

Les Transports au Canada

UN SURVOL

2017



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada 

L'infrastructure nationale de transport du Canada

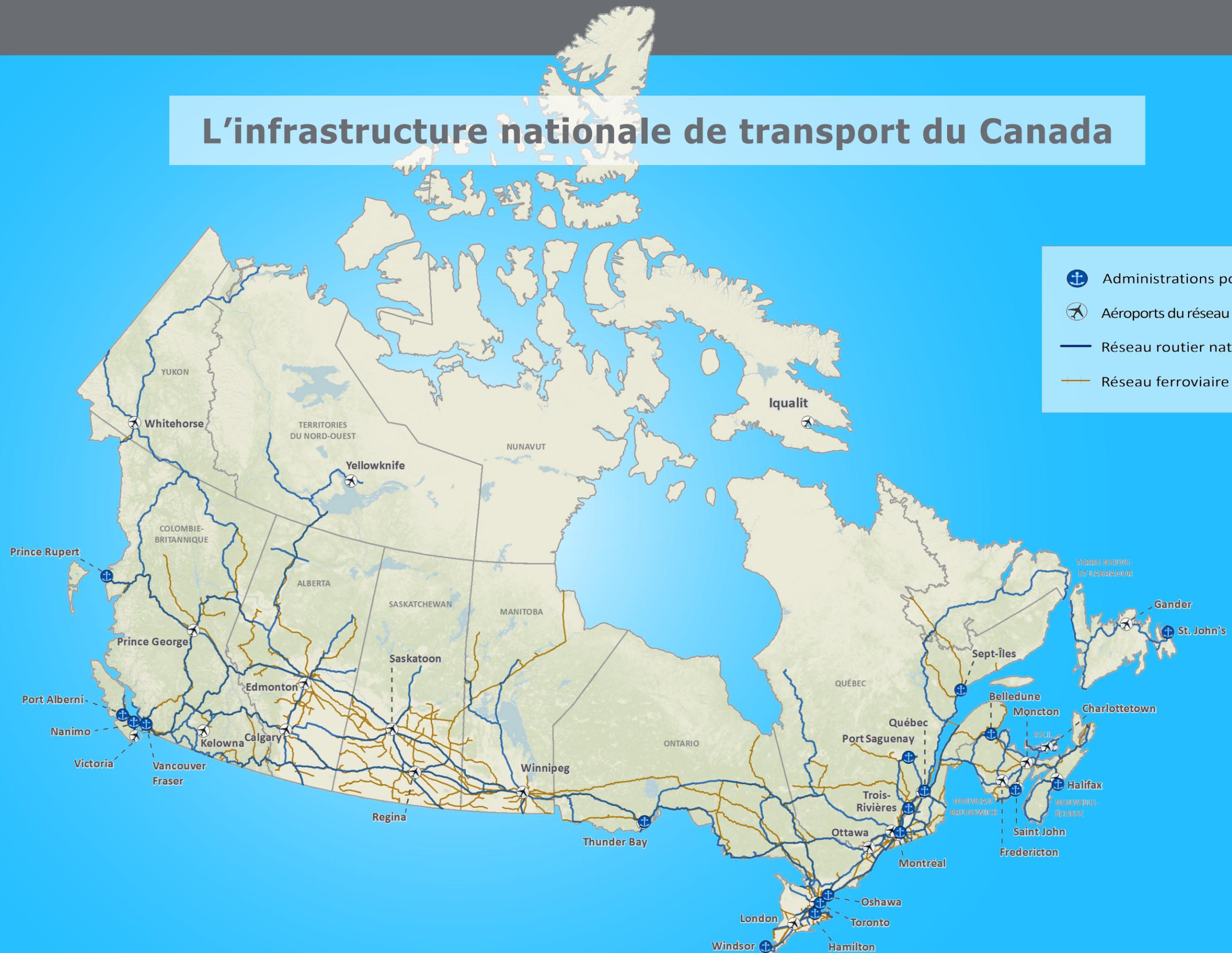




TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE

MESSAGE DU MINISTRE	1	FAITS SAILLANTS	3
TRANSPORTS 2030	2	OBJET DU RAPPORT	5

1	LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE	7
---	--	---

2	APERÇU DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA	9
---	---	---

SECTEURS DU TRANSPORT

3		13	5		23
4		17	6		27

7	TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES 	31
---	--	----

8	PERFORMANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA EN 2017	35
---	--	----

9	PERSPECTIVES, TENDANCES ET ENJEUX FUTURS	41
---	--	----

ANNEXES

A	CARTES ET FIGURES	43	B	LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA	51
---	-------------------	----	---	--	----

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2018.

This publication is also available in English under the following title Transportation in Canada 2017, Overview Report.

TP No. 15388 F

TC No. TC-1006007

Catalogue No. T1-21F-PDF

ISSN 1920-0846

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant : www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html

Ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm

MESSAGE DU MINISTRE

C'est avec grand plaisir que je vous présente *Les transports au Canada 2017*, le rapport annuel sur la situation des transports au Canada.

Un réseau de transport moderne, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement est nécessaire pour assurer l'essor et la compétitivité de l'économie canadienne, et s'avère également primordial pour garantir la qualité de vie de tous les Canadiens. Les transports sont indispensables au commerce, aux affaires et pour maintenir le lien entre les personnes et les collectivités.

En 2017, notre réseau de transport a su répondre aux besoins croissants liés à la forte croissance économique du Canada et à celles de nos principaux partenaires commerciaux. Notre bilan général en terme de sécurité de nos transports reste parmi le meilleur des dernières années, et ce en dépit de l'augmentation continue du volume de passagers et de marchandises. Nos initiatives environnementales ont permis de contenir les émissions de gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports.

Pour s'assurer que notre réseau soit meilleur, plus intelligent, plus propre et plus sécuritaire, le gouvernement du Canada continue de déployer tous les efforts nécessaires pour mettre en œuvre son plan stratégique Transports 2030. En mai 2018, le projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*, a reçu la sanction royale. Il s'agit de la première étape vers l'établissement de nouveaux droits pour les passagers du transport aérien, vers un plus grand choix pour les voyageurs en stimulant la compétitivité des transporteurs aériens, vers une amélioration de la sécurité ferroviaire et vers des investissements durables sur le long terme dans le secteur du transport des marchandises par rail.

Le gouvernement du Canada continue également de tenir ses engagements visant à renforcer la protection environnementale en mettant en œuvre le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, qui englobe les mesures de tarification du carbone, les normes régissant les combustibles propres et une stratégie nationale canadienne concernant les véhicules à zéro émission. Le gouvernement a également annoncé des initiatives dans le cadre du Plan de protection des océans d'une valeur de 1,5 milliard de dollars pour s'assurer que nos côtes soient protégées de manière moderne et évoluée afin de garantir la viabilité environnementale, un usage commercial sécuritaire et responsable et une collaboration avec les collectivités autochtones et côtières. Il est également très important de souligner que le gouvernement du Canada a mis en place avec succès une restriction de vitesse pour les navires naviguant dans le golfe du Saint-Laurent durant l'été et l'automne 2017 afin de protéger la population de baleines noires en voie de disparition de l'Atlantique Nord contre les risques de collision fatale avec des navires.

En juillet 2017, nous avons lancé l'Initiative des corridors de commerce et de transport (ICCT) afin de créer des corridors de transport plus fiables et plus efficaces dans le cadre des échanges internationaux. L'élément clé de l'ICCT est le Fonds national des corridors commerciaux. Ce fonds basé sur le mérite investira 2 milliards de dollars sur 11 ans afin de renforcer les infrastructures commerciales du Canada et de favoriser le flux des marchandises et des passagers en réduisant les goulots d'étranglement.

Dans le cadre de cette annonce, nous avons également lancé le Système d'information sur le commerce et le transport appuyé par le nouveau Centre canadien de données sur les transports, qui vise à donner accès à des renseignements de haute qualité et à temps sur notre réseau de transport.

Le plan Transports 2030 continuera de rapprocher les partenaires afin de préserver l'avantage compétitif du Canada sur ses marchés extérieurs et de protéger les emplois des Canadiens. De plus, Transports Canada continuera de contribuer aux engagements du gouvernement du Canada qui souhaite devenir un chef de file mondial dans l'égalité des genres, en appliquant des principes d'égalité des genres à ses politiques, programmes et services de transport.

J'espère que le présent rapport et son annexe statistique de référence fourniront des renseignements utiles permettant de mieux cerner l'importance significative du réseau des transports canadien ainsi que la foule de possibilités et de défis stimulants connexes.

Cordialement,
L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports



TRANSPORTS 2030

LE PLAN STRATÉGIQUE DU GOUVERNEMENT DU CANADA POUR L'AVENIR DES TRANSPORTS AU CANADA

Transports Canada continu de progresser dans la mise en place du plan stratégique Transports 2030. Transports 2030 est basé sur 5 thèmes:



LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

En mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a reçu la sanction royale. Il s'agit d'un premier pas législatif afin de mettre en place les premières mesures de Transports 2030. La Loi améliorera le système de transport de la manière suivante:

- Élaborer** des règles claires sur la manière dont les compagnies aériennes doivent traiter leurs passagers
- Changer** les règles quant à la propriété internationale des transporteurs aériens afin d'offrir des tarifs plus bas
- Permettre** aux aéroports de payer pour des services additionnels afin d'améliorer l'expérience des passagers lors des contrôles de sécurité
- Mettre** des dispositifs d'enregistrement dans les locomotives afin d'obtenir de l'information sur les accidents ferroviaires
- Permettre** aux navires étrangers de transporter des conteneurs vides entre différents endroits au Canada sans permis spécial
- Permettre** aux administrations portuaires canadiennes d'accéder au fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada

INITIATIVES LIÉES AU TRANSPORT

Un certain nombre de mesures ont été mises en place ou sont en développement afin de soutenir un système de transport sécuritaire, sûr, innovateur et intégré qui promeut le commerce, la croissance économique, un environnement plus propre et une plus grande considération des incidences sur les genres et la diversité.

PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

1.5 milliard de dollars sur 11 ans pour améliorer la sécurité maritime, la navigation responsable, protéger l'environnement marin du Canada, et offrir de nouvelles opportunités aux communautés autochtones et côtières

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

2 milliards de dollars sur 11 ans afin de rendre les corridors de commerce canadiens plus efficace et plus fiable

MODERNISER LE SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN

Développer des stratégies, des règlements et des projets pilotes pour l'adoption sûre des véhicules connectés et autonomes, ainsi que des systèmes d'aéronefs sans pilote

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE COMMERCE ET LE TRANSPORT

Soutenir la prise de décision selon les faits en comblant les lacunes en matière de données et d'analyse, renforcer les partenariats et augmenter la transparence concernant les informations stratégiques liées au transport

LE CADRE PANCANADIEN SUR LA CROISSANCE PROPRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Soutenir le développement de mesures incluant le modèle fédéral de tarification du carbone, la norme sur les carburants propres et une stratégie sur les véhicules zéro émission

Pour plus d'information sur nos progrès, visitez le : tc.gc.ca/fra/avenir-transports-canada.html

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT

MESURES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Transports Canada continue de déployer tous les efforts nécessaires pour mettre en place des initiatives dans le cadre du plan Transports 2030. En mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a reçu la sanction royale. Il s'agit d'une étape législative importante pour améliorer l'expérience des passagers du transport aérien ainsi que la sécurité et l'efficacité du réseau ferroviaire. Par ailleurs, la mise en œuvre d'autres initiatives se poursuit, notamment le Plan de protection des océans, l'Initiative des corridors de commerce et de transport, qui englobe le Centre canadien de données sur les transports, et le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.

Pour optimiser davantage la sécurité du réseau de transport canadien, en 2017, le ministre des Transports a amorcé l'examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, a présenté la *Loi sur la modernisation des transports* et travaille à renforcer la *Loi sur la sécurité automobile*. La sécurité du transport des matières dangereuses a également été renforcée à travers tout le Canada par le biais d'inspections accrues, de mises à jour réglementaires et de la participation et de la sensibilisation des intervenants. Le Canada a également continué à prendre des mesures pour faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises légitimes tout en conservant un haut niveau de sécurité au moyen d'inspections, d'échange de renseignements et de l'engagement des intervenants.

Durant l'été et l'automne 2017, le gouvernement du Canada a mis en place avec succès une zone de restriction de vitesse élargie pour les grands navires naviguant au sein du golfe du Saint-Laurent. Cette mesure a permis de considérablement réduire les risques de collision fatale entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique

Nord en voie de disparition qui résident dans le secteur pendant cette période.

En 2017, le gouvernement du Canada a continué de déployer des efforts pour renforcer la responsabilité du réseau de transport sur le plan écologique en appliquant diverses mesures incluant : des travaux sur l'élaboration d'une stratégie nationale canadienne concernant les véhicules à zéro émission en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, la mise en place de normes de dioxyde de carbone pour les nouveaux avions, la publication d'une ébauche de réglementation sur les gaz à effets de serre (GES) applicable aux véhicules lourds, l'élaboration du *Règlement sur les émissions des locomotives* et l'entrée en vigueur du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.

En 2017, le gouvernement du Canada a également annoncé la mise en place d'un certain nombre de mesures par le biais des initiatives du Plan de protection des océans afin de renforcer la protection de l'environnement, d'empêcher les incidents maritimes et d'améliorer les interventions d'urgence.

VOLUMES DE TRANSPORTS ET PERFORMANCES

La croissance économique mondiale a été relativement forte en 2017, avec une accélération observée dans la plupart des grandes économies. Au Canada, cette croissance économique mondiale plus forte que prévu s'est traduite par une augmentation des flux de marchandises à destination et en provenance des marchés internationaux, faisant ainsi progresser la demande de services de transport.

À la fois le volume de fret aérien international et l'activité de camionnage en provenance et à destination des États-Unis ont connu une hausse en 2017.

Le tonnage total des marchandises transportées par rail a augmenté en 2017 après avoir enregistré une baisse en 2016, avec une hausse marquée pour les principales matières premières, telles que les produits pétroliers, les conteneurs, le grain, le charbon, les métaux et le minerai de fer. La valeur du trafic maritime international a également augmenté, à l'instar des volumes traités dans les principaux ports canadiens (Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax).

En dépit de la demande de services de transport plus élevée que prévu en 2017, le transport maritime et terrestre des marchandises a été, de façon globale, relativement fluide pour l'essentiel de l'année écoulée, transportant la marchandise à temps. Cependant, des conditions hivernales difficiles, combinées à des défis de capacité touchant certaines compagnies de chemin de fer, ainsi que des travaux de construction aux ports de Vancouver et de Prince Rupert ont miné la performance du système. Cela s'est traduit par des problèmes de fluidité et de congestion vers la fin de l'année dans tout l'Ouest canadien, et plus particulièrement dans la zone du Lower Mainland de Vancouver. Les différents partenaires collaborent afin de garantir une coordination et une planification améliorées et ainsi, répondre aux défis émergents liés à la capacité et à la performance.

Le nombre de passagers internationaux, tous modes de transport confondus, a établi un nouveau record lors des célébrations de l'année du 150e anniversaire du Canada, avec 20,8 millions de voyages d'une ou plusieurs nuits, surpassant ainsi le record établi en 2002. Des hausses importantes des passagers aériens voyageant sur des vols nationaux et internationaux ont été enregistrées comparativement à 2016.

ENVIRONNEMENT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

Les émissions de GES ont été réduites depuis 2006 pour le transport aérien, en raison d'un rendement énergétique amélioré, et pour le transport maritime, en raison de la baisse du trafic résultant d'une substitution par les expéditeurs vers d'autres moyens de transport.

