valeurs relatives à l'essence routière et au diesel routier au tableau 4-3 diffèrent légèrement des valeurs du tableau 4-2. (Voir les notes du tableau 4-2 pour une brève description de la provenance des chiffres du tableau 4-2.) Lorsque les valeurs du tableau 4-2 sont exprimées en volume, l'essence routière est alors supérieure de 1,5 % au tableau 4-2 par rapport au tableau 4-3 en 1996 et de 1,0 % en

1995. Les valeurs relatives au diesel routier diffèrent également légèrement entre les deux tableaux. (À noter que le diesel au tableau 4-3 est exprimé en unités de volume équivalent-essence, et non en volume réel de diesel.)

Tableau 4-4
Prix moyen des combustibles fossiles pour les utilisateurs finals
(En cents américains courants par litre)

Canada

Ressources naturelles Canada. Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ontario), 1998.

Mexique

Petróleos Mexicanos. *Anuario Estadístico, 1998*, Mexico, D.F., 1999.

Petróleos Mexicanos. PEMEX-Refinación. Subgerencia de Planeación, Mexico, D.F., 1999.

Pour d'autres précisions, consulter : *Tasas para el Cálculo del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios para la Enajenación de Gasolinas y Diesel* (registre fédéral, taux permettant d'estimer la taxe spéciale sur la production et les services au titre de la vente d'essence et de diesel); et la *Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios* (Loi sur la taxe spéciale sur la production et les services).

Tous les prix sont les prix en vigueur à la fin du mois de décembre de chaque année. Pour l'heure, on dénombre 86 marchands de mazout agréés au Mexique. Chaque mois, le Secretaría de Hacienda y Crédito Público publie dans le *Diario Oficial de la Federación (registre fédéral)* les taux relatifs à l'Impuesto Especial sobre Producción y Servicio (taxe spéciale sur la production et les services) au titre de la vente d'essence et de diesel. Les taux varient en moyenne entre 25 % et 30 %.

Une fois le taux d'imposition spécial ajouté au prix de référence, on ajoute la taxe à la valeur ajoutée (TVA). Pour certaines stations-service, la TVA est de 10 %; pour d'autres, elle est de 15 %. La somme du prix de

référence, de la taxe spéciale et de la TVA est le prix que l'on paie à la pompe.

États-Unis

Le tableau 4-4 repose sur les principales sources suivantes :

Carburant véhicules motorisés : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 5.22.

Taxes sur les carburants des véhicules motorisés : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableaux FE 101A, MF 205 et MF 202.

U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableaux FE 101A, MF 205, MF 121T (deuxième page) et MF2.

Carburant aviation :

Essence : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review, 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 5.20.

Carburéacteur : U.S. Department of Transportation (DOT). Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. Communication personnelle, d'après les rapports financiers du formulaire 41 présentés par les gros transporteurs aériens certifiés au DOT en vertu de la CFR-241. (Voir les notes du tableau 4-2 pour connaître la définition de « gros transporteur aérien certifié »), Washington, DC, 1998.

Voir aussi : U.S. Department of Energy. Energy Information Administration. *Annual Energy Review, 1997*, Washington, DC, 1998, tableau 5.20.

Carburant ferroviaire : Association of American Railroads. *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington, DC, 1997, page 60.

Taxes sur le carburant ferroviaire : Association of American Railroads. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration (MARAD). Communication personnelle, d'après des rapports remis par les principaux exploitants de navires de ligne battant pavillon américain au MARAD, Washington, DC, 1998.

Pour d'autres précisions sur les taxes fédérales sur le carburant des États-Unis, voir : U.S. Internal Revenue Service, *Fuel Taxes* à www.irs.ustreas.gov/prod/forms_pubs/pubs/p51005.htm.

Origine des données au sujet de l'essence et du diesel routier et du carburant aviation : pour d'autres précisions sur les méthodes de collecte des données et une analyse des sources et de l'importance des erreurs, voir U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Weekly Petroleum Status Report*, annexe A, que l'on peut visionner sur le site Web de la Energy Information Administration du Department of Energy : www.eia.doe.gov.

Carburant routier, essence et diesel : les prix moyens de l'essence selon la qualité sont calculés par le U.S. Department of Energy, Energy Information Administration (EIA) « à partir d'un échantillon de stations-service offrant tous les types de services (c.-à-d. service complet, miniservice et libre-service et couverture géographique pour 85 régions urbaines ». Les moyennes sont de simples moyennes annuelles des données mensuelles provenant du U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, *Consumer Prices: Energy*.

Les prix du diesel sont tirés d'un sondage téléphonique réalisé par l'EIA auprès d'un échantillon de 350 détaillants de diesel situés le long de la route. Le sondage est tiré de l'*EIA-888, On-Highway Diesel Fuel Price Survey*. Selon l'EIA, les prix moyens sont calculés à partir des prix à la pompe, et ils comprennent donc toutes les taxes, fédérales et étatiques, plus les taxes de vente des États dans les États qui perçoivent des taxes de vente sur le carburant routier.

La totalité des 50 États, plus le district de Columbia, perçoivent une taxe par gallon sur l'essence routière et le diesel routier, mais seulement quelques États perçoivent une taxe de vente sur ces carburants. Voir *Highway Statistics 1996*, tableau MF 121T pour connaître les taxes par gallon et les taxes de vente des États sur l'essence routière, le diesel, le GPL et l'essence-alcool, et pour d'autres précisions sur les dispositions spéciales que certains États appliquent à certains consommateurs de carburant routier. En outre, certains usagers sont exonérés des taxes fédérales sur le carburant routier; d'autres paient un taux réduit. Voir *Highway Statistics 1996*, tableau FE101A pour connaître les exonérations et les réductions sur les taxes fédérales sur le carburant routier.

Taxes sur l'essence et le diesel routier : les taxes sur l'essence et le diesel en 1990, 1995 et 1996 sont indiquées dans les deux tableaux ci-dessous. En 1998, les taxes fédérales sur l'essence et le diesel routier étaient respectivement de 18,4 cents (4,9 cents le litre) et de 24,4 cents le gallon (6,4 cents le litre).

Taxes sur l'essence

	<u>(Cents le gallon)</u>			<u>(Cents le litre)</u>		
	Fédéral	États*	Total	Fédéral	États*	Total
1990	**9,1	15,47	24,57	**2,4	4,1	6,5
1995	18,4	18,50	36,90	4,9	4,9	9,7
1996	18,3	18,67	36,97	4,8	4,9	9,8

* Taux d'imposition des États au 31 décembre de chaque année. Moyenne pondérée basée sur le nombre net de gallons taxés.

** S'applique aux 11 premiers mois de 1990. Les taxes ont augmenté de 5 cents le gallon (1,3 cent le litre) pour l'essence et le diesel le 1er décembre 1990.

Taxes sur le diesel

	<u>(Cents le gallon)</u>			<u>(Cents le litre)</u>		
	Fédéral	États*	Total	Fédéral	États*	Total
1990	**15,1	16,00	31,10	**4,0	4,2	8,2
1995	24,4	18,98	43,38	6,4	5,0	11,5
1996	24,3	18,99	43,29	6,4	5,0	11,4

* Taux d'imposition des États au 31 décembre de chaque année. Moyenne pondérée basée sur le nombre net de gallons taxés.

** S'applique aux 11 premiers mois de 1990. Les taxes ont augmenté de 5 cents le gallon (1,3 cent le litre) pour l'essence et le diesel le 1er décembre 1990.

Carburant aviation, essence : les données relatives à l'essence aviation représentent le prix de vente pour les usagers. Les prix sont recueillis par le biais du *782A Survey* de la Energy Information Administration qui « est un recensement des répondants qui contrôlent directement ou indirectement une raffinerie ou une usine à gaz ». En octobre 1998, 155 compagnies ont répondu au *EIA-782A survey* de l'EIA. Les résultats du sondage sont rapportés dans le *Refiners'/Gas Plant Operators' Monthly Petroleum Product Sales Report* de l'EIA. Les données sur le carburant aviation du tableau 4-4 ne comportent aucune taxe. La taxe fédérale sur l'essence aviation en 1998 était de 5,1 cents le litre (soit 19,4 cents le gallon).

Carburant aviation, carburéacteur : les données représentent les coûts de base du carburant déclarés au DOT par les gros transporteurs aériens certifiés au titre de leurs vols intérieurs. Ces transporteurs sont définis

dans les notes techniques du tableau 4-2. Les taxes fédérales ne sont pas comprises, pas plus que les taxes étatiques ni les « frais de mise à bord » (qui sont les frais perçus par la compagnie d'avitaillement). La taxe fédérale sur le carburant aviation (« autre que l'essence ou le diesel ») en 1998 était de 5,8 cents le litre (soit 21,9 cents le gallon), mais elle a été ramenée à 1,2 cent le litre (soit 4,4 cents le gallon) pour les compagnies aériennes commerciales qui satisfont à certains critères, sans compter que la taxe ne s'applique pas aux transporteurs aériens intérieurs qui se livrent au commerce extérieur ou au commerce entre les États-Unis et l'un quelconque de leurs territoires. Il y a également d'autres exemptions, réductions et dispositions spéciales. Pour d'autres précisions, consulter la publication du U.S. Internal Revenue Service, *Fuel Taxes* à l'adresse www.irs.ustreas.gov/prod/forms_pubs/pubs/p51005.htm.

Carburant ferroviaire, diesel : les chiffres du tableau 4-4 représentent les coûts du diesel encourus par les compagnies ferroviaires de marchandises de classe I, tels qu'elles les déclarent. En 1996, les compagnies de chemin de fer de classe I ont enregistré des recettes d'exploitation d'au moins 255 millions \$. Même si les compagnies de classe I ne représentent que 2 % du nombre des compagnies de chemin de fer aux États-Unis, elles ont représenté 91 % des recettes de marchandises ferroviaires en 1996. Les données du tableau 4-4 comprennent les taxes fédérales comme suit :

1990 : 0,10 cent le gallon jusqu'au
11/30/90 (0,03 cent le litre)
2,60 cents le gallon pour le restant de
1990 (0,69 cent le litre)

1995 : 6,90 cents le gallon jusqu'au
9/30/95 (1,82 cent le litre)
5,65 cents le gallon pour le restant de
1995 (1,49 cent le litre)

1996 : 5,55 cents le gallon
(1,47 cent le litre)

Les taxes étatiques sur le carburant ne sont pas comprises dans les données sur les compagnies de chemin de fer au tableau 4-4. Les compagnies de chemin de fer ne sont pas tenues de rendre compte des taxes étatiques sur le carburant et il n'existe pas de données sommaires en raison de la grande diversité des taxes perçues par les États sur le diesel ferroviaire.

Transport par eau, carburants confondus : les données du tableau 4-4 englobent les taxes sur le carburant maritime, même si la taxe fédérale ne s'applique que dans certains cas limités. En 1998, la taxe fédérale était de 6,4 cents le litre (soit 24,4 cents le gallon) et « était perçue sur tout carburant liquide utilisé pour les systèmes de propulsion des navires de transport commerciaux naviguant dans certaines voies navigables intérieures et intracôtières. La taxe s'applique généralement à tous les types de bateaux, y compris les navires, les chalands et les remorqueurs. » La taxe sur les carburants

dans les voies navigables est définie à l'article 206 de la *Inland Waterways Revenue Act of 1978* (P.L. 95-502), telle que modifiée par la *Water Resources Development Act of 1986* (P.L. 96-662). Les voies navigables assujetties à la taxe sur le carburant se composent de 10 867 milles de voies navigables intérieures à faible tirant d'eau revêtant une importance commerciale. Certains types de transports qui empruntent ces voies navigables assujetties à une taxe sur le carburant sont exonérés de la taxe. La publication de l'IRS, *Fuel Taxes*, indique les cas où les bâtiments suivants sont exonérés : les bateaux de pêche; les navires de mer à grand tirant d'eau (plus de 12 pieds); les navires à passagers; les chalands de haute mer et les navires exploités par les gouvernements des États, des localités et des tribus indiennes. Pour d'autres précisions, voir *Fuel Taxes*.

Tableau 4-5
Rendement énergétique des nouveaux modèles de l'année de véhicules routiers motorisés

Canada

Le tableau 4-5 repose sur les principales sources suivantes :

Moyennes pondérées en fonction des ventes : Transports Canada. *Les transports au Canada, 1997 – Rapport annuel, TP 13198*, Ottawa (Ontario), 1998.

Rayon d'action : Ressources naturelles Canada. *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ontario), 1997. Transports Canada et Ressources naturelles Canada. *Guide de consommation de carburant*, publication annuelle, Ottawa (Ontario), années diverses.

Mexique

Secretaría de Energía. Comisión Nacional para el Ahorro de Energía, Dirección de Transporte, Mexico, D.F., 1998.

Les données sont des estimations qui proviennent de la Direction générale des transports de la Comisión Nacional para el Ahorro de Energía (Commission nationale des économies d'énergie).

États-Unis

Le tableau 4-5 repose sur les principales sources suivantes :

Consommation spécifique des véhicules neufs selon la moyenne pondérée des ventes (production du millésime) :

U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Consumer Programs Division, NPS-32. (D'après les calculs des économies finales de carburant de la U.S. Environmental Protection Agency pour la NHTSA), Washington, DC, 1998.

U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Automotive Fuel Economy Program. *Twenty-second Annual Report to Congress (Calendar Year 1997)*, et années préalables, Washington, DC, années diverses.

Rayon d'action : U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Consumer Programs Division, NPS-32. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Consommation spécifique des véhicules neufs, contexte : le Congrès des États-Unis a décrété l'établissement de normes sur la consommation spécifique des voitures de tourisme et des camions légers neufs dans la *Energy Policy and Conservation Act* (EPCA) de 1975 (49 USC 329). (Les camions légers sont définis à cette fin comme des véhicules d'un poids nominal brut d'au plus 3 856 kg (8 500 livres)). Il s'agit des normes relatives au Corporate Average Fuel Economy (CAFE). Le Congrès a fixé des chiffres précis pour les normes de 1985 et des années ultérieures (et pour plusieurs années antérieures)

s'appliquant aux voitures de tourisme, même s'il a laissé les normes s'appliquant aux camions légers à la discréTION du Department of Transportation (DOT). L'EPCA confère également au DOT le pouvoir de modifier les normes relatives aux voitures de tourisme.

Pour résumer, le Congrès a conféré le pouvoir au DOT de : 1) fixer les normes de consommation spécifique des camions légers, 2) modifier les normes relatives aux voitures de tourisme et 3) imposer des amendes aux constructeurs. Le Congrès a conféré ce pouvoir au DOT plutôt qu'au Department of Energy (DOE) ou à la Environmental Protection Agency (EPA) étant donné que le DOT réglementait déjà la sécurité des véhicules motorisés et que le Congrès craignait que la course à l'économie d'énergie ne compromette la sécurité. C'est pourquoi le Congrès a décidé que la consommation spécifique et la sécurité devaient être réglementées par le même organisme. Le DOT a ensuite confié la réglementation de la consommation spécifique à la National Highway Safety Administration (NHTSA) étant donné qu'elle est la seule administration modale qui réglemente les véhicules motorisés légers.

Chiffres sur la consommation spécifique des véhicules neufs au tableau 4-5 : les moyennes pondérées des ventes pour la production du millésime ont été calculées par l'EPA pour la NHTSA à l'aide des chiffres sur les ventes fournis par les constructeurs, des valeurs fournies par les constructeurs et des résultats des tests propres à l'EPA sur la consommation spécifique. L'EPA surveille également les programmes de consommation des constructeurs. Les tests de consommation sont effectués sur les voitures entièrement assemblées au moyen de dynamomètres (ce qui veut dire qu'il ne s'agit pas de tests routiers) selon un programme qui simule un parcours routier défini. Les moyennes présument que 50 % des déplacements ont lieu en ville et 45 % sur autoroute. Les moyennes portent à la fois sur les véhicules de production nationale et les

véhicules importés. Pour d'autres données et informations, consulter le *Annual Report to Congress* du Automotive Fuel Economy Program de DOT/NHTSA des États-Unis.

Rayon d'action : la plus faible et la plus forte consommation ne représentent pas la consommation spécifique d'un modèle de voiture en particulier, mais uniquement d'un moteur et d'une transmission donnés. Les véhicules de production nationale et les véhicules importés sont représentés dans les valeurs extrêmes. Seuls les véhicules à essence sont représentés dans les valeurs extrêmes; en 1996, un camion léger alimenté au gaz naturel comprimé avait une consommation spécifique d'essence calculée de 1,6 litre/100 km, mais ce véhicule a été omis du rayon d'action qui figure dans ce tableau.

Tableaux 4-6a et 4-6b

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des camions lourds, par année de modèle

Canada

Les tableaux 4-6a et 4-6b reposent sur la principale source suivante : Transports Canada. Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ottawa (Ontario), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Ecología. *Diario Oficial de la Federación. Norma Oficial Mexicana, NOM-042-ECOL-1993 et NOM-044-ECOL-1993*, Mexico, D.F., 1993.

Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca. *Diario Oficial de la Federación. Norma Oficial Mexicana NOM-076-ECOL-1995*, Mexico, D.F., 1995.

Normes d'émission, contexte : pour les voitures de tourisme et les camions légers, les données de ce tableau proviennent de la *Norme officielle mexicaine NOM-042-ECOL-1993*, qui établit les niveaux maximaux autorisés au sujet des hydrocarbures non brûlés, du monoxyde de carbone et des oxydes d'azote émis par le tuyau d'échappement des véhicules motorisés neufs à l'usine de montage. Cette norme fixe également la limite des hydrocarbures volatils provenant des systèmes d'alimentation à l'essence, au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel et à certains autres carburants de remplacement. Cette norme s'applique aux véhicules d'un poids nominal brut entre 400 kg et 3 857 kg. La norme a été émise par l'*Instituto Nacional de Ecología* (Institut national de l'environnement) dans le *Diario Oficial de la Federación* (registre fédéral) le 22 octobre 1993. La norme peut être visionnée à l'adresse www.ine.gob.mx/dgra/normas/cont_at/vehiculos/no_42.htm.

Poids lourds : pour les poids lourds alimentés au diesel (d'un poids nominal brut supérieur à 3 857 kg), la *NOM-044-ECOL-1993* fixe les niveaux maximums autorisés d'émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de particules totales en suspension et d'opacité de la fumée. La norme a été émise par l'*Instituto Nacional de Ecología* (Institut national de l'environnement) dans le *Diario Oficial de la Federación* (registre fédéral) le 22 octobre 1993. On peut la visionner à l'adresse www.ine.gob.mx/dgra/normas/cont_at/vehiculos/no_44.htm.

Pour les poids lourds neufs à moteur à étincelles (d'un poids nominal brut supérieur à 3 857 kg), la *NOM-076-ECOL-1995* fixe les niveaux maximums autorisés des émissions d'hydrocarbures non brûlés, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote sortant du tuyau d'échappement, de même que des hydrocarbures volatils provenant du système d'alimentation. Cette norme s'applique à l'essence, au GPL, au gaz naturel et à d'autres carburants de remplacement. La norme a été

émise par le Secretaria del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (Secrétariat à l'Environnement, aux ressources naturelles et aux Pêches) dans le *Diario Oficial de la Federación* (registre fédéral) le 26 décembre 1995. On peut la visionner à l'adresse www.ine.gob.mx/dgra/normas/cont_at/vehiculos/no_76.htm.

Voitures de tourisme et camions légers : le Mexique ne réglemente pas l'émission des particules par les voitures de tourisme et les camions légers.

États-Unis

Les tableaux 4-6a et 4-6b reposent sur les principales sources suivantes :

Voitures de tourisme et camions légers : *U.S. Code of Federal Regulations*, Washington, DC, 1998, 40 CFR86.094-8 et 40 CFR86.094-9.

U.S. Environmental Protection Agency. Office of Air and Radiation. *Mobile Source Emissions Standards Summary*, Washington, DC, 1992.

U.S. Environmental Protection Agency. Office of Air and Radiation. Office of Mobile Sources, Vehicle Programs and Compliance Division. *Tier 2 Study White Paper*, Washington, DC, 1997. Site Web : www.epa.gov/orcdizux/t2paper.htm.

Poids lourds : U.S. Environmental Protection Agency. Office of Air and Radiation. *Emission Standards Reference Guide for Heavy-Duty and Nonroad Engines* (EPA420-F-97-014), septembre 1997, Washington, DC, 1997.

U.S. Environmental Protection Agency. Office of Air and Radiation. *Mobile Source Emissions Standards Summary*, Washington, DC, 1992.

Références supplémentaires sur les normes régissant les émissions de sources mobiles : www.epa.gov/oms/stds-ld.htm, (où l'on trouvera un résumé des normes du fédéral et de la Californie sur les émissions des échappements des véhicules légers).

Normes d'émission, contexte : le resserrement des normes d'émission des véhicules et des camions légers neufs (que l'on désigne couramment sous l'appellation de « normes de niveau un ») a commencé pour l'année modèle 1994, selon les stipulations des modifications à la *Clean Air Act* de 1990. (L'entrée en vigueur de certaines normes et de certaines catégories de camions légers a débuté plus tard. Consulter le *U.S. Code of Federal Regulations* ou le *National Transportation Statistics (NTS)-99.*) Les normes américaines sur les émissions présentées au tableau 4-6a sont une version simplifiée des normes sur les émissions de niveau un. Les normes canadiennes de 1996, selon la note qui figure au tableau 4-6a, sont l'équivalent des normes américaines de 1988-1993 (normes de niveau zéro).

Les normes d'émission américaines ont une histoire longue et complexe qui remonte à il y a plus de trois décennies. Les normes historiques et actuelles sont exposées en détail dans le *NTS-99*. Les tableaux du *U.S. Code of Federal Regulations* résument les normes de niveau zéro et de niveau un et ne visent pas seulement les voitures et les camions légers à essence et à diesel, mais également les véhicules alimentés au méthanol, au gaz naturel et au GPL. En outre, le *Mobile Source Emissions Standards Summary* de la Environmental Protection Agency (cité plus haut) fournit des données encore plus historiques, notamment des notes détaillées sur les exemptions et les dispositions spéciales comme l'établissement de la moyenne des émissions et les normes à haute altitude. Pour ce qui est des normes d'émission des véhicules alimentés au méthanol, au gaz naturel et au GPL, consulter le *U.S. Code of Federal Regulations*. Nous ne donnons pas ici de précisions sur les normes d'émission et les définitions qui s'appliquent aux poids lourds. Pour d'autres précisions sur les normes d'émission concernant les poids lourds, voir les références mentionnées plus haut et visiter le site Web : www.epa.gov/omswww.

Procédures d'essais sur les émissions : les constructeurs procèdent à des essais sur les prototypes préproduction des nouveaux modèles de véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux normes d'émission fédérales. Les constructeurs remettent les résultats des essais à la Environmental Protection Agency, qui confirme l'exactitude des chiffres fournis. Les véhicules entièrement montés sont conduits par un conducteur professionnel dans des conditions de laboratoire contrôlées sur un appareil qui ressemble à un tapis roulant. L'essai qui sert à mesurer les émissions simule un parcours de 7,5 milles (12 kilomètres) de long ponctué d'arrêts et de redémarrages à une vitesse moyenne de 20 milles à l'heure (32 kilomètres à l'heure). Le parcours dure 23 minutes et est ponctué de 18 arrêts. Environ 18 % du temps, le moteur tourne au ralenti. L'essai porte sur les démarriages à froid et à chaud. Pour d'autres précisions sur les protocoles d'essai, visiter le site www.epa.gov/omswww.

Échéanciers d'entrée en vigueur : pour les voitures de tourisme, les normes de niveau un ont été progressivement adoptées à la cadence de 40 % pour le millésime 1994, de 80 % pour le millésime 1995 et de 100 % pour le millésime 1996. Le même échéancier s'applique aux CL2, à l'exception des particules qui ont été introduites au rythme de 40 % en 1995, de 80 % en 1996 et de 100 % en 1997. Les taux s'appliquent à chaque constructeur de véhicules motorisés. Pour les échéanciers d'entrée en vigueur des CL1, CL3 et CL4, consulter le *NTS-99* ou le *U.S. Code of Federal Regulations*. (CL désigne les camions légers.)

Vie utile : par vie utile, on entend la durée ou le millage au cours duquel les normes doivent être respectées. Les constructeurs de véhicules motorisés sont tenus de construire des véhicules et des camions répondant aux normes pour la durée/millage prescrit. Dans le cas des voitures de tourisme, le véhicule doit satisfaire au premier ensemble de normes pendant cinq ans ou 50 000 milles,

selon la première éventualité, et ensuite le deuxième ensemble de normes pendant 10 ans ou 100 000 milles, selon la première éventualité. S'il n'y a pas de normes intermédiaires sur la vie utile (p. ex. dans le cas de l'oxyde d'azote pour les camions légers au diesel (voir ci-après)), la norme intégrale sur la vie utile s'applique alors immédiatement. L'EPA s'assure que les véhicules satisfont aux normes d'émission pour la vie utile intermédiaire et intégrale par le biais d'un programme de rappels et d'essais. À l'expiration de la vie utile, les normes fédérales d'émission ne s'appliquent plus. Toutefois, dans le cadre de leurs procédures d'inspection et d'entretien, les différents États peuvent décider d'exiger que les véhicules qui ont atteint la fin de leur vie utile (selon la définition des normes fédérales d'émission) satisfassent à un type quelconque de norme d'émission. Cela s'inscrit dans les efforts d'un État de respecter les normes sur la qualité de l'air ambiant à l'échelle locale.

Pour les normes de niveau un (c.-à-d. les normes américaines qui figurent au tableau 4-6a), la vie utile s'établit ainsi :

Véhicules de tourisme et camions légers 1 et 2 :

Vie utile intermédiaire : 5 ans/50 000 milles

Vie utile complète : 10 ans/100 000 milles (10 ans/161 000 kilomètres)

(Consulter les *NTS-99* pour connaître la vie utile des normes de niveau zéro et des normes de niveau un relatives aux camions légers 3 et 4. Pour la vie utile des poids lourds, consulter la brochure de l'Office of Air and Radiation de la U.S. Environmental Protection Agency intitulée *Emission Standards Reference Guide for Heavy-Duty and Nonroad Engines* (EPA420-F-97-014), septembre 1997, ou les *NTS-99*.)

Voitures de tourisme et camions légers, couverture des données et définitions : le tableau 4-6a fait état uniquement des normes relatives aux voitures de tourisme et aux camions légers à essence. De plus, le tableau

présente uniquement les normes relatives à l'une des quatre catégories de camions légers, les camions légers 2. Les normes relatives aux véhicules légers au diesel diffèrent de celles du tableau 4-6a de la manière suivante :

Voitures de tourisme, oxydes d'azote : les normes prescrivent 0,62 g/km pour la vie utile intermédiaire (c.-à-d. que la norme de niveau zéro reste en vigueur) et 0,78 g/km pour la vie utile complète.

Camions légers, oxydes d'azote, vie utile intermédiaire : aucune norme sur l'oxyde d'azote pour les camions légers 2. (Toutefois, la norme sur l'oxyde d'azote pour la vie utile complète du tableau 4-6a s'applique aux camions légers 2 au diesel.)

Monoxyde de carbone par temps froid : les normes ne s'appliquent pas aux voitures de tourisme ou aux camions légers au diesel. (La norme sur le *monoxyde de carbone par temps froid* se mesure à 20 degrés Farenheit (moins 7 degrés Celsius) plutôt qu'à 75 degrés (24 degrés Celsius), et s'applique à une vie utile de 5 ans/50 000 milles. (50 000 milles = 80 500 kilomètres.)

Catégories de camions légers : Depuis 1994, il existe quatre catégories de camions légers, les camions légers 1 à 4, les camions légers 1 étant les plus légers. En raison des limites d'espace du tableau 4-6a, seules les normes relatives aux camions légers 2 sont présentées. En 1996, les camions légers 2 ont représenté plus de 60 % des ventes de camions légers neufs. (Voir *NTS-99* ou le *Tier 2 Study White Paper* de l'EPA ou encore le *U.S. Code of Federal Regulations* pour connaître les normes relatives aux camions légers 1, 3 et 4.) Entre 1988 et 1993, les camions légers étaient subdivisés en deux sous-catégories qui correspondent aux catégories actuelles des camions légers 1 et des camions légers 2/3/4.

Les camions légers 1 et 2 sont définis dans les règlements comme ayant un poids nominal brut (PNBV) pouvant atteindre 6 000 livres (2 722 kg). (Le PNBV est la valeur spécifiée par le constructeur comme le poids maximal en charge du véhicule.) Les catégories de

camions légers 1 et 2 diffèrent sur le plan du poids du véhicule en charge (PVC). (Le PVC est la masse en état de marche plus 300 livres (136 kg)). Un camion léger 1 a un PVC qui se situe entre 0 et 3 750 livres (0 et 1 701 kg) et un camion léger 2 a un PVC qui se situe entre 3 751 et 5 750 livres (1 701 et 2 608 kg). Les camions légers 3 et 4 sont définis dans les règlements comme ayant un PNBV de 6 001 livres à 8 500 livres (2 722 kg à 3 856 kg). Les camions légers 3 et 4 sont répartis selon le poids du véhicule en charge ajusté. Pour d'autres précisions, consulter le *Tier 2 Study White Paper* de l'EPA. Les camions qui pèsent au moins 8 501 livres (3 856 kg) sont définis comme des poids lourds.

SECTION 5 : TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Tableaux 5-1 et 5-2

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport (tonnes métriques)

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport (tonnes métriques-kilomètres)

Canada

Les tableaux 5-1 et 5-2 reposent sur les principales sources suivantes :

Transport aérien : Statistique Canada. *Aviation civile canadienne, n° 51-206-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Cabotage, navigation sur les Grands Lacs et les voies navigables intérieures et transport ferroviaire : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique selon les données de Statistique Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par pipeline : Statistique Canada. *Transport du pétrole par pipelines, n° 55-201-XPB au catalogue*, et *Services de gaz : réseaux de transport et de distribution, n° 57-205-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport ferroviaire : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique selon les données de Statistique Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport routier : Statistique Canada. *Le camionnage au Canada, n° 53-222-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport aérien : les données sur le transport aérien portent sur les transporteurs aériens canadiens de niveau I à III qui ont transporté au moins 1 000 tonnes métriques de marchandises payantes ou au moins 5 000 passagers payants entre des aéroports situés au Canada. Au tableau 5-1, les données sont exprimées en millions de tonnes métriques. Le tonnage effectif transporté s'établit ainsi : 1990 : 386 749 tonnes métriques; 1995 : 416 171; et 1996: 447 313. Au tableau 5-2, les données sont exprimées en milliards de tonnes métriques-kilomètres. Les mouvements effectifs en milliers de tonnes métriques-kilomètres s'établissent ainsi : 1990 : 532 396; 1995 : 584 824; et 1996 : 603 771.

Transport par pipeline : les données sur le transport par pipeline englobent les volumes et les tonnes métriques-kilomètres de pétrole et de gaz naturel transportés à partir de pipelines intérieurs. Ces chiffres sont calculés en fonction d'une répartition proportionnelle des livraisons intérieures et des livraisons à l'exportation. Ce morcellement des volumes et des distances repose sur les volumes totaux livrés, multipliés par le pourcentage relatif des livraisons intérieures. Un coefficient de conversion de 0,711 a servi à convertir les volumes en pieds cubes de pétrole et de gaz naturel transportés par pipeline exprimés en équivalents-tonnes métriques.

Transport ferroviaire : les données ferroviaires sont fonction des chargements et des déchargements des compagnies de chemin de fer de classe I et II. Parmi les compagnies de classe I, il faut mentionner le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les compagnies de classe II

sont les autres compagnies de chemin de fer qui se livrent au transport des marchandises au Canada. Au tableau 5-1, les données sur le tonnage excluent les exportations, les importations et le tonnage interrégionaux des transporteurs de classe I. Au tableau 5-2, les données exprimées en tonnes métriques-kilomètres excluent elles aussi les exportations, les importations et le tonnage échangé entre les compagnies de classe I. (Les marchandises empruntant les lignes des transporteurs de classe II sont incluses tandis que l'on a supprimé le trafic transféré entre le CN et le CP.)

Transport routier : les données reposent sur l'*Enquête trimestrielle sur le transport pour compte d'autrui (origine/destination des produits)*. Cette enquête mesure la productivité de l'industrie canadienne du transport pour compte d'autrui en fournissant des estimations des mouvements de produits interurbains. Au nombre des variables de la productivité, mentionnons les tonnes métriques transportées, les produits transportés, les recettes générées et l'origine et la destination des expéditions. La population cible se compose de tous les envois transportés par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui génèrent chaque année des recettes de transport d'au moins 1 million \$ résultant de leurs activités de camionnage interurbains. Les services de messageries ne sont pas visés par cette enquête.

Transport par eau : toutes les données reposent sur les informations relatives au transport intérieur par eau qui sont recueillies au moyen du *Rapport S.1 sur le transport intérieur par eau* et du *Rapport S.4 sur le transport par eau assuré par les exploitants de remorqueurs et de traversiers* (le *Rapport S.4* n'est utilisé que sur la côte ouest). Un registre des activités est déposé auprès de Statistique Canada au sujet de chaque navire qui entre dans un port canadien ou qui le quitte dans le cadre d'un mouvement intérieur par eau, à l'exception des navires de charge dont la jauge nette est

inférieure à 15 tonneaux, des remorqueurs ou autres navires dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux, des bateaux de pêche et des navires de la marine canadienne, des navires de recherche, des mouvements de ballast des remorqueurs et des traversiers sur la côte ouest.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil. *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico, D.F., 1998.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Based on data from Ferrocarriles Nacionales de México. *Series estadísticas 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico, D.F., 1997.

Transport aérien : les données comprennent les envois acheminés par des compagnies aériennes intérieures dans le cadre de vols réguliers et de vols cargo affrétés (les envois transportés par avion-taxi ne sont pas compris).

Transport par eau : les données comprennent les envois au départ de ports du Pacifique, du Golfe du Mexique et des Caraïbes. Au tableau 5-2, on a présumé une distance moyenne de 630 kilomètres pour le cabotage. Même si ce chiffre est une estimation de 1988 que l'on doit à l'ancienne Dirección General de Obras Marítimas (Office des ouvrages maritimes), la structure du cabotage au Mexique n'a guère changé depuis, de sorte que ce chiffre reste une estimation raisonnable.

Transport ferroviaire : les exportations et les importations sont exclues des données ferroviaires. Les données représentent l'activité de tous les réseaux ferroviaires. Au tableau 5-2, les données sont fondées sur les distances moyennes des activités marchandises de l'ensemble du réseau. Pour chaque année, les données ont été calculées à l'aide de la formule suivante :

Tonnes-kilomètres transportées en trafic intérieur = (total de tonnes-kilomètres transportées/total de tonnes transportées) x tonnes transportées en trafic intérieur.

Transport routier : les données reposent sur les estimations du nombre de transporteurs routiers autorisés à circuler sur le réseau routier fédéral qui figurent dans le *Sistema Integral de Información del Autotransporte Federal* (SIIAF) (Système d'information intégral des transporteurs routiers fédéraux) du Secretaría de Comunicaciones y Transportes, et sur des sondages qui fournissent des données sur le nombre de charges de véhicules en tonnes et sur le nombre de trajets hebdomadaires parcourus par chaque véhicule. Les données exprimées en tonnes métriques sont calculées selon la formule suivante :

Tonnes transportées par an = nombre de véhicules x charge moyenne x trajet moyen par véhicule par semaine x 52.

Ces données figurent dans le document *Estadística Básica del Autotransporte Federal* (Statistiques de base des transporteurs fédéraux) préparé par la Dirección General de Autotransporte Federal (Direction générale des transporteurs routiers fédéraux) du Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Au tableau 5-2, l'estimation des tonnes métriques est multipliée par la distance moyenne que parcourent les transporteurs routiers. La distance moyenne est tirée d'une enquête menée par la Dirección General de Autotransporte Federal du Secretaría de Comunicaciones y Transportes, et elle tient compte des données sur l'origine/destination.

États-Unis

Le tableau 5-1 repose sur les principales sources suivantes :

Transport aérien : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington, DC, années diverses, page 2.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers. *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, Nouvelle-Orléans, LA, numéros annuels, section 1, tableau 1-4.

Transport par pipeline de brut et de produits pétroliers : Association of Oil Pipe Lines. *Shifts in Petroleum Transportation*, Washington, DC, années diverses, tableau 1.

Transport de gaz naturel par gazoduc : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Totalisation spéciale fondées sur les données du Department of Energy, Washington, DC, 1999.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads. *Railroad Facts*, 1997, Washington, DC, 1997, page 27.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc. *Transportation in America*, 1997, Lansdowne, Virginie, 1997, page 44.

Le tableau 5-2 repose sur les principales sources suivantes :

Transport aérien : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington, DC, années diverses, page 2.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army. Corps of Engineers. *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, Nouvelle-Orléans, LA, Annual issues, section 1, tableau 1-4.

Transport par pipeline : Association of Oil Pipe Lines. *Shifts in Petroleum*

Transportation, Washington, DC, années diverses, tableau 1.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads. *Railroad Facts*, 1997, Washington, DC, 1997, page 27.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc. *Transportation in America*, 1997, Lansdowne, Virginie, 1997, page 44.

Transport aérien : les données sur le transport aérien sont exprimées en tonnes payantes embarquées et en tonnes-kilomètres payantes. Ces données englobent le fret, le courrier et les expéditions express. Elles comprennent le fret transporté par les grands transporteurs aériens intérieurs certifiés et certaines compagnies cargo. Les données sur le fret transporté par les compagnies de messageries comme FedEx, DHL et UPS sont sans doute sous-estimées. Les données sur le tonnage aérien et les tonnes-kilomètres portent sur les vols réguliers et non réguliers de tous les grands transporteurs certifiés. Les grands transporteurs certifiés exploitent des aéronefs d'une capacité d'au moins 60 sièges ou d'une capacité marchande maximale de plus de 8 165 kilogrammes (18 000 livres). (Voir les notes techniques du tableau 4-2 pour une définition plus complète des grands transporteurs certifiés.) Les données relatives aux transporteurs aériens étrangers et de troisième niveau ne sont pas comprises. Les données excluent le fret militaire transporté par les transporteurs civils. Les données en tonnes-kilomètres du tableau 5-2 comprennent le courrier et les services de messageries (express) des États-Unis et de l'étranger.

Transport par eau (cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures) : toutes les données sur le transport par eau sont fondées sur le transport intérieur par eau déclaré à l'US Army Corps of Engineers (USACE) par tous les exploitants de navires. Depuis 1996, les données sur la pêche sont exclues du trafic sur les voies navigables intérieures. Les tonnes-kilomètres intérieures

équivalent au tonnage de fret multiplié par la distance entre le point de chargement sur l'eau et le point de déchargement sur l'eau. En particulier, pour les mouvements entre le Canada et les États-Unis sur les Grands Lacs, les tonnes-kilomètres équivalent au tonnage multiplié par la distance entre les lieux situés aux États-Unis et au Canada.

Les données sur les Grands Lacs comprennent le fret transporté par voie d'eau entre les ports des États-Unis sur le réseau des Grands Lacs. Le réseau des Grands Lacs est traité comme un réseau fluvial distinct plutôt que comme un élément du réseau des voies navigables intérieures. Les données sur le cabotage englobent le trafic intérieur sur l'océan ou sur le Golfe du Mexique (p. ex. de la Nouvelle-Orléans à Baltimore, de New York à Porto Rico, de San Francisco à Hawaii ou de l'Alaska à Hawaii). Le trafic entre les ports des Grands Lacs et les ports du littoral, lorsqu'il comporte un segment océanique, est également compris dans les données sur le cabotage. Les données sur les voies navigables intérieures représentent la somme des catégories de voies navigables intérieures et intraportuaires de l'USACE. Pour les définitions des voies navigables intérieures et intraportuaires de l'USACE, consulter la publication annuelle de l'USACE, *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*.