Cependant, les émissions de GES des transports ferroviaire et routier, ce dernier comptant pour 85 % des émissions attribuables au secteur des transports, ont augmenté au cours de la même période, ce qui est dû, en grande partie, à l'augmentation du trafic.

Le Canada continue de disposer de l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires dans le monde entier. Le nombre total d'accidents aériens et ferroviaires a augmenté en 2017, alors qu'il a baissé pour les secteurs maritime et routier. Le nombre d'accidents est toutefois resté près ou inférieur à la moyenne sur 10 ans pour tous les modes de transports.

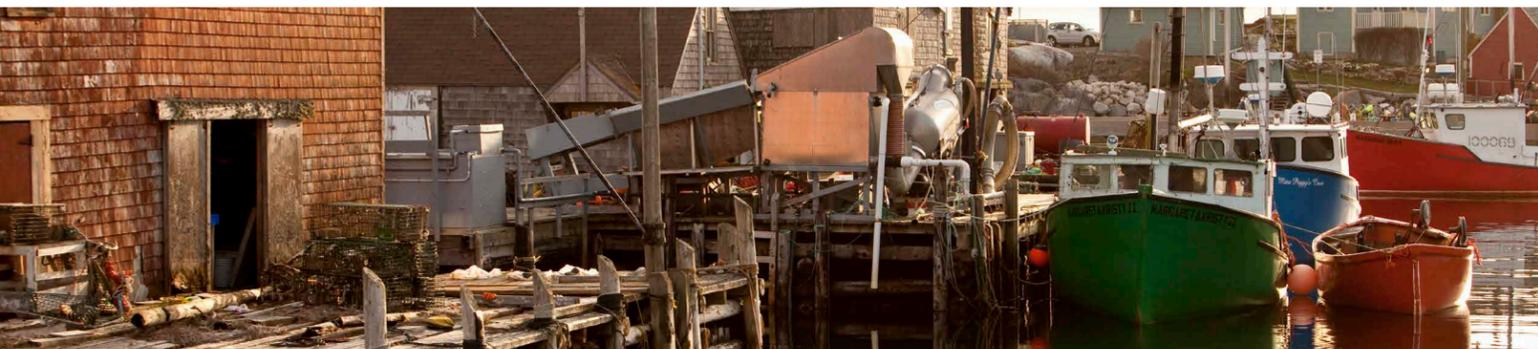
PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Les tendances démographiques, technologiques et environnementales actuelles et nouvelles obligeront les gouvernements et les intervenants à s'adapter continuellement pour que le réseau de transport demeure compétitif, résilient, sécuritaire et sûr.

À l'avenir, les marchés émergents devraient être le principal moteur de croissance, tandis que les perspectives de croissance des autres grands partenaires commerciaux du Canada, qui englobent les pays industrialisés, feront face aux conséquences du vieillissement de la population (p. ex. taux de participation de la main-d'œuvre inférieur), ce qui devrait conduire à une demande plus faible pour les produits canadiens. À court et moyen terme, la demande en transport pour les matières premières canadiennes devrait être élevée en raison de la conjoncture économique améliorée, nonobstant les incertitudes commerciales pesant sur l'Amérique du Nord. Au Canada, le nombre de passagers aériens devrait continuer d'augmenter au cours de la prochaine décennie, avec une forte hausse de passagers internationaux (autre que celle des États-Unis) soutenue par la croissance des marchés émergents. Cependant, le ralentissement de la croissance économique nationale et la démographie défavorable, y compris le vieillissement et une faible croissance de la population, devraient ralentir la demande intérieure pour le transport de passagers aérien.



FAITS SAILLANTS



OBJET DU RAPPORT

Le ministre des Transports est tenu, conformément à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada de 2007*, de déposer devant les deux chambres du Parlement un aperçu de la situation des transports au Canada.

Dans le présent rapport, la 11e édition présentée par le ministre en vertu de la Loi, les lecteurs auront un aperçu du transport au Canada fondé sur les informations les plus récentes disponibles pour tous les moyens de transport au moment de la publication.

Le rapport souligne le rôle du transport dans l'économie et donne un aperçu des quatre modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) en termes d'infrastructure, de sécurité, de sûreté et d'environnement, ainsi que des principaux changements industriels et politiques survenus dans le secteur des transports au cours de l'année 2017. Il présente également une courte évaluation globale de la performance du réseau de transport canadien en 2017 en jetant un regard sur l'utilisation et la capacité du réseau. Le rapport se termine en présentant une perspective des tendances prévues dans le domaine du transport des marchandises et des passagers par avion.

CENTRE CANADIEN DE DONNÉES SUR LES TRANSPORTS

Les intervenants du secteur des transports ont besoin de renseignements de haute qualité et accessibles en temps utile pour favoriser les activités innovantes qui permettront de transporter les marchandises plus efficacement à travers les chaînes d'approvisionnement et de distribution. Or, il est difficile de bien cerner l'état du secteur des transports au Canada en raison du manque de données pertinentes et cohérentes fournies à temps à l'échelle du réseau.

Dans le cadre de l'engagement du gouvernement du Canada visant à améliorer l'accès aux données et aux informations concernant le transport, ainsi que leur disponibilité, dans le budget de 2017, Transports Canada et Statistique Canada ont lancé, de concert, le nouveau *Centre canadien de données sur les transports (CCDT)* au mois d'avril 2018.

En collaboration avec d'autres intervenants concernés, y compris les provinces, les territoires, des universités et des représentants de l'industrie, le CCDT représente maintenant, outre le rapport annuel de Transports Canada et l'annexe statistique, une source complète et faisant autorité, de données sur le transport multimodal et sur les mesures de performance.

NOUVEAU CARREFOUR DE DONNÉES ET D'INFORMATION SUR LES TRANSPORTS

Grâce à ce nouveau Carrefour, le CCDT offre à présent un accès simplifié à des données exhaustives, publiées à temps sur le transport multimodal et les mesures de performances, incluant des cartes, des analyses et des informations émanant de différents intervenants du secteur des transports. Le Carrefour compte aussi un premier tableau de bord national sur la performance des transports et un accès aux données de l'addenda statistique du rapport annuel de Transports Canada sous forme électronique. Le Carrefour sera continuellement améliorée afin d'ajouter du contenu nouveau et pertinent qui sera utile pour la communauté du transport. L'objectif à long terme est de communiquer des informations qui contribueront à faciliter la prise de décisions au Canada de manière à tirer pleinement profit du réseau de transport et à appuyer ainsi la croissance économique.

PROJETS DE VISIBILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Transports Canada continue d'investir dans des projets de partenariats à intervenants multiples consacrés à la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Après avoir investi plus de 2 millions de dollars pour appuyer la visibilité du camionnage aux terminaux des ports de Vancouver, de Montréal et d'Halifax, Transports Canada s'appuie sur ces premiers investissements et a annoncé, en 2017, une contribution de 250 000 \$ à la phase initiale du projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement au Port de Vancouver.

Ce projet permettra d'accéder à des informations en temps réel sur la performance des chaînes d'approvisionnement par rail du grain et des fertilisants à destination et en provenance du Port de Vancouver. Ces informations viendront appuyer la planification et les infrastructures du réseau ferroviaire en vue d'accroître les mouvements commerciaux et de générer des volumes d'échange plus importants. D'autres projets de

visibilité avec la participation de multiples intervenants sont en cours de développement et ont pour but:

- À Montréal, de préserver l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et la connectivité efficace entre les modes au moyen d'une collaboration et d'un échange de données améliorés entre les partenaires;
- À Toronto, de développer une plateforme collaborative de commerce électronique en partenariat avec le ministre des Transports de l'Ontario et la région de Peel;
- À Halifax, d'explorer, avec les administrations portuaires et aéroportuaires les possibilités d'accroître le commerce d'exportation agro-alimentaire à partir de la région.

PRÉVISIONS

Dans le cadre de l'initiative du Système d'information sur le commerce et le transport annoncée dans le budget de 2017, Transports Canada élargira sa capacité de prévisions afin d'inclure le développement de prévisions de long terme sur la demande de transport de marchandises s'appuyant sur des facteurs économiques. Le développement inclura :

- l'élaboration de prévisions annuelles de la demande de transport pour des chaînes d'approvisionnement clés et des conteneurs de marchandise par mode de transport pour les corridors commerciaux importants;
- l'expansion de la portée des prévisions pour les passagers par avion et le développement de prévisions pour le réseau ferroviaire interurbain et pour le réseau routier.

Les exemples spécifiques démontrant la façon dont les prévisions appuieraient des initiatives du gouvernement du Canada incluent l'évaluation des projets d'infrastructure, l'évaluation de l'expédition future des marchandises dangereuses et les mesures des émissions de carburant et de polluants liées au transport de marchandises.



OBJET DU RAPPORT



CHAPITRE 1 LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

COMPTE ÉCONOMIQUE CANADIEN DES TRANSPORTS

FAITS SAILLANTS

- En 2017, le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 4,8 %, soit 1,5 fois le taux de croissance de toutes les industries.
- En 2017, le total des dépenses des ménages pour le transport (y compris les assurances) s'élevait à 194,8 milliards de dollars – deuxième dépense en importance après le logement.
- En 2017, le commerce international total a augmenté de 5,4 % pour atteindre 1 107 milliards de dollars.

LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les transports et l'entreposage sont importants pour l'économie canadienne; ils représentent 4,6 % du produit intérieur brut (PIB) total en 2017. Ce secteur a crû de 4,8 % en dollars constants au cours de l'année précédente, soit près de 1,5 fois le taux de croissance de toutes les industries. Le taux de croissance annuel composé du PIB dans le secteur des transports au cours des cinq dernières années se chiffre à 3,3 %, ce qui dépasse également le taux de croissance de l'économie dans son ensemble (1,9 %).

En 2017, 905 000 travailleurs (employés et travailleurs autonomes combinés) œuvraient dans le secteur des transports et de l'entreposage, en hausse de 0,9 % par rapport à 2016.

Environ 5 % de la main-d'œuvre totale travaille dans les industries du transport commercial, une proportion qui est demeurée stable ces deux dernières décennies. On compte environ 1,8 personne au chômage ayant de l'expérience de travail pertinente par poste vacant dans le secteur, par rapport à environ 4,9 dans l'ensemble de l'économie.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE

Les mesures du PIB comprennent uniquement les activités économiques liées directement aux transports pour compte d'autrui ou aux transports commerciaux. Cependant, l'importance du transport est plus large puisqu'il fait également partie intégrante d'autres activités qui ne sont pas incluses dans les mesures économiques telle que la valeur des déplacements personnels.

En 2017, les dépenses agrégées de consommation finale des ménages pour le transport (y compris les assurances)

s'élevait à 194,8 milliards de dollars, ce qui en fait la deuxième catégorie de dépense la plus importante après le logement. Les dépenses des ménages pour les déplacements personnels ont représenté environ 11 % du PIB. Par ailleurs, les dépenses du gouvernement fédéral et des provinces en infrastructure se sont élevées à un peu moins d'un pour cent du PIB.

TRANSPORTS ET COMMERCE INTÉRIEUR

Le commerce interprovincial de marchandises a totalisé environ 152 milliards de dollars (en dollars courants) en 2016, en hausse de 0,9 % par rapport à 2015.

TRANSPORTS ET COMMERCE INTERNATIONAL

Les transports sont un élément important du commerce canadien avec les autres pays. En 2017, le commerce international total des marchandises s'est élevé à 1 107 milliards de dollars, la valeur la plus élevée du commerce total enregistrée, soit une augmentation de 5,4 % par rapport à 2016. Les États-Unis sont demeurés le principal partenaire commercial du Canada, avec 415 milliards de dollars en exportations et 288 milliards de dollars en importations, pour un total de 703 milliards de dollars, en hausse de 4,5 % par rapport à 2016. En 2017, 63 % du total du commerce canadien a été effectué avec les États-Unis.

Outre les États-Unis, les autres principaux partenaires commerciaux du Canada en 2017 ont été la Chine, le Mexique, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre pays ont représenté 17,5 % du commerce international total du Canada en 2017, ce qui dépasse le sommet de 17,0 % établi en 2016 pour ce groupe. Ces six dernières années, ces pays ont conservé leur position respective en tant que deuxième à cinquième principaux partenaires commerciaux du Canada.

Dans le cadre de l'initiative du Système d'information sur le commerce et le transport, Statistique Canada, en collaboration avec Transports Canada, a publié en mars 2018 le Compte économique canadien des transports (CECT).

Le CECT fournit de meilleures estimations de l'importance des services de transport produits dans l'économie canadienne. Le CECT fournit de l'information répartie par mode et par industrie, et permet aux utilisateurs de faire la distinction entre les services de transport pour compte d'autrui et les services de transport pour compte propre.

Selon le CECT, la production totale de l'activité de transport était estimée à 127,6 milliards de dollars en 2013. Les activités de transport aérien, ferroviaire, maritime et par camion pour compte propre représentaient 32 % de l'activité de transport. Le commerce de gros, la fabrication, le commerce de détail, l'extraction minière et la construction représentaient ensemble environ 65 % de l'activité de transport pour compte propre.

À l'avenir, Statistique Canada travaillera à l'élaboration d'une mesure de l'utilisation des transports pour le secteur des ménages par mode de transport afin de mieux mesurer l'incidence des investissements sur les divers modes, y compris le transport urbain et le transport ferroviaire de passagers.



CHAPITRE 2 APERÇU DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA

Le manque d'efficacité ou les vulnérabilités propres au réseau de transport national du Canada ont le potentiel d'entraver la croissance économique du pays. Le budget de 2017 a décrit en détail l'investissement de 186 milliards de dollars sur 11 ans du gouvernement dans le plan d'infrastructure Investir dans le Canada. Dans le cadre de ce plan, 10,1 milliards de dollars seront investis dans l'infrastructure nationale commerciale et de transport afin de jeter les bases d'une croissance économique à long terme, d'appuyer la création d'emplois et de positionner le Canada comme un pays offrant des occasions d'investissement attrayantes pour les investisseurs étrangers.

En 2017, le gouvernement a également créé la Banque de l'infrastructure du Canada, un organisme indépendant qui collaborera avec des partenaires d'investissement provinciaux, territoriaux, municipaux, autochtones, privés et institutionnels en vue de construire de nouvelles infrastructures partout au Canada. La Banque, conjointement avec des investisseurs privés et institutionnels, investira de façon stratégique, principalement dans des projets qui généreront d'importants revenus. La Banque de l'infrastructure du Canada s'est vue accorder 35 milliards de dollars sur 11 ans, dont au moins 5 milliards de dollars seront consacrés aux infrastructures commerciales et de transport.

RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA

Le Canada, qui s'étend sur un territoire de plus de 10 millions de kilomètres carrés, est le deuxième plus grand pays au monde. Avec un territoire aussi grand, il est impératif que le réseau de transport couvre efficacement de grandes distances et une topographie variée afin d'assurer, en toute fiabilité, le mouvement des passagers et des marchandises au sein du pays et à l'échelle internationale. La géographie étendue et variée du Canada signifie que les différentes régions du pays ont dû développer des solutions spécifiques à leurs besoins en matière de transport (voir les cartes régionales, 1 à 4, à l'annexe A).

Réseau de transport routier national du Canada

Le réseau de transport canadien repose principalement sur le réseau routier, utilisé à la fois par les passagers et les marchandises. Les côtes Pacifique, Atlantique et Arctique du pays sont reliées par un réseau de routes rattachées à la Transcanadienne, et d'importants réseaux routiers sillonnent la partie sud du pays, soit la partie la plus peuplée.

Le camionnage constitue le principal moyen de transport des marchandises, notamment dans le centre du Canada, où les camions sont essentiellement utilisés pour transporter des produits alimentaires et manufacturés et d'autres biens transformés. L'Ontario et le Québec présentent également les points de passage routier aux frontières les plus achalandés du Canada, plus particulièrement dans la région de l'Ontario, où les produits manufacturés traversent plusieurs fois dans les deux sens la frontière avec les États-Unis tout au long des processus de fabrication. Dans la partie centrale du Canada, 55 % de la valeur totale des marchandises exportées, à l'exception des exportations par pipelines, étaient acheminées par la route en 2017. Ce chiffre s'élève à 32 % et 21 %, respectivement, dans les régions Ouest et Est du Canada, qui utilisent davantage le transport maritime.

Le Yukon possède le réseau routier le plus étendu du nord du Canada et affiche le plus important trafic de cette région en termes de tonnage, soit plus de 40 % du tonnage total dans la région. Le réseau routier toutes saisons du nord a récemment été prolongé jusqu'à Tuktoyaktuk, sur la côte Arctique, dans les Territoires du Nord-Ouest. Les collectivités du Nord utilisent également un réseau de routes de glace pour transporter les personnes et les marchandises durant l'hiver.

Réseau de transport ferroviaire national du Canada

Deux compagnies de chemin de fer principales affectées au transport de marchandises, le Canadien National et le Canadien Pacifique, et un certain nombre de compagnies de chemin de fer d'intérêt local sont utilisées pour transporter des marchandises conteneurisées et des

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

L'épine dorsale de l'Initiative nationale des corridors commerciaux est le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) de 2 milliards de dollars sur 11 ans, qui a été lancé en juillet 2017.

Le FNCC, qui s'appuie sur les initiatives précédentes des portes d'entrée et corridors commerciaux du Canada, sera attribué à l'échelle nationale et consistera en des appels de propositions concurrentiels et fondés sur le mérite. Le premier appel de propositions a été lancé en 2017. En vue d'intervenir face aux problèmes urgents liés aux contraintes de capacité et aux goulots d'étranglement aux principaux points d'entrée, et pour mieux relier l'infrastructure ferroviaire et routière qui permet la croissance économique à l'échelle du Canada, le FNCC procèdera aux investissements nécessaires. Les projets du FNCC permettront également d'aider le réseau de transport à résister aux effets des changements climatiques et de s'assurer qu'il est capable de soutenir les nouvelles technologies et l'innovation.

En plus de viser à faciliter le commerce international et à mettre des produits canadiens sur le marché, le FNCC bénéficie d'une enveloppe spéciale pouvant atteindre 400 millions de dollars pour répondre aux besoins critiques en termes de transport des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et du Yukon. Les investissements dans le Nord permettront d'améliorer le flux des approvisionnements destinés aux collectivités, de stimuler l'économie et le développement social et d'améliorer la sécurité.

DANS
CETTE
SECTION

- RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA
- FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX
- DÉFIS À VENIR POUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA





ressources en vrac à destination et en provenance des principaux ports et des États-Unis.

Les services ferroviaires voyageurs offerts par la société de la Couronne VIA Rail sont principalement fournis dans la partie centrale du Canada, le long du couloir Québec-Windsor. VIA Rail propose aussi des itinéraires longue distance pour les voyageurs, entre Toronto et Vancouver, et entre Montréal et Halifax, ainsi que des services régionaux, englobant Jasper et Prince Rupert et, Winnipeg et Churchill. En 2017, VIA Rail a transporté, au total, 4,4 millions de voyageurs.

Réseau de transport maritime du Canada

Les ports canadiens constituent le principal point d'entrée pour les biens manufacturés conteneurisés importés. Ces biens sont ensuite expédiés vers le reste du pays ou transbordés vers les États-Unis par voie ferrée et camion.

Le Port de Vancouver, dans l'Ouest canadien, est celui dont le trafic exprimé en volume est le plus élevé au Canada. Il a traité 142,1 millions de tonnes (Mt) de trafic en 2017, principalement à destination et en provenance des marchés asiatiques. Le Port de Prince Rupert, l'autre port en importance de la côte Ouest du Canada, a manutentionné 24,1 Mt de trafic en 2017, également en lien avec les marchés asiatiques.

Le Port de Montréal, dans le centre du Canada, est le deuxième port en importance au Canada pour ce qui est du volume de trafic conteneurs. Il dessert principalement le Québec, l'Ontario et le Midwest des États-Unis. En 2017, le port a manutentionné plus de 38 Mt de marchandises provenant du monde entier, mais principalement d'Europe.

Les activités du transport maritime sont également importantes dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint Laurent (« la Voie maritime »), qui permet un accès navigable desservant le centre du Canada et le cœur de l'Amérique du Nord. La Voie maritime dessert 15 grands ports et 50 ports régionaux qui sont reliés à plus de 40 autoroutes provinciales ou d'État, et 30 lignes de chemin de fer. En 2017, 10,2 Mt de grain ont été transportés par la Voie maritime. En 2017 également, d'autres marchandises d'importance pour le trafic de la Voie maritime comprenaient le minerai de fer (8,2 Mt), le charbon (2,3 Mt) et les produits pétroliers (2,7 Mt)¹.

Le Port d'Halifax est le plus grand port de conteneurs

du Canada atlantique et gère le plus gros des flux commerciaux de la région, soit 4,6 Mt de trafic de marchandises en conteneurs en 2017. Les produits pétroliers et les véhicules représentent aussi une part importante des activités du port. Enfin, le Port de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, est le plus grand port du Canada atlantique avec 30,5 Mt de marchandises manutentionnées chaque année. Il s'agit d'un port important pour le traitement, le raffinage et l'expédition de pétrole brut. Le Port de Come-by-Chance, dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, manutentionne principalement des produits pétroliers provenant des gisements pétroliers en mer.

De nombreuses collectivités éloignées du nord dépendent pour beaucoup des opérations saisonnières de ravitaillement par bateau pour leurs besoins de transport en vrac. Compte tenu de la présence limitée d'installations portuaires fixes dans ces petites collectivités, ce système de ravitaillement se limite à des quais pour barges à faible tirant d'eau.

Réseau de transport aérien national du Canada

Le réseau de transport aérien du Canada constitue un moyen important de déplacer efficacement les passagers dans tout le pays, qui compte six fuseaux horaires, et vers des destinations internationales. Les principaux aéroports incluent l'aéroport Pearson de Toronto, le plus achalandé du Canada, qui a accueilli 45,1 millions de passagers en 2017, l'aéroport international de Vancouver, qui a accueilli 23,6 millions de passagers, et l'aéroport international Trudeau de Montréal, qui a accueilli 17,2 millions de passagers. En 2017, les 20 aéroports canadiens les plus achalandés ont accueilli 134,5 millions de passagers.

Les aéroports internationaux de chaque grande ville offrent aussi des services de fret à destination des marchés domestiques et internationaux. Les principaux aéroports de fret incluent l'aéroport international Pearson de Toronto (444,6 milliers de tonnes), l'aéroport international de Vancouver (286,1 milliers de tonnes) et l'aéroport de Hamilton (99,2 milliers de tonnes).

Le transport aérien est également primordial pour les régions éloignées du nord du Canada, où les accès routiers et maritimes sont saisonniers ou impraticables pour le voyage, la prestation de services essentiels, tels que les urgences médicales, le réapprovisionnement



APERÇU

toute-saison, y compris les denrées alimentaires, le courrier, le tourisme et le développement d'autres activités économiques. Le réseau aérien du nord offre principalement des services de ligne principale entre le Sud du Canada et un réseau étendu de services de correspondance ou d'apport dans le Nord.

DÉFIS À VENIR POUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA

La géographie étendue et variée du Canada et parfois des conditions climatiques difficiles font du territoire canadien un environnement exigeant et coûteux lorsqu'il s'agit d'exploiter des services de transport. Lorsqu'on associe ces facteurs avec l'évolution du commerce et les habitudes de déplacement au Canada et vers le reste du monde, on s'aperçoit que certaines parties du réseau de transport actuel sont essentielles pour garantir la stabilité d'exploitation de plusieurs chaînes d'approvisionnement et du transport des passagers.

Le Port de Vancouver est à la fois le point de sortie préféré de nombreux exportateurs canadiens de marchandises en vrac à partir de l'Ouest canadien, et le point d'entrée privilégié pour de nombreux importateurs de marchandises conteneurisées dans le centre du Canada. Cette prépondérance de si nombreuses chaînes d'approvisionnement nationales majeures fait de l'efficacité d'exploitation du Port de Vancouver une question d'intérêt national. Ce volume de trafic élevé combiné à la densité du développement urbain dans la région environnante complique grandement les opérations de transport autour des installations portuaires, sans compter les risques élevés de congestion qui peuvent déséquilibrer les chaînes d'approvisionnement dans tout le Canada.

Entre la côte Pacifique du Canada et l'intérieur des terres du Canada, la Transcanadienne et l'infrastructure ferroviaire du Canada doivent traverser les montagnes Rocheuses, l'une des chaînes montagneuses les plus longues au monde, la partie canadienne se prolongeant sur près de 1 500 km. Les compagnies de chemin de fer ont dû adapter leurs activités à ce relief capricieux. Il n'en demeure pas moins que dans le canyon du Fraser, sur une portion de voie de 10 km

sillonnant la Colombie-Britannique, les mouvements ferroviaires sont particulièrement vulnérables aux événements météorologiques qui peuvent sérieusement compromettre le passage entre la zone du Lower Mainland de Vancouver et le reste du Canada, avec toutes les répercussions que cela peut avoir sur toutes les chaînes d'approvisionnement qui dépendent de cet accès.

Le centre du Canada consiste en un enchaînement de zones urbaines à densité de population élevée, plus particulièrement entre Windsor et la ville de Québec, en passant par Toronto et Montréal. Cette région est bien intégrée, grâce aux réseaux routiers, aux centres urbains américains voisins, entre Détroit (Michigan) et le nord-est des États-Unis. Les agglomérations urbaines canadiennes, y compris les fortes concentrations urbaines du Lower Mainland de la Colombie-Britannique, autour de Vancouver, ainsi que celles de Calgary et d'Edmonton, en Alberta, partagent les mêmes soucis de congestion du trafic que les autres centres urbains de la planète. Les congestions urbaines imposent des coûts significatifs à l'économie nationale en termes de perte de productivité liée aux temps de déplacement excessifs et de perte d'efficacité liée aux défis qui consistent à exécuter le premier ou le dernier kilomètre des chaînes d'approvisionnement.

Les changements climatiques ont une incidence sur les infrastructures de transport à travers tout le Canada, comme partout ailleurs dans le monde. Avec la hausse des températures dans l'Arctique, la stratégie habituelle qui consiste à aménager des routes de glace pour appuyer le ravitaillement et le déplacement hivernaux des collectivités est chamboulée par le raccourcissement des saisons et la perte de fiabilité des conditions météorologiques. Une météorologie plus capricieuse, notamment des cycles de gel dégel qui déstabilisent le terrain ou des fontes hivernales rapides qui provoquent des inondations, peut suspendre les opérations de transport par voies routière et ferroviaire. Les marées de tempête associées à la montée du niveau de la mer peuvent également compromettre les infrastructures de transport, comme c'est le cas dans l'isthme de Chignecto, qui relie la Nouvelle-Écosse au reste du pays par voies routière et ferroviaire.

1. Pour la période de navigation de 2017.





RÉSEAU DE TRANSPORT AÉRIEN



FAITS SAILLANTS

- Le Canada a conclu des accords élargis avec plusieurs marchés, dont l'Éthiopie, Israël, le Qatar, la Thaïlande et l'Afrique du Sud, ainsi qu'un premier accord avec le Cameroun.
- Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis a précontrôlé environ 13 millions de passagers à destination des États-Unis dans les huit aéroports de précontrôle du Canada selon les termes de l'actuel Accord relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien.
- Le secteur a amélioré le rendement du carburant à l'aide de mesures volontaires dans le cadre d'accords conclus avec le gouvernement du Canada depuis 2005.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le Canada a le troisième secteur aérospatial en importance au monde et compte 18 000 000 km² d'espace aérien géré par le deuxième plus grand fournisseur de services de navigation aérienne au monde, soit NAV CANADA.

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui détient et gère les services de navigation aérienne civile du Canada. Elle exploite des tours de contrôle aérien dans 41 aéroports et des stations d'information de vol dans 55 aéroports. La carte 5 en annexe A fait le portrait détaillé des aéroports du Réseau national d'aéroports.

Le Supplément de vol – Canada et le **Supplément hydroaérodromes – Canada** font état de 1 572 sites certifiés et enregistrés en 2017. Ils se répartissent en trois catégories :

- 223 hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des hydravions et des avions à skis;
- 346 héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères;
- 1 003 aérodromes terrestres, qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe.

1. L'aviation générale comprend les secteurs suivants : autre commercial, privé et gouvernemental (civil et militaire).
2. Air Canada Express est composée de Chorus (Jazz), Sky Regional, Exploits Valley Air Services et Air Georgian.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

En 2017, 6,4 millions de déplacements d'aéronefs ont eu lieu dans les aéroports, dont 3,7 millions ont été effectués par les compagnies aériennes. Les 2,7 autres millions étaient des déplacements itinérants et locaux faits par des compagnies d'aviation générale¹.

En 2017, il y avait 36 588 aéronefs immatriculés au Canada, 68 812 pilotes brevetés et 2 213 licences détenus par 1,425 transporteurs aériens en exploitation au Canada (42 % canadiens; 58 % étrangers).

En 2017, le Canada possédait 17 658 techniciens d'entretien d'aéronefs, 1 001 organismes de maintenance agréés ainsi que 517 aérodromes certifiés et 1 055 non certifiés.

Air Canada

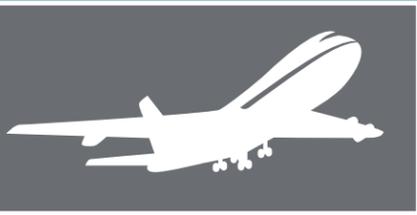
En 2017, Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge représentaient 55 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur².

Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge ont exploité en moyenne 1 602 vols réguliers par jour. Le réseau d'Air Canada possède trois plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) et offre des services passagers réguliers vers 64 destinations canadiennes, 57 destinations américaines et 96 autres destinations étrangères sur six continents.

DANS CETTE SECTION

- INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- STRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS





En décembre 2017, Air Canada avait une flotte de 175 aéronefs, alors qu'Air Canada Express utilisait 156 aéronefs et Air Canada Rouge, 49 aéronefs.

WestJet

En 2017, WestJet et WestJet Encore représentaient 37 % des sièges kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur.

WestJet et WestJet Encore ont exploité en moyenne 675 vols réguliers par jour. Ils ont offert des services passagers réguliers vers 39 destinations canadiennes, 28 destinations américaines et 34 destinations aux Caraïbes et au Mexique. En décembre 2017, WestJet avait une flotte de 123 aéronefs, alors que WestJet Encore enregistrait une flotte de 43 aéronefs.

Autres transporteurs

En 2017, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 29 aéronefs à turbopropulseurs pour offrir des services passagers réguliers et sans escale vers 21 destinations canadiennes et neuf destinations américaines.

Air Transat était le plus important transporteur loisir au Canada en 2017, ayant une flotte allant jusqu'à 40 aéronefs (selon la saison) et offrant 65 destinations internationales dans 26 pays.

Sunwing Airlines est le deuxième transporteur loisir en importance au Canada. Il exploite une flotte allant jusqu'à 30 aéronefs (selon la saison) offrant 32 destinations internationales dans 11 pays.