Transport par pipeline : les données du tableau 5-1 concernent les expéditions intérieures de brut, de produits pétroliers et de gaz naturel. Les données sur le gaz naturel du tableau 5-1 sont une estimation du BTS qui repose sur les données du Department of Energy. Le gaz naturel est généralement mesuré en pieds cubes, même si les volumes ont été convertis en tonnes métriques pour les besoins de ce tableau. Le BTS a converti l'unité de mesure standard du gaz naturel de pieds cubes en tonnes métriques, en utilisant un coefficient de conversion de 1 tonne métrique pour environ 36 775 pieds cubes. Ce coefficient de conversion repose sur des hypothèses sur la composition relative du gaz naturel :

proportions de méthane, d'éthane, de propane et d'autres hydrocarbures.

Les données exprimées en tonnes-kilomètres au tableau 5-2 portent sur les envois de brut, de produits pétroliers et de gaz naturel. Les tonnes-milles de gaz naturel sont des estimations qui reposent sur un taux approximatif d'un mille par tonne de brut transporté par pipeline. Les données sur le brut et les produits pétroliers des deux tableaux proviennent du *rapport annuel* (formulaire 6) de l'Association of Oil Pipe Lines, que les compagnies d'oléoducs doivent soumettre à la Federal Energy Regulatory Commission. À noter que les données du tableau 5-2 ne correspondent pas aux tonnes-kilomètres (tonnes-milles) de la publication annuelle du BTS, *National Transportation Statistics*. Cela s'explique par le fait que les données sur les tonnes-milles transportées par pipeline ne portent que sur le brut et les produits pétroliers.

Transport ferroviaire : les données sont exprimées en tonnes-kilomètres payantes et en tonnes au point d'origine et elles se limitent aux compagnies de chemin de fer de classe I. (Les compagnies de chemin de fer de classe I ont des recettes d'exploitation brutes annuelles d'environ 256 millions \$ (en dollars de 1997) et elles ne représentent que 2 % des compagnies de chemin de fer des États-Unis, même si elles comptent pour 71 % des voies ferrées exploitées par l'industrie, 89 % de ses employés et 91 % de ses recettes marchandises. Les données ferroviaires traduisent les expéditions en provenance des États-Unis. La destination finale de ces expéditions peut ou non être située dans les limites continentales des États-Unis. Les données sur le tonnage du tableau 5-1 proviennent des rapports statistiques sur les produits transportés que les transporteurs de classe I sont tenus par la loi de soumettre chaque année au Surface Transportation Board. Les tonnes-kilomètres au tableau 5-2 proviennent des rapports annuels (R-1) que chaque transporteur de classe I doit également déposer auprès du Surface

Transportation Board. L'Association of American Railroads (AAR) agrège et publie chaque année le nombre total de tonnes-kilomètres transporté par les transporteurs de classe I.

Transport routier : les données routières ne sont qu'une estimation du trafic interurbain. La Eno Transportation Foundation (Eno) estime les marchandises acheminées par camion en fonction des tendances signalées par l'American Trucking Association (ATA) et des tendances sur les véhicules-kilomètres pour les camions rapportés par la Federal Highway Administration au U.S. Department of Transportation. L'Eno estime les tonnes-kilomètres acheminées par camion selon les variations effectives des tonnes-kilomètres transportées par camion telles que rapportées par l'ancienne Interstate Commerce Commission (ICC) et selon les variations des véhicules-kilomètres parcourus par les trains routiers et les camions porteurs isolés sur les autoroutes américaines non urbaines selon les rapports annuels de la FHWA. Pour estimer les tonnes-kilomètres, l'Eno multiplie les véhicules-kilomètres par une charge moyenne estimative.

Tableau 5-3a
Principaux produits transportés -
transport intérieur, au Canada,
par mode de transport, 1996

Canada

Le tableau 5-3a repose sur les principales sources suivantes :

Transport de brut et de produits pétroliers par pipeline : Statistique Canada. *Transport du pétrole par pipelines, n° 55-201-XPB au catalogue, 1996*, Ottawa (Ontario), 1997.

Transport par pipeline de gaz naturel : Statistique Canada. *Services de gaz : réseaux de transport et de distribution, n° 57-205-XPB au catalogue, 1996*, Ottawa (Ontario), 1997.

Transport ferroviaire : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, n° 52-216-XPB au catalogue, 1996*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport routier : Statistique Canada. Division des transports. Compilation spéciale sur le transport pour compte d'autrui pour Transports Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par eau : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ontario), 1998. (Compilations tirées de la base de données maritime de Statistique Canada.)

Les données sur le transport par pipeline comprennent les quantités de pétrole, de gaz naturel et de produits pétroliers transportés par pipeline intérieur et sont calculées en fonction d'une répartition proportionnelle des livraisons intérieures et des livraisons à l'exportation. Cette différentiation des volumes repose sur les volumes livrés totaux, multipliés par le pourcentage relatif des livraisons intérieures. On a utilisé un coefficient de conversion de 0,711 pour convertir les volumes de pétrole et de gaz naturel exprimés en pieds cubes et transportés par pipeline en équivalents-tonnes métriques. Les données ferroviaires de ce tableau sont fondées sur les transporteurs canadiens de classe I et II.

Tableau 5-3b
Principaux produits transportés -
transport intérieur, au Mexique,
par mode de transport, 1996

Mexique

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes d'après les données des Ferrocarriles Nacionales de México. *Series Estadísticas, 1996*, Mexico, D.F., 1997.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte en fonction d'une étude sur le poids et les dimensions des véhicules, Sanfandila, Qro., 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico, D.F., 1997.

Transport ferroviaire et transport par eau : les principaux biens transportés sont mentionnés comme produits individuels et non pas comme grands groupements de produits. Les données proviennent des bordereaux de transbordement des compagnies de chemin de fer et des connaissances maritimes.

Transport routier : une liste de groupements de produits similaires est fournie. Les chiffres proviennent d'un échantillon fondé sur les mesures et les sondages menés sur les routes fédérales en 1993. Vingt-quatre heures par jour trois jours d'affilée, des postes de sondage et de pesée ont été aménagés dans des lieux stratégiques le long du réseau routier fédéral, lequel englobe les principales artères du pays. Les chiffres comprennent, sans les identifier, les produits qui font l'objet d'échanges commerciaux internationaux. Si les données sont mentionnées ici, c'est qu'elles représentent les principaux produits acheminés par la route dans le pays.

**Tableau 5-3c
Principaux produits transportés -
transport intérieur, aux États-Unis,
par mode de transport, 1993**

États-Unis

Transport aérien, routier et ferroviaire : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *1993 Commodity Flow Survey*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Transport par pipeline : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Transport par eau : U.S. Army Corps of Engineers (USACE). *Waterborne Commerce of the United States, Calendar Year 1996; Part*

5—*National Summaries*, Nouvelle-Orléans, LA, 1997.

Transport aérien, ferroviaire, routier et données intermodales : les données relatives à ces modes sont tirées du Commodity Flow Survey (CFS) de 1993 et reposent sur le code de la Standard Transportation Commodity Classification (STCC). Le CFS permet de recueillir des informations sur les produits expédiés par les entreprises américaines du secteur manufacturier, minier, de commerce de gros et par certaines entreprises de commerce de détail et de service. Le sondage exclut les envois de la plupart des entreprises de service, des gouvernements, des ménages et des établissement classés comme exploitations agricoles et entreprises de construction. Le CFS tient compte des exportations, mais pas des importations. Les données sur le transport aérien du tableau 5-3c représentent les envois à la fois par avion et par combinaison de camion/avion. Les données ferroviaires représentent les envois n'ayant utilisé que le train. Les données sur le transport routier représentent les envois acheminés par les camions privés et les camions pour compte d'autrui. Les données intermodales représentent les envois acheminés par une combinaison intermodale de camion et de train.

Transport par pipeline : les données sur le brut et les produits pétroliers sont des estimations du Oak Ridge National Laboratory (ORNL), fondées sur les données de la Federal Energy Regulatory Commission. Les données sur le gaz naturel sont des estimations du BTS fondées sur les informations sur le gaz naturel livré aux consommateurs et figurant dans *Natural Gas Annual* du U.S. Department of Energy. Le BTS a converti l'unité standard de mesure du gaz naturel de pieds cubes en tonnes métriques, en utilisant un coefficient de conversion d'une tonne métrique pour environ 36 775 pieds cubes. Ce coefficient de conversion est fondé sur des hypothèses sur la composition relative du gaz naturel : proportions de méthane, d'éthane, de propane et d'autres

hydrocarbures. En 1993, les pipelines ont acheminé environ 18,5 billions de pieds cubes.

Transport par eau : les données sur le transport par eau proviennent de la publication de l'U.S. Army Corps of Engineers (USACE), *Waterborne Commerce of United States*, et sont basées sur les codes des produits transportés par eau de l'USACE.

Tableau 5-4a
Principaux flux interprovinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996

Canada

Le tableau 5-4a repose sur les principales sources suivantes :

Transport ferroviaire : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa, (Ontario), 1998. (Les données ferroviaires sont adaptées par Transports Canada à partir de sources de Statistique Canada.)

Transport routier : Statistique Canada. Division des transports. Compilation spéciale sur le camionnage « pour compte d'autrui » pour Transports Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par eau : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ontario), 1998. (Les compilations sont tirées de la base de données maritime de Statistique Canada.)

Les données ferroviaires de ce tableau sont fondées sur les transporteurs canadiens de classe I et de classe II. Parmi les transporteurs de classe I, il y a le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les compagnies de classe II englobent les autres compagnies de chemin de fer qui se livrent au Canada au transport ferroviaire de marchandises.

Tableau 5-4b

Principaux flux inter-États de produits transportés – transport intérieur aux États-Unis, par mode de transport : en 1993

États-Unis

U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. 1993 *Commodity Flow Survey*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998, CD-CFS-93-2.

Toutes les données modales qui figurent dans ce tableau sont tirées du *Commodity Flow Survey (CFS)* de 1993, lequel recueille des données sur les produits expédiés par le secteur manufacturier des États-Unis, le secteur minier, les entreprises de commerce de gros et certaines entreprises de vente au détail et de service. Le sondage exclut les expéditions de la plupart des entreprises de service, des gouvernements, des ménages et des établissements classés comme exploitations agricoles et entreprises de construction. Le CFS couvre les exportations, mais pas les importations.

Les données sur le transport aérien représentent les expéditions par avion et par une combinaison de services camion et avion. Les données sur le transport par pipeline sont inexistantes étant donné que les données du CFS ne représentent pas entièrement les expéditions de pétrole brut par pipeline et qu'il n'y a aucune information sur l'origine et la destination des expéditions par pipeline. Les données sur le transport ferroviaire représentent les expéditions uniquement par train. Les données sur le transport routier représentent les envois acheminés à la fois par camion privé et par camion pour compte d'autrui. Les données sur le transport par eau englobent les mouvements de marchandises sur les voies navigables intérieures, les Grands Lacs et en haute-mer. Les données intermodales représentent les envois acheminés par une combinaison intermodale camion et train.

Tableau 5-5a
Principales paires de villes canadiennes
- transport de marchandises - par mode de transport : en 1996

Canada

Le tableau 5-5a repose sur les principales sources suivantes :

Transport routier : Statistique Canada. Division des transports. Compilations spéciales sur le camionnage « pour compte d'autrui » pour Transports Canada, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport par eau : Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ontario), 1998. (Les compilations sont extraites de la base de données maritime de Statistique Canada.)

Pour ce qui est des données sur le transport routier et le transport par eau, consulter les notes techniques des tableaux 5-1 et 5-2.

Tableau 5-5b
Principales paires de villes mexicaines - transport de marchandises - par mode de transport : en 1996

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Sanfandila, Qro., 1999.

Transport ferroviaire : Instituto Mexicano del Transporte. *Evaluación Económica de Mejoras a la Infraestructura del Sistema Nacional Ferroviario, Publicación Técnica No. 82*. Les estimations qui figurent dans ce document reposent sur les données fournies par les Ferrocarriles Nacionales de México, Sanfandila, Qro., 1996.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte. Compilation spéciale tirée de *Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan en la red nacional de carreteras, 1994*, Querétaro, Qro., 1999.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico, D.F., 1997.

Transport ferroviaire : le document d'origine des données est le *Informe de Tráfico de Flete Comercial por Artículos Clasificados por Estaciones Remitentes y Receptoras (Rapport sur le trafic de la flotte commerciale par objets classés expédiés vers les gares de réception)*, recueillies par les Ferrocarriles Nacionales de México. Les données englobent tous les mouvements ferroviaires au Mexique et peuvent également comprendre certaines marchandises destinées à l'étranger. Les données illustrées sont les principaux mouvements interurbains. Les deux principales paires de villes entre lesquelles des produits sont transportés par le train ont été exclues, vu qu'elles doivent leur classement au transport de matières premières destinées à la production d'entreprises particulières : 1) transport de 2 237 000 tonnes de calcaire entre Huehuetoca et Tlalnepantla, deux villes situées dans l'État de Mexico; et 2) transport de 1 784 000 tonnes de charbon entre Nueva Rosita et Monclova, Coahuila.

Transport routier : les chiffres proviennent d'études menées le long des routes fédérales en 1993. Pendant 24 heures trois jours d'affilée, des postes de sondage et de pesée ont été aménagés dans des lieux stratégiques le long du réseau routier fédéral qui couvre les principales artères du pays. Les chiffres englobent, sans les identifier, les produits faisant l'objet d'un échange avec l'étranger. Si les données sont incluses ici, c'est qu'elles représentent les principales paires origine/destination du transport routier de marchandises dans le pays.

SECTION 6 : COMMERCE NORD-AMÉRICAIN DES MARCHANDISES

Tableau 6-1a

Commerce canadien des marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport

(Dollars US courants)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Commerce des marchandises, collecte des données et sources : l'objectif primordial du Programme statistique sur le commerce international des marchandises du Canada est de mesurer les variations des réserves de ressources matérielles du pays résultant des mouvements de marchandises à destination ou en provenance du Canada. Lorsque des biens sont importés au Canada ou exportés à l'extérieur du pays, il faut remplir des déclarations des Douanes canadiennes qui contiennent des renseignements comme la description et la valeur des biens, l'origine et le point de dédouanement des produits et le mode de transport. En 1990, le Canada a signé un protocole d'entente avec les États-Unis au sujet de l'échange de données d'importation. C'est ainsi que chaque pays utilise les données d'importation de l'autre pour remplacer ses propres données d'exportation. Les statistiques sur le commerce international des marchandises du Canada ne proviennent donc plus exclusivement des registres administratifs de Revenu Canada, Douanes et accise, mais également des registres douaniers américains.

Commerce des marchandises, définitions : les statistiques sur le commerce des marchandises du Canada sont établies en fonction du système « général » d'échanges commerciaux défini par le Bureau de statistique des Nations Unies. En vertu de ce système, les importations désignent toutes les marchandises qui ont franchi les limites territoriales du Canada, que ce soit pour être

immédiatement consommées au Canada ou pour être stockées dans des entrepôts de douane. Les exportations nationales englobent les produits cultivés, extraits ou fabriqués au Canada, notamment les produits d'origine étrangère qui ont été transformés matériellement au Canada, comme les biens étrangers retirés des entrepôts de douane pour être exportés. Les exportations totales sont donc la somme des exportations nationales et des réexportations. C'est ainsi que le système de commerce général en principe fait état de tous les biens qui entrent dans le pays (importations) et de tous les biens qui le quittent (exportations).

Valeur des importations : pour les besoins des douanes, les importations se voient attribuer une valeur fixée selon les dispositions de la *Loi sur les douanes du Canada* qui, depuis janvier 1985, reflètent les méthodes de valorisation fondées sur le *Code des valeurs d'évaluation* de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Ces dispositions stipulent en général que la valeur qui sert au calcul des droits des biens importés doit être équivalente à la valeur transactionnelle ou au prix effectivement payé. Pour déterminer la valeur transactionnelle des biens importés, il faut ajouter au prix des marchandises tous les coûts de transport et autres coûts connexes encourus avant et au lieu d'expédition directe vers le Canada. C'est ainsi que les importations canadiennes sont évalués f.o.b. (franco à bord), depuis le lieu d'expédition directe vers le Canada. Cette évaluation exclut les coûts de transport et d'assurance pour acheminer les biens au Canada depuis leur point d'expédition directe.

Valeur des exportations : les exportations vers les pays autres que les États-Unis en principe ont une valeur ou sont consignées selon les valeurs déclarées sur les documents d'exportation, qui reflètent généralement la valeur transactionnelle, à savoir le prix de vente effectif, ou pour les transactions spécialisées, le prix de transfert utilisé pour les besoins comptables des entreprises. Les

exportations canadiennes vers les pays d'outre-mer sont évaluées f.o.b. (franco à bord) depuis le port de sortie, ce qui englobe les frais de transport intérieur jusqu'au port de sortie, mais non les rabais et les remises. Depuis janvier 1990, les exportations canadiennes vers les États-Unis sont évaluées f.o.b. depuis le point de sortie du Canada.

Mode de transport : pour les exportations, les données sur le mode de transport représentent le mode de transport par lequel est franchie la frontière internationale. Pour les exportations canadiennes destinées au Mexique via les États-Unis, le moyen déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis. Si par exemple des exportations canadiennes destinées au Mexique sont acheminées par camion via Fort Erie (Ontario), le moyen déclaré dans ce tableau et dans les données sur le commerce international du Canada est le camion.

Pour les importations, les données sur le mode de transport représentent le dernier mode de transport emprunté par les marchandises jusqu'au point de dédouanement au Canada et elles sont tirées des documents de contrôle du fret des Douanes canadiennes. Il peut ne pas s'agir du mode de transport par lequel les marchandises sont arrivées au port canadien d'entrée dans le cas d'un dédouanement intérieur. Si par exemple des importations canadiennes en provenance du Mexique ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis par le train, mais qu'elles ne sont pas dédouanées par les Douanes canadiennes tant qu'elles ne sont pas arrivées dans une autre ville par camion, le mode déclaré dans les statistiques sur le commerce international du Canada est le camion.

Dans ce tableau et d'autres tableaux analogues et aussi bien pour les importations que pour les exportations, la catégorie *Transport par pipeline et autre* représente essentiellement les mouvements par pipeline. *Autre* représente le courrier et les colis postaux et d'autres modes de transport divers.

Tableau 6-1b

Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport

(Dollars US courants)

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. Les données reposent sur une base constituée par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Commerce total : les données sur les exportations et les importations représentent un chiffre final. Les données sur les exportations et les importations par mode de transport sont préliminaires. Les totaux diffèrent de la somme des données modales étant donné que les données relatives aux « envois postaux et autres » ne sont pas comprises dans les sous-catégories modales, alors qu'elles le sont dans les totaux généraux.

Commerce « Maquiladora » : l'industrie « Maquiladora » a concentré respectivement 39,1 % et 38,5 % de la valeur totale des exportations en 1995 et 1996, et 35,2 % et 33,2 % des importations ces deux mêmes années.

Tableau 6-1c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport

(Dollars US courants)

États-Unis

Commerce total : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States*, Washington, DC, 1990, 1995 et 1996.

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. Foreign Trade Division. *FT920 Report, U.S. Merchandise Trade: Selected Highlights*, Washington, DC, décembre 1990, 1995 et 1996.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data*, Washington, DC, 1998.

Pour des documents détaillés sur le commerce international des États-Unis, consulter le *Guide to Foreign Trade Statistics* du U.S. Census Bureau (www.census.gov/foreign-trade/www/ftd.stat.guide.html).

Commerce de marchandises, collecte de données et sources : les données sur la valeur des importations et des exportations américaines acheminées par avion, par bateau et par la route proviennent des documents administratifs qu'exigent les Departments of Commerce and Treasury. En 1990, les États-Unis ont conclu un protocole d'entente avec le Canada au sujet de l'échange de données d'importation. C'est ainsi que chaque pays utilise les données d'importation de l'autre pour remplacer ses propres données d'exportation. Les statistiques sur le commerce international des marchandises des États-Unis ne proviennent donc plus exclusivement des registres administratifs des Departments of Commerce and Treasury, mais également de Revenu Canada, Douanes et accise. Historiquement parlant, les données sur le commerce des marchandises provenaient des documents d'importation et d'exportation que le service des douanes américain recueillait au port d'entrée ou de sortie. Aujourd'hui, un nombre croissant de données statistiques sur les importations et les exportations sont saisies par voie électronique. Près de 98 % des données sur les importations américaines et 60 % des données sur les exportations sont ainsi recueillies par voie électronique.

Commerce des marchandises, définitions : les données représentent le commerce des marchandises entre les États-Unis, Porto Rico et les îles Vierges d'une part et le Canada et le Mexique de l'autre. Ces statistiques ne comprennent pas le trafic entre Guam, Wake Island, les Samoa américaines d'une part et le Canada et le Mexique de l'autre.

Valeur des importations et des exportations : la valeur des *importations* représente la valeur des marchandises aux fins de calcul des droits (ou des douanes). Il s'agit généralement du prix de vente dans le pays étranger d'origine, lequel exclut les coûts de transport, les frais d'assurance et autres coûts encourus pour acheminer les marchandises depuis le port d'exportation étranger jusqu'aux États-Unis. Pour les *exportations* à destination de tous les pays à l'exception du Canada, la valeur des exportations représente la valeur des marchandises, généralement le prix de vente, additionnée des frais d'assurance et des coûts de transport terrestre et d'autres coûts encourus pour les acheminer jusqu'au port d'exportation américain. C'est ce qu'on appelle généralement la valeur f.l.b. (franco le long du bateau). La valeur de ces exportations *exclut* le coût de chargement des marchandises à bord du transporteur au port d'exportation et également les coûts de transport, d'assurance et autres frais ou les coûts de transport au-delà du port d'exportation américain. Étant donné que les États-Unis ne recueillent pas de données sur les exportations américaines destinées au Canada dans leurs propres documents commerciaux, la valeur de ces exportations représente la valeur transactionnelle de la marchandise, additionnée d'une valeur *imputée* par Statistique Canada des coûts d'assurance, des coûts de transport intérieur et d'autres frais. Cette imputation par Statistique Canada ajoute 4,5 % à la valeur transactionnelle de la marchandise exportée.

Mode de transport : le mode de transport repose sur le mode de transport utilisé lorsque la marchandise est arrivée au point

d'entrée douanier américain ou qu'elle a quitté le point de sortie douanier américain. Dans certains cas, les expéditions entre les États-Unis et d'autres pays étrangers entrent aux États-Unis ou quittent ce pays via le Canada ou le Mexique. C'est ce qu'on appelle des transbordements. Ces transbordements sont consignés sous le mode de transport par lequel ils sont entrés au point douanier américain ou l'ont quitté, quel que soit le mode de transport utilisé entre le Canada ou le Mexique et le pays d'origine ou de destination définitif. Pour les exportations américaines qui transitent par le Canada vers d'autres pays d'outre-mer, le moyen déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre les États-Unis et le Canada. Si par exemple des biens d'exportation destinés au Royaume-Uni empruntent le camion jusqu'à Buffalo/Niagara (NY) avant d'être expédiés par bateau depuis un port canadien jusqu'au Royaume-Uni, le moyen déclaré dans les données sur le commerce international des États-Unis est le camion.

Entre avril 1993 et décembre 1996, les transbordements étaient inclus dans les données officielles sur le commerce des États-Unis pour les modes de transport terrestre, et il est impossible d'exclure ces transbordements au *niveau de chaque mode*. Étant donné que les modes de transport terrestre comprennent les données sur les transbordements, la somme des catégories modales dépasse le commerce total des États-Unis avec le Canada et le Mexique en 1995 et 1996. De plus, il n'est pas possible de calculer les parts modales en pourcentage pour 1995 et 1996. Depuis janvier 1997, les transbordements ne sont plus compris dans les chiffres sur le commerce des États-Unis des modes de transport terrestre. C'est ainsi que les parts modales en 1997 peuvent être calculées. Les parts modales en 1997 du commerce total de marchandises des États-Unis avec le Canada et le Mexique s'établissent ainsi : avion (5,8 %); bateau (4,6 %); route (68,0 %); train (14,7 %); pipeline (3 %); et autre (3,9 %).

Commerce des États-Unis avec le Canada et le Mexique par mode de transport terrestre* (Millions de dollars américains courants)

	1995, total avec les transbordements	1995, total sans les transbordements	1996, total avec les transbordements	1996, total sans les transbordements
Commerce entre les États-Unis et le Canada				
Exportations vers le Canada	129 884,1	108 311,1	139 109,7	117 341,8
Importations du Canada	143 669,5	135 212,2	156 206,6	146 374,3
Commerce entre les États-Unis et le Mexique				
Exportations vers le Mexique	42 662,2	42 294,5	51 753,4	51 252,7
Importations du Mexique	54 048,9	51 489,7	63 312,2	62 188,1

* Les modes de transport terrestre comportent le camion, le train, les pipelines, le courrier gouvernemental, l'avion départ usine (avion livré par un avionneur à un client et ne transportant aucun fret), l'électricité, les piétons qui transportent des marchandises, les divers et les inconnus liés aux zones franches (uniquement pour les importations).

Source : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data* (www.bts.gov/transborder).

Par opposition aux transbordements, les envois en transit sont des marchandises qui transitent par les États-Unis entre deux pays étrangers et qui ne figurent *pas* dans les statistiques officielles sur le commerce international des marchandises des États-Unis, et donc *pas* dans les données de ce tableau. Dans le contexte nord-américain, les marchandises en transit désignent par exemple une exportation canadienne destinée au Mexique qui est acheminée par camion via les États-Unis. Ce type d'activité à nouveau n'est pas considéré comme faisant partie du commerce international des États-Unis et ne se reflète pas dans les statistiques officielles sur le commerce des marchandises des États-Unis ni dans les données de ce tableau.

Les modes de transport suivants sont inclus dans les statistiques officielles sur le commerce des marchandises des États-Unis : avion, navire de mer, camion, train, pipeline, courrier gouvernemental, avion en cours de livraison (avion livré par un avionneur à un client et ne transportant aucun fret), électricité, piétons qui transportent des marchandises, divers et inconnus liés aux zones franches (uniquement pour les importations). Les données relatives aux modes de transport terrestre (c.-à-d. le camion, le train, le pipeline, le courrier et autre) n'existent pas avant avril 1993. Le courrier gouvernemental, les avions en cours de livraison, l'électricité, les piétons transportant des marchandises, les zones franches, les modes de transport divers et inconnus ne figurent pas comme catégories spécifiques dans le commerce des marchandises des États-Unis aux sections 6 et 7 de cette publication. Toutefois, ces modes de transport sont inclus dans les données générales sur le commerce des marchandises des États-Unis.

Tableau 6-2a

Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport

(Tonnes métriques)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Commerce des marchandises, données sur le poids : la Division du commerce international (DCI) de Statistique Canada publie des statistiques mensuelles sur le commerce au sujet des exportations et des importations. Les données proviennent des registres administratifs de Revenu Canada (Douanes) qui servent à l'application des règlements sur les importations/exportations et les tarifs douaniers. Diverses caractéristiques du commerce international sont rapportées chaque mois pour chaque produit, les principales étant le pays, le produit, le mode de transport et la valeur. La saisie et le compte rendu des données sur le poids par produit bénéficient généralement d'une priorité inférieure à celle des données sur la valeur et le pays. Les données sur le poids et la quantité dont rend compte actuellement la DCI dépendent essentiellement du produit dont on rend compte. Par exemple, la plupart des produits en vrac comme le blé, le charbon, la potasse sont exprimés en tonnes métriques. Les produits plus finis sont généralement exprimés en diverses unités de volume ou de poids, au moyen de l'une des unités de mesure internationales publiées dans le rapport de Statistique Canada *Importations par marchandise* (65-007-XPB).

Commerce des marchandises, collecte des données sur le poids : en vertu du système actuel qu'utilise l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour rendre compte des données sur le commerce international, c'est-à-dire le formulaire *B3* (pour les importations) et le formulaire *B13* (pour les exportations outre-mer), rien n'oblige les courtiers en douane à utiliser une unité de

mesure de poids uniforme. À l'exception des exportations destinées aux États-Unis, les exportateurs et les importateurs canadiens ne sont pas tenus de déclarer un poids d'expédition à propos de chaque marchandise expédiée. Il suffit de rendre compte d'un poids brut et net global pour chaque registre, lequel peut porter sur un produit ou des produits multiples sur n'importe quel formulaire. La valeur et le mode de transport sont systématiquement saisis pour chaque marchandise et la quantité est fréquemment saisie. Les données sur le commerce par mode de transport sont publiées uniquement en termes de valeur.

Méthode et coefficients de conversion du poids : le Canada et les États-Unis saisissent et échangent des données sur le commerce des importations dans le cadre d'un accord bilatéral sur l'échange de données. Chaque mois, le Canada fournit aux États-Unis des données sur ses importations en provenance des États-Unis et reçoit à son tour des données des États-Unis qui portent sur leurs importations en provenance du Canada. Vu que les deux pays utilisent des documents différents assortis d'exigences différentes, les éléments d'information recueillis ne sont pas uniformes dans tous les secteurs. Par exemple, les États-Unis recueillent des données sur le poids de chaque marchandise importée par tous les modes de transport au sujet du commerce des marchandises avec tous les pays. Si cela est pertinent au type de marchandise, les États-Unis recueillent également des données sur le volume à propos de toutes les marchandises importées. Toutefois, les données sur le poids et le volume saisies par Revenu Canada dépendent du type de marchandise.

Diverses vérifications de contrôle et de validation des résultats sont effectuées au sujet des importations américaines en provenance du Canada, avant que les données ne soient réexpédiées vers le Canada dans le cadre de l'échange de données entre les États-Unis et le Canada. À

partir de ces registres corrigés, il est possible d'établir des rapports entre les volumes, la valeur et le poids d'expédition de chaque marchandise. Statistique Canada utilise ces rapports dans l'élaboration des méthodes et des coefficients de conversion du poids. L'utilisation du Système harmonisé (SH) de désignation et de codification des marchandises est un élément important de ces conversions. Au niveau du SH à six chiffres, les exportations et les importations sont essentiellement les mêmes et possèdent vraisemblablement des caractéristiques de poids analogues. La méthode de conversion utilisée par Statistique Canada consiste à concevoir des coefficients pour convertir la valeur ou la quantité des produits faisant l'objet d'un commerce international en tonnes métriques pour les codes du SH à six chiffres. Les marchandises exprimées en unités non métriques pour les importations provenant de tous les pays (y compris des États-Unis) et pour les exportations destinées à tous les pays (à l'exception des États-Unis) sont converties au moyen de l'un des coefficients de conversion suivants : quantité en poids d'embarquement (coefficients de conversion de quantité); ou valeur en poids d'embarquement (coefficients de conversion de valeur). Si l'on dispose de données sur la quantité, on utilise alors le coefficient de conversion de quantité. Dans le cas contraire, on utilise le coefficient de conversion de valeur. Étant donné que les exportations à destination des États-Unis contiennent déjà des données sur le poids d'embarquement et qu'elles constituent la source des coefficients de conversion de Statistique Canada, elles sont acceptées telles quelles.

Mode de transport : pour les exportations, les données sur le mode de transport désignent le mode de transport par lequel est franchie la frontière internationale. Pour les exportations du Canada vers le Mexique qui transitent par les États-Unis, le moyen déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis. Si par exemple des exportations canadiennes

destinées au Mexique sont acheminées par camion via Fort Erie (Ontario), le mode de transport déclaré dans ce tableau et dans les données sur le commerce international du Canada est le camion.

Pour les importations, les données sur le mode de transport désignent le dernier mode de transport emprunté par les marchandises jusqu'au point de dédouanement au Canada et proviennent des documents de contrôle des marchandises des Douanes canadiennes. Il se peut qu'il ne s'agisse pas du mode de transport par lequel les marchandises sont arrivées au point d'entrée canadien dans le cas d'un dédouanement intérieur. Si par exemple des exportations canadiennes en provenance du Mexique ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis par le train, mais qu'elles ne sont pas dédouanées par les Douanes canadiennes avant de parvenir dans une autre ville par camion, le moyen déclaré dans les statistiques sur le commerce international du Canada est le camion.

Dans ce tableau et d'autres tableaux analogues et aussi bien pour les importations que pour les exportations, la catégorie de *transport par pipeline et autre* comprend avant tout les mouvements par pipeline. *Autre* représente le courrier et les colis postaux et d'autres modes de transport divers.

Tableau 6-2b
Commerce mexicain de marchandises
avec le Canada et les États-Unis, par
mode de transport
(Tonnes métriques)

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil. Compilation spéciale, Mexico, D.F., 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico, D.F., 1998.

Transport routier et ferroviaire, 1996 : Instituto Mexicano del Transporte. Compilations spéciales fondées sur les données provenant du Secretaría de Comercio y Fomento Industrial et du U.S. Bureau of Transportation Statistics. (Querétaro, Qro., 1998). Voir également Juan Manuel Trejo. *Una metodología para valuar los beneficios económicos de mejoras en los sistemas de transporte* (Méthodologie visant à évaluer les retombées économiques d'une amélioration des réseaux de transport), mémoire de maîtrise, Université autonome de Querétaro, Qro.

Transport routier et ferroviaire, 1996 : L'Instituto Mexicano del Transporte (IMT) a estimé les chiffres en fonction des données fournies par le Secretaría de Comercio y Fomento Industrial du Mexique et par le U.S. Bureau of Transportation Statistics. Pour 1995, l'IMT estime que 4 023 millions de tonnes ont été exportées du Mexique vers le nord par chemin de fer et 11 005 million de tonnes ont été importées au Mexique en *provenance* du nord par chemin de fer. Les États-Unis sont l'origine et la destination de la grande majorité de ces expéditions, même si certaines ont le Canada comme point d'origine ou de destination. Il est impossible de quantifier la proportion exacte attribuable au Canada par rapport à celle des États-Unis.

Pour 1996, 5 482 millions de tonnes ont été exportées du Mexique vers le nord par chemin de fer. Sur ce chiffre, 4 813 millions de tonnes ont été expédiées vers les États-Unis. Les 669 millions de tonnes restantes ont été soit expédiées au Canada (même si elles proviennent du Mexique comme expéditions ferroviaires), soit transbordées par avion ou par bateau dans des ports américains ou canadiens. Également en 1996, 12 933 millions de tonnes ont été importées au Mexique en *provenance* du nord par chemin de fer. Sur ce chiffre, 10 307 millions de tonnes provenaient des États-Unis. Les 2 626 millions de tonnes restantes provenaient soit du Canada soit d'un pays tiers, mais elles sont arrivées au Mexique

comme marchandises transbordées provenant de ports canadiens ou américains.

Tableau 6-2c
Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport
(Tonnes métriques)

États-Unis

Commerce total : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. *Statistical Abstract of the United States*, Washington, DC, 1990, 1995 et 1996.

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. Foreign Trade Division. *FT920 U.S. Merchandise Trade*, Washington, DC, décembre 1990, 1995 et 1996.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data*, Washington, DC, 1998.

Poids d'embarquement : le poids d'embarquement désigne le poids brut en kilogrammes, notamment le poids des produits et de l'emballage (comme les emballages, les caisses, les boîtes et les conteneurs). Pour le transport aérien, le transport maritime et les importations qui empruntent des modes de transport terrestre, les données sur le poids d'embarquement sont un élément d'information demandé sur les documents de commerce des marchandises des Departments of Commerce and Treasury. Actuellement, il n'est pas nécessaire de recueillir des données sur le poids d'embarquement des exportations acheminées par des modes de transport terrestre (camion, train, pipeline, courrier et autre), à condition que l'exportateur ou le courtier dépose un document de commerce sur copie papier connu sous l'appellation de *déclaration d'exportation de l'expéditeur*. (À l'heure actuelle, près de 30-40 % des données

sur les exportations américaines sont recueillies sur support papier.) En vertu des nouvelles procédures de dépôt automatique par le Automated Export System (AES), le poids d'embarquement de toutes les exportations sera exigé. En outre, étant donné que le poids d'embarquement des importations en provenance du Mexique et acheminées par des modes de transport terrestre n'existe que depuis avril 1995, les données sur l'année civile 1995 ne sont pas disponibles pour être incluses dans le tableau 6-2c. Pour d'autres explications, voir les notes du tableau 6-1c.

Mode de transport : le mode de transport repose sur le mode de transport emprunté lorsque la marchandise est arrivée au point d'entrée douanier américain ou qu'elle a quitté le point de sortie douanier américain. Dans certains cas, des expéditions entre les États-Unis et des pays étrangers entrent aux États-Unis ou les quittent par le Canada ou le Mexique. C'est ce qu'on appelle des transbordements. Ces transbordements sont consignés sous le mode de transport par lequel ils sont entrés au point douanier américain ou en sont partis, quel que soit le mode de transport utilisé entre le Canada ou le Mexique et le pays d'origine ou de destination final. Pour les exportations américaines destinées à d'autres pays étrangers et transitant par le Canada, le mode de transport déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre les États-Unis et le Canada. Si par exemple des exportations destinées au Royaume-Uni sont arrivées par camion à Buffalo/Niagara (NY) avant d'être expédiées par bateau d'un port canadien vers le Royaume-Uni, le moyen déclaré dans les données officielles sur le commerce international des États-Unis est le camion.

Entre avril 1993 et décembre 1996, les transbordements étaient compris dans les données officielles sur le commerce des États-Unis au sujet des modes de transport terrestre, et il est impossible d'exclure ces transbordements mesurés en poids, que ce

soit au niveau du total des échanges terrestres ou à celui de chaque mode de transport. À cause de l'inclusion des données sur les transbordements dans les modes de transport terrestre, le total des catégories modales individuelles dépasse le total du commerce des États-Unis avec le Canada et le Mexique en 1995 et 1996. Depuis janvier 1997, les transbordements ne sont plus compris dans les chiffres sur le commerce des États-Unis au sujet des modes de transport terrestre.

Contrairement aux transbordements, les *expéditions en transit* sont des marchandises qui transitent par les États-Unis entre deux pays étrangers et qui ne figurent *pas* dans les statistiques officielles sur le commerce international des marchandises des États-Unis, et donc pas dans les données de ce tableau. Dans le contexte nord-américain, les expéditions en transit désignent par exemple une expédition du Canada vers le Mexique acheminée par camion via les États-Unis. À nouveau, ce type d'activité ne fait pas partie du commerce international des États-Unis et ne se reflète pas dans les statistiques officielles sur le commerce des marchandises des États-Unis ou dans les données de ce tableau.

Tableau 6-3a
Principaux points d'entrée au Canada pour le commerce nord-américain des marchandises, par mode de transport, 1996

(Dollars américains courants)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998, voir notes du tableau 6-1a.

Tableau 6-3b

Principaux points d'entrée au Mexique pour le commerce nord-américain des marchandises, par mode de transport, 1996

(Dollars américains courants)

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données recueillies par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Ce tableau fait état des données par mode de transport enregistrées aux principaux ports douaniers du Mexique. Le transport terrestre comprend les expéditions par la route et par le train. En outre, les données des ports douaniers intérieurs (qui ne passent pas pour « principaux ») sont ajoutées aux chiffres généraux pour les principaux ports douaniers qui figurent au tableau 6-3b.

Table 6-3c

Principaux points d'entrée aux États-Unis pour le commerce nord-américain des marchandises, par mode de transport, 1996

(Dollars américains courants)

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. Foreign Trade Division. Transportation Branch. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. *Annual Waterborne Databanks 1996* (anciennement TA 305/705), Washington, DC, 1998.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data*, Washington, DC, 1998.

Pour d'autres explications, voir les notes du tableau 6-1c.

Les données sur le transport aérien relatives à certains aéroports peuvent comporter un petit nombre (généralement moins de 2-3 % de la valeur totale) de petits aéroports situés dans le même secteur régional et percevant des redevances d'utilisation. En outre, les données relatives aux services de messageries situés à proximité sont incluses dans les totaux de certains aéroports afin d'empêcher leur divulgation. Les totaux sur les ports intérieurs comprennent les données sur les transbordements. Les totaux portuaires reflètent le mode de transport emprunté au moment où l'envoi est entré dans un point douanier américain ou en est sorti.

Tableau 6-4a
Principaux ports mexicains pour les expéditions maritimes en transit, janvier-juin 1997

Mexique

Instituto Mexicano del Transporte. Totalisation spéciale reposant sur les données de 1997 du Journal of Commerce. *Port Import Export Reporting Service (PIERS)*, Querétaro, Qro., 1998.

Tableau 6-4b
Principaux ports américains pour les expéditions maritimes en transit, 1996

États-Unis

U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. *Annual Waterborne Databanks 1996* (anciennement TA 305/705), Washington, DC, 1998.

Les expéditions en transit sont des marchandises dont l'expéditeur a déclaré qu'elles transitaient par les États-Unis entre deux pays étrangers et elles ne sont pas comprises dans les statistiques officielles sur le commerce international des marchandises des États-Unis ou dans la balance commerciale des biens et des services des États-Unis. Même si les statistiques sur le commerce international des marchandises des États-Unis visent tous les modes de transport, les statistiques sur les expéditions en transit ne portent que sur les marchandises qui entrent aux États-Unis ou qui en sortent à bord d'un navire de mer. Les marchandises peuvent arriver par bateau et repartir par avion, par transport terrestre ou par bateau ou arriver par transport terrestre ou par avion et repartir par bateau. C'est ainsi que les statistiques sur les expéditions en transit à l'arrivée et au départ ne visent pas forcément les mêmes expéditions en transit et que ces expéditions de marchandises ne présentent pas un tableau complet du commerce des marchandises en transit. (Par exemple, une expédition en transit arrivée aux États-Unis par camion et repartie par le train ne figure pas du tout dans ces statistiques.) En outre, les données sur la valeur pour les statistiques sur les marchandises en transit sont estimées en fonction du type de produit et de son poids d'embarquement. Les données sur les marchandises en transit visent généralement les produits assujettis à des droits de douane vu que le service des douanes des États-Unis exige que les expéditions qui transitent par les États-Unis soient manutentionnées en vertu d'une caution en douane.

Tableau 6-5a
Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière canado-américaine, 1996

En direction du nord et du sud

Les données relatives aux camions désignent le nombre de passages de camions et non le

nombre de véhicules. (Par exemple, un même camion peut franchir la frontière dans les deux sens plusieurs fois par jour.)

En direction du nord (données de provenance canadienne) : Statistique Canada. Division de l'éducation, de la culture et du tourisme et Centre de statistique de l'éducation. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Le tableau 6-5a s'appuie sur les données recueillies dans le cadre du programme du dénombrement à la frontière de Statistique Canada. Tous les points d'entrée au Canada s'occupent de déterminer le nombre de voitures, de camions, de motocyclettes et de bicyclettes qui franchissent la frontière dans le cas des postes routiers et des ports de traversier de même que le nombre de passagers selon certaines catégories et le type de mode de transport. Ces enquêtes sont menées sur une base de recensement, à l'exception de sept points d'entrée qui utilisent des plans de sondage pour estimer le débit des automobiles et des motocyclettes. L'échantillon vise à estimer les véhicules et les passagers américains et canadiens selon le pays de résidence. Les échantillons sont sélectionnés parmi les sept points afin de représenter toutes les journées du mois dans la région. Les douaniers de ces points s'occupent de dénombrer les automobiles et les motocyclettes selon le pays de résidence pour ces journées d'échantillonnage. Ces dénombremens sont ensuite pondérés en fonction du débit total fourni par les autorités douanières.

En direction du sud (données de provenance américaine) : U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service. Office of Field Operations. *Operations Management Database*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Les données reflètent tous les camions et les trains qui sont entrés aux États-Unis en franchissant la frontière avec le Canada, peu importe la nationalité du transporteur.

Tableau 6-5b

Principaux points par lesquels les marchandises ont franchi la frontière américano-mexicaine, 1996

En direction du nord et du sud

Les données relatives aux camions représentent le nombre de passages de camions et non le nombre de véhicules. (Par exemple, il se peut qu'un camion franchisse la frontière dans les deux sens plusieurs fois au cours d'une même journée.)

En direction du nord (données de provenance américaine) : U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service. Office of Field Operations. *Operations Management Database*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Les données représentent tous les camions et les wagons de chemin de fer qui sont entrés aux États-Unis par la frontière entre les États-Unis et le Mexique, peu importe la nationalité du transporteur.

En direction du sud :

Camions : données compilées par la Texas A&M International University, le Texas Center for Border Economic and Enterprise Development d'après les données originales fournies par les exploitants de ponts. Site Web : www.tamiu.edu/coba/txcntr/.

Transport ferroviaire : Instituto Mexicano del Transporte. *Manual Estadístico del Sector Transporte 1996*, Querétaro, Qro., 1998.

Tableau 6-6a

Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec le Mexique, par mode de transport, 1996

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes du tableau 6-1a.

Tableau 6-6b

Principales marchandises transportées dans le commerce du Canada avec les États-Unis, par mode de transport, 1996

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes du tableau 6-1a.

Tableau 6-7a

Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec le Canada, par mode de transport, 1996

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données recueillies par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Tableau 6-7b

Principales marchandises transportées dans le commerce du Mexique avec les États-Unis, par mode de transport, 1996

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données recueillies par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Tableau 6-8a

Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Canada, par mode de transport, 1996

États-Unis

Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Compilation spéciale s'appuyant sur les données du U.S. Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1996*, Washington, DC, 1998.

Transport routier et ferroviaire : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data*, Washington, DC, 1998.

Voir les notes du tableau 6-1c.

Tableau 6-8b

Principales marchandises transportées dans le commerce des États-Unis avec le Mexique, par mode de transport, 1996

États-Unis

Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Compilation spéciale s'appuyant sur les données du Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1996*, Washington, DC, 1998.

Transport routier et ferroviaire : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *Transborder Surface Freight Data*, Washington, DC, 1998.

Voir les notes du tableau 6-1c.

SECTION 7 : COMMERCE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES ENTRE L'AMÉRIQUE DU NORD ET LE RESTE DU MONDE

Dans tous les tableaux de cette section, le commerce à l'intérieur de l'Amérique du Nord est exclu (p. ex. les échanges commerciaux entre le Canada et le Mexique et avec les États-Unis en sont exclus; de même que les échanges commerciaux entre le Mexique et le Canada et ceux avec les États-Unis et les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Mexique et ceux avec le Canada). Pour la série de tableaux fondés sur le poids (7-5), de telles données pour le Mexique qui excluent le commerce avec le Canada et les États-Unis n'étaient pas disponibles. Un tableau sur le Mexique a donc été inséré dans les notes techniques pour les tableaux de la série 7-5, lequel fournit des données sur les principaux produits par poids entrant dans la totalité du commerce international du Mexique. Ce tableau est inséré entre les notes techniques relatives au Canada et aux États-Unis aux tableaux 7-5a et 7-5b.

Tableau 7-1 Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon la valeur

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des tableaux 6-1a et 7-1.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données recueillies par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Les données désignent les exportations et les importations en dehors de l'Amérique du Nord, ce qui signifie que le Canada et les États-Unis en sont exclus. Les chiffres sont préliminaires et approximatifs et proviennent d'une étude réalisée par l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, qui s'appuie sur les bandes données sur le commerce extérieur fournies par le Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Parmi les autres modes de transport, mentionnons la poste et divers autres moyens.

États-Unis

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Compilation spéciale s'appuyant sur les données du Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1990, 1995 et 1996*, Washington, DC, 1998.

Voir également les notes du tableau 6-1c.

Mode de transport : le mode de transport dépend du mode de transport utilisé au moment où les marchandises sont arrivées au point d'entrée douanier américain ou ont quitté le point de sortie douanier américain. Les données du tableau 7-1 excluent le commerce entre les États-Unis, le Canada et le Mexique. Pour le tableau 7-1, il n'y avait de données disponibles que pour le transport aérien et le transport par eau, et le commerce total représente la somme de ces deux modes de transport.

Dans certains cas, des expéditions entre les États-Unis et des pays étrangers entrent aux États-Unis ou les quittent via le Canada ou le Mexique. C'est ce qu'on appelle des transbordements. Ces transbordements sont consignés sous le mode de transport par lequel ils sont arrivés dans un poste douanier américain ou en sont partis, quel que soit le mode de transport utilisé entre le Canada ou le Mexique et le pays d'origine ou

de destination final. Pour les exportations américaines destinées à d'autres pays étrangers et transitant par le Canada, le mode de transport déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre les États-Unis et le Canada. Si par exemple des exportations destinées au Royaume-Uni sont arrivées par camion à Buffalo/Niagara (NY) avant d'être expédiées par bateau d'un port canadien vers le Royaume-Uni, le moyen déclaré dans les données officielles sur le commerce international des États-Unis est le camion.

Entre avril 1993 et décembre 1996, les transbordements étaient inclus dans les données officielles sur le commerce des États-Unis avec le Canada et le Mexique pour les modes de transport terrestre, et il est impossible d'exclure ces transbordements au niveau de chaque mode. C'est pourquoi il n'existe pas de données sur les modes de transport terrestre (route, rail, pipeline et autre) au tableau 7-1. Depuis janvier 1997, les transbordements totaux par camion et par train sont disponibles à propos de la valeur des transbordements américains transitant par le Canada et le Mexique. Les données à ce sujet sont comprises dans les fichiers mensuels de données détaillées du *Transborder Surface Freight Data* du Bureau of Transportation Statistics (www.bts.gov/transborder).

**Tableau 7-2
Commerce international de
marchandises entre l'Amérique du Nord
et le reste du monde, selon le poids**

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir également les notes des tableaux 6-1a et 6-2a.

Mode de transport, importations : pour les importations, les données sur le mode de transport désignent le dernier mode de

transport qui a servi à acheminer les marchandises jusqu'au point de dédouanement au Canada et elles sont extraites des documents de contrôle du fret des Douanes canadiennes. Il peut ne pas s'agir du mode de transport par lequel les marchandises sont arrivées au point d'entrée canadien, si les marchandises sont dédouanées par les Douanes canadiennes à un poste intérieur. Si par exemple des marchandises importées du Royaume-Uni arrivent par bateau à Toronto (Ontario), mais qu'elles ne sont pas dédouanées au Canada jusqu'à ce qu'elles parviennent dans une autre ville par camion, le moyen déclaré dans les statistiques sur le commerce international du Canada est le camion.

Mode de transport, exportations : les exportations expédiées par un mode de transport terrestre sur ce tableau illustrent le commerce des marchandises du Canada avec un deuxième pays qui ont été transbordées dans un pays tiers, en général les États-Unis. Pour les exportations, les données sur le mode de transport désignent le mode de transport à bord duquel les marchandises ont franchi la frontière internationale. Pour les exportations canadiennes qui transitent par les États-Unis vers d'autres pays étrangers, le moyen déclaré est le moyen emprunté pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis. Si par exemple des marchandises destinées au Royaume-Uni arrivent par camion jusqu'à Fort Erie (Ontario) avant d'être expédiées par bateau depuis un port américain vers le Royaume-Uni, le moyen déclaré dans les données sur le commerce international du Canada dans ce tableau est le camion.

Mexique

Le tableau qui suit contient des données sur le commerce international global du Mexique selon le mode de transport, mesuré en millions de tonnes métriques. Les données de ce tableau *comprennent* le commerce avec le Canada et les États-Unis.

Commerce international de marchandises du Mexique selon le poids

(Millions de tonnes métriques)

		<u>Mexique</u>		
		1990	1995	1996
Commerce total		ND	ND	ND
Exportations		ND	ND	ND
Importations		ND	ND	ND
Commerce aérien, total		0,1	0,2	ND
Exportations		ND	ND	ND
Importations		ND	ND	ND
Commerce maritime, total		107,9	123,0	145,1
Exportations		88,9	103,3	117,6
Importations		19,0	19,7	27,5
Commerce routier, total		17,7	33,5	ND
Exportations		7,7	14,4	ND
Importations		10,0	19,1	ND
Commerce ferroviaire, total		16,2	21,7	28,6
Exportations		4,4	7,0	9,1
Importations		11,8	14,7	19,5

ND = données non disponibles

Commerce aérien : fret transporté par des compagnies intérieures et étrangères sur des vols internationaux réguliers. Les vols tout-cargo affrétés sont exclus.

Commerce maritime : les données comprennent les expéditions de marchandises via les ports du Pacifique, du Golfe du Mexique et des Caraïbes.

Commerce routier : les données désignent les expéditions internationales qui ont emprunté le réseau routier fédéral mexicain. Les données relatives à 1995 n'étaient pas disponibles. Les données du tableau portent sur 1994.

Commerce ferroviaire : marchandises importées et exportées sans faire de distinction entre les marchandises destinées aux États-Unis ou au Canada.

Sources

Commerce aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil. *La Aviación Mexicana en Cifras, 1989-1995*, Mexico, D.F., 1996.

Commerce maritime : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Commerce routier : Instituto Mexicano del Transporte. *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1997*, Querétaro, Qro., 1998.

Commerce ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México. *Series estadísticas 1990, 1995 et 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

États-Unis

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Compilation spéciale s'appuyant sur les données du Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1990, 1995 et 1996*, Washington, DC, 1998.

Voir également les notes des tableaux 6-1c et 6-2c.

Mode de transport : Le mode de transport dépend du mode de transport utilisé au moment où les marchandises sont arrivées au point d'entrée douanier américain ou ont quitté le point de sortie douanier américain. Les données du tableau 7-2 excluent le commerce entre les États-Unis, le Canada et le Mexique. Pour le tableau 7-2, il n'y avait de données disponibles que pour le transport aérien et le transport par eau, et le commerce total représente la somme de ces deux modes de transport.

Dans certains cas, des expéditions entre les États-Unis et des pays étrangers entrent aux États-Unis ou les quittent via le Canada ou le Mexique. C'est ce qu'on appelle des transbordements. Ces transbordements sont consignés sous le mode de transport par lequel ils sont entrés dans un poste douanier américain ou en sont partis, quel que soit le mode de transport utilisé entre le Canada ou le Mexique et le pays d'origine ou de destination final. Pour les exportations américaines destinées à d'autres pays étrangers et transitant par le Canada, le mode de transport déclaré est le moyen utilisé pour franchir la frontière entre les États-Unis et le Canada. Si par exemple des exportations destinées au Royaume-Uni sont arrivées par camion à Buffalo/Niagara (NY) avant d'être expédiées par bateau d'un port canadien vers le Royaume-Uni, le moyen déclaré dans les données officielles sur le commerce international des États-Unis est le camion.

Entre avril 1993 et décembre 1996, les transbordements étaient inclus dans les données officielles sur le commerce des États-Unis avec le Canada et le Mexique pour les modes de transport terrestre, et il est impossible d'exclure ces transbordements au niveau de chaque mode. C'est pourquoi il n'existe pas de données sur les modes de transport terrestre (route, rail, pipeline et autre) pour le tableau 7-2.

Tableau 7-3a

Principaux points d'entrée au Canada du commerce international de marchandises, par mode de transport, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Mexique et les États-Unis)

(Dollars américains courants)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des Tableau 6-1a et 7-1.

Tableau 7-3b

Principaux points d'entrée aux États-Unis du commerce international de marchandises, par mode de transport, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(Dollars américains courants)

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Commerce. U.S. Census Bureau. Foreign Trade Division. Transportation Branch. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. *Annual Waterborne Databanks 1996* (anciennement TA 305/705), Washington, DC, 1998.

Pour d'autres explications, voir les notes des tableaux 6-1c et 7-1.

Les valeurs relatives à certains aéroports peuvent inclure un petit nombre (généralement moins de 2-3 % de la valeur totale) de petits aéroports situés dans le même secteur régional et qui perçoivent des redevances d'utilisation. En outre, les données relatives aux entreprises de messageries situées à proximité sont incluses dans les totaux de certains aéroports pour empêcher leur divulgation. Les totaux portuaires reflètent le mode de transport (aérien ou maritime) emprunté au moment où les marchandises sont entrées dans un poste douanier américain ou en sont sorties.

Tableau 7-4a

Principaux produits du commerce international canadien, selon la valeur, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Mexique et les États-Unis)

(Dollars américains courants)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des tableaux 6-1a et 7-1.

Tableau 7-4b

Principaux produits du commerce international mexicain, selon la valeur, 1996 (à l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Canada)

(Dollars américains courants)

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Dirección General de Estadística. Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données compilées par un groupe de travail interorganismes comprenant le Secretaría de Hacienda y Crédito Público, le Banco de México et l'Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Mexico, D.F., 1999.

Tableau 7-4c

Principaux produits du commerce international américain, selon la valeur, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(Dollars américains courants)

États-Unis

Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Totalisation spéciale reposant sur les données du U.S. Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1990, 1995 et 1996*, Washington, DC, 1998.

Voir les notes des tableaux 6-1c et 7-1.

Tableau 7-5a

Principaux produits du commerce international canadien, selon le poids, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Mexique et les États-Unis)

Canada

Statistique Canada. Division du commerce international. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des tableaux 6-1a, 6-2a et 7-2.

Principaux produits du commerce international mexicain selon le poids, 1996

Mexique

Les données sur le commerce international excluent le commerce avec le Canada et les États-Unis et ne sont pas disponibles au sujet des produits. Le tableau ci-dessous illustre l'*ensemble* du commerce international des marchandises du Mexique selon le poids. L'en-tête de chaque colonne indique l'année. (Les données ne reposent *pas* sur le Système harmonisé (SH) à deux chiffres, mais sur le nom courant du produit.)

Principaux produits mexicains visés par le commerce international selon le poids, années diverses
(Milliers de tonnes métriques)

ENSEMBLE	1993
Exportations	108 079
Brut	69 117
Sel ordinaire	6 200
Mazout	3 117
Gypse	2 869
Fer en barres ou fer industriel	1 379
Importations	50 144
Mazout	4 364
Sorgho	3 745
Graines de soya	2 171
Blé	1 741
Pâte à papier pour la fabrication du papier	1 510
TRANSPORT AÉRIEN	
Exportations aériennes	
ND	ND
Importations aériennes	
ND	ND
TRANSPORT TERRESTRE (train seulement)	1995
Exportations terrestres (train seulement)	5 482
Véhicules motorisés assemblés	1 348
Ciment	1 078
Bière	548
Véhicules motorisés en pièces détachées	130
Feuilles et plaques de fer et d'acier	389
Importations terrestres (train seulement)	12 933
Soya	1 406
Maïs	1 257
Déchets de papier et de carton	917
Blé	601
Sorgho	582
TRANSPORT PAR EAU	1996
Exportations par eau	117 598
Pétrole et produits dérivés	82 662
Sel ordinaire	7 270
Limenite	5 978
Gypse	3 587
Ciment	1 874
Importations par eau	27 533
Pétrole et produits dérivés	4 857
Limenite	3 797
Sorgho	1 311
Blé	1 104
Roche phosphoreuse et engrais	967

Sources

Ensemble : Instituto Mexicano del Transporte. *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1996*. (Sanfandila, Qro., 1998. D'après le *Sumario Estadístico de la Revista Comercio*, avril 1993 et mars 1994, Banco Nacional de Comercio Exterior.

Transport terrestre (train seulement) : Instituto Mexicano del Transporte. *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1996*, Sanfandila, Qro., 1998. D'après les données fournies par les Ferrocarrilles Nacionales de México.

Transport par eau : Instituto Mexicano del Transporte. *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1996*, Sanfandila, Qro., 1998) D'après les renseignements fournis par la Secretaría de Comunicaciones y Transportes et Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Tableau 7-5b

Principaux produits du commerce international américain, selon le poids, 1996 (à l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

États-Unis

Ensemble, transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation. Maritime Administration. Office of Statistical and Economic Analysis. Compilation spéciale reposant sur les données du U.S. Census Bureau du U.S. Department of Commerce. Foreign Trade Division. *U.S. Imports and Exports of Merchandise, décembre 1990, 1995 et 1996*, Washington, DC, 1998.

Voir les notes des tableaux 6-1c, 6-2c et 7-2.

SECTION 8 : TRAFIC INTÉRIEUR DE PASSAGERS

Les données ne comprennent pas le trafic passagers assuré par des véhicules utilitaires.

Tableau 8-1 Trafic intérieur de passagers, par mode de transport

Canada

Le tableau 8-1 repose sur les principales sources suivantes :

Transport aérien : Statistique Canada. *Aviation civile canadienne, n° 51-206-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport routier : Transports Canada. Travaux publics et services gouvernementaux Canada. *Les transports au Canada, 1997 – Rapport annuel*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, n° 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Passagers-kilomètres, total : le total est approximatif vu qu'il est dominé par une donnée estimée pour le transport routier et qu'il n'existe pas de données pour l'aviation générale. (Les données sur le transport en commun sont elles aussi estimatives et figurent à la rubrique Autobus locaux sous la rubrique Transport routier.)

Transport aérien : les données sur le transport aérien reflètent les transporteurs aériens canadiens de niveau I à III qui, au cours de chacune des deux années civiles qui ont immédiatement précédé l'année visée par le rapport, ont transporté au moins 5 000 passagers payants ou 1 000 tonnes métriques de marchandises payantes entre des aéroports situés au Canada. Les données relatives à l'aviation générale/passagers non commerciaux n'existent pas vu que ce type de renseignement n'est pas recueilli. Par

conséquent, le nombre total des passagers intérieurs transportés par avion au Canada n'est pas disponible lui non plus.

Transport routier : les données sur les passagers-kilomètres routiers s'appuient sur une estimation de Transports Canada du nombre en 1995 de véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules particuliers (ce qui englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes et les camions légers) et les autobus. Les estimations des véhicules-kilomètres sont calculées selon : 1) les ventes de carburant aux véhicules routiers motorisés (ventes nettes sur lesquelles des taxes ont été payées selon les taux d'utilisation du réseau routier); et 2) les estimations de la consommation spécifique par classe de véhicule. Une estimation du taux d'occupation moyen a ensuite été appliquée aux estimations des véhicules-kilomètres pour obtenir les passagers-kilomètres. Les autobus englobent les autocars interurbains, les autocars nolisés, les autobus scolaires et les autobus de transport en commun.

Transport ferroviaire : les données sur le transport ferroviaire englobent les transporteurs de classe I (VIA Rail) et de classe II (autres compagnies de chemin de fer qui se livrent à des opérations de transport ferroviaire de passagers au Canada).

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico, D.F., 1998.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico, D.F., 1997.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México. *Series Estadísticas, 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación

General de Puertos y Marina Mercante, Mexico, D.F., 1998.

Pour toutes les données qui figurent au tableau 8-1, les distances qui ont servi à estimer les indicateurs, c'est-à-dire les passagers-kilomètres, sont fondées sur les itinéraires et la densité du trafic.

Transport aérien : les données n'englobent que les compagnies aériennes intérieures qui offrent des services réguliers. Elles ne comprennent pas les vols de l'aviation générale.

Transport par autobus et autocar, total et services interurbains : les données relatives à tous les types d'autocars sont inexistantes, n'étant pas recueillies. Au tableau 8-1, seules les données sur les services interurbains sont mentionnées. Ces autocars utilisent le réseau routier fédéral du Mexique et ne comprennent pas les données sur les autobus de transport en commun. Les données sur les passagers-kilomètres sont des estimations qui reposent sur la taille du parc de véhicules et la formule suivante :

Passagers-kilomètres = passagers transportés x distance parcourue

Passagers transportés = parc de véhicules x capacité utilisée x trajets par semaine x semaines par an

Le parc de véhicules désigne le nombre de véhicules qui transportent des passagers sur le réseau routier fédéral. La capacité utilisée est le nombre moyen de sièges occupés par véhicule. Les trajets par semaine désignent le nombre moyen de trajets par véhicule par semaine. Les semaines par an désignent le nombre moyen de semaines où un autocar interurbain est en service au cours d'une année. La distance parcourue désigne la distance entre le point d'origine et le point de destination de l'autocar.

États-Unis

Le tableau 8-1 repose sur les principales sources suivantes :

Transport aérien :

Transporteurs aériens : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington, DC, 1986-1997, page 2, ligne 1.

Aviation générale : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. Statistical Handbook of Aviation 1996, disponible à l'adresse www.bts.gov.

Transport routier :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableau VM-201A.

1996 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau VM-1.

Autobus locaux : American Public Transit Association (APTA). *Transit Fact book*, Washington, DC, années diverses.

Transport ferroviaire interurbain des passagers : National Railroad Passenger Corp. *Amtrak Annual Report 1996*, Washington, DC, 1996, annexe statistique.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association. *Transit Fact Book*, Washington, DC, années diverses.

Transport aérien : les données sur le transport aérien englobent les passagers-kilomètres des transporteurs aériens et de l'aviation générale. Les données des transporteurs aériens aux États-Unis comprennent l'ensemble de tous les passagers et des distances de leur trajet avec les gros transporteurs aériens certifiés (y compris les transporteurs régionaux de taille moyenne). Il y a environ 90 transporteurs aériens qui opèrent leurs services à partir d'avions comptant au moins 60 sièges et ayant une capacité marchande supérieure à 8 165 kg ou qui exploitent des vols internationaux.

(Voir les notes techniques du tableau 4-2 pour d'autres précisions sur les gros transporteurs aériens certifiés.) Les données n'englobent pas l'ensemble de toutes les compagnies aériennes; en particulier, les petits transporteurs aériens certifiés, les compagnies aériennes régionales régulières et les avions-taxis à la demande en sont exclus. Si l'on ajoutait ces données, cela majorerait sans doute les totaux d'environ 5 %. Pour calculer les passagers-kilomètres des transporteurs aériens, on additionne les avions-kilomètres parcourus sur chaque tronçon interaéroport et l'on multiplie le résultat par le nombre de passagers transportés sur ce tronçon. Pour calculer les passagers-kilomètres de l'aviation générale (qui, dans ce tableau, comprennent les avions-taxis à la demande), on majore les chiffres préalables de la variation de pourcentage des heures annuelles parcourues par les appareils d'aviation générale, telles qu'elles sont publiées dans le *Statistical Handbook of Aviation* de la Federal Aviation Administration.

Transport routier : les données sur le transport routier s'appuient sur les statistiques recueillies par la Federal Highway Administration (FHWA) du U.S. Department of Transportation à partir de données rapportées par chaque État. Pour calculer les passagers-kilomètres routiers, on multiplie le nombre de véhicules-kilomètres de voyages par le nombre moyen d'occupants pour chaque type de véhicule (selon les estimations de la FHWA, en utilisant diverses sources, en particulier le Nationwide Personal Transportation Survey). La qualité des données varie selon le niveau du réseau routier fonctionnel et selon les efforts déployés par chaque État et son respect des méthodes de la FHWA. La FHWA édite les rapports qui paraissent déraisonnables à cause d'erreurs manifestes ou d'importants changements. En juillet 1997, la FHWA a publié des données révisées sur les passagers-kilomètres routiers sur plusieurs années. Le principal changement reflétait en fait la réaffectation de certains véhicules classés comme voitures de tourisme dans la

catégorie de la FHWA « autres véhicules à deux essieux et quatre pneus » (que l'on appelle « camions légers » dans ce tableau). Les camions légers comprennent les fourgonnettes, les camionnettes, les minifourgonnettes et les véhicules loisir travail. Les voitures de tourisme incluent les taxis. Les totaux sur les autocars et autobus s'appuient sur les données de la FHWA et comprennent les autocars affrétés, les services interurbains, les autobus locaux et les autobus scolaires. Les autobus locaux s'appuient sur les données d'une association privée et sont décrits à la rubrique Transport en commun. Les données routières *ne comprennent pas* les voyages des passagers à bord de véhicules transportant du fret commercial.

Transport en commun : les données sur le transport en commun proviennent de l'American Public Transit Association (APTA) et s'appuient sur les données qui figurent dans la base de données nationale sur les transports en commun de la Federal Transit Administration (FTA). L'APTA ajuste de manière conservatrice les données de la FTA pour y inclure les exploitants de services de transport en commun qui ne rapportent pas leurs données à cet organisme. Au nombre des exploitants qui ne soumettent pas de rapports, il y a les exploitants privés, les tout petits exploitants et (ou) les exploitants ruraux. On dénombre environ 6 000 exploitants de services de transport en commun aux États-Unis, selon l'APTA; un millier d'entre eux remettent des rapports à la FTA. Toutefois, ces mille exploitants représentent entre 90 et 95 % du total des passagers-kilomètres des transports en commun. La fiabilité des données sur les transports en commun aux États-Unis varie selon le mode de transport. Les chiffres relatifs au transport ferroviaire sont indéniablement les plus complets; ceux qui se rapportent au transport par autocar et autobus le sont moins étant donné qu'il y a beaucoup plus d'exploitants. Les passagers-kilomètres des transports en commun représentent la somme cumulative des

distances parcourues par chaque voyageur. Le total des transports en commun englobe d'autres catégories de transport en commun qui ne sont pas précisées ici, notamment les autobus locaux, les trolleybus, les traversiers et les transports en commun pour handicapés. Les transports en commun ferroviaires englobent les trains de banlieue, les trains lourds et les trains légers. Les autobus locaux figurant ici ne sont pas comptabilisés dans le total pour éviter le double comptage avec l'estimation des véhicules-kilomètres parcourus par les passagers qui empruntent l'autobus dans les données sur le transport routier.

Trains de passagers interurbains : les données sur les trains de passagers interurbains s'appuient sur un décompte quasi complet de l'ensemble des billets vendus par le pourvoyeur de services aux États-Unis (Amtrak) et sont donc considérées très précises.

**Tableau 8-2a
Principales paires de zones métropolitaines du Canada en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport, 1996**

Canada

Transport aérien : Statistique Canada. *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur – 1996, n° 51-204-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), 1997.

Tous les autres modes : Statistique Canada. *Fichiers de microdonnées relatifs à l'Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC) – 1996, n° 87M006XCB au catalogue*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport aérien : les données sur le transport aérien qui figurent dans ce tableau s'appuient sur les voyages intérieurs réguliers assurés par les transporteurs aériens et sont recueillies dans le cadre de l'*Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens*. Les chiffres sur les transporteurs aériens désignent le nombre

total de vols intérieurs passagers au départ et à l'arrivée en 1996. Le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada a conçu l'*Enquête sur l'origine et la destination des passagers* pour recueillir des statistiques sur les passagers aériens. Le *Rapport sur l'origine et la destination des passagers aériens, n° 52-204-XPB au catalogue*, est publié chaque année pour fournir des estimations, selon l'origine et la destination directionnelle, du nombre de passagers qui voyagent à bord des vols commerciaux intérieurs réguliers. Ces données sont rapportées par les principaux transporteurs aériens (de niveau I et certains de niveau II) à l'*Enquête sur l'origine et la destination des passagers*. Environ 85 % des passagers aériens commerciaux au Canada sont transportés par des transporteurs qui participent à l'*Enquête sur l'origine et la destination des passagers*. Les données relatives aux voyages des passagers non commerciaux/de l'aviation générale n'existent pas, car ce type d'information n'est pas recueilli. Il en résulte que les principales paires de zones métropolitaines au sujet des passagers intérieurs transportés par l'ensemble des modes de transport aérien au Canada n'existent pas non plus.

Les données du tableau 8-2a s'appuient sur les passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et II. Pour avoir le droit à l'appellation de transporteur de niveau I, un transporteur doit avoir transporté au moins 1 000 000 de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes au cours de chacune des deux années civiles qui a précédé l'année visée par le rapport. (Les transporteurs de niveau I sont subdivisés en transporteurs de niveau IA et de niveau IB, les transporteurs de niveau IA étant les plus grands.) Les transporteurs de niveau II doivent avoir transporté au moins 50 000 passagers payants ou au moins 10 000 tonnes métriques de marchandises payantes au cours de chacune des deux années civiles qui a immédiatement précédé l'année du rapport.

Transport ferroviaire interurbain/routier/par eau : les données de ce tableau qui concerne le transport ferroviaire interurbain, routier et par eau s'appuient sur les « voyages-personnes » recueillis par Statistique Canada dans le cadre de son *Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC)*. Ces chiffres désignent le total des voyages-passagers intérieurs au départ et à l'arrivée en 1996. Pour les besoins de l'EVC, un « voyage » peut se définir comme un voyage effectué par le répondant accompagné ou non d'un ou de plusieurs des membres de son foyer pour une raison quelconque (sauf pour les raisons mentionnées ci-dessous) à destination d'un endroit au Canada éloigné d'au moins 80 kilomètres de son domicile. Les types de voyages suivants sont exclus : voyages pour se rendre au travail ou à l'école et en revenir (c.-à-d. les migrations journalières); voyages aller nécessitant un changement de résidence; voyages des membres des équipes de conduite des autocars, des avions, des bateaux, etc.; voyages dans une ambulance vers un hôpital ou une clinique; voyages dont le point d'origine n'est pas situé au Canada; voyages d'une durée supérieure à un an.

L'*Enquête sur les voyages des Canadiens* est une enquête bi-annuelle dont le but est de recueillir des données sur les voyages intérieurs et les passagers afin de mesurer le volume, les caractéristiques et l'impact économique des voyages intérieurs des Canadiens. L'EVC est un supplément qui utilise le cadre d'échantillonnage de l'*Enquête sur la population active (EPA)* et qui porte sur plus de 30 caractéristiques, notamment des données socio-démographiques sur les passagers, les voyages et leurs dépenses. En 1996, on a interrogé un échantillon mensuel d'environ 16 000 personnes. Cette même année, on a recueilli des renseignements complémentaires. Pour la première fois, l'EVC a mesuré le nombre de visites et fait état des dépenses engagées à l'échelle nationale, provinciale et subprovinciale. Les résultats de l'*Enquête sur les voyages des Canadiens* sont publiés dans *Touriscope : voyages*

intérieurs : *Canadiens voyageant au Canada* (no 87-504 au catalogue), qui est préparé par le Programme des statistiques touristiques de Statistique Canada.

Tableau 8-2b
Principales paires de zones métropolitaines du Mexique en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport, 1996

Mexique

Transport aérien : Instituto Mexicano del Transporte d'après les données fournies par la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Querétaro, Qro., 1998.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante., Mexico, D.F., 1998.

Transport aérien et par eau : les données sur les transporteurs aériens sont une estimation de l'Instituto Mexicano del Transporte d'après les données fournies par la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil. Les données sur le transport par eau désignent des paires de ports.

Transport interurbain par train et autocar : les données relatives à 1996 se rapportent aux voyages interurbains par train et autocar et sont présentées ci-dessous pour les principales gares. L'objectif est de se faire une idée de la répartition géographique des flux de passagers au Mexique par autocar et par train.

Passagers ferroviaires interurbains, 1996

(Milliers de passagers utilisant des gares précises)

Nom de la gare ferroviaire de passagers	Milliers de passagers utilisant des gares précises, 1996
Mexico, D.F.	728
Veracruz, Ver.	181
Guadalajara, Jal.	171
Monterrey, N.L.	160
Chihuahua, Chih.	141

Source : Instituto Mexicano del Transporte d'après les données fournies par le Ferrocarrilles Nacionales de México. (Querétaro, Qro.: 1998).

Services interurbains en autocar, 1996

(Milliers de passagers utilisant des gares précises)

Nom de la gare routière de passagers	Milliers de passagers utilisant des gares précises, 1996
Mexico, D.F.	
Mexico, D.F. (gare del Norte)	22 851
Mexico, D.F. (gare Oriente)	17 164
Guadalajara, Jal.	16 501
Celaya, Gto.	13 799
Monterrey, N.L.	12 576
Acapulco, Gro.	10 087

Source : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Autotransporte Federal. *Estadísticas Básicas del Autotransporte Federal, 1996*. (Mexico, D.F.: 1997).

Tableau 8-2c

Principales paires de zones

métropolitaines des États-Unis en ce qui a trait au trafic intérieur de passagers, par mode de transport, 1995

États-Unis

U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. *1995 American Travel Survey*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1996.

Réalisée en 1995, l'American Travel Survey (ATS) du Bureau of Transportation Statistics a recueilli des données sur les voyages d'au moins 100 milles dans un sens effectués par les résidents des États-Unis. Les flux entre lieux éloignés de moins de 100 milles ne sont pas inclus dans cet ensemble de données. Les flux reposent sur les voyages-personnes entre les zones métropolitaines. Pour d'autres précisions sur l'ATS, visiter le site Web : www.bts.gov/ats.

SECTION 9 : TRAFIC NORD-AMÉRICAIN DE PASSAGERS

Le Canada et le Mexique recueillent tous les deux des données sur les voyages internationaux de moins et de plus de 24 heures à partir d'enquêtes sur les voyages et d'autres sources. Il n'en reste pas moins que les données dans chaque pays peuvent différer sur le plan des définitions et des méthodologies. Les données recueillies par le Canada et le Mexique s'appuient sur le pays de résidence. Les résidents d'un pays sont ceux qui ont le droit de vivre dans ce pays en permanence. Pour les besoins des données sur les voyages qui figurent dans cette section, les voyages des résidents englobent à la fois les voyages effectués par les citoyens d'un pays donné et par les résidents de ce pays.

Les États-Unis ne recueillent pas de données sur les voyages de moins de 24 heures et de plus de 24 heures à destination et en provenance des États-Unis pour l'ensemble des modes de transport, ni avec le même niveau de détails que le Canada et le Mexique. Le *Survey of International Air Travelers* de l'International Trade Administration saisit les données sur les voyages effectués par les résidents des États-Unis qui se rendent à l'étranger et par les touristes étrangers qui viennent aux États-Unis. Toutefois, l'enquête ne saisit que les données sur les voyages en avion. Le *American Travel Survey* du Bureau of Transportation Statistics saisit des données sur les voyages effectués à l'étranger par les résidents des États-Unis qui empruntent tous les modes de transport. Toutefois, le critère de distance de l'ATS (voyages d'au moins 100 milles) en limite l'utilité pour le contexte nord-américain, étant donné que la majorité des voyages entre les États-Unis et le Canada et les États-Unis et le Mexique sont des voyages de moins de 24 heures dont la distance est inférieure à 100 milles. À cause de cette lacune et d'autres carences dans les données, les États-Unis ont accepté d'utiliser les données canadiennes pour représenter

les voyages entre les États-Unis et le Canada et les données du Mexique pour représenter les voyages entre les États-Unis et le Mexique.

Tableau 9-1a Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, par mode de transport

Canada

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, no 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Origine des données : le Programme statistique sur le tourisme de Statistique Canada a pour but de recueillir, d'analyser et de diffuser des données sur le tourisme. Le tourisme peut se définir comme les activités d'affaires, d'agrément et de loisirs que mène une personne qui se rend à l'étranger. La façon dont on recueille actuellement des statistiques sur les voyages à l'étranger est décrite dans les deux brochures de Statistique Canada intitulées « Dénombrement à la frontière » et « Enquêtes par questionnaire ». Ces deux systèmes dépendent dans une large mesure de la collaboration de Revenu Canada, Douanes et accise dans la collecte du nombre de franchissements et la distribution des questionnaires de voyage. Sauf aux tableaux 9-2a et 10-1, toutes les données des sections 9 et 10 s'appuient sur une combinaison de dénombrement à la frontière et d'échantillonnage par questionnaire. Les données de tous les tableaux de la section 9 s'appuient sur les voyages effectués par des résidents du Canada à partir du Canada et sur les voyages effectués par des résidents des États-Unis ou du Mexique au Canada.