En 2017, quatre transporteurs à très bas prix, Enerjet, Canada Jetlines, Flair Airlines et Swoop ont annoncé leur intention de commencer ou d'étendre leur service en 2018. De plus, un nouveau transporteur aérien, FlyGTA Inc., a mis en place des services locaux de taxi aérien régulier reliant Toronto à des points du sud de l'Ontario.

En 2017, les exploitants étrangers ont offert 12,8 millions de sièges réguliers sur 273 vols en moyenne par jour à partir du Canada. Il s'agit d'une augmentation par rapport aux 12,7 millions de sièges offerts en 2016.

En décembre 2017, le Canada avait des ententes ou des accords relatifs au transport aérien avec 100 partenaires bilatéraux. En 2017, le Canada a conclu des accords élargis avec plusieurs marchés, dont l'Éthiopie, Israël, le Qatar, la Thaïlande et l'Afrique du Sud. Un premier accord a également été conclu avec le Cameroun.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Transports Canada assure environ 120 000 services de l'aviation civile par année. En 2016-2017, le Ministère a exécuté 24 846 demandes de licences de pilote ou de mécanicien de bord, 1 107 demandes de certificats d'exploitation aérienne, 6 108 demandes d'immatriculation d'un aéronef, 47 053 évaluations médicales, 3 208 certificats d'opérations aériennes spécialisées pour des véhicules aériens sans pilote (UAV) et des milliers d'inspections.

En 2017, le Service des douanes et de la protection



SECTEUR AÉRIEN

des frontières des États-Unis a précontrôlé environ 13 millions de passagers à destination des États-Unis dans les huit aéroports de précontrôle du Canada aux termes de l'actuel Accord bilatéral relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien. Une fois que le nouvel accord bilatéral relatif au précontrôle dans le domaine du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien (TFMA), signé en 2015, entrera en vigueur pour chaque mode de transport, il sera possible d'étendre le précontrôle aux modes de transport terrestre, ferroviaire et maritime et à de nouveaux emplacements dans le mode de transport aérien. La loi habilitante, *la Loi sur le précontrôle (2016)*, a reçu la sanction royale le 12 décembre 2017 et entrera en vigueur une fois que les règlements connexes seront en place et que le nouvel accord aura été ratifié. La mise en œuvre se fera par étapes, en commençant par le mode de transport aérien.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

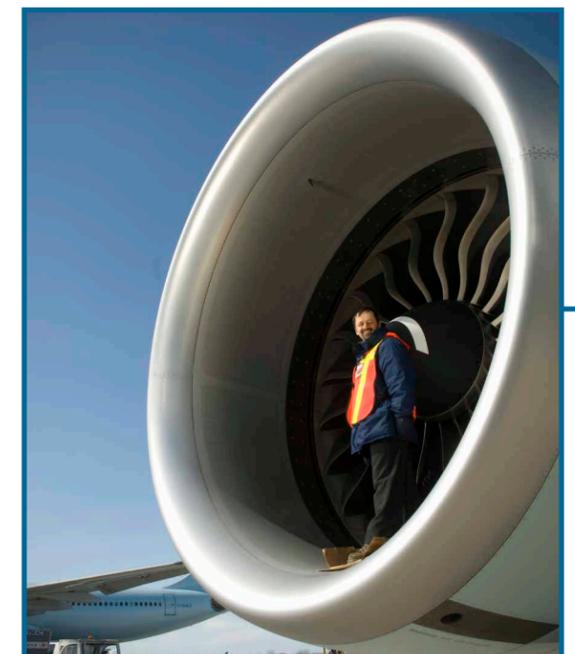
Le secteur a amélioré le rendement du carburant dans l'aviation suivant la mise en place de mesures volontaires dans le cadre d'accords conclus avec le gouvernement du Canada depuis 2005. Le plus récent accord, conclu en 2012, est le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Le Plan d'action fixe un objectif d'amélioration du taux de rendement de carburant de 1,5 % par an en moyenne jusqu'en 2020 par rapport au niveau de référence de 2008³.

En 2016, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté une nouvelle norme sur les émissions de dioxyde de carbone (CO2) pour les aéronefs. La nouvelle norme entrera en vigueur en 2020 pour les aéronefs nouvellement conçus et sera introduite progressivement à partir de 2023-2028 pour les aéronefs en production. La norme sur les émissions de CO2 s'attaque aux émissions à la source et devrait permettre de réduire

les émissions mondiales de 650 millions de tonnes entre 2020 et 2040.

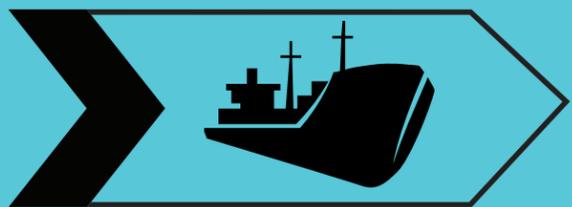
En 2016, l'OACI a également convenu de mettre en œuvre une mesure mondiale axée sur le marché qui permettrait de diminuer les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile internationale, soit le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Dans le cadre du programme CORSIA, les exploitants d'aéronefs dont les émissions dépassent 10 000 tonnes provenant de vols internationaux devront acheter des unités d'émissions acceptables, principalement dans d'autres secteurs, afin de compenser la croissance des émissions dans l'aviation internationale à partir de 2020.

Le Canada a adhéré à la CORSIA dès le début, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions devant commencer en 2019, et la composante de compensation en 2021.



3. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Plan d'action du Canada visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, veuillez consulter le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm>





SECTEUR MARITIME

RÉSEAU DE TRANSPORT MARITIME



FAITS SAILLANTS

- Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement a annoncé des initiatives d'une valeur de plus de 1,5 milliard de dollars pour restaurer et préserver les écosystèmes marins, renforcer les partenariats avec les collectivités autochtones et investir dans la préparation et l'intervention d'urgence fondées sur des données probantes.
- Les investissements dans l'infrastructure portuaire ont aidé les Administrations portuaires canadiennes à diversifier leurs services, et à ouvrir l'accès à de nouveaux marchés mondiaux.
- Transports Canada a temporairement mis en place une restriction de vitesse pour les navires dans le golfe du Saint Laurent afin de réduire le risque d'incidents avec la baleine noire de l'Atlantique Nord.
- La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, touchant 67 pays, est entrée en vigueur.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le système portuaire canadien

Les ports offrent des liens vitaux qui appuient l'activité économique intérieure et internationale. En décembre 2017, le Canada comptait 559 installations portuaires, 866 ports de pêche et 129 ports récréatifs.

Transports Canada est partie prenante dans deux catégories de ports : 18 administrations portuaires canadiennes (APC), gérées indépendamment, illustrées sur la carte 6 de l'annexe A, et 47 installations portuaires dont Transports Canada est actuellement propriétaire et exploitant¹.

Les investissements dans l'infrastructure portuaire nouvelle et existante ont aidé les APC à diversifier leurs services et également à ouvrir l'accès à de nouveaux marchés mondiaux. Mentionnons trois exemples :

- L'Administration portuaire de Vancouver a entrepris la construction de l'installation de transit des camions de Deltaport en 2017, qui devrait être terminée en 2018. Le projet améliorera la sécurité routière, réduira les files d'attente de camions dans les ports et réduira la marche au ralenti des moteurs et la congestion de la circulation autour du terminal maritime de Deltaport.
- En août 2017, le Port de Trois-Rivières a inauguré le Terminal 13, un terminal polyvalent à deux

postes à quai pour les marchandises en vrac, sec et liquide. Le terminal comprend une grande aire de stockage extérieure ainsi que des liaisons ferroviaires et routières.

- En septembre 2017, l'Administration portuaire de Montréal a terminé la revitalisation de son terminal de croisière de la jetée Alexandra. Le projet permettra au port d'accueillir un nombre croissant de passagers provenant du tourisme maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

Le secteur privé continue également d'investir dans les APC grâce à des projets d'infrastructure financés par les fonds privés, tel que le terminal céréalier de G3 Canada Ltd. de 50 millions de dollars au port de Hamilton ouvert en juin 2017.

En 2017, DP World a terminé l'agrandissement du terminal à conteneurs Fairview au port de Prince Rupert, ce qui augmente la capacité de débit annuel de 60 %, passant de 850 000 à 1,35 million d'équivalent vingt pieds (EVP). Le terminal peut désormais accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde.

Réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent

En 2017, l'entente entre la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint Laurent et Transports Canada au

1. Au mois de décembre 2017, 502 des 549 installations portuaires de Transports Canada au pays avaient été transférées ou démolies, ou leur statut de port public était arrivé à terme.

DANS CETTE SECTION

- INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- STRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS





sujet de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent a été prolongée jusqu'au 31 mars 2023. Pour plus de détails sur le réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent, voir la section sur le système de transport canadien.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Dans le monde

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 80 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Ce trafic représentait 10,3 milliards de tonnes en 2016. Selon l'étude de la CNUCED sur le transport maritime de 2017, le volume du commerce maritime mondial a augmenté de 2,6 % en 2016, contre 1,8 % en 2015. Ce chiffre est encore inférieur à la moyenne historique de 3 % enregistrée au cours des 40 dernières années.

Un certain nombre de changements structurels dans le monde maritime ont eu des répercussions sur les modèles d'affaires et les flux de marchandises, tant au pays qu'à l'étranger.

L'industrie maritime internationale, par exemple, poursuit activement la mise en œuvre de nouvelles technologies, telles que les navires autonomes et la chaîne de blocs, dans le but de créer des gains d'efficacité et de favoriser la croissance.

La surcapacité des dernières années a également été le déclencheur d'une série de nouvelles méga-alliances entre les transporteurs de conteneurs. Les accords de partage de navire ne sont pas nouveaux, mais les trois nouvelles méga-alliances contrôlent maintenant près de 90 % de la capacité totale de conteneurs sur les principales voies commerciales.

En juin 2016, le canal de Panama, récemment agrandi, est entré en service commercial avec un doublement de capacité. Le canal, qui peut maintenant accueillir des navires de classe Post Panamax d'une capacité de 13 000 à 14 000 EVP, a détourné une partie du trafic international de la côte Ouest de l'Amérique du Nord vers la côte Est et la côte du Golfe, et a entraîné le déplacement des schémas de déploiement des navires. L'utilisation croissante des navires de grande taille dans la flotte mondiale requiert des ports qui offrent une capacité suffisante pour les desservir. Cela nécessite, à son tour, des liaisons de surface offrant une capacité

appropriée afin d'assurer l'acheminement efficace des marchandises par les chaînes d'approvisionnement.

Dans le but d'améliorer davantage nos relations avec nos principaux partenaires commerciaux et d'accroître l'attrait du Canada comme porte d'entrée sur le marché nord-américain, l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne (UE) a introduit un nouvel accès au secteur maritime intérieur pour les entités de l'UE. Depuis le 21 septembre 2017, les entités admissibles de l'UE et du Canada peuvent exercer les activités suivantes sans licence de cabotage :

- le repositionnement à titre non commercial de leurs conteneurs vides achetés ou loués;
- la fourniture de services d'apport pour les marchandises exportées ou importées entre les ports d'Halifax et de Montréal;
- les contrats de service de dragage achetés à titre privé en utilisant des navires de tout registre;
- des dispositions permettant aux entreprises de l'UE utilisant des navires immatriculés dans l'UE de soumissionner pour des contrats de projets de dragage fédéraux au-delà du seuil de 5 millions de droits de tirage spéciaux (c.-à-d. 8,5 millions de dollars canadiens) tout en exigeant une licence de cabotage. Toutefois, l'exigence de licence selon laquelle « aucun navire adapté immatriculé au Canada et dédouané n'est disponible » ne s'appliquera pas.

Canada

Les navires immatriculés au Canada participent à des activités commerciales domestiques (ils transportent en moyenne 98 % du tonnage national), ainsi qu'à des échanges entre le Canada et les États-Unis. En revanche, les expéditeurs canadiens comptent surtout sur des flottes étrangères enregistrées pour transporter des marchandises vers des destinations internationales autres que les États-Unis.

L'activité principale du secteur maritime intérieur est le transport de marchandises en vrac. Ce secteur est également important pour l'approvisionnement du Nord et le développement des ressources en haute mer. Il existe également un certain nombre de services de transport de passagers partout au Canada.

Les traversiers au Canada assurent un lien de transport important pour les collectivités côtières et insulaires,

ainsi que pour les collectivités séparées par des rivières ou des lacs lorsque la construction de ponts n'est pas justifiée. Les traversiers jouent aussi un rôle essentiel dans le réapprovisionnement de certaines collectivités partout au pays. Les membres de l'Association canadienne des traversiers, qui comprend toutes les grandes lignes de traversiers au Canada, transportent plus de 55 millions de passagers et plus de 19 millions de véhicules par année.

La flotte commerciale canadienne

En 2017, la flotte commerciale immatriculée au Canada (jauge brute de 1 000 tonnes et plus) comptait 189 navires pour un total de 2,3 millions de tonnes². Les vraquiers secs forment l'épine dorsale de la flotte, avec 50 % de la jauge brute totale et 30 % des navires, suivis des navires-citernes et des transporteurs de marchandises générales.

On comptait également une importante flotte active de 510 remorqueurs et de 2 031 barges (jauge brute de 15 tonnes et plus) utilisés au Canada, surtout sur la côte du Pacifique (voir figure 3 en annexe A).

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

En 2016, le premier ministre a lancé un Plan national de protection des océans (PPO) de 1,5 milliard de dollars pour appuyer la navigation responsable; restaurer et préserver les écosystèmes marins; renforcer les partenariats avec les collectivités autochtones et côtières; et investir dans la préparation et l'intervention d'urgence fondées sur des données probantes pour protéger les Canadiens et nos côtes.

Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada a également annoncé d'autres initiatives, notamment :

- du financement dans le domaine scientifique pour aider à atténuer et à prévenir les incidents maritimes;
- l'ouverture de la première des sept nouvelles stations d'embarcations de recherche et de sauvetage à Terre-Neuve-et-Labrador;

2. Navires autopropulsés d'une jauge brute de 1 000 tonnes et plus. Cela inclut les vraquiers, les navires-citernes, les transporteurs de marchandises générales et les traversiers (y compris les traversiers appartenant au gouvernement). Cela exclut les remorqueurs utilisés pour l'approvisionnement en haute mer. C'est la façon dont le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments définit la flotte commerciale immatriculée au Canada.

- la station d'embarcations de sauvetage côtier à Rankin Inlet, au Nunavut, pour les capacités de recherche et de sauvetage.

Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada a lancé une stratégie nationale visant les épaves et les bâtiments abandonnés au Canada. La stratégie comprend la mise en œuvre de mesures visant à contrer les répercussions et les risques posés par les épaves et les bâtiments abandonnés et délabrés, y compris des mesures liées à l'éducation et à la sensibilisation, la recherche sur le recyclage des bateaux, les changements législatifs, l'amélioration des systèmes d'identification des propriétaires de bâtiments, l'élaboration d'un inventaire des bâtiments et d'une méthodologie de classement des risques, ainsi que le financement à court et à long terme qui aidera à retirer des épaves et des bâtiments abandonnés de l'eau.

Dans le cadre de cette stratégie, le projet de loi C-64, la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, a été déposé au Parlement en octobre 2017. Ce projet de loi vise à protéger les collectivités côtières et riveraines, l'environnement et les infrastructures en mettant en œuvre la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves et en tenant les propriétaires responsables de leur bâtiment tout au long de son cycle de vie, y compris son élimination.