Données sur le dénombrement à la frontière : tous les points d'entrée du Canada s'occupent de déterminer le nombre de passagers selon des catégories précises, le mode de transport et le nombre de voitures, de camions, de motocyclettes et de

bicyclettes dans le cas des postes frontières routiers et des ports accueillant des traversiers. Ces enquêtes sont menées sur la base d'un recensement, à l'exception de sept points d'entrée qui utilisent des plans de sondage pour estimer les flux d'automobiles et de motocyclettes. L'échantillon a pour but d'estimer le nombre de véhicules et de passagers américains et canadiens selon le pays de résidence. Les échantillons sont sélectionnés dans les sept points d'entrée afin de représenter toutes les journées du mois dans la région. Les douaniers à ces points d'entrée s'occupent du dénombrement des automobiles et des bicyclettes et motocyclettes selon le pays de résidence pour les journées échantillonées. Ces dénombremens sont ensuite pondérés en fonction des flux totaux fournis par les autorités douanières.

Enquêtes par questionnaire : les enquêtes par questionnaire servent à recueillir des renseignements sur les dépenses et d'autres caractéristiques des voyageurs internationaux. Selon des calendriers préétablis, les Douanes canadiennes distribuent des questionnaires aux voyageurs non-résidents à leur entrée au Canada et aux résidents canadiens à leur retour. En vue d'améliorer constamment les enquêtes sur les voyages pour un prix minimum, un plan de sondage est utilisé dans tous les principaux postes frontières terrestres et aériens où un questionnaire est distribué aux voyageurs admissibles sur une période de plusieurs jours. Chaque point qui participe à ce plan de sondage reçoit pour une durée précise une quantité de questionnaires numérotés et une date à laquelle il faut commencer à les distribuer. Pour les besoins des estimations, les réponses fournies sur les questionnaires sont traitées comme un simple échantillon aléatoire à partir du trafic total de chaque strate (point ou groupe de points, selon le type de trafic et selon le trimestre). Il se peut en fait que les données soient légèrement « biaisées sur le plan de la distribution », en raison du fait que toutes les catégories de voyageurs ne sont pas

représentées, ou « biaisées pour cause de non-réponse » à cause du fait que les personnes qui y répondent ne sont sans doute pas représentatives de l'ensemble de la population.

Les données indiquées dans les questionnaires sont saisies et diffusées en fonction des voyages-personnes. (Chaque fois qu'un non-résident arrive au Canada, cela marque le début d'un voyage-personne. Les Douanes canadiennes enregistrent l'entrée de chaque voyageur. Un voyage-personne prend fin lorsque le voyageur quitte le Canada. Dans le cas des résidents, chaque fois qu'une personne quitte le Canada, un voyage-personne commence. Le voyage-personne prend fin lorsque le voyageur rentre au Canada.) Toutefois, pour pouvoir comparer les données mexicaines et américaines, les données des sections 9 et 10 s'appuient sur le nombre de visiteurs, sauf indication contraire.

Mexique

Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica, Mexico, D.F., 1999.

Origine des données : le Banco de México est l'organisme chargé de recueillir la majeure partie des données sur les voyages internationaux au Mexique. La plupart de ces données sont recueillies par des instruments de sondage. Dans l'ensemble, les buts du programme de sondage touristique du Banco de México sont : de recueillir des données touristiques dans le cadre du calcul de la balance des paiements et de recueillir d'autres renseignements afin d'analyser le comportement des touristes. Pour atteindre ces buts, on s'occupe de recueillir des données sur les dépenses consacrées aux transports locaux, au logement, à l'alimentation, aux amusements, aux articles d'hygiène personnelle, aux souvenirs, aux soins médicaux et à d'autres achats. En outre, on recueille également des données sur la durée du séjour, le niveau de revenu, le but du voyage, le mode de transport, le point de

départ et les principales villes visitées. Par le biais d'une enquête par sondage, on recueille ces données à certains aéroports internationaux et aux villes frontières. Les données sont recueillies auprès des passagers qui voyagent en auto, en autocar, en train de même que les passagers qui montent dans un avion ou qui en débarquent. Chaque passager est interrogé au moment où il quitte le pays.

Pour les besoins de son propre programme de sondage, le Banco de México se sert de définitions précises pour classer les types de visiteurs par catégories. Toutefois, à cause du besoin d'employer une terminologie commune dans les sections 9 et 10, on a utilisé des catégories standards pour les tableaux de données. La catégorie « Voyage de plus de 24 heures d'un résident du Mexique au Canada » englobe les résidents du Mexique qui sont venus au Canada où ils ont séjourné pendant au moins 24 heures. La catégorie « Voyage de plus de 24 heures d'un résident du Canada au Mexique » englobe les résidents du Canada qui se sont rendus du Canada au Mexique où ils ont séjourné au moins 24 heures.

Tableau 9-1b
Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, par mode de transport

Canada

Statistique Canada. Voyages internationaux : *voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Voir les notes techniques du tableau 9-1a.

États-Unis

Pour les besoins de cette publication, les États-Unis et le Canada ont convenu d'utiliser des sources de provenance canadienne pour ce tableau. Il n'en reste pas moins que la American Travel Survey (ATS) constitue une autre source qui fournit des données sur les voyages effectués par les

résidents des États-Unis au Canada d'une distance supérieure à 100 milles dans un sens en 1995. La définition de visiteur de l'ATS résulte donc d'une estimation nettement inférieure des voyages que ce que reflète ce tableau, particulièrement en ce qui concerne les voyages de moins de 24 heures. Pour les voyages de plus de 24 heures, l'ATS estime que 9 867 000 visiteurs des États-Unis se sont rendus au Canada en 1995, soit 76 % du nombre estimatif de ce tableau. L'ATS estime une proportion plus élevée de voyages en avion (35 % vs 21 %) car dans l'ensemble, elle tient compte des voyages d'une distance supérieure aux données qui figurent dans ce tableau, voyages qui sont généralement effectués en avion. Les estimations relatives aux voyages en autocar sont très semblables en pourcentage, puisque l'ATS estime à 5 % le nombre de ces voyages, contre 6 % dans le tableau. L'ATS estime que 96 % des voyages en autocar ont été assurés par des autocars affrétés ou des autocars touristiques, 3 % par des autocars interurbains et 1 % par des autobus scolaires. L'ATS estime à moins de 1 % les voyages de plus de 24 heures effectués au Canada à bord de trains interurbains. Pour d'autres précisions sur l'ATS, visiter son site Web : www.bts.gov/ats.

Tableau 9-1c
Voyages Mexique-États-Unis/États-Unis-Mexique, par mode de transport

Mexique

Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica, Mexico, D.F., 1999.

Voir la note technique du tableau 9 pour d'autres précisions sur l'origine des données.

La catégorie « Voyages de moins de 24 heures d'un résident du Mexique aux États-Unis » englobe les résidents du Mexique qui se sont rendus du Mexique aux États-Unis et qui sont restés dans la région frontalière (laquelle s'étend sur 25 milles (40 kilomètres)

de la frontière entre les États-Unis et le Mexique). La catégorie « Voyages de moins de 24 heures d'un résident des États-Unis au Mexique » englobe les résidents des États-Unis qui se sont rendus des États-Unis au Mexique et qui sont restés dans les limites de la région frontalière. La catégorie « Voyages de plus de 24 heures d'un résident du Mexique aux États-Unis » englobe les passagers mexicains qui se sont rendus du Mexique aux États-Unis et qui ont séjourné aux États-Unis pendant au moins 24 heures. Cela englobe les résidents mexicains qui sont restés dans les limites de la région frontalière, de même que ceux qui sont allés plus loin aux États-Unis pour une durée minimum de 24 heures. La catégorie « Voyages de plus de 24 heures d'un résident des États-Unis au Mexique » englobe les passagers des États-Unis qui se sont rendus des États-Unis au Mexique et qui ont séjourné au Mexique pendant au moins 24 heures. Cela englobe les résidents des États-Unis qui sont restés dans la région frontalière et ceux qui sont allés plus loin au Mexique pour une durée minimum de 24 heures.

États-Unis

Pour les besoins de cette publication, les États-Unis et le Mexique ont convenu d'utiliser des données de provenance mexicaine pour ce tableau. Il n'en reste pas moins que la American Travel Survey (ATS) constitue une autre source qui fournit des données sur les voyages effectués par les résidents des États-Unis au Mexique d'une distance supérieure à 100 milles dans un sens en 1995. La définition de visiteur de l'ATS résulte donc d'une estimation nettement inférieure des voyages que ce que reflète ce tableau, particulièrement en ce qui concerne les voyages de moins de 24 heures. Pour les voyages de plus de 24 heures, l'ATS estime que 8 561 000 visiteurs des États-Unis se sont rendus au Mexique en 1995, soit 45 % du nombre estimé dans ce tableau. L'ATS estime une proportion nettement plus élevée de voyages en avion car dans l'ensemble, elle tient compte des voyages d'une distance

supérieure aux données qui figurent dans ce tableau, voyages qui sont généralement effectués en avion. Les seules estimations relatives aux voyages en autocar proviennent de l'ATS qui estime à 3 % le nombre de ces voyages. L'ATS estime que 51 % des voyages en autocar ont été assurés par des autocars affrétés ou des autocars touristiques, 46 % par des autocars interurbains et 3 % par des autobus scolaires. L'ATS estime à moins de 1 % les voyages de plus de 24 heures effectués au Mexique à bord de trains interurbains. Pour d'autres précisions sur l'ATS, visiter son site Web : www.bts.gov./ats. U.S.

Tableau 9-2a Principaux points de passage de la frontière canado-américaine par les passagers, 1996

Vers le nord (données de provenance canadienne) : Statistique Canada. Division des statistiques sur la culture, le tourisme et l'éducation. Compilations spéciales, Ottawa (Ontario), 1998.

Le tableau 9-2a s'appuie sur les données recueillies dans le cadre du Programme de dénombrement à la frontière de Statistique Canada. Ces données fournissent des renseignements sur le nombre de passagers selon certaines catégories et le type de mode de transport. Tous les points de passage du Canada s'occupent de déterminer le nombre de passagers selon certaines catégories, selon le type de mode de transport et selon le nombre de voitures, de camions, de motocyclettes et de bicyclettes dans le cas des postes frontières routiers et des ports accueillant des traversiers. Ces enquêtes sont menées selon le recensement, à l'exception de sept points d'entrée qui utilisent des plans de sondage pour estimer les flux d'automobiles et de motocyclettes. L'échantillon a pour but d'estimer le nombre de véhicules et de passagers des États-Unis et du Canada selon le pays de résidence. Les échantillons sont choisis parmi les sept points d'entrée pour représenter toutes les journées du mois dans

la région. Les douaniers à ces points d'entrée s'occupent de dénombrer les automobiles et les motocyclettes et bicyclettes selon le pays de résidence les jours d'échantillonnage. Ces dénombrements sont ensuite pondérés selon le total des flux fourni par les autorités douanières.

Vers le sud (données de provenance américaine) : U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service. Office of Field Operations. *Operations Management Database*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Les données reflètent tous les véhicules particuliers et les occupants de ces véhicules qui sont entrés aux États-Unis par la frontière entre les États-Unis et le Canada, quelle que soit leur nationalité.

Tableau 9-2b
Principaux points de passage de la frontière américano-mexicaine par les passagers, 1996

Vers le nord (données de provenance américaine) : U.S. Department of Treasury. U.S. Customs Service. Office of Field Operations. *Operations Management Database*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Les données reflètent tous les véhicules particuliers et les occupants de ces véhicules qui sont entrés aux États-Unis par la frontière entre les États-Unis et le Mexique, quelle que soit leur nationalité.

Vers le sud : données recueillis par la Texas A&M International University, le Texas Center for Border Economic and Enterprise Development selon les données originales fournies par les exploitants de ponts. Site Web : www.tamiu.edu/coba/txcntr/.

Tableau 9-3
Principales paires de villes nord-américaines pour le transport aérien des passagers, 1996

Canada-États-Unis et Mexique-États-Unis

U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. *T-100 Database*. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Les données de ce tableau reposent sur les rapports réglementaires que doivent soumettre les gros transporteurs aériens certifiés des États-Unis et les transporteurs aériens étrangers. Les gros transporteurs aériens certifiés des États-Unis doivent également fournir des données sur l'ensemble de leurs vols, quelle que soit la taille de l'aéronef. (Voir les notes techniques du tableau 4-2 pour connaître la définition de « gros transporteur aérien certifié ».) En revanche, les États-Unis n'obligent pas les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des vols aux États-Unis, comme Air Canada, à fournir des données sur le trafic assuré par de « petits appareils ». Dans le contexte de ce tableau, un petit aéronef est un aéronef qui a au plus 60 sièges et une capacité marchande disponible (passagers et (ou) fret) égale ou inférieure à 18 000 livres (8 165 kilogrammes). Les États-Unis exigent des transporteurs étrangers qui exploitent des vols aux États-Unis qu'ils rendent compte des données sur les aéronefs qui comptent plus de 60 sièges ou dont la charge marchande disponible (passagers et (ou) fret) est supérieure à 18 000 livres (8 165 kilogrammes).

Tableau 9-4a**Voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, par but du voyage**

Données de provenance canadienne : Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir également les notes du tableau 9-1a. Dans le cadre du Programme des voyages internationaux de Statistique Canada, l'objectif du voyage englobe ce qui suit : agrément, affaires, visite à des amis ou à des parents ou autre objet. Un voyage d'agrément peut être des vacances, un séjour dans une résidence secondaire, un chalet ou un condominium et la participation à des activités et la visite d'attractions. Un voyage d'affaires peut consister à assister à une réunion ou un congrès, une conférence, une foire commerciale ou un séminaire ou une autre activité professionnelle. Un voyage visant un autre objectif désigne un voyage personnel, une escale, un voyage pour faire des courses, un voyage d'études etc.

Données de provenance mexicaine : Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica, Mexico, D.F., 1999.

Voir les notes du tableau 9-1a.

Tableau 9-4b**Voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, par but du voyage****Canada**

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des Tableaux 9-1a et 9-4a.

Tableau 9-5a**Caractéristiques des voyages Canada-Mexique/Mexique-Canada, 1996****Canada**

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des tableaux 9-1a et 9-4a.

Tableau 9-5b**Caractéristiques des voyages Canada-États-Unis/États-Unis-Canada, 1996****Canada**

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir les notes des tableaux 9-1a et 9-4a.

SECTION 10 : TRAFIC DE PASSAGERS ENTRE L'AMÉRIQUE DU NORD ET LE RESTE DU MONDE

Tableau 10-1

Voyages entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, par mode de transport

Tous les pays

Les données canadiennes, mexicaines et américaines de ce tableau ne visent pas les voyages internationaux en Amérique du Nord. Toutes les données de ce tableau reposent sur le pays de résidence des passagers. Les résidents d'un pays désignent les personnes qui ont le droit de vivre dans ce pays en permanence. Pour les besoins des données sur les voyages que l'on trouve dans cette section, les voyages des résidents englobent les voyages des citoyens d'un pays en particulier de même que des résidents de ce pays. Les données canadiennes visent les visiteurs non-résidents au Canada, à l'exception des résidents des États-Unis et du Mexique. Les données américaines visent les visiteurs non-résidents aux États-Unis, à l'exclusion des résidents du Canada et du Mexique. Les données mexicaines visent les visiteurs non-résidents au Mexique, à l'exclusion des résidents du Canada et des États-Unis.

Les voyages en partance des États-Unis reposent sur les départs des résidents des États-Unis, à l'exception des voyages vers le Canada ou le Mexique. Les voyages en partance du Mexique reposent sur les départs des résidents du Mexique, à l'exception des voyages vers le Canada ou les États-Unis.

Les voyages en partance du Canada reposent sur les données sur la rentrée des résidents du Canada. Les données sur le retour des résidents du Canada visent les résidents du Canada qui rentrent d'un voyage à l'étranger, autre qu'aux États-Unis ou au Mexique. Le retour d'un résident canadien au Canada peut se faire directement depuis un pays étranger ou via les États-Unis. Les données sur le retour des résidents du Canada sont

analogues, mais pas exactement comparables aux données sur le départ des résidents des États-Unis et du Mexique. Cela est attribuable au fait que les résidents du Canada n'empruntent pas forcément le même mode de transport pour partir et rentrer et que les résidents du Canada peuvent quitter le Canada une année civile et rentrer une autre année.

Canada

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Le tableau 10-1 repose sur les données recueillies dans le cadre du Programme sur les dénombrements à la frontière de Statistique Canada. Ces données fournissent des précisions sur le nombre de passagers en fonction de catégories précises et du mode de transport emprunté. Tous les points d'entrée au Canada s'occupent de déterminer le nombre de passagers selon certaines catégories, le type de mode de transport et le nombre de voitures, de camions, de motocyclettes et de bicyclettes dans le cas des points d'entrée routiers et des ports accueillant des traversiers. Ces enquêtes sont menées à la manière d'un recensement, à l'exception de sept points d'entrée qui utilisent des plans de sondage pour estimer les flux d'automobiles et de motocyclettes. Les échantillons sont choisis parmi les sept points d'entrée pour représenter toutes les journées du mois dans la région. Les douaniers à ces points d'entrée s'occupent de dénombrer les automobiles et le trafic de motocyclettes et bicyclettes selon le pays de résidence, les journées d'échantillonnage. Les dénombrements sont ensuite pondérés en fonction des flux totaux fournis par les instances douanières.

Au tableau 10-1, les données canadiennes s'appuient sur le pays de résidence des

passagers. Les voyages au Canada visent les visiteurs non-résidents au Canada, à l'exception des résidents des États-Unis et du Mexique. Les voyages au départ du Canada s'appuient sur les données sur le retour des résidents canadiens. Les données sur le retour des résidents canadiens visent les résidents du Canada qui rentrent d'un voyage à l'étranger, en dehors des États-Unis ou du Mexique. Un résident du Canada peut rentrer au pays soit directement depuis un pays étranger soit via les États-Unis. Les données sur le retour des résidents canadiens sont analogues, mais pas exactement comparables aux données sur le départ des résidents des États-Unis. Cela s'explique par le fait que les résidents du Canada n'empruntent pas forcément le même mode de transport pour partir et rentrer et que les résidents du Canada peuvent quitter le Canada une année civile et y rentrer une autre année.

Mexique

Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica, Mexico, D.F., 1999.

Le tableau 10-1 s'appuie sur les données recueillies par le Banco de México. La plupart de ces données sont recueillies au moyen d'instruments de sondage. Dans l'ensemble, les objectifs du programme d'enquête sur le tourisme de Banco de México sont : de recueillir des données touristiques dans le cadre du calcul de la balance des paiements et de recueillir d'autres renseignements afin d'analyser le comportement des touristes. Pour atteindre ces buts, on s'occupe de recueillir des données sur les dépenses consacrées aux transports locaux, au logement, à l'alimentation, aux amusements, aux articles d'hygiène personnelle, aux souvenirs, aux soins médicaux et à d'autres achats. En outre, on recueille des données sur la durée du séjour, le niveau de revenu, le but du voyage, le mode de transport, le point de départ et les principales villes visitées. Par le biais d'une enquête par sondage, on recueille ces données à certains

aéroports internationaux et aux villes frontières. Les données sont recueillies auprès des passagers qui voyagent en auto, en autocar, en train de même que les passagers qui montent dans un avion ou qui en descendent. Chaque passager est interrogé au moment où il quitte le pays.

Pour les besoins de son propre programme de sondage, le Banco de México utilise des définitions bien précises pour classer les types de visiteurs par catégories. Cependant, en raison du besoin d'employer une terminologie commune dans les sections 9 et 10 de ce rapport, on a utilisé certaines catégories standards pour les tableaux de données. La catégorie *Voyage au Mexique (visiteurs non-résidents)* vise les visiteurs non-résidents au Mexique, à l'exception des résidents des États-Unis et du Canada. La catégorie *Voyage en provenance du Mexique (résidents mexicains)* vise les départs du Mexique de résidents mexicains.

États-Unis

U.S. Department of Commerce. International Trade Administration. Tourism Industries Office. *Summary of International Travelers to the U.S. and 1996 Outbound Travel*, Washington, DC, 1997.

Voyages à destination des États-Unis : les voyages à destination des États-Unis visent les voyages de touristes qui ne sont pas résidents des États-Unis. Les données sur les visiteurs non-résidents reposent sur les arrivées internationales par avion aux États-Unis. Ces données sont recueillies par le Immigration and Naturalization Service (INS) sur le formulaire I-94. Les résidents du Canada et du Mexique sont exclus des données du tableau 10-1 au sujet des visiteurs non-résidents qui arrivent en avion aux États-Unis. Le système de données de l'INS empêche d'obtenir des données sur les autres modes de transport sans inclure les voyages effectués par les résidents du Canada et du Mexique. L'INS estime qu'en 1996, 303 000 visiteurs (y compris les résidents du Canada et du Mexique) sont

arrivés aux États-Unis par bateau. En 1995, les visiteurs qui sont arrivés en bateau se sont chiffrés à 269 000 et en 1990, à 279 000.

Voyages en provenance des États-Unis : les voyages en provenance des États-Unis désignent les départs des résidents des États-Unis. Les données sur les départs des résidents des États-Unis par avion reposent essentiellement sur les données recueillies par le Immigration and Naturalization Service (INS) sur le formulaire I-92, lequel est complété par le *Survey of International Air Travelers*, enquête menée par la International Trade Administration (ITA) du Department of Commerce. Le formulaire I-92 est rempli par les transporteurs aériens et il fournit des données sur le nombre de résidents des États-Unis qui se rendent à l'étranger en avion. Le *Survey of International Air Travelers* fournit des données sur les caractéristiques des voyages des résidents des États-Unis qui se rendent à l'étranger en avion. Les chiffres relatifs aux départs des résidents des États-Unis au tableau 10-1 excluent les résidents des États-Unis se rendant au Canada et au Mexique.

Les données sur les voyages au départ des États-Unis qui figurent au tableau 10-1 reposent sur le nombre de départs de résidents américains par avion et non sur le nombre de visites dans des pays étrangers. De plus, le nombre total de passagers aériens (à destination et au départ des États-Unis) sur ce tableau repose sur les voyages aller-retour, ce qui explique qu'il diffère du nombre total de passagers aériens illustrés au tableau 10-3, qui repose sur les allers simples. Au tableau 10-1, les résidents des États-Unis qui se rendent à l'étranger ne sont comptabilisés qu'une seule fois lorsqu'ils quittent le pays, tandis que les résidents étrangers sont comptabilisés une seule fois lorsqu'ils entrent au pays. Au tableau 10-3, les résidents des États-Unis sont comptabilisés deux fois : une première fois lorsqu'ils s'en vont et une deuxième fois à leur retour. De même, les

résidents étrangers sont comptabilisés deux fois : une fois lorsqu'ils entrent aux États-Unis et l'autre lorsqu'ils en repartent. Les autres différences entre ce tableau et le tableau 10-3 sont attribuables aux différentes sources de données. (Le tableau 10-1 s'appuie sur les données d'immigration, complétées par une enquête sur les voyages aériens. Le tableau 10-3 repose quant à lui sur les données des transporteurs aériens.)

Tableau 10-2 Principales origines et destinations internationales, à l'extérieur de l'Amérique du Nord, 1996

Tous les pays

Les données de ce tableau excluent les voyages internationaux en Amérique du Nord. Pour le Canada, les États-Unis et le Mexique ne constituent pas des destinations. Pour les États-Unis, le Mexique et le Canada ne constituent pas des destinations. Pour le Mexique, le Canada et les États-Unis ne constituent pas des destinations. En outre, les données sur le pays de destination pour les trois pays englobent les visites de leurs résidents dans un ou plusieurs pays à l'extérieur de l'Amérique du Nord.

Pour ce qui est des pays d'origine, les données canadiennes excluent les résidents du Canada, des États-Unis et du Mexique, même si le voyage d'un résident du Canada, des États-Unis ou du Mexique a commencé dans un pays tiers, comme le Royaume-Uni. De même, en ce qui concerne les pays d'origine, les données américaines excluent les résidents des États-Unis, du Canada et du Mexique, même si le voyage d'un résident des États-Unis, du Canada ou du Mexique a commencé dans un pays tiers, comme le Royaume-Uni. Les données mexicaines sur les régions d'origine excluent les résidents du Canada, des États-Unis et du Mexique.

Canada

Statistique Canada. *Voyages internationaux : voyages entre le Canada et les autres pays (Touriscope)*, n° 66-201-XPB au catalogue. Ottawa (Ontario), années diverses.

Statistique Canada. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Voir également les notes techniques du tableau 9-1a.

Pays d'origine : les Douanes du Canada dénombrent les voyageurs non-résidents à leur entrée au Canada. Un échantillon choisi de non-résidents se voit remettre un questionnaire de voyage qui comporte un certain nombre de questions au sujet du type de voyage effectué (caractéristiques du voyage). L'une de ces caractéristiques est le pays de résidence du répondant et la durée de son séjour au Canada. Les données sur le pays d'origine de ce tableau sont fondées sur les visites au Canada d'une ou plusieurs nuits. Les données canadiennes du tableau 10-2 excluent les résidents des États-Unis et du Mexique, même si le voyage d'un résident des États-Unis ou du Mexique a commencé dans un pays tiers, comme le Royaume-Uni.

Pays de destination : les données sur le pays de destination visent les lieux que les résidents du Canada en voyage à l'étranger déclarent avoir visités. Les visites dans un pays de destination durent au moins une nuit. À leur retour au Canada, les résidents canadiens sont interrogés sur les caractéristiques du voyage qu'ils viennent d'effectuer. Parmi les nombreuses caractéristiques d'un voyage qui font l'objet de questions, signalons les pays visités et la durée passée dans chacun.

Mexique

Banco de México. Dirección General de Investigación Económica. Dirección de Medición Económica, Mexico, D.F., 1999.

Il n'existe pas de données sur le pays d'origine et de destination des passagers, car celles-ci ne sont pas traitées. C'est pourquoi

les données sont présentées au niveau régional. La région d'origine ou de destination est fonction de la région la plus éloignée du Mexique ou de la région où le voyageur a passé le plus long séjour.

États-Unis

U.S. Department of Commerce. International Trade Administration. Tourism Industries Office. *Summary of International Travelers to the U.S. and 1996 Outbound Travel*, Washington, DC, 1997.

Pays d'origine : les données sur le pays d'origine représentent le pays de résidence des arrivées internationales en fonction des données recueillies par le Immigration and Naturalization Service (INS) sur le formulaire I-94. Ce formulaire est rempli par tous les touristes étrangers qui arrivent aux États-Unis, à l'exception des Canadiens en visite aux États-Unis pour moins de six mois et des Mexicains qui voyagent dans une zone frontalière à moins de 40 kilomètres de la frontière. Les données sur le pays d'origine au tableau 10-2 excluent les résidents du Canada et du Mexique, même si le voyage d'un résident du Canada ou du Mexique a commencé dans un pays tiers, comme le Royaume-Uni. Les données sur le pays d'origine sont fonction du pays de résidence. C'est pourquoi, advenant qu'un citoyen français, dont la résidence permanente est en Allemagne, arrive aux États-Unis en provenance d'Allemagne qui est son pays de résidence, il figurera dans les statistiques comme une personne originaire d'Allemagne.

Pays de destination : les pays de destination sont fondés sur des données recueillies par le Immigration and Naturalization Service (INS) sur le formulaire I-92, complétées par le *Survey of International Air Travelers*, sondage mené par la International Trade Administration (ITA) du Department of Commerce. Le formulaire I-92 est rempli par les transporteurs aériens et il fournit des données sur le nombre de résidents des États-Unis qui se rendent à l'étranger en avion. Le *Survey of International Air*

Travelers fournit des données sur les caractéristiques des voyages des résidents américains qui se rendent à l'étranger en avion.

Il faut signaler que les données sur le pays de destination au sujet des citoyens des États-Unis comprennent les visites effectuées par des résidents américains dans un ou plusieurs pays. Par exemple, si un citoyen des États-Unis a pris l'avion pour se rendre en premier lieu au Royaume-Uni pendant trois jours, avant d'aller en France pendant sept jours et de revenir aux États-Unis, le voyage de cette personne sera comptabilisé deux fois pour ce qui est des pays de destination : une première fois lors de sa visite au Royaume-Uni et une deuxième fois lors de sa visite en France. Cette méthodologie diffère de la formule qui sert à calculer le nombre global de passagers internationaux au départ des États-Unis (visiteurs non-résidents plus départs des résidents) au tableau 10-1, vu que ce tableau est fondé sur le nombre de passagers aériens et non sur le nombre de visites dans différents pays, qui constitue le fondement du tableau 10-2.

Le American Travel Survey (ATS) de 1995 du Bureau of Transportation Statistics fournit également des données sur le nombre de voyages effectués outre-mer par des résidents des États-Unis. Les données de ce sondage donnent généralement des estimations inférieures au nombre de voyages outre-mer effectués par les résidents des États-Unis, et produisent un classement légèrement différent des pays de destination. Une partie de la différence dans les principaux pays de destination selon l'ATS par rapport aux principaux pays de destination selon le *Survey of International Air Travelers* tient au fait que l'ATS est fondée sur les voyages outre-mer effectués par tous les modes de transport. Les dix principales destinations selon l'ATS (à l'exclusion du Canada et du Mexique) sont exprimées en milliers de visiteurs : Royaume-Uni (1 846), Bahamas (1 581), Jamaïque (971),

France (944), Italie (833), Allemagne (823), Japon (608), Inde (508) Bermudes (487) et Aruba (416).

Tableau 10-3

Principaux points d'entrée des passagers aériens internationaux, à l'exclusion des passagers nord-américains, 1996

Mexique

Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Resultado del Movimiento Aeroportuario. Enero-Diciembre, 1996, Mexico, D.F., 1997.

Les données de ce tableau reposent sur les rapports des compagnies aériennes remis à Aeropuertos y Servicios Auxiliares, l'organisme chargé de la surveillance des principaux aéroports du Mexique. L'une des principales utilisations de ces données est la planification des services aux aéroports à la fois pour les compagnies aériennes et les passagers aériens.

Les données de ce tableau diffèrent de celles du tableau 10-1 en ce sens qu'elles reposent sur les données des transporteurs aériens déclarées à Aeropuertos y Servicios Auxiliares. En revanche, les données du tableau 10-1 sont des données d'enquête recueillies dans le cadre du programme sur le tourisme et les voyages du Banco de Mexico. Pour d'autres précisions sur ce programme, consulter les notes des tableaux 9-1a et 9-1c.

États-Unis

U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. Office of Airline Information. *T-100 Database*, Washington, DC, 1998.

Ces données reposent sur les données réglementaires des transporteurs aériens et représentent le total des passagers (trafic au départ et à l'arrivée en tronçons de vol) qui empruntent les vols réguliers et non réguliers de toutes les compagnies aériennes américaines et non américaines à destination

et en provenance de toutes les villes internationales (en dehors des villes du Canada et du Mexique). L'origine de ces données est différente de celle des données du tableau 10-1 qui indique le nombre de passagers aériens internationaux (soit la somme des visiteurs non-résidents et des départs des résidents). Le tableau 10-1 s'appuie sur les données d'immigration, complétées par une enquête sur les passagers aériens. Le tableau 10-3 s'appuie quant à lui sur les données des transporteurs aériens et le nombre de passagers (quel que soit leur pays de résidence).

En outre, les données sur les voyages aériens internationaux diffèrent entre les tableaux 10-1 et 10-3 vu que le nombre total de passagers aériens ayant une origine et une destination internationales sur ce tableau repose sur les voyages aller-retour, d'où la différence qu'il y a dans le nombre de passagers aériens (somme des visiteurs non-résidents et des départs des résidents) qui figure au tableau 10-1 et qui repose sur un aller simple. Étant donné que le tableau 10-3 s'appuie sur les données des transporteurs aériens, un passager est comptabilisé deux fois : une première fois lorsqu'il quitte le pays et une deuxième fois à son retour. Au tableau 10-1 cependant, le passager américain n'est comptabilisé qu'une fois lorsqu'il quitte le pays, tandis qu'un passager étranger (non-résident) est comptabilisé une seule fois lorsqu'il entre au pays.

Au tableau 10-3, New York comprend trois aéroports, (l'Aéroport international John F. Kennedy (16,3 millions de passagers internationaux), l'aéroport de Newark (3,7 millions) et l'aéroport La Guardia (0,2 millions)). Washington, DC compte deux aéroports, (l'Aéroport international Dulles (2,5 millions) et l'aéroport National (0,02 millions)). Les données sur Guam ne sont pas comprises dans ce tableau, mais si elles l'étaient, Guam se classerait au septième rang avec 2,97 millions de passagers internationaux.

SECTION 11 : INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS

Tableau 11-1 Étendue du réseau physique intérieur

Tous les pays

Pour ce qui est des infrastructures routières, le total général du Canada et des États-Unis comprend toutes les routes (voies publiques, locales et autres). Toutefois, le total des infrastructures routières pour le Mexique n'englobe pas les routes locales. Pour les sous-catégories de routes, le Canada ne peut pas désagréger ses données au sujet des routes locales en routes asphaltées et non asphaltées. Les données sur les infrastructures ferroviaires représentent la longueur du réseau ferroviaire, y compris les voies de triage, les voies d'évitement et les voies parallèles. Les données sur les infrastructures de transport en commun ferroviaire renvoient aux systèmes de guidage fixe à une seule voie.

Canada

Le tableau 11-1 repose sur les principales sources suivantes :

Infrastructures routières : Association des transports du Canada. *Les transports au Canada : Aperçu statistique – 1995*, Ottawa (Ontario), 1998.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : Transports Canada. *Marine Distance Library*, 1997, Ottawa (Ontario), 1998.

Pipelines : Statistique Canada. *Transport du pétrole par pipelines*, no 55-201-XPB au catalogue et *Services de gaz : réseaux de transport et de distribution*, no 57-205-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Infrastructures ferroviaires : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada*, no 52-216-XPB au catalogue, Ottawa (Ontario), années diverses.

Infrastructures routières : il est impossible de présenter les données selon les sous-

catégories des routes principales et des routes locales, comme on les trouve au tableau 11-1. Toutefois, il existe un nombre total général de même qu'un nombre général de routes asphaltées et non asphaltées. À propos de ces chiffres, la longueur de la route repose sur la notion d'« équivalent à deux voies », où l'« équivalent à deux voies » représente la longueur d'une route mesurée comme si celle-ci n'avait que deux voies. Par exemple, sur ce tableau, un tronçon de route de 1 kilomètre comportant deux voies normales et une voie de dépassement au milieu équivaut à 1,5 kilomètre. Il n'existe pas de données sur 1996 vu que la provenance des données relatives à 1990 et 1995 au tableau 11-1 est un rapport intitulé *Les transports au Canada : Aperçu statistique*, préparé pour l'Association des transports du Canada (ATC) par un sous-traitant. Ce rapport faisait suite à deux publications préalables de l'ATC : *Les routes au Canada*, publiée pour la dernière fois en 1991 et *Les transports au Canada*, publiée pour la dernière fois en 1993. On ne sait pas quand paraîtra une nouvelle édition de *Les transports au Canada : Aperçu statistique* ou si une édition ultérieure contiendra des données sur l'étendue du réseau routier au-delà de 1995.

Le réseau de voies publiques au Canada couvre légèrement plus de 900 000 kilomètres. Près de 35 % de ce réseau est asphalté, 57 % a un revêtement de gravier (y compris « un enduit superficiel ») alors qu'à peine 8 % est sans revêtement (comme les routes de terre et les routes praticables l'hiver qui sont des routes construites l'hiver sur des lacs, des cours d'eau et des fondrières gelées). Le Réseau routier national du Canada (RRN) compte 24 449 routes-kilomètres de routes reliant les principales villes, les principaux passages frontaliers internationaux et les ports. Même s'il représente moins de 3 % du réseau routier canadien, le Réseau routier national accueille le gros du commerce interprovincial et international des marchandises et du trafic de passagers interurbains.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : les distances relatives aux Grands Lacs et aux voies navigables intérieures ont été calculées à l'aide d'un système automatique de calcul des distances nautiques mis au point par la Direction générale de l'analyse économique de Transports Canada. La distance totale des voies navigables intérieures du Canada (2 825 kilomètres) englobe la distance du Saint-Laurent depuis la frontière entre l'Ontario et le Québec, le long de la côte nord du Québec jusqu'au méridien de l'attitude 630 ouest (soit une distance de 1 029 kilomètres) et la distance dans les eaux américaines du réseau des Grands Lacs (1 796 kilomètres).

La Région des Grands Lacs comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière entre l'Ontario et le Québec et sur les quatre Grands Lacs qui comprennent le lac Ontario, le lac Érié, le lac Huron et le lac Supérieur. La Région des voies navigables intérieures du Canada se compose de tous les cours d'eau, lacs et autres voies navigables situés au Canada, notamment le Saint-Laurent aussi loin du côté de la mer qu'une ligne droite reliant Cap-des-Rosiers à West Point, à l'île d'Anticosti et de l'île d'Anticosti à la côte nord du Saint-Laurent le long du méridien de longitude 630 ouest. Cette région exclut le Mackenzie et ses effluents, mais elle comprend le temps passé dans les eaux américaines du Saint-Laurent et des Grands Lacs où la Région du Saint-Laurent englobe les ports canadiens situés sur le Saint-Laurent à partir de la frontière entre l'Ontario et le Québec vers l'est, le long de la côte nord jusqu'à 630 de la latitude ouest.

Pipelines : les données sur les gazoducs englobent les conduites qui servent à la collecte, au transport et à la distribution du gaz naturel, mais excluent les conduites de collecte des industries productrices en amont. La longueur des gazoducs ne comprend pas les conduites utilisées pour la distribution résidentielle du gaz naturel. Les données sur les oléoducs englobent les

conduites qui servent à la collecte et au transport du brut ainsi que les productoducs, mais excluent les conduites de collecte des producteurs en amont.

Infrastructures ferroviaires : les données ne portent que sur les services ferroviaires marchandises et passagers interurbains. La longueur du réseau ferroviaire en 1990 et 1995 comprend les voies ferrées exploitées en vertu d'une convention de bail, d'un contrat, de droits de circulation ou appartenant à des intérêts conjoints et englobe les voies principales, les embranchements et les voies de triage. Les données relatives à 1995 précisent la longueur des voies exploitées au 31 décembre 1994.

Mexique

Infrastructures routières : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Evaluación. *Longitud de la Infraestructura Carretera, 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Pipelines : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données de Petróleos Mexicanos. Subdirección de Planeación y Coordinación y del *Anuario Estadístico* (années diverses), Aguascalientes, Ags., années diverses.

Infrastructures ferroviaires : Ferrocarriles Nacionales de México. *Series Estadísticas 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Transport en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données recueillies par le Sistema de Transporte Colectivo et le Sistema de Transporte Eléctrico de la ciudad de México, le Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara, et le Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de Monterrey, Mexico, D.F., années diverses.

Infrastructures routières : la longueur totale du réseau routier national englobe les routes à péage et sans péage de même que les routes rurales de desserte. Les chemins

locaux situés dans les secteurs municipaux ne sont pas compris.

Infrastructures ferroviaires : longueur totale du réseau ferroviaire exploité, y compris les voies principales, les voies secondaires et les compagnies de chemin de fer privées.

Transport en commun : les données portent sur le Sistema de Transporte Colectivo, le tramway de Mexico et les trains électriques de Guadalajara et Monterrey (Metrorrey).

États-Unis

Le tableau 11-1 repose sur les principales sources suivantes :

Infrastructures routières : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration (FHWA). *Compilation spéciale*, Washington, DC, 1998.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers. *Navigation Data Center. Compilation spéciale*, Nouvelle-Orléans, LA, 1998.

Gazoducs : American Gas Association. *Gas Facts*, Arlington, VA, 1997, tableau 5-1 et tableaux analogues dans des éditions antérieures.

Oléoducs : Eno Transportation Foundation, Inc. *Transportation in America*, Lansdowne, VA, 1997, page 64.

Trains de marchandises : Association of American Railroads. *Railroad Facts*, Washington, DC, 1997, page 44.

Services ferroviaires interurbains : National Railroad Passenger Corp. *Amtrak Annual Report 1996*, Washington, DC, 1996, résumé statistique.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association. *Transit Fact book 1996*, Washington, DC, 1996.

Infrastructures routières : les données sur les « principales routes » englobent les routes interétatiques et les routes à grande circulation des États-Unis. Les données relatives aux routes locales comprennent à la

fois les routes locales et les artères collectrices. Les données relatives à 1990 et 1995 ne comprennent pas Porto Rico, alors que les données sur 1996 englobent Porto Rico dans toutes les catégories de routes.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : les données représentent la longueur estimative des Grands Lacs et des voies navigables intérieures des États-Unis où du trafic commercial a été signalé à l'U.S. Army Corps of Engineers. Les données sur les Grands Lacs désignent le trafic commercial intérieur entre les ports des Grands Lacs américains. Les voies navigables intérieures sont définies comme les voies situées géographiquement dans les limites des 48 États contigus ou de l'État d'Alaska.

Pipelines : les données sur les gazoducs comprennent les conduites de transport, de distribution et de collecte, mais pas les conduites de branchement. Les données sur les gazoducs ne sont pas ajustées selon un équivalent-diamètre commun, et les données sont déclarées à la fin de chaque année. Les données sur les oléoducs englobent les conduites à pétrole et autre productoducs liquides, notamment les conduites de collecte.

Infrastructures ferroviaires : les données sur les infrastructures ferroviaires font état de la longueur du réseau, y compris les voies de triage, les voies d'évitement et les voies parallèles qui appartiennent à la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) et aux compagnies ferroviaires de marchandises de classe I. Ces dernières engrangent des recettes d'exploitation brutes annuelles qui dépassent 250 millions \$ (en dollars de 1991) et ne constituent que 2 % des compagnies de chemin de fer des États-Unis, même si elles concentrent près de 70 % de la distance exploitée par l'industrie (73 % en 1996), 90 % de ses employés et 90 % de ses recettes marchandises. Plusieurs tronçons des réseaux ferroviaires marchandises, passagers et de banlieue partagent des voies communes aux États-Unis. Les voies ferroviaires utilisées par

plusieurs compagnies ne sont comptabilisées qu'une seule fois dans les statistiques américaines.

Transport en commun ferroviaire : les données sur le transport en commun ferroviaire englobent les trains de banlieue, les trains lourds et les trains légers. Les données portent sur les rails de guidage fixe à voie unique.

Tableau 11-2 **Nombre d'aéroports**

Pour tous les pays, les données du tableau 11-2 ne comprennent pas les héliports, les adacports (aéroports destinés à recevoir des avions à décollage et atterrissage courts, et qui se distinguent des installations aéroportuaires classiques) ni les hydroaéroports.

Canada

Le tableau 11-2 repose sur les principales sources suivantes :

Toutes les données, sauf le pourcentage de tours de contrôle : Ressources naturelles Canada. *Supplément de vol du Canada*, Ottawa (Ontario), 1998. Les données sur les installations aéroportuaires sont fournies à Ressources naturelles Canada par NAV CANADA pour être publiées dans le *Supplément de vol du Canada, 1998*.

Pourcentage d'aéroports pourvus d'une tour de contrôle : Transports Canada. *Statistiques sur les mouvements d'aéronefs, TP577*, Ottawa (Ontario), 1998.

Le nombre d'héliports canadiens est exclu des données du tableau 11-2. En 1990, on recensait 314 héliports; en 1995 et 1996, on en dénombrait 313. Sur ce nombre, 204 (1990), 210 (1995) et 211 (1996) étaient soit certifiés soit exploités par le ministère canadien de la Défense nationale.

Au Canada, un aérodrome est un terme générique qui désigne les installations destinées à être utilisées pour l'arrivée, le

départ et les évolutions des aéronefs à la surface. Les aérodromes sont identifiés et décrits dans le *Supplément de vol du Canada*, document publié tous les mois sous l'autorité de NAV CANADA et du Chef d'état-major de la défense du Canada, par Geometrica Canada, ministère des Ressources naturelles. La majeure partie des activités de l'aviation commerciale canadienne se déroulent dans des aéroports certifiés. Certains aéroports appartiennent à des intérêts privés, mais la majorité des aéroports certifiés du Canada appartiennent à des municipalités, des gouvernements provinciaux/territoriaux ou au gouvernement fédéral.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico, D.F., 1997.

Aéroports certifiés : les données représentent les aéroports dont la gestion est assurée par Aeropuertos y Servicios Auxiliares, le Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le Secretaría de la Defensa Nacional (ministère de la Défense nationale), le Secretaría de Marina (ministère de la Marine) et les gouvernements étatiques et municipaux.

États-Unis

Le tableau 11-2c repose sur les principales sources suivantes :

U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *Statistical Handbook of Aviation 1996*, Washington DC, 1997. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *Administrator's Fact Book*, Washington, DC, décembre 1993 et août 1998.

U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Total des aéroports : les données relatives au nombre total d'aéroports qui figurent au tableau 11-2 ne portent que sur les aéroports civils et sur les aéroports utilisés conjointement par les aéronefs civils et militaires aux États-Unis et dans leurs territoires. Les aéroports purement militaires en sont exclus. Ces données *ne comprennent pas* les héliports, les adacports (aéroports conçus expressément pour recevoir les avions à décollage et à atterrissage courts, qui sont distincts des installations aéroportuaires classiques) et les hydroaéroports. Si les données relatives aux héliports, aux adacports et aux hydroaéroports étaient ajoutées au nombre d'aéroports civils et à usage mixte, le total s'élèverait ainsi : 1990 : 17 490; 1995 : 18 224; et 1996 : 18 292.

Aéroports certifiés : les données relatives aux aéroports certifiés concernent les aéroports qui accueillent des transporteurs aériens exploitant des appareils pouvant accueillir au moins 30 passagers. En 1990, on dénombrait 680 aéroports civils, mixtes et militaires certifiés. On ne dispose pas d'une ventilation des aéroports civils et mixtes certifiés par rapport aux aéroports certifiés purement militaires pour les années antérieures à 1994. En 1994 et 1995, il y avait 95 aéroports certifiés purement militaires et en 1996, 94.

Origine des données : les données s'appuient sur les renseignements recueillis par le Office of Airport Safety and Standards de la FAA « au moyen d'inspections physiques et de sollicitations par le courrier et figurant dans le *Airport Master Record* (formulaire FAA 5010-1) et le *Landing Facilities Information Request on Airports, Heliports, Stolports, and Seaplane Bases* de la FAA (formulaires FAA 5010-2 et 5010-5) ». Pour d'autres définitions et d'autres précisions sur les aéroports américains, se reporter au chapitre 3 du *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA.

Tableaux 11-2a, b et c **Principaux aéroports selon les opérations de vol, 1996**

Les données sur les aéroports canadiens et américains des tableaux 11-2a et 11-2c font état du nombre total de *mouvements itinérants civils* des transporteurs aériens commerciaux et de l'aviation générale. Les vols militaires et les vols locaux en sont exclus. Voici comment on peut définir les mouvements itinérants et les mouvements locaux :

Mouvement locaux : les mouvements locaux sont effectués par des aéronefs qui :

- 1) suivent le circuit d'aérodrome local ou ont l'aéroport en vue;
- 2) décollent ou atterrissent dans le cadre d'un vol d'entraînement local dans un rayon de 20 milles (32 kilomètres) de l'aéroport;
- 3) exécutent des approches aux instruments simulées ou effectuent des vols à basse altitude à l'aéroport.

Mouvements itinérants : les mouvements itinérants désignent tous les mouvements d'aéronefs autres que les mouvements locaux. Les données mexicaines du tableau 11-2b rendent compte du nombre total de mouvements locaux et itinérants civils des transporteurs aériens commerciaux et de l'aviation générale. Cela diverge des données américaines et canadiennes des tableaux 11-2a et 11-2c d'où les mouvements locaux sont exclus. Toutefois, les définitions ci-dessus s'appliquent quand même.

Tableau 11-2a **20 principaux aéroports canadiens, selon les opérations de vol : en 1996**

Canada

Le tableau 11-2a repose sur les principales sources suivantes :

Opérations aériennes : Transports Canada. *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs, TP 577*, Ottawa (Ontario), 1998.

Caractéristiques des aéroports : Ressources naturelles Canada. *Supplément de vol du Canada*, Ottawa (Ontario), 1998. Les données sur les installations aéroportuaires sont fournies par NAV CANADA à Ressources naturelles Canada pour être publiées dans le *Supplément de vol du Canada, 1998*.

Tableau 11-2b **20 principaux aéroports mexicains, selon les opérations de vol : en 1996**

Mexique

Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Resultado del Movimiento Aeroportuario, Enero-Diciembre de 1996, Mexico, D.F., 1997.

Le nombre de vols englobe les vols réguliers et non réguliers de l'aviation commerciale et de l'aviation générale aux aéroports dont la gestion est assurée par Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Tableau 11-2c **20 principaux aéroports américains, selon les opérations de vol : en 1996**

États-Unis

Ce tableau repose sur les principales sources suivantes :

U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *Statistical Handbook of Aviation-1996*, Washington DC, 1997. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

Opérations aériennes : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. Office of Aviation Policy and Plans. Information Systems Branch. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Caractéristiques des aéroports : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. Office of Airport Safety and Standards. Airport Safety and Operations Division, selon le Airport Master Record de la FAA, Form FAA 5010. Compilation spéciale, Washington, DC, 1998.

Voir également le site Web de G.C.R. & Associates, Inc. : www.gcrl.com/ (cliquer sur Links et ensuite sur FAA 5010 Database).

Les données sur le nombre de vols (c.-à-d. le nombre de décollages additionné du nombre d'atterrissements) sont signalées à la FAA par les tours de contrôle de la circulation aux aéroports. Le *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA rend compte des mouvements itinérants et des mouvements locaux. Toutefois pour ce tableau, la FAA a fourni une liste non publiée qui indique le nombre total de mouvements *itinérants* civils. Le *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA mentionne également un grand nombre de renseignements sur l'espace aérien américain, notamment sur les 50 principaux aéroports (techniquement, les 50 premières tours de contrôle de la circulation aéroportuaire exploitées par la FAA) classés selon le nombre total de vols, les données étant ventilées par catégorie (transporteur aérien, avion-taxi, aviation générale, vols militaires). On trouvera des données plus détaillées sur les activités des différents aéroports dans le rapport de la FAA *Air Traffic Activity*.

Tableau 11-3 Nombre de ports et d'installations portuaires

Canada

Statistique Canada. Division des transports. Compilation spéciale, Ottawa (Ontario), 1998.

Nombre total de ports : les données sur le nombre total de ports de ce tableau englobent les ports ou les installations portuaires maritimes qui déclarent manutentionner des marchandises

intérieures et internationales, soit dans le *Rapport sur la navigation intérieure* de Statistique Canada, soit dans les déclarations de douanes de Revenu Canada. (Se reporter aux notes du tableau 11-4a pour une description des instruments statistiques utilisés par Statistique Canada pour rendre compte des marchandises intérieures et internationales manutentionnées dans les ports canadiens.)

Définitions des régions : la Région de l'Atlantique comprend les ports canadiens situés sur l'océan Atlantique et dans les eaux arctiques de même que la partie du golfe du Saint-Laurent à l'est des voies navigables intérieures telles que définies dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les données sur les « ports de l'Atlantique » du Canada de ce tableau englobent les ports des eaux arctiques canadiennes de même que les installations situées à Hibernia et à l'île de Sable (plates-formes de forage en mer). La Région du Pacifique comprend les ports canadiens situés sur la côte du Pacifique. La Région des Grands Lacs comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière entre l'Ontario et le Québec et sur les Grands Lacs. Les données sur les « ports intérieurs » canadiens de ce tableau comprennent les ports situés sur le Saint-Laurent et le Delta du Mackenzie. (La Région du Saint-Laurent comprend les ports canadiens situés sur le Saint-Laurent à partir de la frontière entre l'Ontario et le Québec vers l'est, le long de la côte nord jusqu'à 63° ouest de longitude et le long de la rive sud jusqu'à Cap-des-Rosiers.)

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Le nombre de ports comprend les installations pétrolières situées à Cayo Arcas, au large de la côte de l'État du Campeche.

États-Unis

U.S. Army Corps of Engineers. Navigation Data Center. Compilation spéciale, Nouvelle-Orléans, LA, 1998.

Le nombre de ports américains une année donnée représente tous les ports américains dont l'activité annuelle est supérieure à une tonne américaine, qu'il s'agisse de marchandises intérieures ou étrangères. La seule installation comprise dans ce dénombrement des ports et des installations est la Louisiana Offshore Oil Platform (LOOP). La catégorie *Caraïbes* englobe les ports situés à Porto Rico et dans les îles Vierges américaines.

Tableau 11-4a

Vingt principaux ports canadiens selon le tonnage (intérieur et international), 1996

Canada

Statistique Canada. *Le transport maritime au Canada, n° 54-205-XPB au catalogue*, 1996, Ottawa (Ontario), 1998.

Statistique Canada. Division des transports. *Compilations spéciales*, Ottawa (Ontario), 1998.

Tonnage intérieur : les données sur la navigation intérieure proviennent du *Rapport sur la navigation intérieure S.1* et du *Towboat and Ferry Operators Shipping Report S.4*. Le rapport S.4 n'est utilisé que sur la côte ouest du Canada. Un registre d'activités est déposé auprès de Statistique Canada au sujet de chaque navire qui mouille dans un port canadien ou qui le quitte dans le cadre d'un voyage intérieur, à l'exception : des navires de charge d'une jauge nette inférieure à 15 tonneaux; des remorqueurs et autres bâtiments d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux; des bateaux de pêche et des bâtiments de la Marine canadienne; des navires de recherche; et des mouvements de ballast des remorqueurs et des exploitants de traversiers sur la côte ouest qui sont tenus de remplir le rapport S.4.

Tonnage international : les statistiques sur les produits internationaux sont établies à partir des données recueillies sur la Déclaration générale A6 et les rapports de cargaison remis par Revenu Canada à Statistique Canada, ou des rapports équivalents remplis par les compagnies de navigation et les administrations portuaires. La couverture s'étend à tous les bâtiments qui entrent dans un port canadien ou le quittent tout en se livrant à un voyage international, à l'exception des bateaux de pêche battant pavillon canadien ou étranger pour lesquels aucun port étranger ne figure sur la déclaration A6; les bâtiments d'entretien et de service comme les brise-glace; les navires de recherche; et d'autres navires non commerciaux comme les bâtiments hospitaliers. Les données englobent les expéditions en transit.

Expéditions conteneurisées/entrées et dédouanements : le tonnage métrique du total des marchandises internationales et intérieures conteneurisées en 1996 s'est chiffré à 17 911 000 tonnes métriques. Le nombre total d'entrées et de dédouanements de navires dans tous les ports canadiens en 1996 a intéressé 93 170 navires.

Tableau 11-4b

Vingt principaux ports mexicains selon le tonnage (intérieur et international), 1996

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Les marchandises conteneurisées ne désignent que le contenu et non pas les conteneurs. Les données englobent les expéditions en transit.

Tableau 11-4c**Vingt principaux ports américains selon le tonnage (intérieur et international), 1996****États-Unis**

Tonnage : U.S. Army Corps of Engineers. *Waterborne Commerce of the United States, National Summaries, Part 5*, Nouvelle-Orléans, LA, 1996.

Pourcentage d'envois conteneurisés : U.S. Army Corps of Engineers. Navigation Data Center. Compilation spéciale, Nouvelle-Orléans, LA, 1998.

Tonnage intérieur : les données sur le tonnage intérieur par port sont fondées sur le fret maritime intérieur déclaré au U.S. Army Corps of Engineers (USACE) par tous les exploitants de navires. Pour résumer le commerce intérieur, certains mouvements sont exclus : les marchandises transportées à bord des traversiers généraux; le charbon et les produits pétroliers chargés dans des installations terrestres directement dans la soute des navires en guise de carburant et les quantités insignifiantes de matériels gouvernementaux transportés à bord de bâtiments appartenant au gouvernement à l'appui des projets de l'USACE. Les données sur le tonnage intérieur sont fondées sur le trafic des États et des territoires contigus et non contigus des États-Unis qui constituent l'espace géographique dans lequel le commerce intérieur peut être acheminé. Cela englobe Hawaii, l'Alaska, les 48 États contigus, Porto Rico et les îles Vierges, Guam, les Samoa américaines, Wake Island et les territoires placés sous la tutelle des États-Unis. Le total partiel du tonnage intérieur des vingt principaux ports désigne le nombre total de tonnes acheminées en partance et à destination des vingt premiers ports, à l'exclusion des duplications. (Par exemple, le tonnage acheminé entre Houston, TX et Corpus Christi, TX n'est comptabilisé qu'une seule fois dans le total partiel du tonnage intérieur des 20 principaux ports.)

Tonnage international : les données sur le tonnage international par port sont fondées essentiellement sur les données consacrées au commerce international du fret maritime des États-Unis. Ces données englobent les importations de marchandises internationales à destination des États-Unis et les exportations en provenance des États-Unis acheminées par voie d'eau. Dans ce tableau et dans les données déclarées par le U.S. Army Corps of Engineers, les données sont complétées par les envois en transit afin d'obtenir les chiffres relatifs au tonnage international pour chaque port. Les envois en transit sont les envois transportés depuis un pays hors des États-Unis jusqu'à un autre pays hors des États-Unis via un port ou une installation portuaire situé aux États-Unis. Les envois en transit ne passent pas pour faire partie du commerce international officiel des marchandises des États-Unis, même si ces envois utilisent les infrastructures portuaires américaines et ont un impact sur elles.

Envoy conteneurisés/entrées et dédouanements : les données sur les envois conteneurisés sont fondées sur les envois conteneurisés internationaux additionnés des envois conteneurisés intérieurs. Les envois conteneurisés intérieurs sont estimés selon le type de bâtiment et l'armateur qui achemine les marchandises. Les mouvements des navires commerciaux à destination et en provenance des ports maritimes excluent les bateaux de pêche. Les données représentent à la fois les navires chargés et à vide.

Tableau 11-5**Routes, ponts et tunnels à péage****Canada**

Le tableau 11-5 repose sur la principale source suivante :

Transports Canada. Groupe de la politique routière. Compilation spéciale, Ottawa (Ontario), 1998.

Les données de ce tableau englobent 11 ponts internationaux et 1 tunnel international à la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Mexique

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Evaluación. *Longitud de la Infraestructura Carretera, 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Les données comprennent les entreprises du secteur privé (concessionnaires), les gouvernements fédéraux et les gouvernements étatiques.

États-Unis

U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Toll Facilities in the United States: Bridges, Roads, Tunnels, Ferries*, Washington, DC, années diverses.

Les données reposent sur un sondage des installations en service, financées ou en cours de construction réalisé par la Federal Highway Administration avec le concours des organismes étatiques responsables de la voirie. Les données englobent Porto Rico. Les données portent sur le 1er janvier de l'année de référence. Les routes à péage excluent la longueur de la chaussée des ponts/tunnels à péage et les tronçons des routes à péage utilisés gratuitement par les résidents locaux. Les ponts à péage qui comportent plus d'un pont ne sont comptabilisés qu'une seule fois. Les tunnels à péage qui comprennent plus d'un tunnel ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

SECTION 12 : VÉHICULES DE TRANSPORT

Tableau 12-1 Nombre de véhicules ou équipements de transport

Tous les pays

Les données relatives au nombre de véhicules routiers motorisés sont calculées différemment dans chacun des trois pays. Au niveau global, les données sont comparables. Toutefois, pour les sous-catégories de routes, il existe des différences au niveau des définitions entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, surtout en ce qui concerne les camions légers. Les camions légers comprennent les véhicules à vérifier comme les véhicules sportifs utilitaires, les fourgonnettes, les camionnettes, les minifourgonnettes et les jeeps. Au Canada, les camions légers sont inclus dans le total général du nombre de véhicules routiers motorisés, même s'ils ne sont pas compris dans les données canadiennes relatives aux véhicules personnels ni dans les données relatives aux véhicules utilitaires de transport. Aux États-Unis, les camions légers sont inclus dans les véhicules personnels et il est possible de les distinguer des voitures de tourisme. Cela explique que les données canadiennes et américaines sur le nombre de véhicules personnels ne soient pas exactement comparables. Le Mexique inclut les camions légers à la fois dans le total général des véhicules routiers motorisés et dans le total des véhicules personnels, même si les camions légers ne peuvent être distingués des voitures de tourisme. Les camions légers utilisés à des fins utilitaires sont inclus dans le total mexicain des véhicules utilitaires de transport, alors que ceux qui sont utilisés pour des raisons personnelles sont inclus dans le total des véhicules personnels du Mexique.

Canada

Le tableau 12-1 repose sur les principales sources suivantes :

Transport aérien : Organisation de l'aviation civile internationale. *Aéronefs civils inscrits au registre. Recueil de statistiques n° 437*, Montréal, (Québec), 1998.

Voitures de tourisme, motocyclettes, autobus scolaires : Statistique Canada. *Véhicules automobiles : immatriculations, n° 53-219-XPB au catalogue*, 1997, Ottawa (Ontario), années diverses.

Autocars affrétés, interurbains et autobus locaux : Statistique Canada. *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Véhicules commerciaux de marchandises : Statistique Canada. *Le camionnage au Canada, n° 53-222-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport ferroviaire : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, n° 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport en commun : Statistique Canada. *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Transport par eau : Registre des navires de Lloyd's. *Statistical Tables – 1990, Table 2 et World Fleet Statistics – Tables 2*, éditions de 1995 et 1996, Londres, R.-U., années diverses.

Transport aérien : les données de ce tableau sur les aéronefs reposent sur les définitions réglementaires établies par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les aéronefs commerciaux englobent les types suivants d'aéronefs immatriculés au Canada exploités par des transporteurs aériens canadiens qui offrent un service « contre rémunération » pour transporter des passagers ou des marchandises, ou qui se livrent à des activités spécialisées comme la photographie aérienne, l'entraînement en vol et l'épandage des récoltes : 1) avion de ligne; 2) avion de transport de troisième niveau et 3) avion-taxi ou avion spécialisé. Pour des

définitions précises de tous ces types d'aéronefs commerciaux, se reporter au notes techniques du tableau 3-1. Les appareils d'aviation générale, selon la définition du Bureau de la sécurité des transports du Canada, comprennent les avions immatriculés au Canada qui sont exploités par des exploitants privés, ce qui englobe les personnes qui pilotent un avion de plaisir et les compagnies qui exploitent des appareils pour des raisons commerciales ou les exploitants de l'État, ce qui comprend les gouvernements fédéral et provinciaux. Les données sur le transport aérien au Canada du tableau 12-1 proviennent de la publication de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Registre des aéronefs*. Cette publication dresse l'inventaire des aéronefs du Canada par type (réactés/autres) et selon l'utilisation (transporteur aérien/activités commerciales ou aviation générale).

Avions commerciaux : au tableau 12-1, les données sur les avions commerciaux englobent les avions à réaction et les autres. Les avions à réaction comprennent tous les appareils commerciaux à turboréacteurs. Les avions à hélices englobent tous les avions commerciaux à hélices (turbines et pistons) à voilure fixe et tous les avions commerciaux à voilure rotative (turbines et pistons). Les avions commerciaux canadiens à réaction et à hélices comprennent les aéronefs immatriculés au Canada qui sont exploités par des exploitants aériens canadiens dont les opérations aériennes sont regroupées par transporteur aérien de niveau I à IV (ce qui inclut une annotation se rattachant au volume de recettes provenant de leurs activités commerciales de transporteur aérien).

Aviation générale : les données sur l'aviation générale englobent tous les avions non commerciaux à turboréacteurs, tous les appareils non commerciaux à hélices et à voilure fixe (turbines et pistons), et tous les appareils non commerciaux à voilure rotative (turbines et pistons).

Transport routier, total : dans les données sur le transport routier, les totaux généraux englobent tous les véhicules canadiens immatriculés dans les fichiers d'immatriculation des véhicules des dix provinces et des deux régions territoriales du Canada et compilées par Statistique Canada pour sa publication annuelle *Véhicules automobiles : immatriculations*. Les types de véhicules qui figurent dans les fichiers d'inscription du Canada comprennent : les voitures de tourisme (y compris les taxis et les voitures de location); les camions et les semi-remorques; les autocars (il faut faire la distinction entre les autobus scolaires et les autres); les motocyclettes; les cyclomoteurs immatriculés; et les « autres véhicules routiers motorisés » (ce qui englobe les véhicules comme les ambulances, les camions de pompier, etc.). Ces catégories ne correspondent pas exactement aux catégories de véhicules utilisées au tableau 12-1. Même si le total comprend tous les véhicules immatriculés, les catégories des véhicules particuliers, des autocars et des véhicules utilitaires reposent sur les données qui n'indiquent *qu'une partie* du nombre total d'immatriculations de véhicules canadiens.

Transport routier, véhicules personnels (voitures de tourisme, motocyclettes et camions légers) : le total relatif aux véhicules particuliers ne représente que les voitures de tourisme et les motocyclettes. Les données sur les voitures de tourisme comprennent les voitures de tourisme, les taxis et les voitures de location immatriculées. Les données sur les motocyclettes comprennent les motocyclettes et les cyclomoteurs immatriculés. Les camions légers (comme les minifourgonnettes et les camionnettes) ne sont pas une catégorie distincte dans les fichiers d'immatriculation des véhicules du Canada, mais sont compris dans la catégorie de « camions et semi-remorques ». Les camions légers ne peuvent être séparés du nombre total de « camions et semi-remorques » dans les fichiers d'immatriculation des véhicules du Canada. C'est pourquoi il n'existe pas de données distinctes au sujet des camions légers et

qu'aucun camion léger n'est compris dans le total des véhicules personnels.

Transport routier, véhicules utilitaires : les données de cette catégorie proviennent de deux sources : les fichiers d'immatriculation provinciaux des véhicules motorisés et l'*Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises* de Statistique Canada. Dans les fichiers d'immatriculation des véhicules motorisés du Canada, les « transporteurs routiers de marchandises » ne constituent pas une catégorie unique. Il en résulte que le nombre total de véhicules utilitaires, de même que les totaux relatifs aux sous-catégories des porteurs isolés et des porteurs-remorqueurs, sont essentiellement tirés de l'*Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises* de Statistique Canada, complétés par certaines données provenant des fichiers d'immatriculation des véhicules, comme nous le verrons plus bas.

Les données sur les porteurs isolés et les porteurs-remorqueurs du tableau 12-1 s'appuient sur les données provenant de l'*Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises* de Statistique Canada. Les données de cette enquête représentent les nombres estimés de porteurs isolés et de porteurs-remorqueurs qui sont exploités par des propriétaires-exploitants et/ou des transporteurs canadiens pour le compte d'autrui (ou des entreprises de camionnage) qui engendrent des recettes annuelles égales ou supérieures à 25 000 \$ canadiens.

Les données sur le nombre total de véhicules utilitaires s'appuient sur les données de l'*Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises* et sur les données supplémentaires relatives à l'immatriculation des véhicules. Les données supplémentaires qui proviennent des fichiers d'immatriculation des véhicules motorisés du Canada représentent les « autres véhicules motorisés » comme les ambulances, les camions de pompier et les véhicules commerciaux spécialisés. Il faut signaler que les données sur les véhicules utilitaires du tableau 12-1 ne correspondent pas à la

catégorie des « camions et semi-remorques » qui figure dans les fichiers d'immatriculation des véhicules du Canada. La catégorie des « camions et semi-remorques » de ces fichiers comprend les camions et les semi-remorques plus petits de même que les camions légers (comme les minifourgonnettes et les véhicules sportifs utilitaires) et également les camions exploités par des intérêts privés. Ces types de véhicules n'ont été inclus que dans le total général du nombre de véhicules routiers motorisés au tableau 12-1.

Transport routier, autobus et autocars : les autobus et autocars comprennent les autobus et autocars nolisés, interurbains, les autobus de transport local (ou de transport en commun) et les autobus scolaires. Le total général des autocars, de même que le nombre d'autobus scolaires, reposent sur les fichiers d'immatriculation des véhicules des provinces et des territoires tels qu'ils figurent dans la publication annuelle de Statistique Canada, *Véhicules automobiles : immatriculations*. Les données sur les autocars affrétés, interurbains et les autobus de transport local sont fondées sur un échantillon d'entreprises canadiennes qui se livrent à l'exploitation régulière d'autocars interurbains, d'autobus de transport en commun, d'autobus scolaires et d'autocars affrétés et d'autres types de services d'autocar (*Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain* de Statistique Canada). Statistique Canada mène cette enquête tous les trimestres moyennant un supplément annuel. Avant 1994, l'enquête était limitée aux entreprises qui gagnaient au moins 500 000 \$ canadiens par an. Depuis 1994, l'enquête porte sur les entreprises qui gagnent au moins 200 000 \$ canadiens.

Transport ferroviaire : les données sur les wagons de marchandises concernent les compagnies de chemin de fer canadiennes de classe I et de classe II. Les locomotives de trains de marchandises comprennent les locomotives de marchandises et de manœuvre des compagnies de chemin de fer de classe I et de classe II. Les données sur les

locomotives des trains de passagers englobent les compagnies de chemin de fer de classe I (VIA Rail) et de classe II.

Transport en commun : les données sur le transport en commun sont des estimations du nombre de véhicules (matériel exploité générant des recettes), y compris les matériels de transport en commun ferroviaire et les autobus en régime de propriété et de location, provenant d'un échantillon d'entreprises canadiennes qui assurent des services de transport en commun par autobus et utilisées dans *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain* de Statistique Canada. Le nombre total de véhicules de transport en commun comprend les trains légers, les trains lourds, les trains de banlieue de même que les autobus payants en régime de propriété et de location et affectés au transport en commun des passagers (c.-à-d. les autobus standards, les autobus à plancher surbaissé, les trolleybus, les autobus articulés et les autres autobus). Les véhicules de transport ferroviaire en commun englobent les trains légers, les trains lourds et les trains de banlieue.

Transport par eau : le Registre de Lloyd's nous a autorisé à utiliser ses données au sujet des navires battant pavillon canadien pour les années 1990, 1995 et 1996. Ces données sont publiées au Table 2 du Registre de Lloyd's, *World Fleet Statistics 1990* et aux Tables 2A, 2B, 2C, 2D et 2E du Registre de Lloyd's, *World Fleet Statistics* (éditions de 1996 et 1997). Les données sur les navires battant pavillon canadien publiées dans le Registre de Lloyd's désignent les navires battant pavillon canadien immatriculés au Canada conformément aux conditions énoncées aux sections 6, 7 et 8 de la partie 1 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (chapitre S-9).

Les autres navires à passagers englobent les navires à passagers/rouliers de même que les navires à passagers/de charge. Dans les navires-citernes, on a inclus les navires affectés au transport de gaz liquide, de produits chimiques, de pétrole, de pétrole et de produits chimiques et d'autres produits

liquides. Dans les vraquiers, on a inclus les transporteurs de vrac sec, les transporteurs de minerais/vrac/pétrole, les transporteurs de minerais/vrac, les transporteurs de vrac sec autodéchargeurs, les transporteurs de vrac et autres transporteurs de vrac sec. Les navires des transporteurs spécialisés englobent les navires de charge spécialisés et réfrigérés. Les navires de charge classiques comprennent les navires de charge classiques, les rouliers et autres navires transportant des marchandises sèches. Les navires à marchandises sèches/barges comprennent les navires de charge classiques et les barges. Les bateaux de pêche comprennent les navires affectés à la prise des poissons, les bateaux de pêche (y compris les navires-usines) et d'autres bâtiments de pêche. Il faut néanmoins signaler une sous-estimation considérable du nombre de bateaux de pêche à cause de l'exclusion des navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux. Les navires de haute mer comprennent les navires d'approvisionnement et autres navires de haute mer. Dans les autres navires, sont inclus les navires de recherche, les navires de dragage et tous les autres types de navires.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil. *La Aviación Mexicana en Cifras, 1990-1996*, Mexico, D.F., 1997.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México. *Serie Estadística, 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Transport routier : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática d'après les données recueillies par le Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, Direcciones de Policía y Tránsito Estatales y Municipales, Mexico, D.F., années diverses.

Transport en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección de Estadísticas Económicas. D'après les données recueillies par le Sistema de Transporte Colectivo y Eléctrico de la Ciudad de México, le Sistema de Transporte Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara et le Sistema de Transporte Colectivo de Monterrey, Mexico, D.F., années diverses.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico, D.F., 1997.

Transport aérien : les avions commerciaux désignent les aéronefs des compagnies aériennes régulières, d'affrètement et de fret de même que les avions-taxis. L'aviation générale comprend les aéronefs privés et officiels. En 1990, 714 avions-taxis sont compris dans le total des avions commerciaux. Les chiffres correspondants en 1995 et 1996 sont respectivement de 1 051 et 950. Il est impossible de subdiviser les avions-taxis en avions à réaction et en avions à hélices.

Transport routier : les données sur le transport routier proviennent des *Statistiques sur les véhicules automobiles immatriculés en circulation*. La sous-catégorie des véhicules personnels comprend les voitures de tourisme, certains camions légers, les taxis et les véhicules officiels. La sous-catégorie des véhicules utilitaires représente les camions moyens et les poids lourds et peut également englober certains camions légers. Les données sur les autocars interurbains et les véhicules utilitaires ne représentent que les véhicules autorisés par règlement à circuler sur le réseau routier fédéral.

Transport ferroviaire : on ne peut donner qu'un total pour les locomotives, car leur utilisation est interchangeable et que ces engins ne sont pas expressément réservés aux trains de passagers ou de marchandises.

États-Unis

Le tableau 12-1 repose sur les principales sources suivantes :

Avions commerciaux :

U.S. Department of Transportation. *Federal Aviation Administration. Administrator's Fact Book*, Washington, DC, août 1998 et décembre 1996.

U.S. Department of Transportation. *Federal Aviation Administration. Statistical Handbook of Aviation-1996*, Washington DC, 1997. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

Aviation générale : U.S. Department of Transportation. *Federal Aviation Administration. Statistical Handbook of Aviation-1996*, Washington, DC, 1997, tableaux 8.1, 8.2, 8.3. Site Web : www.api.hq.faa.gov/handbook/1996/toc96.htm.

U.S. Department of Transportation. *Federal Aviation Administration. General Aviation and Air Taxi Activity Survey*, Washington DC, avril 1998, tableaux 1.1 et 1.3. Site Web : www.api.hq.faa.gov/ga96/gatoc.htm.

Transport routier : U.S. Department of Transportation. *Federal Highway Administration. Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableaux MV-1, 7, 9, 10 et 11.

Autobus locaux : American Public Transit Association. *Transit Fact Book 1996*, Washington, DC, 1996.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association. *Transit Fact Book 1996*, Washington, DC, 1996.

Transport ferroviaire de marchandises : Association of American Railroads. *Railroad Facts*, Washington, DC, 1997, pages 48 et 50.

Trains de passagers interurbains : National Railroad Passenger Corp. *Amtrak Annual Report 1996*, Washington, DC, 1996, résumé statistique.

Transport par eau :

Embarcations de plaisance et bateaux de pêche : U.S. Department of Transportation. U.S. Coast Guard. Office of Marine Safety. *Merchant Vessels of the United States*, Washington, DC, 1998.

Tous les autres navires : U.S. Army Corps of Engineers. Navigation Data Center. *Waterborne Transportation Lines of the United States, Calendar Year 1996*, Nouvelle-Orléans, LA, 1997.

Transport aérien : le nombre total d'aéronefs a été arrondi à la centaine la plus proche vu que l'écart type dans le nombre d'appareils d'aviation générale n'autorise pas une plus grande précision. (Voir analyse ci-après.)

Avions commerciaux : les données relatives aux avions commerciaux du tableau 12-1 englobent tous les aéronefs déclarés en service par les transporteurs aériens américains et qui transportent des passagers ou du fret contre rémunération, à la fois à bord de vols réguliers et non réguliers. Les avions-taxis à la demande sont compris dans les avions commerciaux au tableau 12-1, conformément aux prescription de l'*Administrator's Fact Book* de la FAA. (Si l'on exclut les avions-taxis à la demande, le nombre d'avions commerciaux s'établit ainsi : 1990 : 6 083; 1992 : 7 320; 1995 : 7 411; et 1996 : 7 478. Voir le chapitre 5 du *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA pour d'autres précisions sur la flotte des transporteurs aériens américains (notamment sur la ventilation des avions à réaction et des avions à hélices) lorsqu'on exclut les avions-taxis à la demande.) Les données sur les avions commerciaux du tableau 12-1 proviennent des rapports établis par la FAA à partir des données des transporteurs, ce qui signifie que les données représentent le *dénombrement total* des aéronefs déclarés à la FAA comme étant *exploités* par les transporteurs aériens. (Il faut noter que cela diffère d'un inventaire des aéronefs *appartenant* aux transporteurs aériens.) La FAA garde ses données dans son Vital Information System (VIS).

Aviation générale : les données sur l'aviation générale reposent sur une enquête postale de la FAA, la *General Aviation and Air Taxi Activity (and Avionics Survey)* (ci-après l'*Enquête*). Cette enquête repose sur un échantillon aléatoire de conception scientifique qui représente tous les appareils d'aviation générale ainsi que les avions-taxis à la demande immatriculés aux États-Unis. Les données de l'*Enquête* ne portent que sur les aéronefs en service. Les données relatives à l'aviation générale au tableau 12-1 excluent les avions-taxis à la demande, car ceux-ci sont inclus dans les avions commerciaux, comme nous l'avons vu plus haut. Étant donné que les données sur l'aviation générale proviennent d'un échantillon, on peut parler d'erreur d'échantillonnage. C'est ainsi que dans certains de ses tableaux, la FAA a arrondi les totaux à la centaine près. L'écart type des totaux de l'*Enquête* sur les appareils d'aviation générale additionnés des avions-taxis à la demande est cependant nettement supérieur à 100. Les écarts types sont indiqués explicitement dans le *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA, au chapitre 8 et dans l'*Enquête* proprement dite.

Comme nous l'avons vu plus haut, le tableau 12-1 regroupe les avions-taxis à la demande et les aéronefs des transporteurs aériens dans la catégorie des avions commerciaux. C'est ainsi que pour calculer le nombre d'appareils d'aviation générale au tableau 12-1, les données de l'*Enquête* relative aux avions-taxis à la demande ont été soustraites des totaux de l'*Enquête* relative aux appareils d'aviation générale additionnés des avions-taxis à la demande. (Il importe de souligner que l'*Enquête* sous-estime le nombre d'avions-taxis à la demande, et que les chiffres de l'*Enquête* sur les avions-taxis à la demande ne concordent pas avec les données sur les avions-taxis à la demande qui figurent dans le Vital Information System de la FAA.) Si l'on *inclus* le nombre d'avions-taxis à la demande qui figure dans l'*Enquête* dans le total des appareils d'aviation générale, les totaux s'établissent ainsi : 1990 : 196 800;

1992 : 185 700; 1995 : 182 600; et 1996 : 187 300. Il s'agit des mêmes totaux relatifs au nombre d'appareils d'aviation générale additionnés des avions-taxis à la demande que l'on trouve au chapitre 8 du *Statistical Handbook of Aviation* de la FAA et au chapitre 1 de l'*Enquête*.