À titre de membre principal des centres des opérations de la sûreté maritime, Transports Canada continue de s'associer à d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral pour tirer parti de notre capacité et de nos pouvoirs combinés pour accroître la sûreté maritime au Canada.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

En 2013, le Canada a adopté un certain nombre de mesures visant à réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant des navires, mesures élaborées par l'entremise de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Depuis le 1er janvier 2015, les navires exploités au Canada sont tenus, aux termes des normes applicables dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique





du Nord en eaux côtières, d'utiliser du carburant ayant une teneur en soufre maximale de 0,1 % ou d'utiliser une technologie qui produit des émissions en soufre équivalentes afin de réduire les polluants atmosphériques. Des progrès ont continué d'être enregistrés dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent dans le cadre du régime réglementaire sur les émissions moyennes visant à réduire les émissions de soufre des navires utilisés pour le transport intérieur. On s'attend à ce que ces mesures permettent de réduire jusqu'à 96 % des émissions d'oxyde de soufre des navires d'ici 2020.

L'Indice nominal de rendement énergétique exige que les nouveaux bâtiments utilisés aux fins du transport maritime international respectent des normes d'efficacité énergétique minimales de plus en plus rigoureuses depuis le 1^{er} janvier 2015. Le Plan de gestion du rendement énergétique des navires exige aussi que tous les navires contrôlent leur rendement énergétique.

Afin de protéger les eaux contre les espèces envahissantes, Transports Canada :

- exige que les navires gèrent leurs eaux de ballast;
- effectue des inspections conjointes avec les autorités américaines afin de s'assurer que tous les navires provenant de l'étranger qui entrent dans la Voie maritime respectent les exigences de la réglementation sur les eaux de ballast.

En 2010, le Canada a adhéré à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires 2004, qui exige que les navires gèrent leurs eaux de ballast. Le 8 septembre 2017, plus de 60 pays, dont le Canada, ont salué son entrée en vigueur. Dans l'avenir, Transports Canada modifiera son *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* pour que la Convention entre pleinement en vigueur au Canada et continuera de travailler en étroite collaboration avec les États-Unis en vue d'établir des exigences compatibles, pratiques et respectueuses de l'environnement en matière d'eau de ballast sur les Grands Lacs.

Un régime de sécurité maritime parmi les meilleurs du monde a besoin de solides mesures de protection de l'environnement pour les habitats côtiers, les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines. Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada s'est engagé à préserver et à restaurer

les écosystèmes marins côtiers qui sont vulnérables à l'augmentation de la navigation maritime, tout en réduisant l'incidence du trafic maritime quotidien sur les baleines en voie de disparition, y compris les effets du bruit sous-marin et des collisions avec les navires. Le gouvernement du Canada y travaille en collaboration avec de nombreux partenaires, y compris l'industrie du transport maritime, des universités, des groupes autochtones et des organisations environnementales.

Parmi les actions récentes en matière de bruit sous-marin, mentionnons :

- Le soutien à une étude de l'Alliance verte sur les sources anthropiques de bruit et l'élaboration d'une cible de mesure du rendement pour le bruit dans le cadre du programme de l'Alliance verte;
- Le soutien à un atelier sur les mesures du bruit en collaboration avec l'Institut de recherche sur les océans côtiers afin d'identifier la meilleure façon de quantifier le bruit par rapport à l'épaulard résident du sud;
- La tenue d'un processus du Secrétariat canadien de consultation scientifique pour évaluer la faisabilité des options d'atténuation du bruit;
- L'organisation d'un symposium sur les épaulards résidents du sud pour rassembler des groupes autochtones, d'autres gouvernements et des intervenants afin de discuter de la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour contrer les menaces à l'égard de ces baleines d'une manière plus intégrée et plus efficace;
- Le lancement d'un processus formel d'évaluation des risques des principales options d'atténuation du bruit; et les efforts déployés dans le but d'attirer l'attention de l'OMI sur cette question.

En réponse aux 12 décès de baleine noire de l'Atlantique Nord au cours de l'été 2017, dont certains ont été attribués à des collisions avec des navires, Transports Canada a temporairement mis en place une restriction de vitesse (d'août à janvier) pour les navires de 20 mètres ou plus jusqu'à un maximum de 10 nœuds dans l'ouest du golfe du Saint-Laurent. Le gouvernement du Canada continue de travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants pertinents sur des approches visant à réduire le risque de collision avec des navires dans le golfe du Saint-Laurent afin d'aider à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord.

PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Dans le cadre du PPO, le gouvernement a annoncé des initiatives d'une valeur de plus de 1,5 milliard de dollars, notamment :

ÉTABLISSEMENT DE PARTENARIATS SOLIDES

Coordination d'une approche nationale pour la mobilisation et l'établissement de partenariats autochtones régionaux.

BALEINES — MAMMIFÈRES MARINS

Réalisation de trois examens scientifiques des mesures de rétablissement, organisation de séances de mobilisation, d'un symposium sur les épaulards résidents du sud et d'une table ronde ministérielle sur la baleine noire de l'Atlantique Nord et imposition de zones de ralentissement dans le golfe du Saint-Laurent.

EFFETS ENVIRONNEMENTAUX CUMULATIFS

Désignation de six sites pilotes expérimentaux pour y recueillir des données environnementales et accroître la compréhension des effets cumulatifs, en vue de protéger l'habitat et les espèces vulnérables.

EXAMEN DE LA LOI SUR LE PILOTAGE

Finalisation du rapport final une fois les tables rondes terminées.

CONSULTATION DES CANADIENS

Création du portail Parlons Plan de protection des océans pour consulter les Canadiens sur les initiatives du PPO.

BÂTIMENTS PRÉOCCUPANTS

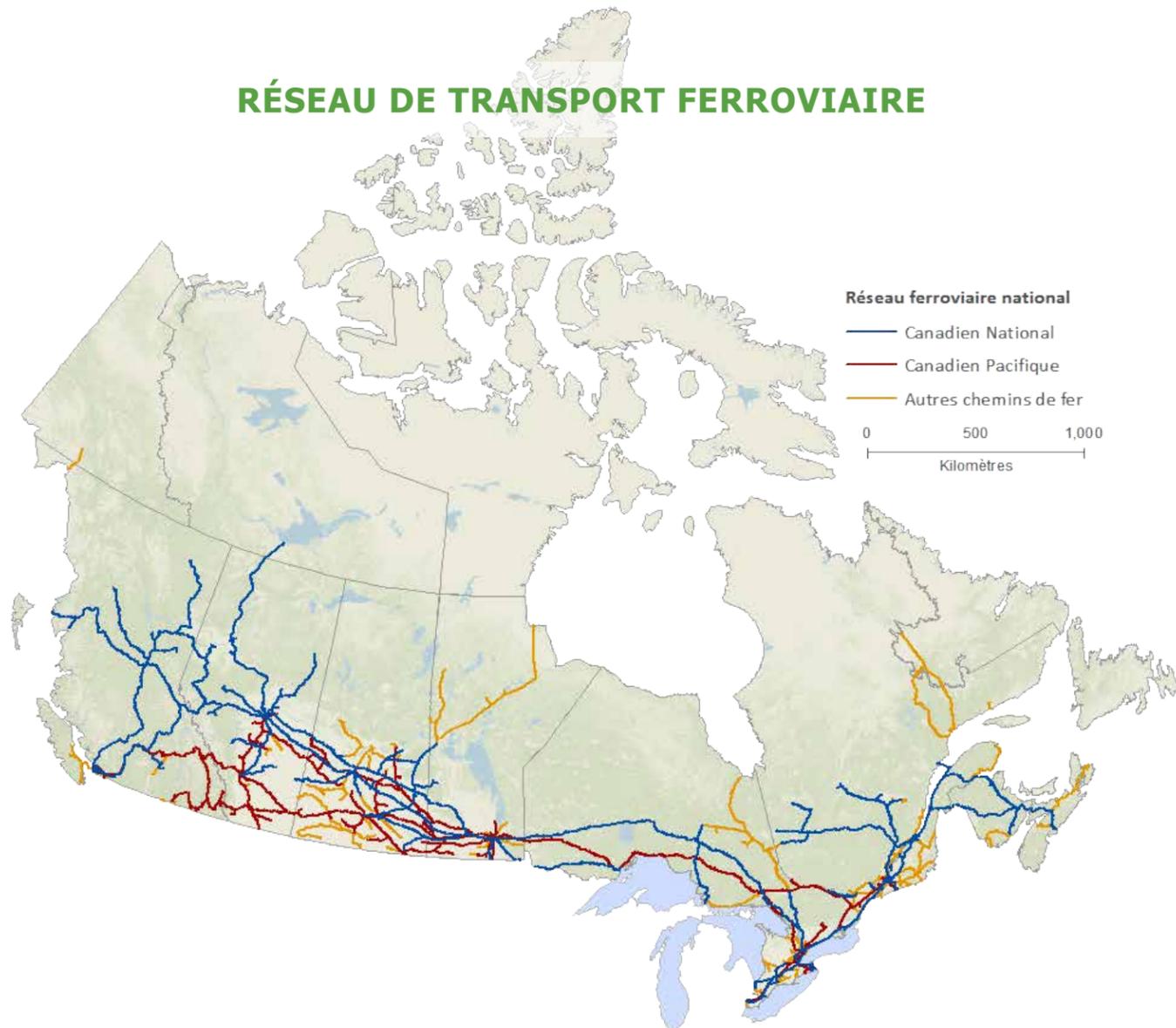
Mise en œuvre d'une stratégie nationale sur les épaves et les bâtiments abandonnés : introduction d'une nouvelle législation (projet de loi C-64), création du Programme de bateaux abandonnés et du Programme d'enlèvement des épaves et des bâtiments abandonnés, engagement sur l'amélioration des systèmes d'identification des propriétaires de bâtiments et sur la création de fonds d'assainissement financés par les propriétaires, élaboration d'un inventaire national et d'une méthodologie de classement des risques.





SECTEUR FERROVIAIRE

RÉSEAU DE TRANSPORT FERROVIAIRE



FAITS SAILLANTS

- La nouvelle *Loi sur la modernisation des transports* améliorera l'efficacité, la sécurité, la concurrence et la transparence du réseau ferroviaire.
- Le ministre des Transports a lancé l'Examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, un an avant la date prévue.
- Le *Règlement sur les émissions des locomotives*, qui est entré en vigueur, limitera les émissions nocives grâce à des normes d'émissions obligatoires et à la réduction de la marche au ralenti.
- Transports Canada a annoncé un financement dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour appuyer l'amélioration du réseau ferroviaire, l'utilisation des technologies, ainsi que la recherche.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Comme le montre la carte 7 de l'annexe A, le réseau ferroviaire canadien compte actuellement 41 711 kilomètres de voies :

- le Canadian National (CN) en possède 52,2 % (21 782 km);
- le Canadien Pacifique (CP) en possède 30,8 % (12 856 km);
- les autres compagnies de chemin de fer en possèdent 17,0 % (7 073 km).

Le réseau ferroviaire comprend aussi :

- 19 terminaux intermodaux exploités par le CN ou le CP pour fournir des services intermodaux camion/rail et par conteneurs;
- 27 postes frontaliers ferroviaires le long de la frontière avec les États-Unis;
- des ports intérieurs multimodaux, comme CentrePort Canada au Manitoba et Global Transportation Hub Authority en Saskatchewan.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le secteur du transport ferroviaire de marchandises se spécialise dans le transport de produits lourds, en vrac et de conteneurs sur de longues distances.

Les services ferroviaires voyageurs se limitent au transport interurbain, de banlieue et touristique.

Le réseau ferroviaire canadien est exploité par plus de 60 compagnies de chemin de fer, dont 26 sont sous réglementation fédérale et détiennent un certificat d'aptitude valide de l'OTC.

Le Canada compte deux grandes compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I, le CN et le CP, qui sont responsables de la plus grande partie du trafic ferroviaire de marchandises.

La société d'État VIA Rail, fondée en 1977, fournit des services ferroviaires voyageurs nationaux au Canada au nom du gouvernement du Canada. VIA Rail offre des services ferroviaires voyageurs interurbains, surtout sur des voies ferrées appartenant au CN et au CP.

VIA Rail exploite des services interurbains dans le corridor Québec-Windsor, des services de longue distance à travers le Canada et des services régionaux qui assurent une mobilité aux communautés rurales.

La proposition de VIA Rail d'un train à haute fréquence incluant des sections de voies dédiées a le potentiel de fournir aux voyageurs canadiens un meilleur service en réduisant le temps de déplacement, en améliorant la fiabilité et en augmentant la flexibilité. Le Budget 2018 a fournis du financement afin d'évaluer en profondeur la proposition.

Le Budget 2018 a annoncé du financement pour acquérir

DANS
CETTE
SECTION

- INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- STRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS





32 rames bidirectionnelles afin de remplacer les voitures et les locomotives en service le long du corridor Québec-Windsor. Cette nouvelle flotte continuera d'offrir un service passager sécuritaire, fiable et plus respectueux de l'environnement, tout en améliorant l'expérience de voyage et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Amtrak, une société d'État américaine offrant des services ferroviaires passagers, exploite deux lignes ferroviaires transfrontalières en direction de Montréal et de Vancouver et un service transfrontalier en direction de Toronto, conjointement avec VIA Rail.

Plusieurs grandes compagnies américaines offrent des services de transport ferroviaire de marchandises au Canada, dont la compagnie de chemin de fer Burlington Northern Santa Fe (BNSF) et CSX Transportation Inc.

Le CN, le CP et BNSF offrent des voies stratégiques pour les échanges commerciaux entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. BNSF exploite une ligne à destination du port de Vancouver, qui contribue à faire de ce port une porte d'entrée du Pacifique jouissant de l'avantage d'être le seul port sur la côte Ouest américaine desservi par trois compagnies de chemin de fer de catégorie I.

Le Canada est également desservi par plus de 50 compagnies de chemin de fer d'intérêt local, dont certaines sont réglementées par le gouvernement fédéral et d'autres par les provinces. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local relient généralement les expéditeurs aux compagnies de chemin de fer de catégorie I, à d'autres compagnies de chemin de fer d'intérêt local ou à des ports pour acheminer les produits sur de plus longues distances. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local sont collectivement responsables du transport de marchandises d'une valeur de 20,3 milliards de dollars à destination et en provenance des réseaux ferroviaires continentaux, comme le CN et le CP, ainsi qu'à destination de ports et de terminaux. En plus des compagnies de chemin de fer d'intérêt local axées sur le transport de marchandises, il existe aussi des compagnies de chemin de fer d'intérêt local qui se concentrent sur la prestation de services ferroviaires touristiques, comme le Rocky Mountaineer Railway.

En 2016, les compagnies de chemin de fer de catégorie I exploitaient 2 766 locomotives et 52 060 wagons, surtout des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux.

En mai 2017, à la suite de vastes consultations avec les intervenants, le gouvernement a déposé au Parlement le projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*. Le projet a reçu la sanction royale en mai 2018. Il appuiera un réseau de transport ferroviaire transparent, équilibré, efficace et sécuritaire au Canada qui non seulement répond aux besoins à long terme des utilisateurs, mais favorise également la croissance commerciale et économique.

Les modifications du projet de loi C-49 sur le transport ferroviaire des marchandises visent à répondre aux nouvelles pressions qui s'exercent sur le réseau, afin de s'assurer qu'il répond aux besoins des utilisateurs et de l'économie à long terme. Elles comprennent une série de mesures nouvelles et améliorées, y compris des recours plus rapides et plus efficaces auprès de l'Office des transports du Canada, ainsi que de nouvelles dispositions relatives aux données qui amélioreraient grandement la transparence de la chaîne d'approvisionnement et aideraient à cerner et à résoudre de façon proactive les problèmes de transport à l'avenir.