Transport routier : les données sur le transport routier s'appuient sur les statistiques établies par la Federal Highway Administration (FHWA) du U.S. Department of Transportation à partir des rapports que lui soumettent les États. En 1995, la FHWA a révisé les séries de données au sujet du nombre de véhicules routiers aux États-Unis. Les nouvelles catégories englobent les voitures de tourisme, les camions légers (« autres véhicules à deux essieux et quatre pneus »), les « camions porteurs isolés à deux essieux et au moins six pneus » et les trains routiers. Les données d'avant 1993 ont été affectées à la catégorie disponible la plus proche. Les données relatives aux camions légers ou aux « autres véhicules à deux essieux et quatre pneus » englobent les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules sportifs utilitaires. Les « camions porteurs isolés à deux essieux et au moins six pneus » sont à châssis unique avec au moins deux essieux et six pneus, et ils correspondent à la catégorie des camions porteurs isolés du tableau 12-1. Les trains routiers correspondent à la catégorie des semi-remorques au tableau 12-1. Les voitures de tourisme comprennent les taxis. Le total relatif aux autobus et autocars repose sur les estimations de la FHWA et comprend les autocars interurbains, nolisés, les autobus scolaires et les autobus locaux. L'estimation des autobus locaux repose sur les données de la American Public Transit Association (APTA) (se reporter à la section sur le transport en commun pour une description plus complète). Toutes les données sur le transport routier désignent les véhicules immatriculés aux États-Unis, à l'exception des autobus locaux qui sont des véhicules à passagers en service.

Transport ferroviaire : les données sur le trafic ferroviaire de marchandises comprend les wagons de marchandises et les locomotives en service appartenant à des compagnies de chemin de fer de classe I de même qu'aux compagnies de wagons de chemin de fer et aux expéditeurs de fret. Les compagnies de chemin de fer de classe I enregistrent des recettes d'exploitation annuelles brutes dépassant 250 millions \$ (en dollars de 1991) et ne représentent que 2 % des compagnies de chemin de fer des États-Unis, mais elles représentent près de 70 % des distances parcourues par l'industrie, 90 % de ses employés et 90 % de ses recettes marchandises. Les données sur les trains de passagers interurbains ne portent que sur les wagons et les locomotives en service. Sur le nombre total de wagons de marchandises qui figure au tableau 12-1, une proportion importante appartient aux expéditeurs et aux compagnies de wagons de chemin de fer. En 1990, les expéditeurs et les compagnies de wagons de chemin de fer étaient propriétaires de 658 902 wagons de marchandises. En 1995 et 1996, les chiffres correspondants étaient respectivement de 583 486 et de 570 865.

Transport en commun : les données sur le transport en commun proviennent de l'American Public Transit Association (APTA) et sont basées sur les informations stockées dans la National Transit Database de la Federal Transit Administration (FTA). L'APTA rajuste sans exagération les données de la FTA pour y englober les exploitants de services de transport en commun qui ne contribuent pas de données à cette base. Au nombre des exploitants qui ne fournissent pas de rapports, mentionnons les exploitants privés, les tout petits exploitants et les exploitants ruraux. On dénombre environ 1 000 exploitants de services de transport en commun aux États-Unis, selon l'APTA. À peine un millier d'entre eux fournissent des rapports à la FTA. Toutefois, ces mille exploitants représentent entre 90 et 95 % du total des passagers-kilomètres qui

empruntent les transports en commun. La fiabilité des données sur les transports en commun aux États-Unis varie selon le mode. Les statistiques relatives au transport ferroviaire sont les plus complètes; celles qui se rapportent à l'autobus le sont moins, car il y a un beaucoup plus grand nombre d'exploitants. Le total comprend les autres catégories de véhicules de transport en commun aux États-Unis qui ne sont pas précisées individuellement ici, y compris les autobus locaux, les traversiers et les véhicules de transport en commun pour handicapés. Les transports en commun ferroviaires comprennent les trains légers, les trains lourds ainsi que les wagons et les locomotives des trains de banlieue.

Transport par eau : les données sur le transport par eau au sujet de tous les navires, à l'exception des navires à passagers, des embarcations de plaisance et des bateaux de pêche, proviennent des données du U.S. Army Corps of Engineers (USACE). Ces données sont extraites d'une enquête annuelle sur les navires disponibles pour le commerce intérieur par voie d'eau au 30 décembre de chaque année respective. Les données sur les navires du USACE ont été structurées dans ce tableau selon le système de l'International Classification of Ship Type (ICST). La catégorie de l'ICST « types divers, autre » comprend les bâtiments de recherche ou les dragues. Étant donné que les données du USACE désignent les navires qui se livrent au commerce de marchandises par voie d'eau, les bâtiments de recherche et les dragues en sont exclus. C'est ainsi que les États-Unis ne peuvent fournir de données pour cette catégorie de l'ICST. Les données du USACE représentent par ailleurs les navires battant pavillon américain. Un navire battant pavillon américain est un navire exploité par les États-Unis, mais qui ne leur appartient pas nécessairement.

Les données sur les navires à passagers, les embarcations de plaisance et les bateaux de pêche proviennent du *Merchant Vessels of the United States* de la U.S. Coast Guard (USCG).

Selon les définitions de l'USCG, une embarcation de plaisance est précisément utilisée à cette fin et a un poids supérieur à 5 tonnes de port en lourd. Selon l'USCG, un bateau de pêche est un navire qui « se livre commercialement à la prise, à la pêche ou à la récolte de poissons ou à une activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle entraîne la prise, la pêche ou la récolte de poissons ». Les données relatives aux autres navires à passagers proviennent de la Marine Safety Information System Database de la Garde côtière et concernent les navires à passagers autres que les paquebots de croisière.

Tableau 12-2
Nombre de véhicules-kilomètres, par mode de transport

Canada

Le tableau 12-2 repose sur les principales sources suivantes :

Transport routier : Transports Canada. *Les transports au Canada, 1997 – Rapport annuel*, Ottawa (Ontario), 1998.

Transports Canada. Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ontario), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, n° 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

Autobus et autocars : Statistique Canada. *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ontario), années diverses.

C'est en 1997 pour la dernière fois qu'ont été déclarés les aéronefs-kilomètres intérieurs des transporteurs aériens canadiens de niveau I à niveau IV. Les véhicules-kilomètres routiers relatifs aux véhicules personnels et aux véhicules utilitaires (mais pas aux autobus et autocars) s'appuient sur une estimation de Transports Canada relative à

1995 du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules motorisés de passagers, les camions légers et les véhicules utilitaires. Les estimations des véhicules-kilomètres se fondent sur : 1) les ventes de carburant aux véhicules routiers motorisés (ventes nettes sur lesquelles des taxes ont été payées selon les taux d'utilisation du réseau routier); et 2) l'estimation de la consommation spécifique de chaque classe de véhicule. Les trains-kilomètres portent sur les services interurbains de passagers de classe I et II. Toutes les données sur les autobus et les autocars proviennent d'un échantillon d'entreprises canadiennes qui assurent des services réguliers par autocar, le transport en commun des passagers, les transports scolaires ainsi que des services nolisés et d'autres types de services par autocar qui proviennent de la *Statistique sur le transport des voyageurs par autobus et le transport urbain* de Statistique Canada.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico, D.F., 1998.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México. *Series Estadísticas, 1990, 1995 y 1996*, Mexico, D.F., années diverses.

Les données sur le transport aérien ne portent que sur les kilomètres parcourus par les compagnies nationales dans le cadre de vols réguliers intérieurs et internationaux. Les données sur le transport ferroviaire portent sur les voitures circulant sur l'ensemble du réseau ferroviaire et qui, en 1990, 1995 et 1996, étaient exploitées par une seule compagnie.

États-Unis

Le tableau 12-2 repose sur les principales sources suivantes :

Transporteurs aériens : U.S. Department of Transportation. Bureau of Transportation

Statistics. Office of Airline Information. *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington, DC, 1986-1997, page 2, ligne 27, plus ligne 50.

Aviation générale : U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. *General Aviation and Air Taxi Activity (and Avionics) Survey*, Washington, DC, 1990, 1995 et 1996, tableau 3.3. Site Web : www.api.hq.faa.gov/ga96/gatoc.htm.

Transport routier :

1990, 1995 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington, DC, 1996, tableau VM-201A.

1996 : U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Highway Statistics, 1996*, Washington, DC, 1997, tableau VM-1.

Autobus locaux : American Public Transit Association (APTA). *Transit Fact Book 1996*, Washington, DC, 1996.

Transport en commun : American Public Transit Association. *Transit Fact Book 1996*, Washington, DC, 1996.

Transport ferroviaire de marchandises : Association of American Railroads. *Railroad Facts*, Washington, DC, 1997, page 33.

Services ferroviaires interurbains de passagers : National Railroad Passenger Corp. *Amtrak Annual Report 1996*, Washington, DC, 1996, résumé statistique.

National Railroad Passenger Corp. State and Local Affairs Department et Public Affairs Department. Communication personnelle, Washington, DC, 1998.

Transport aérien : le total du transport aérien comprend les données s'appliquant aux transporteurs aériens intérieurs et à l'aviation générale. Les données relatives aux véhicules-kilomètres des transporteurs aériens intérieurs aux États-Unis reposent sur la présentation de rapports sur le transport de passagers et la longueur du vol par 90

gros transporteurs aériens certifiés (y compris les transporteurs régionaux de taille moyenne) qui exploitent des aéronefs d'au moins 60 sièges ou d'une capacité marchande supérieure à 8 165 kilogrammes, ou qui exploitent des vols internationaux). (Pour d'autres précisions sur la définition de gros transporteur aérien certifié, se reporter aux notes techniques du tableau 4-2.) Les chiffres ne comprennent pas les données relatives à toutes les compagnies aériennes; en particulier, les petits transporteurs aériens certifiés, les compagnies régulières de troisième niveau et les avions-taxis à la demande en sont exclus. Si on les y ajoutait, cela pourrait majorer les totaux d'environ 13 % en 1995. Sur ce tableau, l'aviation générale englobe les avions-taxis à la demande, les avions d'affaires, les avions d'excursion, les avions privés et plusieurs autres formes de vols, mais exclut les vols militaires. Les véhicules-milles sont des estimations tirées de la *General Aviation and Air Taxi Activity Survey* de la Federal Aviation Administration.

Transport routier : les données sur le transport routier intéressent les voitures de tourisme, les motocyclettes et les camions légers. Les voitures de tourisme englobent les taxis. Ces données s'appuient sur les statistiques établies par la Federal Highway Administration (FHWA) du U.S. Department of Transportation à partir des rapports soumis par les États. En 1995, la Federal Highway Administration (FHWA) du U.S. Department of Transportation a révisé ses catégories de types de véhicules au sujet des données relatives à 1993 et aux années ultérieures. Les nouvelles catégories comprennent les voitures de tourisme, les « autres véhicules à deux essieux et quatre pneus » (appelés « camions légers » dans ce tableau), les camions porteurs isolés (camions porteurs à deux essieux et au moins six pneus) et les trains routiers. Les données d'avant 1993 ont été affectées à la catégorie disponible la plus proche. Les données relatives aux camions légers comprennent les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules sportifs utilitaires. Les camions porteurs isolés sont

des véhicules à châssis unique qui comptent au moins deux essieux et six pneus et qui correspondent à la catégorie des camions porteurs isolés au tableau 12-2. Les trains routiers correspondent à la catégorie des semi-remorques au tableau 12-2. En janvier 1997, la FHWA a publié des données révisées sur les véhicules-kilomètres au sujet du transport routier sur plusieurs années. Le principal changement reflète la réaffectation de certains véhicules de la catégorie des voitures de tourisme à la catégorie des camions légers. Les totaux sur les autobus et les autocars reposent sur les données de la FHWA et englobent les autocars nolisés, les autocars interurbains, les autobus locaux et les autobus scolaires. Les données sur les autobus locaux s'appuient sur les données d'une association privée. (Voir la description ci-après.)

Transport en commun : les données sur le transport en commun proviennent de l'American Public Transit Association (APTA) et sont basées sur les informations dans la National Transit Database de la Federal Transit Administration (FTA). L'APTA rajuste sans exagération les données de la FTA pour y englober les exploitants de services de transport en commun qui ne contribuent pas de données à cette base. Au nombre des exploitants qui ne fournissent pas de rapports, mentionnons les exploitants privés, les tout petits exploitants et les exploitants ruraux. On dénombre environ 1 000 exploitants de services de transport en commun aux États-Unis, selon l'APTA. À peine un millier d'entre eux fournissent des rapports à la FTA. Toutefois, ces mille exploitants représentent entre 90 et 95 % du total des passagers-kilomètres qui empruntent les transports en commun. La fiabilité des données sur les transports en commun aux États-Unis varie selon le mode. Les statistiques relatives au transport ferroviaire sont les plus complètes; celles qui se rapportent à l'autobus/autocar le sont moins, car il y a un beaucoup plus grand nombre d'exploitants. Le total comprend les autres catégories de véhicules de transport

en commun aux États-Unis qui ne sont pas précisées individuellement ici, y compris les autobus locaux, les traversiers et les véhicules de transport en commun pour handicapés. Les transports en commun ferroviaires comprennent les trains de banlieue, les trains légers et les trains lourds et sont fondés sur les wagons-kilomètres.

Transport ferroviaire : les trains-kilomètres de marchandises reposent sur les compagnies de chemin de fer de classe I aux États-Unis. Les compagnies de chemin de fer de classe I enregistrent des recettes d'exploitation brutes annuelles supérieures à 250 millions \$ (en dollars de 1991) et ne constituent que 2 % des compagnies de chemin de fer américaines, même si elles représentent près de 70 % des distances parcourues par l'industrie, 90 % de ses employés et 90 % de ses recettes marchandises. Les trains-kilomètres sont fondés sur la distance parcourue entre les gares.

a | n | n | e | x | e C

Références

annexe C

Références

Cette annexe fait état d'autres sources de référence pour bon nombre des tableaux de données. On y trouve : les sigles sur la provenance des données, les taux de change des devises, l'abréviation des noms des États et des provinces, les tables de conversion des mesures américaines en unités métriques, les noms des points d'entrée à la frontière entre le Canada et les États-Unis et entre le Mexique et les États-Unis et les codes des produits à deux chiffres de même que les descriptions du Système harmonisé de désignation et de codification du commerce international de marchandises.

ACRONYMES DE RÉFÉRENCE

Cette liste de sigles fait allusion à bon nombre des sources gouvernementales et non gouvernementales canadiennes, mexicaines et américaines utilisées dans cette publication, mais elle ne se veut pas exhaustive. Il ne faut pas y voir une liste complète des associations et des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux qui tiennent et analysent des données sur les transports dans l'un quelconque de ces trois pays.

Sources canadiennes

Organismes du gouvernement canadien

BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
NRCan	Ressources naturelles Canada
STC	Statistique Canada
TC	Transports Canada

Nongovernmental Organizations

ATC	Association des transports du Canada
CGVMSL	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN	Canadien National
CP	Chemin de fer Canadien Pacifique
NAVCAN	NAV CANADA

Sources mexicaines

INEGI	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (Institut nationale de la statistique, de la géographie et de l'informatique)
DGCNES y P	Dirección General de Contabilidad Nacional, Estudios Socioeconómicos y Precios (Direction générale de la comptabilité nationale, des études socio-économiques et des prix)
DGE	Dirección General de Estadística (Direction générale des statistiques)
DCSE	Dirección de Censos de Sectores Económicos (Direction générale du recensement économique)
DECP	Dirección de Estadísticas de Corto Plazo (Direction générale des statistiques à court terme)
DEE	Dirección de Estadísticas Económicas (Bureau des statistiques économiques)
DGG	Dirección General de Geografía (Direction générale de la géographie)
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ministère des Communications et des Transports)
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares (Aéroports et Services auxiliaires)
CGPMM	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (Coordination générale des ports et de la marine marchande)

Sources mexicaines – suite

DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil (Direction générale de l'aéronautique civile)
DGAF	Dirección General de Autotransporte Federal (Direction générale des transporteurs routiers de compétence fédérale)
DGP	Dirección General de Planeación (Direction générale de la planification)
DGPFC	Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos (Direction générale de la police fédérale routière et portuaire)
FERRONALES/ FNM	Ferrocarriles Nacionales de México (Société nationale des chemins de fer du Mexique)
IMT	Instituto Mexicano del Transporte (Institut mexicain des transports)
BANXICO	Banco de México (Banque du Mexique)
CONAE	Comisión Nacional para el Ahorro de Energía (Commission nationale des économies d'énergie)
METRORREY	Sistema de Transporte Eléctrico de la ciudad de Monterrey (Réseau de transport en commun, de trolleybus et de trains légers de la région métropolitaine de Monterrey)
PEMEX	Petróleos Mexicanos (Compagnie mexicaine des pétroles)
SE	Secretaría de Energía (Ministère de l'Énergie)
SECOFI	Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Ministère du Commerce et du Développement industriel)
SECTUR	Secretaría de Turismo (Ministère du Tourisme)

Sources mexicaines – suite

SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Ministère des Finances et du Crédit public)
SPP	Secretaría de Programación y Presupuesto (Ministère de la Planification et du Budget)
STC	Sistema de Transporte Colectivo (Metro) (Réseau de transport public (en commun) de la région métropolitaine de Mexico)
STE	Sistema de Transporte Eléctrico (Réseau de transport public électrique (transport en commun, trolleybus et trains légers) de la région métropolitaine de Mexico)
STEZMG	Sistema de Transporte Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara (Réseau de transport public électrique (transport en commun, trolleybus et trains légers) de la région métropolitaine de Guadalajara)

Sources américaines

<i>Organismes du gouvernement américain</i>	
DOC	Department of Commerce (Ministère du Commerce)
Census	U.S. Census Bureau (Bureau du recensement des États-Unis)
BEA	Bureau of Economic Analysis (Bureau de l'analyse économique)
ITA	International Trade Administration (Administration du commerce international)
TIO	Tourism Industries Office (Office des industries touristiques)
DOD	Department of Defense (Ministère de la Défense)
USACE	U.S. Army Corps of Engineers (Corps d'armée des ingénieurs américains)

Sources américaines – suite			
<i>Organismes du gouvernement américain – suite</i>			
DOE	Department of Energy (Ministère de l'Énergie)	OST	Office of the Secretary (Bureau du secrétaire)
EIA	Energy Information Administration (Administration d'informations sur l'énergie)	RSPA	Research and Special Programs Administration (Administration des programmes de recherche et des programmes spéciaux)
ORNL	Oak Ridge National Laboratory (Laboratoire national d'Oak Ridge)	STB	Surface Transportation Board (Office des transports de surface)
DOL	Department of Labor (Ministère du Travail)	SLSDC	St. Lawrence Seaway Development Corporation (Société de développement de la voie maritime du Saint-Laurent)
BLS	Bureau of Labor Statistics (Bureau des statistiques sur le travail)	USCG	United States Coast Guard (Garde côtière des États-Unis)
DOT	Department of Transportation (Ministère des Transports)	EPA	Environmental Protection Agency (Agence de protection de l'environnement)
BTS	Bureau of Transportation Statistics (Bureau des statistiques sur les transports)	NTSB	National Transportation Safety Board (Bureau national de la sécurité des transports)
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation)	<i>Organisations non gouvernementales américaines</i>	
FHWA	Federal Highway Administration (Administration fédérale du réseau routier)	AAR	American Association of Railroads (Association américaine des chemins de fer)
FMCSA	Federal Motor Carrier Safety Administration (Administration fédérale de la sécurité du transport motorisé)	AGA	American Gas Association (Association américaine du gaz)
FRA	Federal Railroad Administration (Administration fédérale du réseau ferroviaire)	AMTRAK	National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) (Société nationale des trains de passagers (Amtrak))
FTA	Federal Transit Administration (Administration fédérale des transports en commun)	API	American Petroleum Institute (Institut américain du pétrole)
MARAD	Maritime Administration (Administration maritime)	APTA	American Public Transit Association (Association américaine des transports en commun publics)
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration (Administration nationale de la sécurité routière)	ENO	ENO Transportation Foundation (Fondation des transport ENO)
		TRB	Transportation Research Board (Office de recherches sur les transports)

Organisations internationales

GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
FMI	Fonds monétaire international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
Registre de Lloyd's	Registre de Lloyd's
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONU	Organisation des Nations Unies
BM	Banque mondiale
OMC	Organisation mondiale du commerce

TAUX DE CHANGE INTERNATIONAUX

	1990	1995	1996
Canada (Valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain)	1.1668	1.3724	1.3635
Mexico (Valeur du peso mexicain par rapport au dollar américain)	2.8126	6.4194	7.6009

Source : Fonds monétaire international. *Statistiques financières internationales : annuaire 1997*, moyenne des taux de change du marché de la période, Washington, DC, 1998.

ABRÉVIATIONS DES NOMS DES ÉTATS ET DES PROVINCES

Provinces canadiennes, territoires et abréviations

Province / Territoire	Abréviation
Alberta	Alb.
Colombie-Britannique	C.-B.
Manitoba	Man.
Nouveau-Brunswick	N.-B.
Terre-Neuve	T.-N.
Territoires du Nord-Ouest	T.N.-O.
Nouvelle-Écosse	N.-É.
Nunavut*	Nvt.
Ontario	Ont.
Île-du-Prince-Édouard	Î.-P.-É.
Québec	Qc
Saskatchewan	Sask.
Yukon	Yn

Provinces canadiennes, territoires et abréviations – suite

* C'est le 1er avril 1999 que le Nunavut a été créé comme région administrative/géographique du Canada résultant du morcellement des Territoires du Nord-Ouest.

États mexicains et abréviations

État mexicain	Abréviation
Aguascalientes	Ags.
Baja California	B.C.
Baja California Sur	B.C.S.
Chihuahua	Chih.
Colima	Col.
Campeche	Camp.
Coahuila	Coah.
Chiapas	Chis.
Distrito Federal	D.F.
Durango	Dgo.
Guerrero	Gro.
Guanajuato	Gto.
Hidalgo	Hgo.
Jalisco	Jal.
Michoacán	Mich.
Morelos	Mor.
México	Edo. de Méx.
Nayarit	Nay.
Nuevo León	N.L.
Oaxaca	Oax.
Puebla	Pue.
Quintana Roo	Q. Roo
Querétaro	Qro.
Sinaloa	Sin.
San Luis Potosí	S.L.P.
Sonora	Son.
Tabasco	Tab.
Tlaxcala	Tlax.
Tamaulipas	Tamps.
Veracruz	Ver.
Yucatán	Yuc.
Zacatecas	Zac.

États américains et abréviations

État américain	Abréviation
Alabama	AL
Alaska	AK
Arizona	AZ
Arkansas	AR
Californie	CA
Caroline du Nord	NC
Caroline du Sud	SC
Colorado	CO
Connecticut	CT
Dakota du Nord	ND
Dakota du Sud	SD
Delaware	DE
District of Columbia	DC

États américains et abréviations – suite

Floride FL
Georgie GA
Hawaï HI
Idaho ID
Illinois IL
Indiana IN
Iowa IO
Kansas KS
Kentucky KY
Louisiane LA
Maine ME
Maryland MD
Massachusetts MA
Michigan MI
Minnesota MN
Mississippi MS
Missouri MO
Montana MT
Nebraska NE

États américains et abréviations – suite

Nevada NV
New Hampshire NH
New Jersey NJ
Nouveau-Mexique NM
New York NY
Ohio OH
Oklahoma OK
Oregon OR
Pennsylvanie PA
Rhode Island RI
Tennessee TN
Texas TX
Utah UT
Vermont VT
Virginie VA
Washington WA
Virginie occidentale WV
Wisconsin WI
Wyoming WY

TAUX DE CONVERSION DES MESURES MÉTRIQUES EN MESURES AMÉRICAINES**Coefficients de conversion unités métriques/mesures américaines****Longueur**

1 mille = 1,609 kilomètre
1 pied = 0,3048 mètre

Superficie

1 mille carré = 2,590 kilomètres carrés

Poids

1 tonne américaine = 2 000 livres =
0,9072 tonne métrique
1 livre = 453,6 grammes

Volume

1 pied cube = 0,02832 mètre cube
1 gallon = 3,785 litres
1 BTU = 1055,056 joules

Longueur

1 kilomètre = 0,6214 mille
1 mètre = 3,281 pieds

Superficie

1 kilomètre carré = 0,3861 mille carré

Poids

1 tonne métrique = 1 000 kilogrammes =
1,102 tonne américaine
1 000 grammes = 1 kilogramme = 2,205 livres

Volume

1 mètre cube = 35,31 pieds cubes
1 litre = 0,2642 gallon
1 000 joules = 0,9478 BTU

1 mille au gallon = 235,2 litres aux 100 kilomètres

Autre coefficient de conversion : 1 baril = 42 gallons

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane)

État américain	Province canadienne	Poste frontière	Code du poste canadien	Code du poste américain	Observations
Alaska	Yukon	Alcan-Beaver Creek	8902	3104	
Alaska	Colombie-Britannique	Dalton Cache-Prince Rupert Skagway-Whitehorse-Fraser	8080 8904	3106 3103	
Washington	Colombie-Britannique	Point Roberts-Boundary Bay Blaine-Douglas et Pacific Highway Blaine-Douglas Highway Blaine-Pacific Highway Lynden-Aldergrove Sumas-Huntington Nighthawk-Chopaka Oroville-Osoyoos Ferry-Midway Danville-Carson Frontier-Paterson Laurier-Cascade Boundary-Waneta Metaline Falls-Nelway	8161 8133 8131/8132 8174 8171/8173 8320 8191 8330 8161 8360 8162 8400 8340	3017 3004 3023 3009 3011 3019 3013 3012 3020 3016 3015 3025	Voitures de tourisme/autocars/passagers (trafic commercial en direction de l'ouest) Voitures de tourisme/autocars/passagers (trafic commercial en direction de l'ouest) (Trafic commercial en direction de l'ouest)
Idaho	Colombie-Britannique	Porthill-Rykerts Eastport-Kingsgate	8370 8181	3308 3302	
Montana	Colombie-Britannique	Roosville-Grasmere		3318	
Montana	Alberta	Piegan-Carway Del Bonita-Del Bonita Sweetgrass-Coutts	7053 7055 7051	3316 3322 3310	

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE – suite

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane)

État américain	Province canadienne	Poste frontière	Code du poste canadien	Code du poste américain	Observations
Montana-suite	Alberta-suite	Sweetgrass-Coutts Whitlash-Aden	7051 7052	3310 3321	
Montana	Saskatchewan	Turner-Climax Morgan-Monchy Opheim-West Poplar Scobey-Coronach Whitetail-Big Beaver Raymond-Regway	6014 6015 6013 6012 6011 6070	3306 3319 3317 3309 3312 3301	
Dakota du Nord	Saskatchewan	Fortuna-Oungre Ambrose-Torquay Noonan-Estevan Portal-North Portal Northgate-Northgate Sherwood-Carievale	6100 6103 6102 6021 6023 6024	3417 3410 3420 3403 3406 3414	
Dakota du Nord	Manitoba	Antler-Lyleton Westhope-Coulter Carbury-Goodlands Dunseith-Boissevain St. John-Lena Hansboro-Cartwright Sarles-Crystal City Hannah-Snowflake Maida-Windygate Walhalla-Winkler Neche-Gretna Pembina-Emerson	5083 5081 5082 5071 5073 5072 5091 5092 5093 5031 5030 5021	3413 3419 3421 3422 3405 3415 3409 3408 3416 3407 3404 3401	
Minnesota	Manitoba	Noyes-Emerson East Pinecreek-Piney	5025 5051	3402 3425	

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE – suite

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane)

État américain	Province canadienne	Poste frontière	Code du poste canadien	Code du poste américain	Observations
Minnesota-suite	Manitoba-suite	Roseau-South Junction Warroad-Sprague	5053 5052	3426 3423	
Minnesota	Ontario	Baudette-Rainy River International Falls-Ranier-Fort Frances Grand Portage-Pigeon River	4880 4780 4751	3424 3604 3613	Piétons
Michigan	Ontario	Sault Ste. Marie-Sault Ste. Marie Port Huron-Sarnia Algonac-Walpole Island Detroit-Windsor Pont Ambassador- Pont Windsor Ambassador Tunnel Windsor/Détroit- Tunnel Windsor	4410 4401 4651 4530/4520 4530 4520	3803 3802 3814 3801 3801 3801	Voitures de tourisme/passagers Voitures de tourisme/autocars/ passagers Voitures de tourisme/autocars/ passagers
New York	Ontario	Buffalo-Niagara Falls-Fort Erie et Niagara Falls Buffalo-Fort Erie Niagara Falls-Niagara Falls Buffalo, Peace Bridge-Fort Erie Niagara Falls, Rainbow Bridge- Rainbow Bridge Niagara Falls, Whirlpool Rapids Bridge-Whirlpool Rapids Bridge Lewiston Bridge-Queenston Bridge Cape Vincent-Point Alexandria Alexandria Bay-Lansdowne Ogdensburg-Prescott	4102/4101 4102/4101 4272 4271/4275 4273 4560 4390	0901 0901 0901 0901 0901 0901 0706 0708 0701	Voitures de tourisme/autocars/ passagers (trafic commercial) Voitures de tourisme/autocars/ passagers (trafic commercial) Voitures de tourisme/autocars/ passagers Voitures de tourisme/autocars/ passagers (trafic commercial) Voitures de tourisme/autocars/ passagers

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE – *suite*

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane)

État américain	Province canadienne	Poste frontière	Code du poste canadien	Code du poste américain	Observations
New York	Ontario/Québec	Massena-Cornwall	4090	0704	
New York	Québec	Fort Covington-Dundee Trout River-Trout River et Jamieson Trout River-Trout River Trout River-Jamieson Châteaugay-Herdman Champlain-Rouses Point-Lacolle Routes (15, 221, 223) et Covey Hill Champlain-Rouses Point-Lacolle (route 15) Champlain-Rouses Point-Lacolle (route 221) Champlain-Rouses Point-Lacolle (route 223) Champlain-Rouses Point-Covey Hill	3300 3520 3720 3020 3513 3512 3511 3332	0705 0715 0715 0711 0712 0712 0712 0712	
Vermont	Québec	Highgate Springs-Alburg-Phillipsburg-Noyan Richford-Abercorn et East Pinnacle Richford-Abercorn Richford-East Pinnacle North Troy-Highwater Derby Line-Rock Island (routes 55 et 143) Derby Line-Rock Island (route 55) Derby Line-Rock Island (route 143) Norton-Stanhope Beecher Falls-East Hereford	3370 3180 3690 3340 3141 3142 3540 3620	0212 0203 0203 0203 0209 0209 0211 0206	Passage à niveau
Maine	Québec	Jackman-Armstrong Skinner-Boundary	3291	0104	Passage à niveau

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE – *suite*

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane)

État américain	Province canadienne	Poste frontière	Code du poste canadien	Code du poste américain	Observations
Maine	Nouveau-Brunswick	Fort Kent-Clair Madawaska-Edmundston Van Buren-St. Leonard Limestone-Gillespie Fort Fairfield-Andover Bridgewater-Centreville Houlton-Woodstock Road Vanceboro-St. Croix Calais-St. Stephen	2160 2130 2180 2370 2140 2150 2121 2310 2110	0110 0109 0108 0118 0107 0127 0106 0105 0115	
Maine	Nouvelle-Écosse	Portland, Bar Harbour-Yarmouth Bar Harbour-Yarmouth Portland-Yarmouth	7750 7750	0101	Traversier Piétons Piétons

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE AMÉRICANO-MEXICAINE

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane.)

État américain	État mexicain	Poste frontière	Code du poste américain	Observations
Californie	Baja California	San Ysidro-Puerta Mexico (Tijuana) Otay Mesa-Mesa de Otay Tecate-Tecate Calexico-Mexicali Calexico-Mexicali I Calexico East-Nuevo Mexicali Andrade-Vicente Guerrero Andrade-Los Algodones	2504 2506 2505 2503 2507 2502	Voitures de tourisme/trains/piétons Essentiellement des marchandises Comprend le transport ferroviaire Comprend le transport ferroviaire Achevé en 1997
Arizona	Sonora	San Luis-San Luis Río Colorado Lukeville-Sonoyta Sasabe-Sasabe Nogales-Nogales Nogales (DDC)-Nogales I Nogales I (Morley Gate)-Nogales II Nogales (Mariposa)-Nogales III Naco-Naco Douglas-Agua Prieta	2608 2602 2606 2604 2603 2601	Également connu sous le nom de La Garita de Ladrillera Comprend le transport ferroviaire Voitures de tourisme/piétons seulement Voitures de tourisme/marchandises seulement
Nouveau-Mexique	Chihuahua	Columbus-Gral. Rodrigo M. Queredo Antelope Wells-El Berrendo Santa Teresa-San Jerónimo	2406 2406 2408	Principalement des données sur les passagers Data inclus en Columbus, NM Voitures de tourisme et marchandises
Texas	Chihuahua	El Paso-Ciudad Juárez Paso del Norte (Santa Fe Street)-Puente Benito Juárez Good Neighbor Bridge-Buen Vecino Bridge	2402	Poste de péage sens unique en direction du nord, comprend le transport ferroviaire Également connu sous le nom de Stanton Street Bridge, Friendship Bridge, Puente Río Bravo, Puente Ciudad Juárez-Stanton Lerdo, Puente Lerdo.

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE AMÉRICANO-MEXICAINE – *suite*

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane.)

État américain	État mexicain	Poste frontière	Code du poste américain	Observations
Texas-suite	Chihuahua-suite	Bridge of the Americas-Puente internacional Córdova-Las Américas Ysleta-Zaragoza Bridge Fabens-Guadalupe Bravos Fabens-Caseta-Poctor P. Parra Fort Hancock-El Porvenir Fort Hancock-El Porvenir Bridge Presidio-Ojinaga Presidio-Ojinaga Bridge	2404 2403	Également connu comme Puente Río Bravo, Puente Córdova Bridge, Puente Libre, BOTA. Limite de charge. Inclu le transport ferroviaire, pas de poste de péage Comprend le transport ferroviaire Également connu comme Puente la Caseta. Poste de péages en direction nord Principalement des données sur les passagers. Les données sur le commerce est inclu dans Fabens, Texas Voitures de tourisme/piétons. Poste de péage, direction nord Comprend le transport ferroviaire
Texas	Coahuila	Del Río-Ciudad Acuña La Linda Bridge-Puente La Linda Del Río, Lake Amistad Dam Crossing-Presa La Amistad Del Río-Ciudad Acuña International Bridge Eagle Pass-Piedras Negras Eagle Pass Bridge-Piedras Negras I Eagle Pass Bridge-Piedras Negras II Eagle Pass Rail Crossing-Piedras Negras Rail Crossing	2302 2303	Également connu comme Big Bend Crossing Bridge, Heath Crossing. Route à deux voies à faible densité de circulation Également connu comme Del Rio International Bridge, Puente Acuña-Ciudad Del Rio. Également connu comme Eagle Pass-Piedras Negras International Bridge. Voitures de tourisme/piétons/véhicules utilitaires Transport ferroviaire seulement
Texas	Nuevo Léon	Laredo-Colombia Laredo-Colombia Solidarity Bridge	2304	Également connu comme Laredo III, Colombia Bridge, Puente Solidaridad, Puente Colombia Voitures de tourisme/piétons/véhicules utilitaires

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE AMÉRICANO-MEXICAINE – *suite*

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane.)

État américain	État mexicain	Poste frontière	Code du poste américain	Observations
Texas	Tamaulipas	Laredo-Nuevo Laredo Laredo-Nuevo Laredo Railroad Crossing Gateway to the Americas Bridge- Nuevo Laredo I	2304	Transport ferroviaire seulement Également connu comme Convent Street Bridge, Laredo International Bridge, Old Bridge, Laredo-Nuevo Laredo Bridge 1, Puente Nuevo Laredo, Puente Laredo I, Puente Viejo. (Nota : Depuis avril 2000, les ponts n°s 1 et 2 n'accueillent plus que du trafic de passagers en raison de l'ouverture du pont n° 4, le World Trade Bridge)
		Juarez-Lincoln Bridge-Nuevo Laredo II		Également connu comme pont n° 2, Laredo-Nuevo Laredo Bridge 2, Puente Juarez Lincoln. (Nota : Depuis avril 2000, les ponts n°s 1 et 2 n'accueillent plus que du trafic de passagers en raison de l'ouverture du pont n° 4, le World Trade Bridge)
		Falcon Heights-Nuevo Ciudad Guerrero Lake Falcon Dam Crossing-Puente San Juan		Également connu comme Falcon Dam, Presa Falcon, Puente Internacional de la Presa. Essentiellement des voitures de tourisme
		World Trade Bridge		Également connu comme pont n° 4. Ouvert en avril 2000 au trafic commercial de camions. Depuis la même date, les ponts n°s 1 et 2 n'accueillent plus que du trafic de passagers
		Roma-Ciudad Miguel Alemán Roma-Ciudad Miguel Alemán Bridge	2310	Également connu comme Starr County International Bridge, Roma Bridge, Puente Roma-Miguel.
		Rio Grande City-Ciudad Camargo Rio Grande City-Camargo Bridge	2307	Également connu comme Starr-Camargo Bridge, Puente Camargo. Pont étroit à deux voies de circulation. Essentiellement des voitures de tourisme.
		Los Ebanos-Gustavo Díaz Ordaz		Traversier à passagers. La construction du Los Ebanos International Bridge est envisagée en remplacement de ce traversier

NOMS DES POINTS D'ENTRÉE, À LA FRONTIÈRE AMÉRICO-MEXICAINE – suite

(Par ordre géographique d'ouest en est. Les caractères gras indiquent le nom du poste frontière. Les caractères gras indiquent les postes frontières qui se rattachent à chaque bureau de douane.)

État américain	État mexicain	Poste frontière	Code du poste américain	Observations
Texas-suite	Tamaulipas-suite	Hidalgo-Reynosa Mc Allen-Hidalgo-Reynosa Bridge	2305	Également connu comme Hidalgo Bridge, Puente Reynosa, Puente Reynosa-McAllen I. Deux ouvrages. L'ancien pont à quatre voies n'accueille que le trafic en direction du sud. Le nouveau pont à quatre voies n'accueille que le trafic en direction du nord Voitures de tourisme/marchandises
		Pharr-Reynosa III International Bridge on the Rise	2309	Également connu comme B&P Bridge, Puente Las Flores, Puente Internacional Nuevo Progreso-Progreso.
		Progreso-Nuevo Progreso Progreso International Bridge-Nuevo Progreso	2309	Également connu comme B&P Bridge, Puente Las Flores, Puente Internacional Nuevo Progreso-Progreso.
		Brownsville-Matamoros Free Trade Bridge-Puente Internacional Libre Comercio B&M Bridge	2301	Également connu comme Indios-Lucio Blanco Bridge, Puente Lucio Blanco-Los Indios. Également connu comme Brownsville I & Matamoros Bridge, B Y M, Puente Viejo. Voitures de tourisme/marchandises/comprend le transport ferroviaire Également connu comme El Puente, Puente Nuevo, Brownsville II. Également connu comme Los Tomates Bridge, Expressway 77 Bridge, et Matamoros III Bridge.
		Gateway International Bridge-Puerta México		
		The Veterans-General Ignacio Zaragoza		

TARIF DOUANIER FONDÉ SUR LE SYSTÈME HARMONISÉ APPLICABLE AU COMMERCE INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

Chapitre	Description	Chapitre	Description
1	Animaux vivants	35	Matières albuminoides, colles et enzymes
2	Viande et abats comestibles	36	Explosifs
3	Poissons et crustacés	37	Produits photographiques
4	Produits laitiers	38	Produits divers des industries chimiques
5	Produits d'origine animale	39	Matières plastiques
6	Plantes vivantes	40	Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc
7	Légumes et racines comestibles	41	Peaux et cuirs
8	Fruits et noix comestibles	42	Ouvrages en cuir et sacs à main
9	Café, thé et épices	43	Fourrures et pelleteries factices
10	Céréales	44	Bois et ouvrages en bois
11	Malt, amidon et inuline	45	Liège et ouvrages en liège
12	Graines et fruits oléagineux	46	Ouvrages de sparterie et de vannerie
13	Gomme, résines et autres sucs	47	Pâte de bois et papier carton
14	Matières à tresser végétales	48	Papiers et cartons
15	Graisses et huiles animales ou végétales	49	Livres imprimés
16	Préparations de poisson et de viande	50	Soie
17	Sucres et sucreries	51	Laine et poils d'origine animale
18	Cacao et ses préparations	52	Coton
19	Préparations à base de céréales et de farines	53	Autres fibres textiles, végétales et fils de papier
20	Préparations de légumes, fruits et noix	54	Filaments artificiels
21	Préparations alimentaires diverses	55	Fibres artificielles discontinues
22	Boissons, liquides alcooliques et vinaigres	56	Ouates, feutres et tissus non-tissés
23	Résidus et déchets des industries alimentaires	57	Tapis et autres revêtements de sol en matières textiles
24	Tabac et succédanés de tabac fabriqués	58	Tissus spéciaux
25	Sel, soufre, plâtres et ciments	59	Tissus imprégnés
26	Minérais, scories et cendres	60	Étoffes de bonneterie
27	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales	61	Vêtements en bonneterie
28	Produits chimiques inorganiques	62	Vêtements autres qu'en bonneterie
29	Produits chimiques organiques	63	Autres articles textiles confectionnés
30	Produits pharmaceutiques	64	Chaussures
31	Engrais	65	Coiffures
32	Extraits tannants ou tinctoriaux	66	Parapluies et cannes
33	Huiles essentielles et résinoïdes	67	Articles en plumes et en duvet
34	Savon et agents de surface organiques	68	Ouvrages en pierre, plâtre, ciment et amiante
		69	Produits céramiques

Chapitre	Description	Chapitre	Description
70	Verre	86	Locomotives et appareils mécaniques de signalisation
71	Perles, pierres, métaux précieux et bijouterie de fantaisie	87	Véhicules autres que ferroviaires
72	Fonte, fer et acier	88	Aéronefs, astronefs et leurs parties
73	Ouvrages en fonte, fer ou acier	89	Navires et embarcations maritimes
74	Cuivre et ouvrages en cuivre	90	Instruments de mesure et d'essai
75	Nickel et ouvrages en nickel	91	Horlogerie
76	Aluminium et ouvrages en aluminium	92	Instruments de musique, parties et accessoires
78	Plomb et ouvrages en plomb	93	Armes, munitions et leurs parties
79	Zinc et ouvrages en zinc	94	Meubles, lampes et constructions préfabriquées
80	Étain et ouvrages en étain	95	Jouets, jeux et articles pour sports
81	Autres métaux communs et cermets	96	Ouvrages divers
82	Outils en métaux communs	97	Objets d'art et antiquités
83	Ouvrages divers en métaux communs	98	Dispositions de classification spéciale
84	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines	99	Transactions spéciales-commerciales
85	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties		

a|n|n|e|x|e D

Tableaux en mesures américaines

annexe D

Tableaux en mesures américaines

tableau 1-2

Superficie

(Nombre de milles carrés)

	Canada	Mexique	États-Unis
Superficie totale	3 849 674	839 145	3 717 813
Superficie des terres	3 558 097	756 470	3 536 294
Superficie des eaux	291 577	82 675	181 519

SOURCES

Canada

Ressources naturelles Canada, Division GéoAccès, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección General de Geografía, Aguascalientes (Ags.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States: 1998*, Washington (DC), 1998.

tableau 3-3

Taux d'accidents de la route mortels et avec blessures

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Tués de la route, total	3 963	3 351	3 091	10 201	9 043	9 305	44 599	41 817	42 065
Blessés de la route, total	262 680	241 935	230 890	93 325	121 638	115 274	3 231 000	3 465 000	3 511 000
Véhicule routier-milles, total (milliards)	I	^e 197,0	I	I	I	I	2 144	2 423	2 482
Véhicules routiers motorisés, total (En millions)	17,0	^r 17,0	^r 17,2	10,2	12,0	12,4	193,1	205,4	210,2
Taux par 100 millions de véhicule-milles									
Taux d'accidents mortels	I	^e 1,7	I	I	I	I	2,1	1,7	1,7
Taux d'accidents avec blessures	I	123	I	I	I	I	151	143	141
Taux par tranche de 10 000 véhicules routiers motorisés									
Taux d'accidents mortels	2,3	2,0	1,8	10,0	7,5	7,5	2,3	2,0	2,0
Taux d'accidents avec blessures	155	142	134	91	101	93	167	169	167

LÉGENDE : e = Données estimatives. r = Données révisées. I = Données inexistantes.

SOURCES

Canada

Véhicule routier-milles : Transports Canada, Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Les transports au Canada en 1997—Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998.

Véhicules routiers motorisés : Statistique Canada, *Véhicules automobiles : immatriculations, n° 53-219-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Tués et blessés de la route : Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Base nationale de données sur les collisions, compilations spéciales*, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Véhicules routiers motorisés : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, données fondées sur celles du Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano; elles indiquent les bureaux financiers des États ainsi que les bureaux de la police et de la circulation des États. Mexico (D.F.), années diverses.

Tués et blessés de la route : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección de Estadísticas Económicas, d'après les données réunies par la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal et le Direcciones de Seguridad Pública y Vialidad, et leurs organismes d'État et locaux équivalents, Mexico (D.F.), années diverses.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics 1998 et National Transportation Statistics 1999*, Washington (DC), 1998 et 1999.

tableau 4-1

Consommation d'énergie du secteur des transports

En quads (quadrillons de BTU)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Consommation d'énergie, total^a	7,43	8,14	8,51	4,89	5,20	5,59	84,12	90,86	93,87
Consommation des transports, total^b	1,93	2,15	2,20	1,21	1,33	1,36	22,54	24,07	24,66
Part de la consommation totale d'énergie détenue par les transports (en pourcentage)	26,0	26,4	25,9	24,8	25,5	24,4	26,8	26,5	26,3
Carburants fossiles, total en exajoules ^c	1,92	2,14	2,19	—	—	—	22,49	24,03	24,62
Gaz naturel	0,13	0,23	0,24	—	—	—	0,68	0,72	0,73
Trillions de pieds cubes	0,12	0,22	0,23	—	—	—	0,66	0,70	0,71
Pétrole	1,79	1,91	1,95	1,20	1,33	1,36	21,81	23,31	23,89
Millions de barils	329	351	359	211	243	249	4,004	4,281	4,385
Électricité ^b	0,011	0,013	0,013	0,003	0,003	0,004	0,014	0,013	0,013

^a Pour les trois pays, la consommation d'énergie totale **comprend** les pertes énergétiques des réseaux électriques.

^b Pour les trois pays, la consommation totale des transports et l'électricité **ne comprennent pas** les pertes énergétiques des réseaux électriques.

^c Le charbon n'est pas compris dans ce tableau, parce que les trois pays en utilisent une quantité négligeable pour les transports.

LÉGENDE : — = Données inexistantes.

NOTA

Canada

Consommation d'énergie, total : Comprend l'énergie renouvelable.

Consommation des transports, total : Comprend le carburant utilisé dans les secteurs des pêches et du camionnage pour compte propre, mais exclut le carburant consommé par les administrations publiques.

Mexique

Gaz naturel : Les données sont inexistantes, mais la consommation mexicaine de gaz naturel est considérée comme plutôt faible.

États-Unis

Consommation d'énergie, total : Comprend l'énergie renouvelable.

La consommation totale des transports est supérieure à la somme des composants parce que les pertes énergétiques du réseau électrique ne sont pas indiquées. Le secteur des pêches n'est pas compris, mais la consommation de carburant des administrations publiques est prise en compte.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, *Bulletin trimestriel sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada*, no 57-003-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), éditions diverses.

Mexique

Secretaría de Energía, *Balance Nacional, Energía*, 1996, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Energy, Energy Information Agency, *Annual Energy Review, 1997* et *Monthly Energy Review, août 1998*, Washington (DC), 1998.

tableau 4-2

Consommation d'énergie par mode de transport

Trillions de BTU (10¹² BTU)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	1 931,4	2 150,7	2 203,8	1 208,8	1 326,1	1 360,3	22 540	24 070	24 660
Transport aérien	175,5	175,4	195,1	69,8	90,4	88,5	1 811	1 836	1 891
Carburateur	170,3	171,5	191,3	68,1	86,8	87,4	1 769	1 803	1 857
Essence aviation	5,2	3,9	3,7	1,6	3,7	1,1	42	33	34
Transport routier	1 416,4	1 546,2	1 574,3	1 087,1	1 188,1	1 221,8	I	18 268	18 726
Essence	1 114,6	1 150,4	1 165,3	794,2	880,4	895,1	13 691	14 633	14 939
Carburant diesel	277,2	364,4	376,7	278,5	290,0	308,5	2 900	3 600	3 750
Autres carburants	24,6	31,4	32,4	14,4	17,6	18,2	I	35	37
Transport par pipeline	135,0	232,5	241,2	ND	ND	ND	680	722	734
Gaz naturel	126,1	220,7	228,9	ND	ND	ND	680	722	734
Électricité	8,2	10,4	10,2	ND	ND	ND	ND	ND	U
Carburant diesel	0,6	1,3	2,1	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire	84,8	76,7	75,0	25,2	21,4	23,4	444	493	507
Distillat/carburant diesel	84,8	76,7	75,0	25,2	21,4	23,4	443	492	506
Transport ferroviaire des marchandises	82,6	74,7	73,0	ND	ND	ND	432	483	496
Transport ferroviaire interurbain des passagers	2,2	2,0	2,0	ND	ND	ND	11	9	10
Électricité									
Transport interurbain des passagers	NS	NS	NS	ND	ND	ND	1	1	1
Transports en commun	18,0	23,3	22,3	I	I	I	I	121	119
Électricité	3,0	2,8	2,9	2,6	3,3	3,4	17	17	17
Carburants automobiles									
Essence	0,5	0,4	NS	I	I	I	4	8	8
Carburant diesel	12,1	12,7	12,0	I	I	I	90	94	92
Gaz naturel comprimé	2,5	7,4	7,4	I	I	I	I	2	2
Transport par eau	101,7	96,7	96,0	I	I	I	1 396	1 338	1 323
Mazout résiduel	57,0	52,8	52,4	19,6	1,3	1,5	947	881	853
Distillat/mazout pour diesel	44,7	43,1	43,0	4,5	21,5	21,7	286	324	346
Essence	NS	0,8	0,6	I	I	I	163	133	124

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Consommation d'énergie des transports : Les pertes énergétiques des réseaux électriques sont exclues du total global, ainsi que du total pour chaque mode de transport.

Transports en commun : Les données canadiennes et américaines renvoient à **tous les transports en commun**, notamment aux autobus locaux et autres véhicules routiers de transport en commun, qui sont également pris en compte sous la rubrique « Transport routier ». Certains traversiers sont également compris.

Mexique

Transport routier, autres carburants : Cette rubrique fait référence au gaz de pétrole liquéfié.

Transport routier, essence, carburant diesel, autres carburants : Cette rubrique comprend des données sur les transports en commun et sur les carburants automobiles, et aucune ventilation n'est possible.

Transport ferroviaire, distillat/carburant diesel : Cette rubrique comprend les services de passagers et de marchandises, et aucune ventilation n'est possible.

t a b l e a u 4-2

Consommation d'énergie, par mode de transport – Suite

Transports en commun, carburants automobiles : Les données pour les sous-catégories ne peuvent être désagrégées pour indiquer les données sur les transports en commun. Elles sont comprises plutôt dans les catégories de carburants routiers (essence, carburant diesel et autres carburants).

Transport par eau, mazout résiduel, distillat/mazout pour diesel : En 1991, la consommation de combustible des navires a commencé à changer. Le carburant diesel a commencé à remplacer le mazout (fuel-oil).

États-Unis

Total : Le total est différent de la somme des données relatives à chaque mode de transport, pour les raisons indiquées à l'annexe B.

SOURCES

Canada

Tous les modes de transport sauf le transport en commun ferroviaire : Statistique Canada, *Bulletin trimestriel sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada, n° 57-003-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), diverses éditions trimestrielles.

Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport en commun ferroviaire : Statistique Canada, *Statistique du transport de passagers par autobus et du transport urbain, n° 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Secretaría de Energía, *Balance Nacional, Energía, 1996*, Mexico (D.F.), 1998.

Comisión Nacional para el Ahorro de Energía, communication privée, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

Total : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review, 1997*, Washington (DC), 1998.

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, communication privée, Washington (DC), 1998.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *General Aviation and Avionics Survey*, Washington (DC), années diverses.

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport par pipeline : U.S. Department of Energy, *Natural Gas Annual 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington (DC), 1997.

National Railroad Passenger Corp., State and Local Affairs Department, communication privée, Washington (DC), 1998.

National Railroad Passenger Corp., Director of Fuel Management, communication privée, Washington (DC), 1998.

American Public Transit Association, *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

American Public Transit Association, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Fuel Oil and Kerosene Sales*, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

tableau 4-3

Consommation estimative de carburants de remplacement par les véhicules routiers motorisés

(En milliers de gallons d'équivalent essence)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1992 ^a	1995	1996
Consommation de carburant, total	11 180 864	12 198 778	12 415 527	I	I	I	134 231 000	144 776 000	148 182 000
Carburants de remplacement, total	217 776	311 582	319 844	I	I	I	229 631	277 507	297 231
Gaz de pétrole liquéfiés (GPL)	197 664	252 244	260 277	I	I	I	208 142	232 701	239 158
Gaz naturel comprimé (GNC)	20 106	59 259	59 488	I	I	I	16 823	35 162	46 923
Gaz naturel liquéfié (GNL)	0	0	0	I	I	I	585	2 759	3 247
Méthanol, 85 p. 100 (M85)	5	80	80	I	I	I	1 069	2 887	3 390
Méthanol pur (M100)	0	0	0	I	I	I	2 547	2 150	347
Éthanol, 85 p. 100 (E85)	0	0	0	I	I	I	21	190	694
Éthanol, 95 p. 100 (E95)	0	0	0	I	I	I	85	995	2 699
Électricité	NS	NS	NS	I	I	I	359	663	773
Oxygénats									
Éther méthyltertiobutylique (MTBE)	NS	NS	NS	I	I	I	1 175 000	2 691 200	2 749 700
Éthanol dans le gazohol	2 600	10 600	10 600	I	I	I	701 000	910 700	660 200
Carburants classiques									
Essence	8 962 970	9 250 671	9 370 584	I	I	I	110 135 000	115 943 000	117 783 000
Carburant diesel	1 997 477	2 625 957	2 714 531	I	I	I	23 866 000	28 555 040	30 101 430

^a Les données des États-Unis pour 1990 ne sont pas disponibles. Celles de l'année la plus rapprochée portent sur 1992.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. NS = Données non significatives.

NOTA

Mexique

Carburants de remplacement, gaz de pétrole liquéfiés : On trouvera au tableau 4-2, sous la rubrique « Transport routier, autres carburants », une estimation de la consommation de carburant en pétajoules.

SOURCES

Canada

Ressources naturelles Canada, Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ont.), 1998.

États-Unis

U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Alternatives to Traditional Transportation Fuels, 1996*, Washington (DC), 1997.

t a b l e a u 4-4

Prix moyen^a des combustibles fossiles pour les utilisateurs finals

(En cents américains courants par gallon)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Carburant automobile									
Essence									
Au plomb	SO	SO	SO	95,5	127,3	139,4	114,9	SO	SO
Super sans plomb	204,4	178,7	186,8	SO	SO	158,4	134,9	133,6	141,3
Ordinaire sans plomb	189,5	152,8	161,0	134,6	132,1	143,4	116,4	114,7	123,1
Moyenne pour tous les types									
Prix comprenant les taxes	ND	ND	ND	ND	ND	ND	121,7	120,5	128,8
Taxes	74,3	73,6	75,3	ND	ND	ND	24,6	36,9	37,0
Carburant diesel									
Prix comprenant les taxes	163,2	116,4	119,9	81,4	96,7	106,6	ND	110,9	123,5
Taxes	58,1	46,3	46,6	ND	ND	ND	31,1	43,4	43,3
Carburant aviation									
Essence	159,4	118,4	119,7	134,6	132,1	143,4	112,0	100,5	111,6
Carburéacteur	83,5	53,3	58,4	95,3	67,4	88,6	76,7	54,6	64,8
Carburant ferroviaire									
Carburant diesel	89,0	59,3	64,8	81,4	96,7	106,6	69,2	60,0	67,7
Transport par eau									
Carburants combinés	54,4	38,1	43,8	30,7	24,8	49,8	ND	38	42

^a Sauf indication contraire dans les notes ci-après, les prix comprennent le prix du carburant et les taxes. Celles-ci ne sont indiquées séparément dans le présent tableau que pour tous les types d'essence automobile et pour le carburant diesel automobile. Voir l'annexe B pour obtenir des renseignements sur les taxes sur les carburants exigibles dans chacun des trois pays.

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Mexique

Les données renvoient au prix de vente au public au 31 décembre de chaque année.

États-Unis

Taxes sur les carburants automobiles : Taxes moyennes sur les carburants du gouvernement fédéral et des États seulement, pondérées en fonction des ventes. Elles ne comprennent pas les taxes de vente des États, qui, si incluses, augmenteraient d'environ un demi-cent par litre la taxe moyenne en 1996, tant sur l'essence que sur le carburant diesel. À noter que les prix du carburant automobile comprennent les taxes de vente des États.

Carburant aviation : Son prix ne comprend aucune taxe. Le prix du carburéacteur est celui que paient les gros transporteurs aériens titulaires d'un certificat, qui sont définis à l'annexe B.

Carburant ferroviaire : Son prix ne comprend que les taxes fédérales.

Prix moyen^a des combustibles fossiles pour les utilisateurs finals – Suite

SOURCES

Canada

Ressources naturelles Canada, Bureau de l'efficacité énergétique, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Petróleos Mexicanos. PEMEX-Refinación. *Anuario Estadístico, 1998*, Mexico (D.F.), 1999.

Petróleos Mexicanos. PEMEX-Refinación. Subgerencia de Planeación, Mexico (D.F.), 1999.

États-Unis

Carburant automobile : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review 1997*, Washington (DC), 1998.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

Carburant aviation, essence : U.S. Department of Energy, Energy Information Administration, *Annual Energy Review, 1997*, Washington (DC), 1998.

Carburant aviation, carburéacteur : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, communication privée, Washington (DC), 1998.

Carburant ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997 Edition*, Washington (DC), 1997.

Taxes sur le carburant ferroviaire : Association of American Railroads, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD), communication privée, Washington (DC), 1998.

tableau 4-5

Rendement énergétique des nouveaux modèles de l'année de véhicules routiers motorisés

(En gallons aux 100 milles)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Moyenne pondérée en fonction des ventes									
Voitures de tourisme	3,5	3,4	3,4	3,9	3,4	3,3	3,6	3,5	3,5
Camions légers	4,8	4,9	4,8	ND	ND	ND	4,8	4,9	4,8
Rayons d'action									
Voitures de tourisme	8,8 à 2,1	8,2 à 2,1	7,6 à 2,1	ND	3,9 à 2,9	4,6 à 2,7	11,5 à 1,5	9,7 à 1,7	7,2 à 1,8
Camions légers	9,5 à 2,9	8,0 à 3,6	7,7 à 3,6	ND	ND	ND	8,4 à 3,0	6,8 à 3,0	7,1 à 3,2

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Moyenne pondérée en fonction des ventes : À raison de 55 p. 100 de déplacements en ville, et de 45 p. 100 de déplacements sur autoroute.

Camions légers : Poids nominal brut du véhicule allant de zéro kg à 3 856 kg (c.-à-d. 8 500 livres ou moins).

Moyennes et rayons d'action : Les données des États-Unis et du Canada englobent tant les véhicules d'origine nationale que les véhicules importés. Les données mexicaines ne visent que les véhicules d'origine nationale.

SOURCES

Canada

Moyenne pondérée en fonction des ventes : Transports Canada, *Les transports au Canada en 1997—Rapport annuel*, TP 13198, Ottawa (Ont.), 1998.Rayons d'action : Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, Ottawa (Ont.), 1997.Transports Canada et Ressources naturelles Canada, *Guide de consommation de carburant, publication annuelle*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Secretaría de Energía, Comisión Nacional para el Ahorro de Energía, Dirección de Transporte, Mexico (D. F.), 1998.

États-Unis

Moyenne pondérée en fonction des ventes : U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Consumer Programs Division, NPS-32, Washington (DC), 1998.

Rayons d'action : U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Automotive Fuel Economy Program, *Twenty-Second Annual Report to Congress*, Washington (DC), années diverses.

U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Consumer Programs Division, NPS-32, communication privée, Washington (DC), 1998.

tableau 4-6a

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle

(Grammes d'émissions au mille)

	Total des hydrocarbures	Hydrocarbures non méthaniques	Oxyde de carbone (CO)	CO par temps froid	Oxydes d'azote	Particules
Canada, 1996						
Voitures de tourisme	0,41	SO	3,4	SO	1,0	^a 0,20
Camions légers						
Moins de 3 751 livre (poids du véhicule chargé)	0,80	SO	10	SO	1,2	^a 0,26
Plus de 3 750 livre (poids du véhicule chargé)	0,80	SO	10	SO	1,7	^a 0,13
Mexique, années de modèle 1995 et suivantes						
Voitures de tourisme	0,41	SO	3,4	SO	1,0	SO
Camions légers						
Moins de 8 503 livre (poids net du véhicule)	1,01	SO	14,1	SO	2,3	SO
États-Unis, années de modèle 1994 et suivantes						
Voitures de tourisme						
Vie utile moyenne	0,41	0,25	3,4	10,0	0,4	0,08
Vie utile complète	SO	0,31	4,2	SO	0,6	0,10
Camions légers						
De 3 751 à 5 750 livre (poids du véhicule chargé)						
Vie utile moyenne	SO	0,32	4,4	10,0	0,7	^b 0,08
Vie utile complète	0,80	0,40	5,5	SO	0,97	^b 0,10

^a Dans le cas des véhicules au carburant diesel seulement.

^b L'instauration progressive commence avec l'année de modèle 1995.

LÉGENDE : SO = Sans objet.

NOTA

Tous les pays

Les camions légers sont des véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) est d'environ 3 856 kg ou moins. Dans le cas des États-Unis et du Canada, leur définition exacte indique un PNBV de 8 500 livres ou moins, et, pour la période visée par le présent tableau, il y a respectivement pour chaque pays quatre et deux catégories de camions légers, dont le PNBV va de zéro à 8 500 livres inclusivement.

Canada

Poids du véhicule chargé (PVC) : Voir l'annexe B sous la rubrique « États-Unis » pour une définition.

Depuis le 1er septembre 1997, les normes canadiennes sont harmonisées avec les normes américaines en vertu d'un règlement, pour toutes les catégories de véhicules routiers.

Voitures de tourisme et camions légers : Dans le cas des voitures (véhicules légers) et des camions légers (poids légers), les normes canadiennes de 1996 équivalent techniquement à celles des États-Unis pour les véhicules de l'année de modèle 1988, mais en pratique, les constructeurs et les importateurs ont fourni des véhicules répondant aux normes américaines de 1996.

Mexique

Particules : Aucune disposition réglementaire n'est en vigueur en ce qui a trait aux particules émises par ces véhicules.

t a b l e a u 4-6a

Exigences fédérales en matière de contrôle des émissions des voitures de tourisme et des camions légers, par année de modèle – *Suite*

États-Unis

Vie utile : Celle pendant laquelle il faut satisfaire aux normes. Voir l'annexe B pour une définition plus complète.

Couverture : Le présent tableau est une simplification des normes américaines d'émission des voitures de tourisme et des camions légers.

Calendriers d'exécution : Ils sont résumés à l'annexe B. Les normes ont été instaurées progressivement sur plusieurs années.

Voitures de tourisme et camions légers : Les données ne visent que les véhicules à essence. Voir l'annexe B pour connaître les différences relatives aux véhicules à carburant diesel.

Camions légers : Il y a quatre catégories de camions légers. La réglementation indiquée ici vise la catégorie LDT2, qui a un PNV pouvant atteindre 2 722 kg (c.-à-d. 6 000 livres ou moins) et un PVC de 1 701 à 2 608 kg (c.-à-d. de 3 751 à 5 750 livres inclusivement). (Le PNV et le PVC sont définis à l'annexe B.) En 1996, les véhicules de la catégorie LDT2 ont compté pour plus de 60 p. 100 des ventes de camions légers neufs.

SOURCES

Canada

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Instituto Nacional de Ecología, Diario Oficial de la Federación, *Norma Oficial Mexicana NOM-042-ECOL-1993 et NOM-044-ECOL-1993*, Mexico (D.F.), 1993.

États-Unis

U.S. Code of Federal Regulations, Washington (DC), 1998.

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, *Mobile Source Emissions Standards Summary*, Washington (DC), 1992.

U.S. Environmental Protection Agency, Office of Air and Radiation, Office of Mobile Sources, Vehicle Programs and Compliance Division, *Tier 2 Study White Paper*, Washington (DC), 1997.

tableau 5-1

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport

(En millions de tonnes américaines)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	687,1	784,6	809,8	419,0	473,2	490,8	6 701,3	7 784,5	8 069,7
Transport aérien	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	8,5	9,4	10,7
Transport par eau	66,6	55,7	53,8	33,7	35,1	34,8	1 117,8	1 086,2	1 093,3
Cabotage	28,9	24,9	23,3	33,7	35,1	34,8	298,6	266,6	267,4
Grands Lacs	11,7	8,5	9,7	SO	SO	SO	110,2	116,1	114,9
Voies navigables intérieures ^a	26,0	22,3	20,8	SO	SO	SO	709,0	703,4	711,1
Transport par pipeline	244,1	320,3	334,6	ND	ND	ND	1 561,1	1 710,3	1 776,7
Pétrole brut et produits pétroliers (oléoduc)	160,7	192,4	202,2	ND	ND	ND	1 057,0	1 121,0	1 177,0
Gaz naturel (gazoduc)	83,3	128,0	132,4	ND	ND	ND	504,1	589,3	599,7
Transport ferroviaire	211,4	224,8	220,5	38,3	33,8	33,3	1 424,9	1 549,6	1 610,9
Transport routier	164,6	184,4	200,5	346,9	404,2	422,5	2 589,0	3 429,0	3 578,0

^a Navigables à des fins commerciales

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Les données ne comprennent que les activités des transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada et dont les recettes annuelles provenant du transport interurbain sont supérieures ou égales à 1 million de dollars canadiens; elles excluent les livraisons locales (moins de 24 kilomètres parcourus) et les livraisons faites par des camionneurs pour compte propre et de petits transporteurs pour compte d'autrui.

Transport par pipeline : Les données visent tant les oléoducs que les gazoducs (gaz naturel).

Mexique

Total : Les données n'englobent pas le transport par pipeline, car aucune donnée sur ce dernier n'est disponible.

Transport routier : Les données ne s'appliquent qu'au camionnage interurbain sur le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Transport routier : Les données ne visent que le camionnage interurbain pour compte d'autrui et pour compte propre.

Transport par pipeline : Les données se rapportent tant aux oléoducs qu'aux gazoducs (gaz naturel).

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne*, n° 51-206-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures, et transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport par oléoduc*, n° 55-201-XPB au catalogue, et *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution*, n° 57-205-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XPB au catalogue, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1998.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serie Estadísticas 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1998.

t a | b | l e a | u 5-1**Transport intérieur de marchandises, par mode de transport – *Suite*****États-Unis**

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), livraisons annuelles.

Transport par pipeline, pétrole brut et produits pétroliers : Association of Oil Pipe Lines, *Shifts in Petroleum Transportation*, Washington (DC), années diverses.

Transport par gazoduc (gaz naturel) : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales fondées sur les données du Department of Energy, Washington (DC), 1999.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997*, Washington (DC), 1997.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America, 1997*, Lansdowne (VA), 1997.

t a b l e a u 5-2

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport

(En milliards (mille millions) de tonnes-milles)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Total	356,6	412,9	420,8	105,5	141,1	145,7	3 472,6	3 962,2	4 052,3
Transport aérien	0,3	0,4	0,4	0,6	0,8	0,7	7,4	10,7	10,9
Transport par eau	36,8	29,1	27,5	13,2	13,7	13,6	833,5	807,7	764,7
Cabotage	9,6	6,8	7,1	13,2	13,7	13,6	479,1	440,3	408,1
Grands Lacs	5,0	3,5	3,7	SO	SO	SO	60,9	59,7	58,3
Voies navigables intérieures ^a	22,2	18,4	16,8	SO	SO	SO	293,5	307,7	298,3
Transport par pipeline	145,3	187,6	192,2	ND	ND	ND	862,7	917,1	934,7
Pétrole brut et produits pétroliers (oléoduc)	70,4	71,2	71,9	ND	ND	ND	584,1	601,1	619,2
Gaz naturel (gazoduc)	74,9	116,4	120,3	ND	ND	ND	278,6	316,0	315,5
Transport ferroviaire	136,7	150,7	151,6	17,1	15,1	14,4	1 034,0	1 305,7	1 356,0
Transport routier	37,5	45,1	49,0	74,6	111,5	117,0	735,0	921,0	986,0

^a Navigables à des fins commerciales.

LÉGENDE : SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Les données ne comprennent que les activités des transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada et dont les recettes annuelles provenant du transport interurbain sont supérieures ou égales à 1 million de dollars canadiens; elles excluent les livraisons locales (moins de 24 kilomètres parcourus) et les livraisons faites par des camionneurs pour compte propre et de petits transporteurs pour compte d'autrui.

Transport par pipeline : Les données visent tant les oléoducs que les gazoducs (gaz naturel).

Mexique

Total : Les données n'englobent pas le transport par pipeline, car aucune donnée sur ce dernier n'est disponible.

Transport routier : Les données ne s'appliquent qu'au camionnage interurbain sur le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Transport par pipeline : Les données se rapportent tant aux oléoducs qu'aux gazoducs (gaz naturel).

Transport routier : Les données ne visent que le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre interurbain.

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne, n° 51-206-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures, et transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport par oléoduc, n° 55-201-XPB au catalogue*, et *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution, n° 57-205-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, d'après les données de Statistique Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, *Le camionnage au Canada, n° 53-222-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serie Estadísticas 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1998.

t a b l e a u 5-2

Transport intérieur de marchandises, par mode de transport – *Suite*

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), années diverses.

Cabotage, Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the U.S., Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), livraisons annuelles.

Transport par pipeline, pétrole brut et produits pétroliers : Association of Oil Pipe Lines, *Shifts in Petroleum Transportation*, Washington (DC), années diverses.

Transport par gazoduc (gaz naturel) : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales fondées sur les données du Department of Energy, Washington (DC), 1999.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts, 1997*, Washington (DC), 1997.

Transport routier : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America, 1997*, Lansdowne (VA), 1997.

t a b l e a u 5-3a**Principaux produits transportés – transport intérieur
au Canada, par mode de transport : en 1996**

(En millions de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien	I	Transport routier	
		Produits forestiers	44,4
		Animaux vivants et produits alimentaires	26,5
		Produits pétroliers	25,5
		Matériaux de construction	20,3
		Acier	15,8
Transport par pipeline		Transport par eau	
Gaz naturel	132,4	Mineraï de fer	7,8
Pétrole brut	131,1	Bois à pâte et copeaux de bois	7,4
Produits pétroliers	71,1	Blé	5,3
		Pierre et pierre à chaux	5,1
		Mazout	4,8
Transport ferroviaire		Transport intermodal	
Charbon bitumineux	43,9	I	I
Mineraï de fer et concentrés	41,2		
Blé	22,4		
Chlorure de potassium (potasse)	13,5		
Bois à pâte et copeaux de bois	12,9		

LÉGENDE : I = Données inexistantes.**SOURCES**

Transport par pipeline : Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipelines*, n° 55-201-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1997. Statistique Canada, *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution*, n° 57-205-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1997.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, n° 52-216-XPB au catalogue, 1996, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales relatives au camionnage pour compte d'autrui, pour le compte de Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

t a b l e a u 5-3b**Principaux produits transportés – transport intérieur
au Mexique, par mode de transport : en 1996**

(En millions de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	
I	I	Divers articles fabriqués	56,4
		Sel, soufre, plâtre et ciment	39,7
		Huiles, cires et carburants minéraux	31,9
Transport par pipeline	ND	Fruits et légumes comestibles	21,9
Gaz naturel	ND	Boissons, spiritueux et vinaigre	20,5
Pétrole brut	ND		
Produits pétroliers	ND		
Transport ferroviaire		Transport par eau	
Ciment	10,3	Pétrole brut et produits pétroliers	21,4
Maïs	6,5	Pierre à chaux	8,0
Minerai de fer	4,3	Sel	6,9
Charbon	3,1	Boulettes de minerai de fer	1,5
Mazout	2,6	Ciment	0,1
		Transport intermodal	
		I	I

LÉGENDE : ND = Données non disponibles. I = Données inexistantes.

NOTA

Transport routier et transport par eau : Les données portent sur 1993.

Transport routier et transport ferroviaire : Les données englobent celles qui visent les marchandises vendues à l'étranger.

SOURCESTransport ferroviaire : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, données fondées sur celles des Ferrocarriles Nacionales de México (Chemins de fer nationaux du Mexique), *Serries Estadísticas, 1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, d'après l'étude sur les poids et les dimensions des véhicules, Sanfandila (Qro.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1997.

t a b l e a u 5-3c

**Principaux produits transportés – transport intérieur
au États-Unis, par mode de transport : en 1993**

(En millions de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Produits pétroliers ou du charbon	992,7
Machinerie, à l'exclusion de la machinerie électrique	0,51	Produits alimentaires ou apparentés	743,2
Produits chimiques ou analogues	0,36	Bois d'œuvre ou produits ligneux, à l'exclusion des meubles	583,1
Machinerie, matériel ou fournitures électriques	0,28	Produits chimiques ou analogues	310,5
Matériel de transport	0,26		
Instruments, produits photographiques et optiques, montres ou horloges	0,10		
Transport par pipeline		Transport par eau	
Pétrole brut	1 019,6	Pétrole et produits pétroliers	930,6
Produits pétroliers	850,9	Matières brutes	360,6
Gaz naturel	554,0	Charbon	300,4
		Produits alimentaires et agricoles	269,3
		Produits chimiques ou analogues	131,6
Transport ferroviaire			
Charbon	631,1	Transport intermodal (combinaison routier et ferroviaire)	
Produits agricoles	174,9	Matériel de transport	7,6
Minéraux non métalliques	144,9	Produits chimiques ou analogues	2,1
Produits pétroliers ou du charbon	136,2	Produits alimentaires ou apparentés	1,9
Produits chimiques ou analogues	130,3	Bois d'œuvre ou produits ligneux, à l'exclusion des meubles	1,7
Transport routier		Pâte de bois, papier ou produits analogues	1,6
Minéraux non métalliques	1 504,2		

SOURCES

Transport aérien, routier et ferroviaire : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *1993 Commodity Flow Survey*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

Transport par eau : U.S. Army Corps of Engineers (USACE), *Waterborne Commerce of the United States, Calendar Year 1996; Part 5 - National Summaries*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1997.

t a b l e a u 5-4a**Principaux flux interprovinciaux de produits transportés – transport intérieur au Canada, par mode de transport : en 1996**

(En milliers de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Du Québec à l'Ontario	7 545
I	I	De l'Alberta à la Colombie-Britannique	3 360
		De la Colombie-Britannique à l'Alberta	2 270
		De l'Alberta à la Saskatchewan	1 963
Transport par pipeline		Transport par eau	
I	I	De l'Ontario au Québec	6 820
		Du Québec à l'Ontario	6 573
Transport ferroviaire		De la Nouvelle-Écosse à Terre-Neuve	893
De l'Alberta à la Colombie-Britannique	32 336	De la Nouvelle-Écosse au Québec	821
De Terre-Neuve au Québec	23 011	De la Nouvelle-Écosse au Nouveau-Brunswick	750
De la Saskatchewan à la Colombie-Britannique	14 209		
De la Saskatchewan à l'Ontario	9 093		
De l'Ontario au Québec	5 155	Transport intermodal	
Transport routier		I	I
De l'Ontario au Québec	7 719		

LÉGENDE : I = Données inexistantes.**NOTA :** Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.**SOURCES**

Transport ferroviaire : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Transports Canada a adapté les données ferroviaires tirées de sources d'information de Statistique Canada.)

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales sur le camionnage pour compte d'autrui, pour le compte de Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

t a b l e a u 5-4b**Principaux flux inter-États de produits transportés
– transport intérieur aux États-Unis, par mode de
transport : en 1993**

(En milliers de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		De l'Illinois à l'Indiana	19 850
De la Californie au Texas	43	De la Pennsylvanie au New Jersey	18 729
De la Californie au New Jersey	30	Du Michigan à l'Ohio	16 596
De l'Indiana à la Californie	24	Du New Jersey à l'État de New York	16 079
Du New Jersey à la Californie	18		
De la Californie à la Géorgie	17	Transport par eau	
		De l'Illinois à la Louisiane	20 300
Transport par pipeline		Du Missouri à la Louisiane	12 222
I	I	De la Virginie-Occidentale à la Pennsylvanie	12 057
		De la Louisiane au Texas	9 731
Transport ferroviaire		De l'Iowa à la Louisiane	9 511
Du Wyoming au Texas	41 456		
De la Virginie-Occidentale à la Virginie	23 854	Transport intermodal	
Du Wyoming au Kansas	21 464	(combinaison routier et ferroviaire)	
Du Wyoming au Missouri	20 400	Du Kentucky au Michigan	1 089
De l'Illinois à l'Indiana	18 960	De la Californie au Michigan	345
Transport routier		De l'Ohio à la Californie	328
De l'Indiana à l'Illinois	28 636	De l'Illinois à la Californie	288
		Du Michigan à la Floride	180

LÉGENDE : I = Données inexistantes.**NOTA :** Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.**SOURCE :** U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *1993 Commodity Flow Survey*, compilations spéciales, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 5-5a**Principales paires de villes canadiennes – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996**

(En milliers de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		De Toronto (Ont.) à Hamilton (Ont.)	1 063
I	I	De Montréal (Qc) à Québec (Qc)	1 013
Transport par pipeline		Transport par eau	
I	I	De Sept-Îles/Pte-Noire (Qc) à Hamilton (Ont.)	3 631
Transport ferroviaire		De Havre-St-Pierre (Qc) à Sorel (Qc)	2 697
I	I	De Port-Cartier (Qc) à Hamilton (Ont.)	2 277
Transport routier		De Colborne (Ont.) à Clarkson (Ont.)	2 010
De Hamilton (Ont.) à Toronto (Ont.)	2 994	De Fraser River (C.-B.) à la côte Est	
De Toronto (Ont.) à Montréal (Qc)	2 272	de l'île de Vancouver (C.-B.)	1 791
De Montréal (Qc) à Toronto (Ont.)	1 789	Transport intermodal	I

LÉGENDE : I = Données inexistantes.

NOTA : Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises. Les données sur le transport par eau correspondent à des paires de ports plutôt qu'à des paires de zones métropolitaines.