Depuis l'automne 2017, un hiver rigoureux, combiné à une forte demande de services ferroviaires, a exposé les problèmes temporaires de capacité de certaines parties du réseau ferroviaire de transport de marchandises du Canada. En réponse à cet événement très médiatisé, le ministre des Transports a pris, en mars 2018, des mesures visant à assurer la publication de rapports publics sur les plans de redressement et les plans d'investissement futurs pour informer tous les membres des chaînes d'approvisionnement touchées. L'adoption du projet de loi C-49 et la mise en œuvre du Centre canadien de données sur les transports, entre autres mesures, feront en sorte qu'une transparence semblable soit la norme à l'avenir.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Le 26 avril 2017, le ministre des Transports a lancé l'Examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, un an avant la date prévue. L'Examen met l'accent sur l'efficacité du cadre législatif et réglementaire fédéral en matière de sécurité ferroviaire, l'application de la Loi comme telle, ainsi que la mesure dans laquelle la Loi répond à son objectif principal, soit d'assurer la sécurité

ferroviaire dans l'intérêt des Canadiens. Le rapport a été déposé le 31 mai 2018.

Le projet de loi C-49 exigera l'installation obligatoire d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive dans les cabines des locomotives tout en protégeant la vie privée des employés des compagnies de chemin de fer.

Le 16 juin 2017, le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer* est entré en vigueur. Il énonce les mesures de planification et de prévention requises par les compagnies de chemin de fer pour réduire la probabilité d'incendies causés par les activités ferroviaires.

Le 11 novembre 2017, un avis d'intention a été publié dans la partie I de la Gazette du Canada afin de présenter une approche proposée pour intégrer la science de la fatigue dans les exigences actuelles et renforcer davantage le régime de sécurité ferroviaire du Canada.

En 2017, le ministre des Transports a annoncé un financement de plus de 20 millions de dollars dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Le financement a servi à appuyer 131 projets portant sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des voies ferrées, l'utilisation de technologies novatrices, la recherche visant à améliorer la sécurité ferroviaire, la fermeture de passages à niveau et des initiatives d'éducation et de sensibilisation du public.

En outre, Transports Canada a continué d'appliquer les règlements existants, dont les suivants :

- *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires;*
- *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer;*
- *Règlement sur les passages à niveau;*
- *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, 2015;*
- *Modifications au Règlement sur les renseignements relatifs au transport.*

Les trains de marchandises transportant des marchandises dangereuses peuvent être particulièrement vulnérables au mauvais usage ou au sabotage, étant donné la nature nuisible des marchandises et la nature complexe et accessible du réseau ferroviaire. Afin d'atténuer ces risques et de démontrer l'engagement du gouvernement du Canada à assurer la sécurité des collectivités et à mieux harmoniser les normes canadiennes avec les normes internationales, Transports Canada propose l'adoption d'un règlement de sécurité fondé sur les risques pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses au Canada. Le projet de *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* a été publié le 24 juin 2017 dans la partie I de la *Gazette du Canada*. La section sur le transport des marchandises dangereuses fournit plus d'informations sur les différentes

initiatives liées aux marchandises dangereuses.

En réponse aux récents attentats terroristes dans divers pays, comme l'attentat à la bombe dans le métro de Saint-Petersbourg en avril 2017, Transports Canada continue d'effectuer des inspections de sûreté sur les sites ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs partout au Canada. En 2017, Transports Canada a continué de collaborer avec les principaux intervenants par divers moyens, y compris des séances d'information régionales classifiées sur la sûreté multimodale et la table ronde canadienne sur la sûreté du transport de surface. Ces initiatives favorisent l'échange d'information et la discussion sur les pratiques exemplaires afin d'améliorer la sûreté du réseau de transport du Canada.

Transports Canada continue de surveiller et d'appliquer le régime législatif et réglementaire en matière de sécurité ferroviaire.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Transports Canada a collaboré avec l'industrie ferroviaire pour réduire les émissions de GES grâce à un travail volontaire dans le cadre d'un protocole d'entente (PE) avec l'Association des chemins de fer du Canada.

Le protocole d'entente actuel est en vigueur depuis 2011 et a été prolongé jusqu'à la fin de 2017. Le dernier rapport annuel publié dans le cadre du protocole d'entente montre que l'intensité des émissions de GES provenant des activités de transport ferroviaire en 2015 a légèrement augmenté de moins de 1 % par rapport à 2014. L'intensité des émissions provenant des activités des services interurbains de transport de voyageurs n'a pas changé de façon substantielle. Cependant, l'intensité des émissions des services de banlieue a augmenté de 13 % en raison de l'augmentation des niveaux de service.

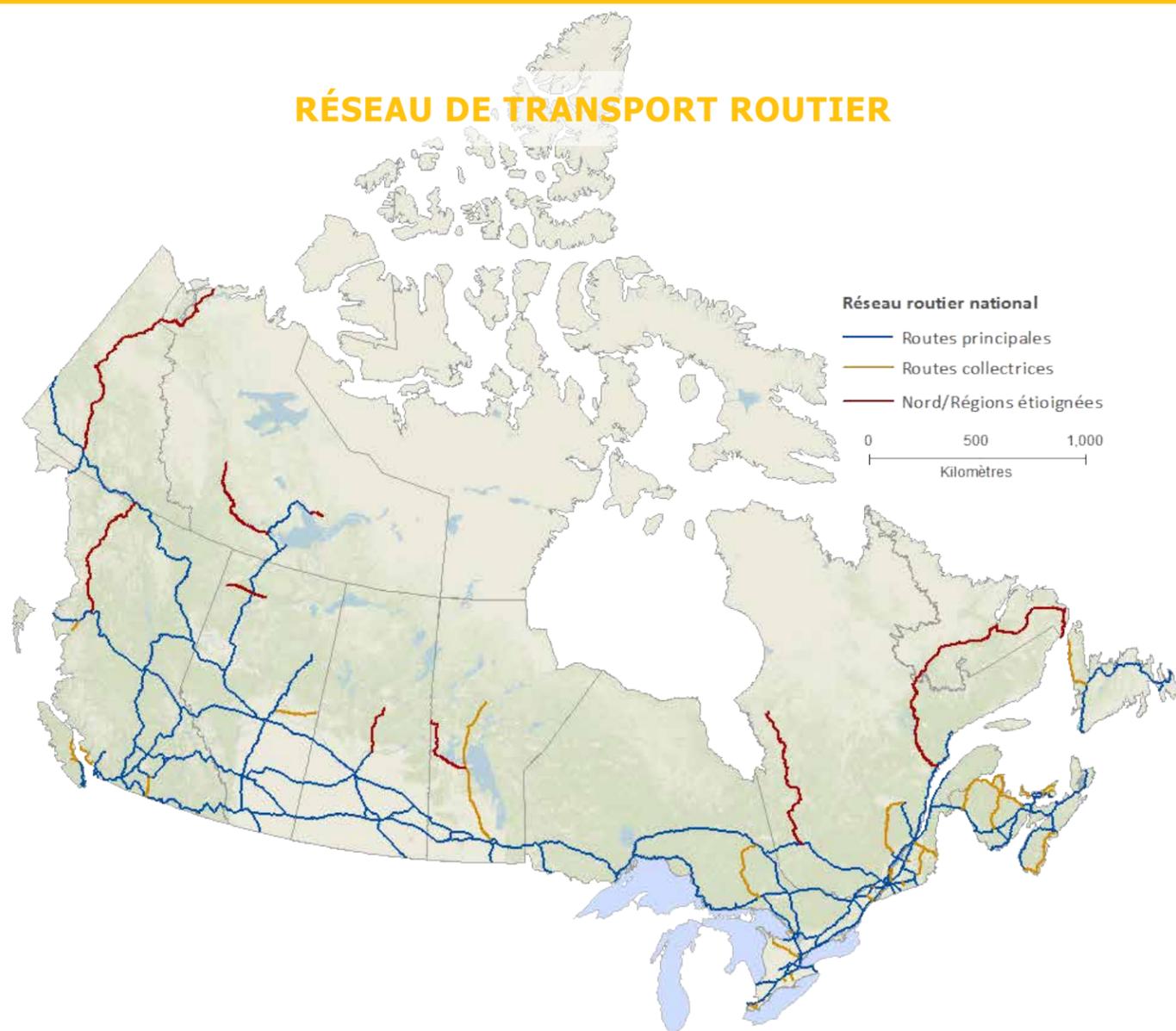
Afin d'appuyer la recherche sur les nouvelles technologies propres et émergentes qui s'appliquent à l'industrie ferroviaire, dix subventions de 25 000 \$ chacune ont été accordées à des programmes de recherche universitaire en 2017. Des exemples de domaines d'étude en 2017 étaient les progrès dans les sources d'énergie de remplacement, les matériaux légers et le stockage de l'énergie électrique.

Le 9 juin 2017, le *Règlement sur les émissions des locomotives* est entré en vigueur. Le Règlement limitera les émissions nocives des locomotives exploitées par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale grâce à des normes d'émissions obligatoires et à la réduction de la marche au ralenti. Ce règlement s'harmonise avec celui des États-Unis, ce qui était l'un des objectifs de l'Initiative sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis.





RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER



FAITS SAILLANTS

- Le projet de loi S-2, une modification à la *Loi sur la sécurité automobile*, améliorera les pouvoirs concernant la correction de défauts et les rappels, prévoira un système de sanctions administratives pécuniaires et offrira une certaine souplesse pour l'introduction de nouvelles technologies.
- Transports Canada a lancé le Programme visant à promouvoir la connectivité et l'automatisation du système de transport afin d'aider les administrations canadiennes à se préparer à l'introduction de véhicules connectés et automatisés.
- Le gouvernement du Canada continue de travailler avec les provinces et les territoires à l'élaboration d'une stratégie pancanadienne pour les véhicules à zéro émission.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le transport de voyageurs et de marchandises au Canada est surtout effectué sur le réseau routier. En 2016, plus de 24,2 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, soit 1,45 % de plus qu'en 2015. Au total, 92,3 % étaient des véhicules pesant moins de 4 500 kilogrammes (principalement des véhicules de promenade, des camionnettes, des véhicules utilitaires sport [VUS] et des minifourgonnettes), alors que 4,3 % étaient des camions moyens et lourds pesant 4 500 kilogrammes ou plus, et 3,3 % entraient dans la catégorie d'autres véhicules, comme les autobus, les motocyclettes et les cyclomoteurs.

Le Canada possède l'équivalent de 1,13 million de kilomètres de voie à deux voies dont environ 40 % sont asphaltées et 60 % non asphaltées¹. Quatre provinces (Ontario, Québec, Saskatchewan et Alberta) possèdent plus de 75 % de ce réseau routier.

En 2016, le réseau routier national (RRN) comptait plus de 38 049 kilomètres-route²:

- 72,9 % classées comme des routes principales;
- 11,6 % classées comme des voies d'accès;
- 15,5 % classées comme des routes en régions nordiques et éloignées.

Comme le montre la carte 8 à l'annexe A, le RRN est surtout constitué de liaisons routières interprovinciales et internationales.

Tous les déplacements sur le RRN ont augmenté de 12 % entre 2005 et 2015. Les déplacements par camion sur le réseau en régions nordiques et éloignées ont augmenté de 72 % entre 2005 et 2015.



1. Un kilomètre de voie est un indicateur du nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route.
2. Le RRN a été établi en 1988 en réponse à une étude conjointe fédérale-provinciale-territoriale. Il se compose de 24 459 kilomètres de routes partout au Canada.

DANS
CETTE
SECTION

- INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- STRUCTURE DE L'INDUSTRIE
- TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS





STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

En date de décembre 2017, on dénombrait 69 411 entreprises dont l'activité principale était le camionnage. Parmi ces entreprises de camionnage, il y a de nombreux petits transporteurs et propriétaires exploitants pour compte d'autrui et quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des parcs de camions et offrent des services logistiques. Les entreprises de camionnage étaient concentrées dans quatre provinces : Ontario (41,9 %), Alberta (16,4 %), Québec (14,6 %) et Colombie-Britannique (14,3 %).

L'industrie du camionnage peut être divisée en trois grandes catégories d'activité :

1. Services de camionnage pour le compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
 - o chargement partiel, c'est-à-dire le transport de marchandises de petite taille provenant de différents expéditeurs dans un camion,
 - o chargement complet, c'est-à-dire le transport d'une cargaison provenant d'un seul expéditeur dans un camion;
2. Services de messagerie, qui se spécialisent dans le transport de colis. En date de décembre 2017, il y avait 12 033 entreprises dont le principal secteur d'activité était la prestation de services de messagerie;
3. Transporteurs privés, c'est-à-dire des entreprises qui gèrent un parc de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises (p. ex. Walmart, Costco). Bien que le gouvernement du Canada n'ait pas suivi cette composante du camionnage dans le passé, car ce n'était pas l'activité principale de ces entreprises de transport, des investissements sont faits pour suivre cette activité à l'avenir dans le cadre du nouveau Centre canadien de données sur les transports.

Les entreprises de camionnage peuvent également être classées comme intraprovinciales ou extraprovinciales (selon qu'elles traversent régulièrement ou non les frontières provinciales ou nationales).

Lors de la réunion de septembre 2016 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, les ministres ont convenu de former un

nouveau groupe de travail fédéral provincial-territorial chargé d'étudier les règlements interprovinciaux sur le camionnage et d'améliorer l'efficacité du camionnage interprovincial dans la mesure du possible. Le groupe de travail a été formé en janvier 2017 et un rapport final est attendu d'ici l'automne 2019.

En décembre 2016, Canadian Tire a dévoilé des prototypes de remorques intermodales capables de transporter des conteneurs de 53 et 60 pieds sur les autoroutes canadiennes, testées avec succès sur le réseau du CP. En 2017, l'Ontario a continué d'examiner l'utilisation des semi-remorques de 60 pieds par rapport aux semi-remorques conventionnelles de 53 pieds, dans le cadre de l'essai de semi-remorque prolongée, qui a été étendu au-delà du secteur de la vente au détail. La Colombie-Britannique collabore également avec Canadian Tire pour piloter l'exploitation de remorques porte conteneurs de 60 pieds.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

En 2018, le projet de loi S-2, une modification à la *Loi sur la sécurité automobile* deviendra bientôt une loi. La nouvelle loi permettra :

- d'améliorer les pouvoirs concernant la correction de défauts et les rappels;
- d'établir un régime de sanctions administratives pécuniaires;
- de faciliter l'introduction de nouvelles technologies.



TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Tout au long de 2017, le gouvernement du Canada a travaillé avec les provinces et les territoires à l'élaboration d'une stratégie pancanadienne pour les véhicules à zéro émission (VZE). Un groupe consultatif et un certain nombre d'experts de l'industrie, d'organisations non gouvernementales, du milieu universitaire et d'autres intervenants ont été mobilisés pour effectuer des analyses détaillées des défis et des possibilités. Ils ont donné des conseils sur des sujets liés à l'approvisionnement en véhicules, à la préparation de l'infrastructure de chargement et de ravitaillement, aux coûts et aux avantages de la propriété, à la sensibilisation et à l'éducation du public, à la croissance propre et à la création d'emplois.

Le gouvernement du Canada a déjà pris des mesures pour soutenir les VZE en investissant plus de 180 millions de dollars dans des bornes de recharge et d'autres infrastructures de ravitaillement en carburant de remplacement. Les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux des Transports ont convenu de finaliser une stratégie en 2018. Le gouvernement du Canada a poursuivi ses efforts pour élaborer des normes d'émissions pour les véhicules lourds routiers et leurs moteurs produits après l'année modèle 2018, qui seraient plus sévères que les normes prévues dans le règlement existant visant les années modèles 2014 à 2018.

Le 4 mars 2017, le gouvernement du Canada a publié des modifications proposées au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. Ces modifications visent à :

- imposer des normes progressivement plus strictes pour limiter davantage les émissions de GES provenant des nouveaux véhicules lourds routiers et de leurs moteurs à partir de l'année modèle 2021;



- introduire de nouvelles normes pour les nouvelles remorques tirées par des tracteurs routiers au Canada à partir de l'année modèle 2018.

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques comprend un engagement du gouvernement fédéral à travailler avec les provinces, les territoires et l'industrie pour élaborer de nouvelles exigences pour les camions lourds afin d'installer des dispositifs d'économie de carburant comme des dispositifs aérodynamiques. Les travaux ont débuté en 2017.

Grâce au financement reçu dans le cadre de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, Transports Canada a lancé en 2017 le programme visant à promouvoir la connectivité et l'automatisation du système de transports. Le programme vise à aider les administrations canadiennes à se préparer à l'éventail de questions techniques, réglementaires et politiques qui découleront de l'introduction de véhicules connectés et automatisés.



CHAPITRE 7 TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

FAITS SAILLANTS

En 2017, Transports Canada a continué de renforcer le programme de surveillance du transport des matières dangereuses, avec près de 90 inspecteurs, ce qui a donné lieu à environ 5 200 inspections et 154 mesures d'application de la loi au cours de l'année. La formation des inspecteurs et de leurs employés de soutien a également augmenté.

Achèvement de phases supplémentaires du projet Jack Rabbitt II pour s'attaquer au rejet rapide à grande échelle de gaz toxiques à l'inhalation émanant de wagons.

En 2017, des progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'examen réglementaire et les modifications de plusieurs parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin d'améliorer la réglementation actuelle et ce, en vue d'accroître la conformité et d'améliorer la sécurité publique des Canadiens.

Transports Canada continue de favoriser le renforcement de la sécurité dans le transport de marchandises dangereuses partout au Canada en accomplissant les activités suivantes :

Augmentation des ressources et des capacités du régime d'inspection

En 2017, le programme de surveillance de Transports Canada a été renforcé en ayant près de 90 inspecteurs, ce qui a donné lieu à environ 5 200 inspections au cours de l'année, soit une augmentation de 120 % depuis 2013-2014, ainsi qu'à 154 mesures d'application de la loi. La formation des inspecteurs et de leurs employés de soutien a également augmentée.

Cette augmentation des besoins répond à la croissance importante des liquides inflammables transportés par rail, ce qui fait en sorte que les sites à haut risque qui manipulent des marchandises dangereuses continuent d'être identifiés et inspectés en fonction du niveau de risque.

Achèvement des phases supplémentaires du projet Jack Rabbit II

Ce projet de rejet de chlore à grande échelle en temps réel a été soumis à d'autres essais et validations à grande échelle en 2017. Ce projet a été lancé pour lutter contre le rejet rapide à grande échelle de gaz pressurisés et liquéfiés qui sont toxiques à l'inhalation émanant de wagons. Les précédents essais à grande échelle ont été effectués en 2015 et 2016.

Projet de recherche collaborative sur le pétrole brut

En collaboration avec les départements de l'Énergie et du Transport des États-Unis et avec les Laboratoires nationaux Sandia, Transports Canada a poursuivi un projet de collaboration visant à évaluer les méthodes d'échantillonnage et d'analyse pour caractériser plus précisément les pétroles bruts transportés, et d'examiner les propriétés ignifuges des différents types de pétroles bruts.

Publication d'un Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) (mise à jour de 2016 visant l'harmonisation internationale) dans la partie II de la Gazette du Canada le 12 juillet 2017

Des modifications ont été apportées afin :

- de l'harmoniser avec la 20e édition du Règlement type de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour le transport des marchandises dangereuses (recommandations de l'ONU);
- d'améliorer la classification des marchandises dangereuses et les indications de danger des nouveaux produits dangereux;
- d'inclure des renvois évolutifs aux informations suivantes :
 - Recommandations de l'ONU,



- Code maritime international des marchandises dangereuses,
- Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale,
- 14 normes de sécurité pour la conception, la fabrication, la sélection et l'utilisation des contenants.

Publication d'un Règlement modifiant le RTMD (dispositions maritimes) dans la partie II de la Gazette du Canada le 13 décembre 2017

Des modifications ont été apportées afin :

- de mettre à jour les dispositions relatives au transport maritime afin de tenir compte de la terminologie et des définitions utilisées dans la version actuelle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) et dans les règlements pris en vertu de la LMMC 2001, en remplaçant l'expression « voyage de cabotage, classe I » par une formulation qui tient compte de l'intention du terme;
- de mettre à jour certaines exigences relatives au transport maritime afin de les harmoniser avec celles du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* (RCFOC) et du titre 49 du Code of Federal Regulations des États-Unis et de réduire les doublons;
- d'éliminer les différences entre les définitions de « traversier effectuant de courts trajets » dans le RTMD et dans le RCFOC et de modifier l'exemption relative à ceux-ci dans le RTMD pour apporter des précisions au sujet des dispositions permettant d'accorder cette exemption;
- de permettre le transport d'essence et de propane dans les citernes routières à bord des bâtiments transportant des passagers qui desservent, par l'itinéraire le plus direct, deux points distants d'au plus 5 km sous certaines conditions;
- de permettre le transport de UN3156, GAZ COMPRIMÉ COMBURANT, N.S.A en quantités pouvant aller jusqu'à 25 L à bord des bâtiments à passagers;

- de corriger plusieurs erreurs typographiques et erreurs mineures afin d'améliorer la clarté du RTMD.

Examen réglementaire et modifications à certaines parties du RTMD conformément au Plan prospectif de la réglementation : 2017-2019

Transports Canada a fait des progrès en ce qui concerne l'examen réglementaire et les modifications à plusieurs parties du RTMD, conformément au Plan prospectif de la réglementation : 2017-2019. Les modifications amélioreront la réglementation actuelle afin d'accroître la conformité et d'améliorer la sécurité publique des Canadiens. Voici quelques uns des principaux faits saillants :

- Dans le contexte du Règlement modifiant le RTMD (Partie 6 : Formation), un comité technique d'experts a été mis sur pied dans le cadre d'une initiative conjointe de Transports Canada et de l'Office des normes générales du Canada en vue d'élaborer une norme de formation sur le transport des marchandises dangereuses.
- Le Règlement modifiant le RTMD (Partie 7 : Plan d'intervention d'urgence) vise à donner suite à deux des recommandations du Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) pour améliorer le Plan d'intervention d'urgence (PIU) et, à accroître la sécurité publique en cas d'incident pendant le transport des marchandises dangereuses. Plus précisément, pour améliorer et moderniser les exigences relatives aux PIU, les modifications réglementaires proposées visent à :
 - améliorer le programme du PIU afin d'améliorer la sécurité publique en clarifiant le processus d'activation d'un PIU, les exigences à inclure dans les PIU afin de renforcer l'intervention d'urgence,
 - améliorer la surveillance du programme du PIU en exigeant que Transports Canada soit au courant des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à risque élevé et puisse surveiller les efforts d'atténuation pour s'assurer qu'ils sont opportuns, appropriés, sécuritaires et coordonnés.





Les consultations en ligne sur les modifications proposées se sont terminées au printemps 2017. La prépublication du règlement dans la partie I de la Gazette du Canada est prévue pour l'été 2018 avec une période de consultation de 60 jours.

Examen du Règlement modifiant le RTMD (Partie 12 : Air)

Transports Canada a examiné le *Règlement modifiant le RTMD (Partie 12 : Air)* dans le but d'améliorer la clarté, de simplifier la réglementation et de mettre à jour les exigences, tout en maintenant la sécurité et l'efficacité du transport des marchandises dangereuses. Un examen de la partie 12 : Air est nécessaire pour un certain nombre de raisons, notamment les suivantes :

- Les intervenants ont souligné que la partie 12 : Air crée de la confusion et est difficile à suivre comme elle est actuellement écrite.
- Bon nombre des dispositions réglementaires sont désuètes. Elles doivent être examinées pour déterminer dans quels cas des dispositions nationales sont nécessaires et où les règles qui régissent le transport international de marchandises dangereuses par voie aérienne peuvent être suivies.

- Certaines différences dans la portée et les définitions entre le RTMD et d'autres règlements pertinents (p. ex. le *Règlement de l'aviation canadien*) ont contribué à la confusion dans le passé. Il faut tenir compte de l'harmonisation des règlements, lorsque des activités et des intervenants semblables sont réglementés.

Les consultations en ligne sur les modifications proposées se sont terminées à l'été 2017. La publication préalable du règlement modifié dans la partie I de la Gazette du Canada est prévue pour 2018-2019 avec une période de consultation de 60 jours.

Poursuite de la mise en œuvre des recommandations formulées par le GTIU

Quarante recommandations ont été formulées dans le rapport final du GTIU. À la fin de 2017, le programme de TMD avait mis en œuvre 32 des 40 recommandations, les huit autres étant sur la bonne voie de l'être.

Accroissement de l'engagement avec les premiers intervenants afin de renforcer leurs capacités d'aborder et de gérer des situations d'urgence

Cela comprend l'engagement des premiers intervenants

par l'entremise du Comité directeur sur la formation des premiers intervenants, qui a été créé en décembre 2016 pour faciliter l'élaboration d'un programme d'études sur les liquides inflammables afin d'aider les premiers intervenants à faire face à un incident mettant en cause des liquides inflammables sur une voie ferrée. L'élaboration du programme d'études a été recommandée par le GTIU.

Accroissement de l'engagement et de la participation afin d'améliorer la communication entre Transports Canada et les intervenants pertinents

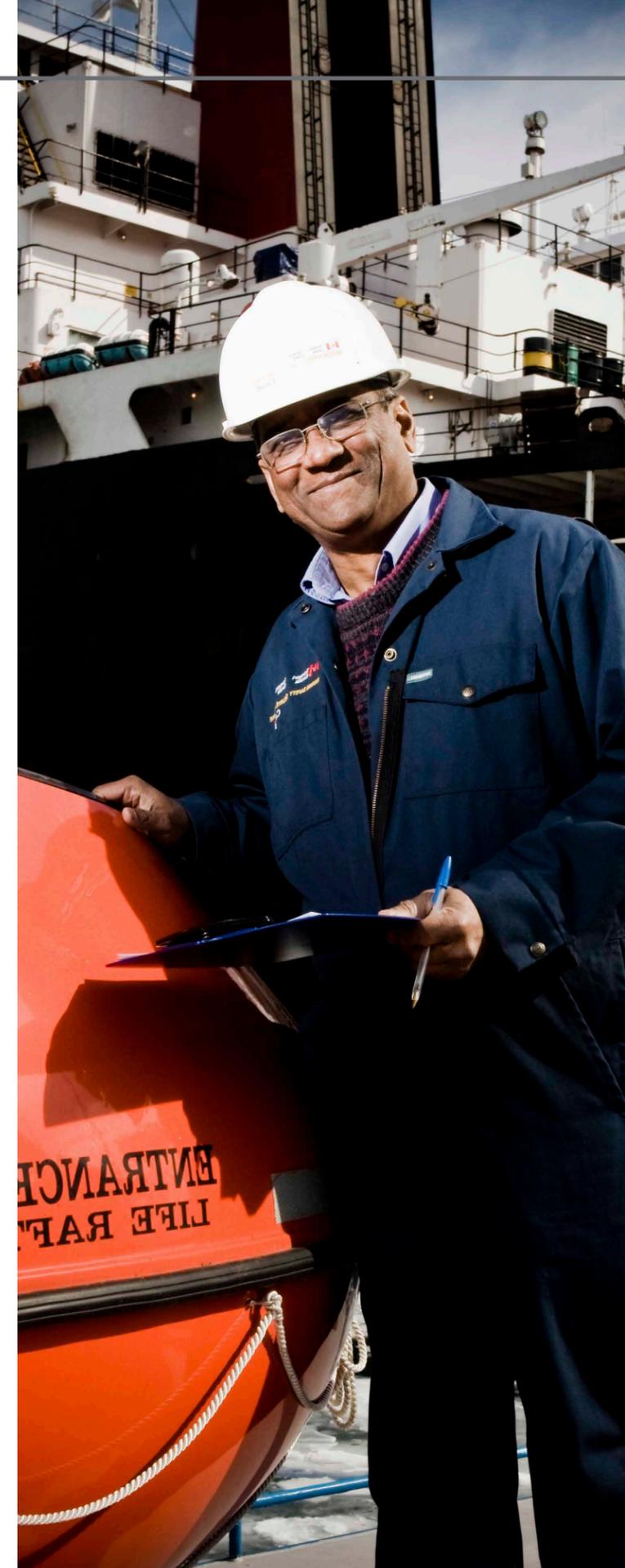
En 2017, Transports Canada a consulté des intervenants externes sur les propositions de réglementation de la partie 6 : Formation, de la partie 7 : Plans d'intervention d'urgence, et de la partie 12 : Air du RTMD grâce à l'engagement régulier du Comité consultatif sur la politique générale. Des consultations en ligne ont été menées sur les propositions de modifications réglementaires. Pour la partie 6 : Formation, Transports Canada a soumis un *livre blanc* pour consultation en ligne sur les modifications proposées à son règlement sur la formation et a reçu plus de 60 commentaires d'un large éventail d'intervenants externes, y compris de représentants de l'industrie, d'administrations provinciales et municipales, d'organismes de réglementation fédéraux et d'organisations non gouvernementales.

Soutien continu en faveur d'une stratégie de sensibilisation à la sécurité du TMD

Cette stratégie comprend la distribution de documents d'information et de sensibilisation aux premiers intervenants, aux municipalités et au grand public – comme les trousse de sensibilisation à la sécurité du TMD. Le programme de sensibilisation à la sécurité du TMD a participé à plus de 70 événements au cours de l'exercice 2017-2018. En 2017, un nouveau guide de référence rapide comprenant un aide-mémoire sur les liquides inflammables a été publié (Vous n'êtes pas seuls!), conçu pour aider les premiers intervenants sur les lieux d'un incident mettant en cause des liquides inflammables. Des vidéos sur le guide des mesures d'urgences ont été publiées en 2017 et de nouvelles vidéos sur les liquides inflammables et le PIU seront disponibles en 2018. Le Guide pour les interventions d'urgence transfrontalières a été remanié et publié en 2017 afin d'aider le personnel des interventions d'urgence transfrontalières à intervenir en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Coordination de l'élaboration (y compris la tenue de consultations) de la prochaine édition du Guide des mesures d'urgence

Ce guide aide les intervenants d'urgence en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses.



CHAPITRE 8 PERFORMANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA EN 2017



PERFORMANCE

FAITS SAILLANTS

- La forte croissance économique mondiale s'est traduite par une augmentation des flux de marchandises plus forte que prévu au Canada.
- Le trafic ferroviaire a augmenté en 2017 stimulé par la croissance du trafic de produits pétroliers, de la potasse, du grain, du charbon et des métaux.
- Le trafic maritime international et les volumes traités aux principaux ports canadiens ont augmenté pour les principales matières premières et les conteneurs.
- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été réduites depuis 2006 pour les transports aérien et maritime, mais ils ont augmenté pour les transports ferroviaire et routier.
- En 2017, le nombre de passagers internationaux, tous modes de transport confondus, a établi un nouveau record.
- Le Canada continue de disposer de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde.
- En dépit des volumes plus élevés que prévu, le transport maritime et terrestre de marchandises a été relativement fluide globalement. Cependant, des conditions hivernales difficiles et des problèmes de capacité dans l'Ouest canadien se sont traduits par de la congestion vers la fin de l'année.