SOURCES

Transport routier : Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales sur le camionnage pour compte d'autrui destinées à Transports Canada, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport par eau : Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998. (Compilations découlant de la base de données maritime de Statistique Canada.)

tableau 5-5b

Principales paires de villes mexicaines – transport de marchandises – par mode de transport : en 1996

(En milliers de tonnes américaines)

Mode de transport	Total	Mode de transport	Total
Transport aérien		Transport routier	
De Mexico (D.F.) à Guadalajara (Jal.)	7	De Mexico (D.F.) à Nuevo Laredo (Tamps.)	14 000
De Mexico (D.F.) à Tijuana (B.C.)	6	De Mexico (D.F.) à Monterrey (N.L.)	8 200
De Mexico (D.F.) à Cancún (Q. Roo)	4	De Mexico (D.F.) à Guadalajara (Jal.)	6 700
De Guadalajara (Jal.) à Mexico (D.F.)	4	De Mexico (D.F.) à Veracruz (Ver.)	5 200
De Mexico (D.F.) à Monterrey (N.L.)	4	De Mexico (D.F.) à Toluca (Edo. de Mex.)	4 900
Transport par pipeline		Transport par eau	
ND	ND	De Guerrero Negro (B.C.S.) à Isla de Cedros (B.C.)	8 200
Transport ferroviaire		De Pajaritos (Ver.) à Tuxpan (Ver.)	4 400
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Monterrey (N.L.)	1 712	De Salina Cruz (Oax.) à Guaymas (Son.)	2 500
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Mexico (D.F.)	1 401	De Salina Cruz (Oax.) à Manzanillo (Col.)	2 300
De Veracruz (Ver.) à Mexico (D.F.)	885	De Salina Cruz (Oax.) à Lázaro Cárdenas (Mich.)	1 400
De Ciudad Sahagún (Hgo.) à Mexico (D.F.)	863	Transport intermodal	
De Nuevo Laredo (Tamps.) à Guadalajara (Jal.)	768	I	I

LÉGENDE : I = Données inexistantes. ND = Données non disponibles.

NOTA

Les données correspondent à des flux unidirectionnels de marchandises.

Transport ferroviaire : Chiffres de 1993, fondés sur des études de répartition (voir l'annexe B).

Transport routier : Chiffres de 1994, d'après une enquête sur des firmes de camionnage roulant sur les routes fédérales (voir l'annexe B).

Transport par eau : Les données correspondent à des paires de ports plutôt qu'à des paires de zones métropolitaines.

SOURCES

Transport aérien : Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Sanfandila (Qro.), 1999.

Transport ferroviaire : Instituto Mexicano del Transporte, *Evaluación Económica de Mejoras a la Infraestructura del Sistema Nacional Ferroviario, Publicación Técnica n° 82*. Les estimations de ce document sont fondées sur des renseignements provenant des Ferrocarriles Nacionales de México, Sanfandila (Qro.), 1996.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales découlant de l'*Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan en la red nacional de carreteras, 1994*, Sanfandila (Qro.), 1999.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1997.

tableau 6-2a

Commerce canadien de marchandises avec le Mexique et les États-Unis, par mode de transport

(En milliers de tonnes américaines)

	1990 ^e	1995 ^e	1996 ^e
Ensemble du commerce avec le Mexique	2 264	5 074	5 147
Transport aérien	31	81	50
Transport par eau	1 437	2 765	2 863
Transport routier	459	1 046	856
Transport ferroviaire	320	487	413
Transport par pipeline et autre ^a	17	715	964
Exportations au Mexique	762	2 459	2 408
Transport aérien	7	26	5
Transport par eau	506	2 086	2 146
Transport routier	86	159	87
Transport ferroviaire	164	188	170
Transport par pipeline et autre ^a	NS	NS	NS
Imports en provenance du Mexique	1 501	2 635	2 739
Transport aérien	24	55	45
Transport par eau	933	680	717
Transport routier	373	887	769
Transport ferroviaire	155	299	243
Transport par pipeline et autre ^a	17	715	964
Ensemble du commerce avec les États-Unis	270 960	390 600	405 635
Transport aérien	2 995	2 710	2 622
Transport par eau	74 839	79 912	85 286
Transport routier	73 979	105 215	108 166
Transport ferroviaire	45 137	66 499	67 497
Transport par pipeline et autre ^a	74 011	136 264	142 065
Exportations aux États-Unis	193 589	295 955	305 922
Transport aérien	198	460	226
Transport par eau	44 144	49 890	53 368
Transport routier	42 374	57 253	59 861
Transport ferroviaire	35 584	53 267	54 603
Transport par pipeline et autre ^a	71 288	135 084	137 861
Imports en provenance des États-Unis	77 372	94 645	99 717
Transport aérien	2 797	2 250	2 396
Transport par eau	30 695	30 022	31 919
Transport routier	31 604	47 962	48 304
Transport ferroviaire	9 554	13 232	12 894
Transport par pipeline et autre ^a	2 722	1 179	4 204

^a Surtout le transport par pipeline; les données portent également sur le transport du courrier et des colis postaux, et sur divers autres modes de transport.

LÉGENDE : e = Données estimatives. NS = Données non significatives.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 6-2b

Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport

(En milliers de tonnes américaines)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 2	2	2
Transport par eau	1 571	^b 3 778	3 095
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Exportations au Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 1	1	1
Transport par eau	1 159	^b 1 893	1 089
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Importations en provenance du Canada	I	I	I
Transport aérien	^a 1	1	1
Transport par eau	412	^b 1 885	2 006
Transport routier	I	I	I
Transport ferroviaire	ND	ND	ND
Transport par pipeline	SO	SO	SO
Ensemble du commerce avec les États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 77	128	155
Transport par eau	65 334	^b 79 888	99 100
Transport routier	I	I	42 690
Transport ferroviaire	ND	ND	16 667
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Exportations aux États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 33	66	82
Transport par eau	54 784	^b 68 010	85 592
Transport routier	I	I	15 964
Transport ferroviaire	ND	ND	5 305
Transport par pipeline	ND	ND	ND
Importations en provenance des États-Unis	I	I	I
Transport aérien	^a 44	62	74
Transport par eau	10 550	^b 11 877	13 508
Transport routier	I	I	26 727
Transport ferroviaire	ND	ND	11 362
Transport par pipeline	ND	ND	ND

^a Il n'existe aucune donnée pour 1990. Les données du présent tableau se rapportent à 1992.

^b Il n'existe aucune donnée pour 1995. Les données du présent tableau se rapportent à 1994.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

t a | b | l e a u 6-2b**Commerce mexicain de marchandises avec le Canada et les États-Unis, par mode de transport – *Suite*****SOURCES**

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, compilations spéciales, Mexico (D.F.), 1997.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1998.

Transports routier et ferroviaire, 1996 : Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales fondées sur les données du Secretaría de Comercio y Fomento Industrial et sur celles du U.S. Bureau of Transportation Statistics, Querétaro (Qro.), 1998.

tableau 6-2c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport

(En milliers de tonnes américaines)

	1990	1995	1996
Ensemble du commerce avec le Canada	—	—	—
Transport aérien	245	278	297
Transport par eau	72 143	75 518	79 381
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Exportations au Canada	—	—	—
Transport aérien	188	237	248
Transport par eau	27 772	28 353	27 454
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Importations en provenance du Canada	—	—	—
Transport aérien	56	42	49
Transport par eau	44 371	47 166	51 928
Transport routier	—	59 044	63 719
Transport ferroviaire	—	51 004	53 809
Transport par pipeline	—	67 665	69 323
Ensemble du commerce avec le Mexique	—	—	—
Transport aérien	49	71	91
Transport par eau	57 475	79 753	83 710
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Exportations au Mexique	—	—	—
Transport aérien	29	31	41
Transport par eau	9 449	9 515	14 437
Transport routier	—	—	—
Transport ferroviaire	—	—	—
Transport par pipeline	—	—	—
Importations en provenance du Mexique	—	—	—
Transport aérien	20	40	51
Transport par eau	47 525	70 238	70 375
Transport routier	—	—	15 964
Transport ferroviaire	—	—	5 307
Transport par pipeline	—	—	125

LÉGENDE : — = Données inexistantes.

NOTA

Importations en provenance du Canada : Le U.S. Customs Service a commencé en 1990 à exiger le poids d'embarquement des importations des États-Unis en provenance du Canada, pour tous les modes de transport. Toutefois, il n'a pas été possible, avant 1994, de désagréger les données relatives aux modes de transport terrestre (routier, ferroviaire et par pipeline).

Importations en provenance du Mexique : Le U.S. Customs Service a commencé en avril 1995 à exiger le poids d'embarquement des importations des États-Unis en provenance du Mexique, pour chaque mode de transport terrestre (routier, ferroviaire et par pipeline).

Exportations routières, ferroviaires et par pipeline : En 1990, 1995 et 1996, le U.S. Census Bureau n'a pas obligé les expéditeurs à signaler le poids de leurs expéditions destinées à l'exportation au Canada ou au Mexique au moyen de ces modes de transport.

t a b l e a u 6-2c

Commerce américain de marchandises avec le Canada et le Mexique, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Ensemble du commerce : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, *Statistical Abstract of the United States*, Washington (DC), 1990, 1995 et 1996.

Transport aérien et transport par eau : U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, *FT920 U.S. Merchandise Trade*, Washington (DC), décembre 1990, 1995 et 1996.

Transport routier, transport ferroviaire et transport par pipeline : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, *Transborder Surface Freight Data*, Washington (DC), 1998.

t a b l e a u 6-4a**Principaux ports mexicains pour les expéditions maritimes en transit^a : de janvier à juin 1997**

(En milliers de dollars américains ou de tonnes américaines)

	Valeur	Poids
À destination ou en provenance des États-Unis		
Exportations américaines outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Manzanillo (Col.)		23,8
Veracruz (Ver.)		17,3
Lázaro Cárdenas (Mich.)		6,0
Progreso (Yuc.)		0,3
Ensenada (C.-B.)		0,2
Importations américaines en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Tampico (Tamps.)		55,8
Tuxpan (Ver.)		25,2
Veracruz (Ver.)		11,2
Manzanillo (Col.)		5,1
Altamira (Tamps.)		4,6
À destination ou en provenance du Canada		
Exportations canadiennes outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		
Importations canadiennes en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes mexicains		

^a Les ports sont classés en fonction du poids total des expéditions en transit.**LÉGENDE :** | = Données inexistantes.**NOTA :** Aucune donnée n'est disponible pour 1996.**SOURCE :** Instituto Mexicano del Transporte, compilations spéciales fondées sur les données de 1997 tirées du *Journal of Commerce*, *Port Import Export Reporting Service (PIERS)*, Querétaro (Qro.), 1998.

t a b l e a u 6-4b**Principaux ports américains pour les expéditions maritimes en transit^a : en 1996**

(En milliers de dollars américains ou de tonnes américaines)

	Valeur	Poids
À destination ou en provenance du Canada		
Exportations canadiennes outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	199 519	80,6
Los Angeles (CA)	119 143	33,6
Long Beach (CA)	70 791	42,2
Norfolk (VA)	4 964	2,5
New York (NY)	1 111	1,0
Houston (TX)	822	0,4
Importations canadiennes en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	442 627	92,9
Superior (WI)	132 496	1,8
Los Angeles (CA)	83 079	12,6
Duluth (MN)	55 096	0,7
Brownsville (TX)	44 438	31,3
Seattle (WA)	37 781	9,1
À destination ou en provenance du Mexique		
Exportations mexicaines outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	420 320	1 224,8
Long Beach (CA)	171 012	23,9
Brownsville (TX)	90 559	58,8
Los Angeles (CA)	46 716	14,9
Charleston (SC)	39 688	6,0
Houston (TX)	21 969	4,6
Importations mexicaines en provenance d'outre-mer transbordées dans des ports maritimes américains	584 373	1 225,4
Los Angeles (CA)	161 817	48,9
Long Beach (CA)	133 015	50,7
Portland (ME)	126 073	980,6
Port Everglades (FL)	34 136	2,1
Miami (FL)	30 612	3,3

^a Les ports sont classés en fonction de la valeur totale des expéditions en transit.SOURCE : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, *Annual Waterborne Databanks 1996* (autrefois TA 305/705), Washington (DC), 1998.

tableau 7-2

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon le poids

(En millions de tonnes américaines)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990 ^e	1995 ^e	1996 ^e	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Ensemble du commerce	263,5	241,1	259,8	ND	ND	ND	831,0	911,6	906,1
Exportations	197,9	169,6	188,7	ND	ND	ND	374,1	406,4	384,4
Importations	65,6	71,3	71,2	ND	ND	ND	456,9	505,2	521,7
Transport aérien, ensemble du commerce	0,8	2,0	1,2	ND	ND	ND	3,2	4,7	5,1
Exportations	0,2	0,6	0,3	ND	ND	ND	1,4	2,2	2,4
Importations	0,6	1,4	0,9	ND	ND	ND	1,8	2,5	2,6
Transport par eau, ensemble du commerce	242,2	223,1	242,7	ND	ND	44,8	827,8	906,9	901,0
Exportations	196,1	166,9	186,4	ND	ND	34,5	372,7	404,2	382,0
Importations	46,1	56,3	56,3	ND	ND	10,3	455,1	502,7	519,1
Transport routier, ensemble du commerce	5,5	6,8	5,0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Exportations	1,3	2,0	1,7	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Importations	4,2	4,7	3,3	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Transport ferroviaire, ensemble du commerce	1,3	0,9	0,7	ND	0,2	0,4	ND	ND	ND
Exportations	0,2	0,3	0,2	ND	0,2	0,4	ND	ND	ND
Importations	1,1	0,6	0,4	ND	NS	NS	ND	ND	ND
Transport par pipeline et autres, ensemble du commerce	13,7	8,3	10,1	I	I	I	ND	ND	ND
Exportations	0,0	NS	NS	I	I	I	ND	ND	ND
Importations	13,7	8,3	10,1	I	I	I	ND	ND	ND

LÉGENDE : e = Données estimatives. N = Données inexistantes. NS = Données non significatives. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Le commerce nord-américain n'est pas inclus dans ces chiffres (p. ex. le commerce du Canada avec le Mexique et les États-Unis est exclu; le commerce du Mexique avec le Canada et les États-Unis est exclu également, et le commerce des États-Unis avec le Mexique et le Canada est exclu lui aussi).

Canada

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportation canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements de marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

Mexique

Transport aérien et routier, total : Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible. Voir l'annexe B, où figurent les données disponibles sur le commerce aérien et routier du Mexique avec tous les pays.

Transport ferroviaire : Les chiffres correspondent au commerce avec les pays de l'Amérique centrale. Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible pour 1990. Voir l'annexe B, où figurent les données sur le commerce ferroviaire du Mexique avec tous les pays.

Transport par eau : Aucune donnée excluant le commerce avec le Canada et les États-Unis n'était disponible pour 1990 et 1995. Voir l'annexe B, où figurent les données sur le commerce maritime du Mexique avec tous les pays.

t a b l e a u 7-2

Commerce international de marchandises entre l'Amérique du Nord et le reste du monde, selon le poids – Suite

États-Unis

Total : Ne comprend que les expéditions aériennes et par eau.

Transport routier, ferroviaire et par pipeline : Les données relatives à ces modes de transport sont comprises dans celles sur le commerce des États-Unis avec le Canada, et sur le commerce des États-Unis avec le Mexique. Elles figurent par conséquent au tableau 6-6.

SOURCES

Canada

Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Aviación Mexicana en Cifras, 1989-1995*, Mexico (D.F.), 1996.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

Transport routier : Instituto Mexicano del Transporte, *Manual Estadístico del Sector Transporte, 1997*, Querétaro (Qro.), 1998.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

Transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 and 1996*, Washington (DC), 1998.

tableau 7-5a

**Principaux produits du commerce international canadien,
selon le poids : en 1996**
(À l'exclusion du commerce avec les États-Unis et le Mexique)

(En milliers de tonnes américaines)

	1996		1996
Exportations globales		Exportations terrestres (transport routier seulement)	
Transactions spéciales commerciales (99)	66 977	Minerais, scories et cendres (26)	330
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	38 313	Papiers et cartons (48)	170
Minerais, scories et cendres (26)	21 608	Légumes et racines comestibles (07)	111
Céréales (10)	19 882	Véhicules autres que ferroviaires (87)	101
Pâte de bois et papier carton (47)	6 775	Autres articles textiles confectionnés (63)	77
Importations globales		Importations terrestres (transport routier seulement)	
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	42 279	Fruits et noix comestibles (08)	647
Transactions spéciales-commerciales (99)	4 490	Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	370
Minerais, scories et cendres (26)	3 833	Dispositions de classification spéciale (98)	284
Produits chimiques inorganiques (28)	3 245	Fonte, fer et acier (72)	256
Fonte, fer et acier (72)	2 792	Jouets, jeux et articles pour sports (95)	227
Exportations aériennes		Exportations par eau	
Fonte, fer et acier (72)	6 864	Transactions spéciales-commerciales (99)	66 849
Transactions spéciales-commerciales (99)	58	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	38 304
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	39	Minerais, scories et cendres (26)	21 278
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	35	Céréales (10)	19 849
Poissons et crustacés (03)	16	Pâte de bois et papier carton (47)	6 710
Importations aériennes		Importations par eau	
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	125	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	32 015
Dispositions de classification spéciale (98)	116	Transactions spéciales-commerciales (99)	4 413
Plantes vivantes (6)	113	Minerais, scories et cendres (26)	3 619
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	93	Produits chimiques inorganiques (28)	3 218
Minerais, scories et cendres (26)	60	Fonte, fer et acier (72)	2 533

NOTA

Le commerce de marchandises avec les États-Unis et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Tous les modes de transport terrestre : Les données d'exportations canadiennes relatives à tous les modes de transport terrestre correspondent aux transbordements des marchandises (p. ex. les expéditions commerciales entre le Canada et un tiers pays qui ont été transbordées aux États-Unis). Les données d'importations canadiennes sont fondées sur le dernier mode de transport par lequel les marchandises ont été transportées jusqu'au lieu de dédouanement au Canada.

SOURCE : Statistique Canada, Division du commerce international, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

tableau 7-5b

Principaux produits du commerce international américain, selon le poids : en 1996

(À l'exclusion du commerce avec le Canada et le Mexique)

(En milliers de tonnes américaines)

	1996		1996
Exportations globales			
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	126	Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	346
Céréales (10)	89	Vêtements autres qu'en bonneterie (62)	219
Graines et fruits oléagineux (12)	28	Plantes vivantes (6)	200
Bois et ouvrages en bois (44)	23	Vêtements en bonneterie (61)	157
Résidus et déchets des industries alimentaires (23)	15	Exportations terrestres	
		ND	ND
Importations globales		Importations terrestres	
Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	353	ND	ND
Fonte, fer et acier (72)	25	Exportations par eau	
Minerais, scories et cendres (26)	25	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	125 180
Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	22	Céréales (10)	88 851
Produits chimiques inorganiques (28)	10	Graines et fruits oléagineux (12)	27 813
Exportations aériennes		Bois et ouvrages en bois (44)	23 597
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	548	Résidus et déchets des industries alimentaires (23)	15 549
Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties (85)	364	Importations par eau	
Instruments de mesure et d'essai (90)	140	Combustibles minéraux, huiles minérales et cires minérales (27)	353 118
Véhicules autres que ferroviaires (87)	88	Fonte, fer et acier (72)	25 831
Matières plastiques (39)	82	Minerais, scories et cendres (26)	24 919
Importations aériennes		Sel, soufre, plâtres et ciments (25)	22 155
Réacteurs nucléaires, chaudières, machines et parties de ces machines (84)	479	Produits chimiques inorganiques (28)	10 201

LÉGENDE : ND = Données non disponibles.

NOTA

Le commerce de marchandises avec le Canada et le Mexique est exclu de ces données.

Code de marchandises : Description fondée sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), à deux chiffres.

Total : Il comprend les expéditions aériennes et par eau, à l'exclusion de celles résultant du commerce avec le Canada et le Mexique.

Transport terrestre (routier et ferroviaire) : Les données relatives à ces modes de transport sont incluses dans les données du commerce des États-Unis avec le Canada et du commerce des États-Unis avec le Mexique, en 1996.

SOURCE : Ensemble du transport aérien et par eau : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Office of Statistical and Economic Analysis, compilations spéciales fondées sur le document du U.S. Department of Commerce, U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, intitulé *U.S. Imports and Exports of Merchandise, December 1990, 1995 et 1996*, Washington (DC), 1998.

tableau 8-1

Trafic intérieur de passagers, par mode de transport

(En milliards (mille millions) de passagers-milles)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Passagers-milles, total	e 325						3 543	4 130	4 252
Transport aérien				6,0	8,6	e 8,1	359	414	445
Transporteurs aériens	r 16	r 16	r 17	6,0	8,6	e 8,1	346	404	435
Transport routier	e 309						3 159	3 690	3 779
Véhicules personnels	e 290						3 037	3 554	3 641
Voitures de tourisme	e 229						2 129	2 287	2 334
Motocyclettes	e 1						12	11	11
Camions légers	e 60						896	1 256	1 296
Transport par autobus et autocar	e 19						121	136	139
Services nolisés	e 2								
Services interurbains	e 2			e 168,7	e 238,0	e 242,6			
Services locaux	e 8						21	19	p 19
Autobus scolaires	e 8								
Transport ferroviaire									
Transport interurbain de passagers	0,9	0,9	0,9	3,3	1,2	1,1	6	6	5
Transports en commun	a						41	40	p 41
Transport en commun ferroviaire							19	20	p 21
Transport par eau				0,12	0,12	0,12			

^a Les données canadiennes sur tous les services de transport en commun de 1995 sont comprises dans les estimations relatives aux services d'autobus locaux, sous la rubrique « Transport routier ». Les données sur les services de transport en commun ne peuvent être désagrégées pour permettre d'indiquer celles qui touchent au transport en commun ferroviaire.

LÉGENDE : e = Données estimatives. I = Données inexistantes. p = Données préliminaires. r = Données révisées.

NOTA

Tous les pays

Transport aérien : Le total des données américaines sur le transport aérien correspond tant aux transporteurs aériens qu'à l'aviation générale. Toutefois, seuls les gros transporteurs aériens certifiés sont pris en compte. Voir l'annexe B pour des explications plus complètes. Le total pour le transport aérien mexicain ne vise que le transport régulier, mais le transport aérien non régulier et l'aviation générale représentent une très petite portion du transport de passagers au Mexique. Il n'existe pas de données canadiennes sur l'ensemble du transport aérien, car on n'y collecte pas de données pour l'aviation générale.

Transport routier : Les données ne visent pas le transport de passagers par des véhicules utilitaires.

Transports en commun et transport par eau : Pour ce qui est des États-Unis, le transport par traversier est pris en compte dans le total relatif aux transports en commun. En ce qui a trait au Mexique, il n'existe pas de données sur l'ensemble des transports en commun, parce qu'on n'y en recueille pas. Toutefois, les données mexicaines sur le transport par eau correspondent aux activités des traversiers. Au Canada, il n'existe pas de données sur l'ensemble des transports en commun et sur le transport par traversier, car on n'y en recueille pas.

Canada

Tous les transporteurs : Sont compris les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III. Pour une définition de ces transporteurs, voir l'annexe B.

Mexique

Transport aérien : Aucune donnée sur l'aviation générale n'est comprise dans le total relatif au transport aérien.

Transport par autocar (interurbain) : Les données renvoient aux autocars qui utilisent le réseau routier fédéral du Mexique.

États-Unis

Passagers-milles, total : Le total ne représente pas la somme des sous-catégories car le transport urbain par autobus est compris tant dans le total pour le transport routier que dans le total pour les transports en commun. Ce double compte a été éliminé du total général.

t a b l e a u 8-1

Trafic intérieur de passagers, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Canada

Transport aérien : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne, no 51-206-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport routier : Transports Canada, Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, *Les transports au Canada 1997 - Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1998.

Transport routier : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, Mexico (D.F.), 1997.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transport par eau : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mexico (D.F.), 1998.

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), 1986-1997.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Statistical Handbook of Aviation 1996*, site Web : www.bts.gov

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

American Public Transit Association (APTA), *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

Transport interurbain de passagers : National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association, *Transit Fact Book*, Washington (DC), années diverses.

tableau 11-1

Étendue du réseau physique intérieur

(En milles)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Routes	552 336	560 417	ND	148 654	191 372	194 055	3 880 000	3 912 000	3 934 000
Revêtues	184 803	197 546	ND	52 149	59 988	61 618	2 259 000	2 373 000	2 380 000
Réseau routier principal	I	I	I	50 652	57 652	58 973	407 000	430 000	433 000
Moins de quatre voies	I	I	I	47 221	52 054	53 032	280 000	291 000	292 000
Quatre voies ou plus	9 641	10 297	ND	3 431	5 599	5 942	128 000	139 000	141 000
Locales	I	I	I	I	I	I	1 852 000	1 942 000	1 947 000
Non revêtues	367 533	362 871	ND	96 505	131 384	132 437	1 621 000	1 539 000	1 554 000
Grands Lacs	1 654	1 654	1 654	SO	SO	SO	4 400	4 400	4 400
Voies navigables intérieures^a	1 755	1 755	1 755	SO	SO	SO	26 000	26 000	26 000
Réseau de pipelines	170 349	192 484	195 188	11 187	9 703	9 649	1 415 646	1 462 652	1 469 534
Gazoducs	148 556	169 554	172 223	8 049	7 118	7 050	1 206 894	1 262 152	1 269 034
Oléoducs	21 794	22 929	22 965	3 137	2 586	2 599	208 752	200 500	200 500
Transport ferroviaire^b	53 985	49 912	48 086	16 380	16 537	16 543	200 074	180 419	176 978
Transport en commun ferroviaire	I	I	I	122	171	171	I	3 932	4 325

^a Commercialement navigables.

^b Le réseau ferroviaire comprend les voies de triage, les voies d'évitement ou de garage et les lignes parallèles.

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. ND = Données non disponibles.

NOTA

Tous les pays

Routes : L'ensemble du réseau routier du Canada et des États-Unis comprend toutes les routes (autoroutes, routes locales et autres). Toutefois, le Canada ne peut désagréger ses données sur les routes locales pour obtenir des données sur les routes revêtues et des données sur les routes non revêtues.

Réseau ferroviaire : Les données font état de la longueur des voies, incluant celles des voies de triage, des voies d'évitement ou de garage et des lignes parallèles.

Transport en commun ferroviaire : Les données se rapportent à un système de guidage fixe et à sens unique.

Mexique

Routes : Les données ne portent pas sur les routes locales.

Routes revêtues : Les données englobent les routes principales et les routes rurales secondaires.

SOURCES

Canada

Routes : Association des transports du Canada, *Les transports au Canada : Aperçu statistique - 1995*, Ottawa (Ont.), 1998.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : Transports Canada, *Marine Distance Library, 1997* (système de calcul des distances nautiques), Ottawa (Ont.), 1998.

Réseau de pipelines : Statistique Canada, *Transport du pétrole par pipeline, no 55-201-XPB au catalogue*, et *Services de gaz, réseaux de transport et de distribution, no 57-205-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Réseau ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Routes : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Evaluación, *Longitud de la Infraestructura Carretera, 1990, 1995 y 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Réseau de pipelines : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données du Petróleos Mexicanos, Subdirección de Planeación y Coordinación y del *Anuario Estadístico* (années diverses), Aguascalientes (Ags.), années diverses.

Réseau ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

Transports en commun : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, d'après les données réunies par le Sistema de Transporte Colectivo et le Sistema de Transporte Eléctrico de la ciudad de México, le Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara, et le Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de Monterrey, Mexico (D.F.), années diverses.

t a b l e a u 11-1

Étendue du réseau physique intérieur – *Suite*

États-Unis

Routes : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (FHWA), données non publiées, Washington (DC), 1998.

Grands Lacs et voies navigables intérieures : U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center, compilations spéciales, La Nouvelle-Orléans (LA), 1998.

Gazoducs : American Gas Association, *Gas Facts*, Arlington (VA), 1997.

Oléoducs : Eno Transportation Foundation, Inc., *Transportation in America*, Lansdowne (VA), 1997.

Transport ferroviaire de marchandises : Association of American Railroads, *Railroad Facts*, Washington (DC), 1997.

Transport ferroviaire de passagers (interurbain) : National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

Transport en commun ferroviaire : American Public Transit Association, *Transit Fact book 1996*, Washington (DC), 1996.

tableau 11-4a**20 principaux ports canadiens, selon le tonnage (intérieur et international): en 1996**

(En milliers de tonnes américaines)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envois	Nombre d'entrées/ de sorties de navires
				conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	
Vancouver (C.-B.)	78 711	2 192	76 518	7,2	5 673
Sept-Îles/Pte-Noire (Qc)	24 895	4 648	20 246	NS	615
Port-Cartier (Qc)	23 952	5 657	18 295	NS	521
Saint John (N.-B.)	22 680	2 151	20 529	1,2	825
Montréal/Contrecoeur (Qc)	21 173	5 799	15 374	41,1	1 827
Québec/Lévis (Qc)	18 725	4 058	14 667	NS	740
Halifax (N.-É.)	14 977	2 975	12 002	29,6	1 761
Hamilton (Ont.)	14 062	6 822	7 240	NS	638
Thunder Bay (Ont.)	11 134	7 237	3 898	NS	518
Prince Rupert (C.-B.)	10 419	15	10 404	NS	561
Port Hawkesbury (N.-É.)	8 692	36	8 655	NS	180
Fraser River (C.-B.)	8 297	5 954	2 344	1,6	3 479
Come-By-Chance (T.-N.)	8 191	115	8 077	NS	148
Nanticoke (Ont.)	7 485	1 842	5 643	NS	305
Baie-Comeau (Qc)	6 467	2 022	4 446	NS	1 089
Sorel (Qc)	6 151	3 644	2 507	NS	317
Sault-Ste-Marie (Ont.)	5 679	601	5 078	NS	291
Windsor (Ont.)	5 600	2 763	2 836	NS	422
Howe Sound (C.-B.)	5 362	5 353	9	NS	2 517
Côte est, Île de Vancouver (C.-B.)	4 478	4 478	-	NS	2 467
Total partiel - 20 principaux ports	307 129	68 362	238 767	6,3	24 894
Tonnage, total pour tous les ports canadiens	394 359	107 650	286 709	SO	SO
Tonnage en pourcentage de tous les ports canadiens	78	64	83	5,0	SO

LÉGENDE : SO = Sans objet. NS = Données non significatives.**NOTA** : Les ports sont classés selon le tonnage total.**SOURCES**Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada, no 54-205-XPB au catalogue*, 1996, Ottawa (Ont.), 1998.

Statistique Canada, Division des transports, compilations spéciales, Ottawa (Ont.), 1998.

t a b l e a u 11-4b

**20 principaux ports mexicains, selon le tonnage
(intérieur et international) : en 1996**

(En milliers de tonnes américaines)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envos conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	Nombre d'entrées/ de sorties de navires
Cayo Arcas (Camp.)	34 691	4	34 686	SO	417
Pajaritos (Ver.)	34 560	6 702	27 858	SO	954
Dos Bocas (Tab.)	25 835	49	25 786	SO	1 145
Salina Cruz (Oax.)	18 517	12 785	5 732	0,8	537
Isla Cedros (B.C.)	16 297	8 277	8 019	SO	1 189
Lázaro Cárdenas (Mich.)	13 235	4 102	9 134	0,8	425
Manzanillo (Col.)	11 016	4 209	6 808	16,8	704
Veracruz (Ver.)	10 932	696	10 236	23,2	1 396
Tampico (Tamps.)	9 231	2 635	6 596	6,4	1 148
Tuxpan (Ver.)	7 768	4 658	3 110	0,1	327
Guerrero Negro (B.C.S.)	7 595	7 595	I	SO	1 077
Guaymas (Son.)	6 239	2 704	3 535	SO	496
Punta Venado (Q. Roo)	6 637	NS	6 637	SO	106
Topolobampo (Sin.)	3 275	3 090	185	SO	247
San Marcos (B.C.S.)	3 071	7	3 064	SO	308
Rosarito (B.C.)	2 908	1 791	1 117	SO	99
Coatzacoalcos (Ver.)	2 682	601	2 081	SO	267
Altamira (Tamps.)	2 661	138	2 523	41,6	667
Progreso (Yuc.)	2 560	1 044	1 516	3,7	462
La Paz-Pichilingue (B.C.S.)	2 221	2 041	180	NS	600
Total partiel - 20 principaux ports	221 929	63 126	158 803	2,9	12 571
Tonnage, total pour tous les ports mexicains	229 786	69 805	159 980	NS	NS
Tonnage en pourcentage de tous les ports mexicains	96,6	90,4	99,3	2,8	NS

LÉGENDE : I = Données inexistantes. SO = Sans objet. NS = Données non significatives.

NOTA : Les ports sont classés selon le tonnage total.

SOURCE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1990-1996*, Mexico (D.F.), 1997.

tableau 11-4c

20 principaux ports des États-Unis, selon le tonnage (intérieur et international) : en 1996

(En milliers de tonnes américaines)

Nom du port	Total	Intérieur	International	Envos conteneurisés (en pourcentage du tonnage total)	Nombre d'entrées/ de sorties de navires
South Louisiana (LA)	189 800	106 000	83 800	NS	153 386
Houston (TX)	148 200	61 100	87 100	4,0	122 329
New York (NY et NJ)	131 600	75 100	56 500	12,6	228 526
La Nouvelle-Orléans (LA)	83 700	36 800	46 900	3,6	125 116
Baton Rouge (LA)	81 000	45 200	35 800	NS	68 922
Corpus Christi (TX)	80 500	23 800	56 600	NS	32 957
Valdez (AK)	77 100	75 000	2 200	NS	3 186
Plaquemine (LA)	66 900	46 200	20 700	NS	65 780
Long Beach (CA)	58 400	22 400	36 000	35,0	56 465
Texas City (TX)	56 400	21 100	35 300	NS	23 462
Pittsburgh (PA)	50 900	50 900	-	NS	118 283
Mobile (AL)	50 900	25 400	25 500	NS	47 943
Tampa (FL)	49 300	32 500	16 800	NS	10 234
Norfolk Harbor (VA)	49 300	10 400	38 900	15,0	32 064
Lake Charles (LA)	49 100	19 700	29 400	NS	49 303
Los Angeles (CA)	45 700	17 900	27 800	37,8	37 226
Baltimore (MD)	43 600	14 000	29 600	8,7	34 208
Philadelphie (PA)	41 900	13 000	28 900	2,6	25 185
Duluth-Superior (MI et WI)	41 400	30 200	11 200	NS	2 400
Port Arthur (TX)	37 200	6 500	30 700	NS	12 890
Total partiel - 20 principaux ports	1 322 800	623 400	699 400	6,0	1 249 865
Tonnage, total pour tous les ports américains	2 284 100	1 100 700	1 183 400	SO	SO
Tonnage en pourcentage de tous les ports américains	57,9	56,6	59,1	6,0	SO

LÉGENDE : SO = Sans objet. NS = Données non significatives.

NOTA : Les ports sont classés selon le tonnage total.

SOURCES

Tonnage : U.S. Army Corps of Engineers, *Waterborne Commerce of the United States, National Summaries, Part 5*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1996.
 Pourcentage d'envois conteneurisés : U.S. Army Corps of Engineers, *Navigation Data Center, compilations spéciales*, La Nouvelle-Orléans (LA), 1998.

tableau 12-2

Nombre de véhicules-milles, par mode de transport

(En millions de véhicules-milles)

	Canada			Mexique			États-Unis		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transport aérien							8 793	8 424	8 335
Tous les transporteurs				78	222	190	3 963	4 629	4 811
Transport routier		e 197 055					2 144 400	2 422 700	2 482 200
Véhicules personnels		e 168 469					1 992 400	2 238 100	2 292 900
Voitures de tourisme		e 134 440					1 408 300	1 438 300	1 467 700
Motocyclettes		e 649					9 600	9 800	9 900
Camions légers		e 33 380					574 600	790 000	815 300
Autobus et autocars	887	1 042	996				5 700	6 400	6 500
Autobus et autocars nolisés	62	84	97						
Autocars	105	96	81						
Autobus locaux	478	461	445				2 130	2 184	2 165
Autobus scolaires	242	401	373						
Véhicules utilitaires		e 27 545					146 200	178 200	182 800
Camions porteurs isolés							51 900	62 700	64 000
Porteurs-remorqueurs							94 300	115 500	118 800
Transport ferroviaire, trains-milles	78	87	84	30	24	25	413	490	499
Trains de marchandises	63	74	70	17	15	16	380	458	469
Trains de passagers interurbains	15	13	13	13	9	9	33	32	30
Transports en commun				ND	ND	ND	3 242	3 550	p 3 663
Transport en commun ferroviaire				ND	ND	ND	774	810	822

LÉGENDE : e = Données estimatives. | = Données inexistantes. p = Données préliminaires. ND = Données non disponibles.

NOTA

Canada

Transport routier : Toutes les données à l'exception du transport par autobus et autocar : Le nombre total de véhicules-milles routiers en 1995 est une estimation. Voir l'annexe B pour obtenir des explications.

Transport par autobus et autocar : Toutes les données sur le transport par autobus et autocar proviennent d'un échantillon de sociétés canadiennes assurant des services d'autocars réguliers, des services de transport en commun urbain, des services d'autobus scolaires, des services d'autobus et d'autocars nolisés et d'autres types de services d'autobus et d'autocars, et elles sont tirées du rapport annuel de Statistique Canada intitulé *Enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain*.

Transports en commun : Il n'existe pas de données sur les véhicules-milles dans le cas du transport en commun ferroviaire, mais des données sur les véhicules-milles relatifs aux autobus locaux sont indiquées à la rubrique « Autobus et autocars ».

Mexique

Transport aérien : Ne sont indiqués que les milles parcourus par des compagnies aériennes intérieures à service régulier : vols intérieurs et internationaux réguliers.

Transport routier : Le Mexique ne réunit pas de données sur les trajets effectués par les véhicules sur ses routes, mais l'Institut mexicain des transports (IMT) estime que les véhicules-milles relatifs à tous les types de voitures de tourisme, de camions et d'autocars circulant dans les principaux corridors routiers interurbains (il y en a 10) totalisent environ 36 milliards par année. Les principaux corridors routiers interurbains totalisent 25 190 kilomètres, soit environ 5 p. 100 du réseau autoroutier national du Mexique. Pour de plus amples renseignements sur ces principaux corridors routiers et sur le réseau routier national du Mexique, voir le rapport du Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) intitulé *Modernización del Sistema Carretero Troncal*, Mexico (D.F.), 1998.

t a b l e a u 12-2

Nombre de véhicules-milles, par mode de transport – *Suite*

SOURCES

Canada

Transport routier : Transports Canada, *Les transports au Canada en 1997 - Rapport annuel*, Ottawa (Ont.), 1998. Transport Canada, Direction générale de l'analyse économique, Ottawa (Ont.), 1998.

Transport ferroviaire : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, no 52-216-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Transport par autobus et autocar : Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, no 53-215-XPB au catalogue*, Ottawa (Ont.), années diverses.

Mexique

Transport aérien : Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil, Mexico (D.F.), 1998.

Transport ferroviaire : Ferrocarriles Nacionales de México, *Series Estadísticas, 1990, 1995 et 1996*, Mexico (D.F.), années diverses.

États-Unis

Transport aérien : U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Air Carrier Traffic Statistics*, Washington (DC), 1986-1997.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *General Aviation Activity and Avionics Survey*, Washington (DC), 1990, 1995 et 1996.

Transport routier : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, Summary to 1995*, Washington (DC), 1996.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Highway Statistics, 1996*, Washington (DC), 1997.

Transport ferroviaire : Association of American Railroads, *Railroad Facts*, Washington (DC), 1997.

National Railroad Passenger Corp., *Amtrak Annual Report 1996*, Washington (DC), 1996.

National Railroad Passenger Corp., State and Local Affairs Department and Public Affairs Department, communication privée, Washington (DC), 1998.

Transports en commun : American Public Transit Association (APTA), *Transit Fact Book 1996*, Washington (DC), 1996.



United States
Department of
Transportation

Bureau of
Transportation
Statistics



United States
Department of
Commerce

U.S. Census
Bureau



Transports
Canada



Statistique
Canada

Transport
Canada

Statistics
Canada



Secretaría de
Comunicaciones
y Transportes



Instituto Mexicano
del Transporte



Instituto Nacional de
Estadística, Geografía
e Informática