(voir la carte 6 en annexe A). Cela représente la plus importante croissance annuelle depuis 2010, à la suite de la récession mondiale en 2008.

Le Port de Vancouver, le port le plus achalandé du Canada, a manutentionné 142,1 millions de tonnes métriques de marchandises en 2017, soit 5,0 % de plus qu'en 2016. Presque 80,0 % de ces marchandises étaient des marchandises sortantes.

Le Port de Montréal, le deuxième port le plus achalandé du Canada, a manutentionné 38,0 millions de tonnes métriques en 2017, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 2016. Cette croissance du tonnage s'explique par les mouvements de produits pétroliers, suivis de ceux des conteneurs.

Le volume de marchandises et le nombre de navires ayant transité dans la Voie maritime ont augmenté de presque 9 % en 2017, comparé aux niveaux de 2016.

Flux du transport ferroviaire

Au total, les marchandises transportées par train en 2017 ont représenté à peu près 313,4 millions de tonnes, soit un gain de 7,0 % par rapport à 2016 (voir la carte 7 en annexe), la plus forte croissance depuis 2010¹. Cette augmentation a été appuyée par une croissance des produits pétroliers (19,2%), de la potasse (14,5%), des conteneurs (9,8%), du grain (7,0%), du charbon (6,9%), des métaux (6,2%) et du minerai de fer (6,1%).

Flux du transport aérien

En 2017, les transporteurs aériens canadiens et étrangers ont chargé et déchargé environ 1,3 million de tonnes de fret dans les aéroports du Canada. Cela représente une hausse de 7,9 % par rapport à 2016.

PERFORMANCE ET UTILISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

En dépit de la demande de services de transport plus élevée que prévu en 2017, le transport maritime et terrestre de marchandises a été relativement fluide globalement, transportant la marchandise à temps.

Chaîne d'approvisionnement de conteneurs par transport intermodal

En 2017, le trafic de conteneurs a connu une forte croissance sur la côte Ouest avec une hausse de volume de 10,6 % au Port de Vancouver et de 25,8 % au Port de

DÉFIS LIÉS À LA PERFORMANCE

Rive sud de Vancouver 2016-2017

Des problèmes de performance ont marqué la rive sud de Vancouver au cours de l'automne 2016 et au début de l'année 2017. Cette situation a été imputée à plusieurs facteurs, notamment les défis liés aux ressources humaines, la construction d'un terminal et des volumes de trafic élevés découlant d'une importante récolte de grain. Ces facteurs n'ont fait qu'amplifier une zone de transport déjà difficile caractérisée par un espace limité sur les rives nord et sud de Vancouver, le tout combiné à la présence d'un grand nombre d'installations et d'autres infrastructures de transport devant traiter un large éventail de matières premières. C'est plus particulièrement la performance des chaînes d'approvisionnement de grain et la manutention des conteneurs qui a baissé. Le système était suffisamment solide pour qu'une collaboration efficace entre les parties prenantes suffise à rétablir la fluidité du système.

Prince Rupert. Outre les volumes plus élevés, la chaîne d'approvisionnement intermodal a toutefois connu des lacunes de performance sur la côte Ouest au début et à la fin de l'année 2017 en raison d'une combinaison de difficultés liées à la construction et aux ressources humaines (voir l'encadré ci-dessus).

Ces difficultés ont des répercussions sur le temps de transit d'une extrémité à l'autre entre Shanghai et Toronto via les ports de la côte Ouest, qui est passé de 23,8 jours à 25,0 jours au cours de l'année. Malgré cette adversité, les temps de transit d'une extrémité à l'autre sont restés compétitifs sur toute l'année 2017 et comparables au temps de transit moyen sur 3 ans (voir figure 1 en annexe A).

Sur la côte Est, les volumes de conteneurs ont augmenté au Port de Montréal (7,1 %) et au Port d'Halifax (16,3 %),

1. Comprend à la fois les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale qui ont un point de correspondance avec une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale.

MESURES DES FLUX ET DE LA PERFORMANCE

Le gouvernement du Canada a fait des mesures de performance du réseau de transport un mandat clé du nouveau Centre canadien de données sur les transports. Un nouveau tableau de bord, disponible par le biais du Carrefour de données, fournira les dernières mesures mensuelles de nombreux paramètres abordés dans ce document.

On utilise plusieurs indicateurs pour surveiller la performance du réseau de transport. Certains indicateurs mesurent la vitesse du réseau, tandis que d'autres font état du volume ou de la valeur des marchandises traitées par le réseau. Il est possible d'utiliser une combinaison des deux types d'indicateurs pour surveiller l'efficacité du réseau global.

FLUX DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

La croissance économique mondiale a été forte en 2017, avec une croissance en accélération observée dans la plupart des grandes économies. Au Canada, cette croissance économique mondiale plus forte que prévu s'est traduite par une augmentation des flux de marchandises à destination et en provenance des marchés internationaux, faisant ainsi progresser les demandes axées sur les services de transport.

Flux du transport maritime

En 2017, le volume total des marchandises traité par les 18 administrations portuaires canadiennes a augmenté de 7,8 %, pour atteindre 335,4 millions de tonnes

DANS CETTE SECTION

- MESURES DES FLUX ET DE LA PERFORMANCE
- FLUX DU TRANSPORT DES MARCHANDISES
- PERFORMANCE ET UTILISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT
- FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS
- SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS
- TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES





DÉFIS LIÉS À LA PERFORMANCE DANS LE RÉSEAU DE TRANSPORT CANADIEN

Ouest canadien 2017-2018

mais ils ont baissé au Port de Saint-Jean (36,0 %) pour une deuxième année consécutive en raison de modifications apportées aux lignes maritimes desservant le port (voir figure 2 en annexe A).

Les temps de transit de bout en bout entre Antwerp et Toronto via Montréal et Halifax se sont légèrement dégradés, pour passer de 16,1 jours en 2016 à 17,2 jours en 2017. Cette hausse reflète les retards à court terme provoqués par des changements apportés aux pratiques d'exploitation au début de l'année.

Chaîne d'approvisionnement du grain de l'Ouest canadien

L'approvisionnement du grain de l'Ouest canadien pour 2017-2018 a atteint 80 millions de tonnes, ce qui représente le plus haut niveau depuis la campagne agricole de 2013-2014. Cet approvisionnement, combiné à une série de facteurs, y compris des conditions météorologiques difficiles, s'est traduit par des problèmes de performance pendant l'hiver 2017-2018 (voir l'encadré en page 38).

Le volume de grain transporté depuis les Prairies entre août 2017 et mars 2018 a baissé de 4,0 % par rapport à l'année précédente du fait des volumes plus faibles que d'habitude expédiés pendant les mois d'hiver.

Les volumes de grain traités dans des ports canadiens étaient mitigés en 2017. Le Port de Vancouver, qui a traité 27,1 millions de tonnes, a enregistré une augmentation de 5,6 %, tandis que le volume de grain traité au Port de Prince Rupert a baissé pour une troisième année consécutive (de 5,9 %). Le volume de grain manutentionné par des ports de l'Ontario et du Québec a augmenté pendant la première moitié de l'année, mais il a baissé pendant la deuxième moitié de 2017.

Malgré quelques difficultés ayant touché la chaîne d'approvisionnement du grain, le temps de transit d'une extrémité à l'autre pour le grain expédié depuis Saskatchewan vers la Chine et le Japon via le Port de Vancouver a été relativement stable depuis le milieu de l'année 2013, avec des fluctuations saisonnières, principalement marquées durant les mois d'hiver.

Délais d'attente des camions à la frontière

En 2017, le trafic des camions a continué d'augmenter, avec environ 11 millions de mouvements de camion aller-retour enregistrés aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, soit le nombre le plus élevé de camions ayant franchi la frontière depuis 2008 (voir la carte 8 en annexe A).

Même si le trafic aux frontières a augmenté, il faut souligner que les délais d'attente ont continué de s'améliorer en 2017 à 11 postes frontaliers principaux sur 15, dans les deux sens. Le temps d'attente moyen vers le sud pour un camion était de 12,1 minutes à ces frontières; une amélioration de 5,0 % sur la moyenne des 3 ans. Les délais pendant les périodes achalandées (représentés par le 95e centile) se sont également améliorés à la plupart des postes frontaliers, un seul des 15 postes principaux ayant affiché un temps d'attente de plus de 40 minutes pendant ces périodes. Des délais de plus de 40 minutes peuvent être coûteux et perturbateurs pour les trajets courts des camions qui transportent des produits sensibles à la contrainte du temps, comme le secteur automobile.

Les temps d'attente à la frontière des camions se dirigeant vers le nord étaient globalement inférieurs comparés à leur moyenne sur 3 ans.

FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS

En 2017, le trafic de passagers a affiché des hausses dans tous les modes de transport.

Secteur aérien

En 2017, les aéroports canadiens ont déclaré une estimation de 152 millions passagers embarqués et débarqués, soit une hausse de 8,1 % par rapport à 2016 (voir la carte 5 en annexe A) :

- 90,6 millions à bord de vols intérieurs;
- 28,2 millions à bord de vols entre le Canada et les États-Unis;
- 32,7 millions à bord d'autres vols internationaux.

En 2017, près de 90 % du total des passagers aériens ont été traités aux 26 aéroports du Réseau national



La demande de transport ferroviaire pour le grain, les conteneurs et autres matières premières telles que les produits forestiers, le charbon, le pétrole brut et la potasse, ont été élevés en 2017. Même si le réseau de transport de l'Ouest canadien a déplacé plus de marchandises à l'automne 2017 et durant l'hiver 2018 par rapport aux dernières années, une pénurie d'équipes et de locomotives a mis en lumière la vulnérabilité aux interruptions du réseau ferroviaire. Une combinaison de températures plus basses que la moyenne, de glissements de terrain, de vents très forts et de déraillements a entraîné des problèmes de fluidité majeurs dans tout l'Ouest canadien, plus particulièrement sur le réseau du CN.

Des expéditeurs de nombreux secteurs ont fait part de leurs préoccupations concernant l'incidence de ces problèmes de performance sur leurs opérations, notamment les coûts directs, les occasions perdues et les répercussions sur la réputation générale du Canada à titre de fournisseur fiable.

En mars 2018, le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ont rédigé une lettre publique à l'intention des compagnies de chemin de fer pour faire part de leurs préoccupations concernant leurs performances et demander la publication de renseignements concernant leurs plans de rétablissement. Le CN et le CP ont fourni des réponses confirmant ces enjeux et ont exposé les mesures à prendre pour décongestionner le réseau, notamment en embauchant plus d'équipes, en faisant l'acquisition de plus de locomotives, en améliorant les communications avec les intervenants et en augmentant les investissements en capital, y compris ceux axés sur l'augmentation de la capacité dans l'Ouest canadien.

Comme le précise le présent rapport, Transports Canada et d'autres intervenants, y compris les compagnies de chemin de fer et les terminaux portuaires, collaborent sur de nouveaux projets afin d'améliorer les communications et garantir une coordination et une planification optimales permettant de faire face en temps opportun aux enjeux émergents de capacité et de performance.



2. Transport Canada's measure of end-to-end transit times encompasses ocean transit from origin in Asian and European ports, dwell at the Canadian port, and in-land (rail and truck) transit to major inland North American hubs such as Toronto and Chicago.



d'aéroports (RNA) du Canada, et des records ont été battus aux trois principaux aéroports :

- L'Aéroport international Pearson de Toronto a accueilli 45,1 millions de passagers (croissance annuelle de 5,4 %), soit 29,8 % du trafic national;
- L'Aéroport international de Vancouver a accueilli 23,6 millions de passagers (croissance annuelle de 10,6 %), soit 15,6 % du trafic national;
- L'Aéroport international Trudeau de Montréal a accueilli 17,2 millions de passagers (croissance annuelle de 9,8 %), soit 11,4 % du trafic national.

Secteur maritime

En 2017, le nombre de passagers de paquebots de croisière était à la hausse dans tous les principaux ports canadiens, y compris ceux de Vancouver (1,9 %), Halifax (22,9 %), Saint-Jean (22,3 %) et Québec (33,7 %)³.

Secteur ferroviaire

Le trafic annuel de voyageurs de VIA Rail a progressé de 10,5 % pour atteindre environ 4,4 millions de voyageurs en 2017, soit le nombre le plus élevé de passagers depuis 2008. Le nombre de voyageurs s'est élevé à 4,1 millions dans le couloir Québec-Windsor, augmentant de 11,1 % par rapport à 2016.

En 2017, 171 400 voyageurs ont emprunté le train pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis, ce qui représente une baisse de 5,8% par rapport à 2016. Le nombre de voyageurs entrant au Canada par train a affiché une tendance à la baisse au cours des six dernières années et a reculé de 9,2 % par rapport à 2011.

Secteur routier

En 2017, on a enregistré 52,4 millions de mouvements de véhicules de tourisme dans les deux sens aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, soit une hausse de 0,5 % par rapport à 2016. Plus de 67,0 % des véhicules qui ont franchi la frontière en 2017 étaient immatriculés au Canada.

En 2016, les réseaux de transport en commun ont transporté 2,05 milliards de passagers, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 2015.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

Le Canada bénéficie toujours d'un réseau de transport sûr et sécuritaire dont les accidents ont été près ou inférieur à la moyenne sur 10 ans pour tous les modes en 2017.

Secteur aérien

En 2017, on a enregistré 190 accidents d'aviation (en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) impliquant des aéronefs immatriculés au Canada, soit une baisse de 8,0 % par rapport à la moyenne de 2012-2016. Ces accidents ont fait 28 victimes, soit une baisse si on compare ce chiffre aux 29 victimes enregistrées en 2016. Ce chiffre est inférieur à la moyenne des cinq dernières années de 36.

En 2017, le Canada a poursuivi ses mesures en vue de faciliter le débit de marchandises et de voyageurs aériens légitimes tout en préservant le haut niveau de sûreté aérienne du Canada. En 2017, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a procédé au contrôle de plus de 65 millions de passagers et de leurs effets personnels aux aéroports canadiens.

Secteur maritime

Le Canada a un excellent bilan de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport maritime. Si l'on tient compte des milliers de navires présents dans les eaux canadiennes, le nombre d'accidents est relativement faible. En 2017, il y a eu 222 accidents à signaler impliquant au moins un navire immatriculé au Canada, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale. On a également recensé 56 accidents impliquant des navires immatriculés à l'étranger dans les eaux canadiennes en 2017, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale. Pour la période 2008-2017, 160 décès liés à des accidents maritimes commerciaux ont été déclarés au Canada, dont 11 en 2017⁴.

Secteur ferroviaire

En 2017, on a estimé à 1 090 le nombre d'accidents ferroviaires, soit une hausse de 5,3 % par rapport à 2016. Ces accidents ont fait 77 victimes, soit 2,9 % de plus que la moyenne enregistrée au cours des cinq années précédentes⁵.

Secteur routier

Au cours des dix dernières années (2007-2016), les collisions routières qui ont fait des victimes ont régressé de 17,0 %, malgré la hausse du nombre de véhicules sur la route. Le taux de victimes a reculé de 1,3 à 0,8 au cours de cette période^{6,7}.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES

Dans l'ensemble, les émissions de GES attribuables au secteur des transports intérieurs ont augmenté au cours de la dernière décennie. Le Rapport d'inventaire national du Canada 1990-2016 fait état d'une baisse des émissions pour le transport aérien et maritime, et d'une hausse des émissions pour le transport ferroviaire et routier⁸.

Secteur aérien

En 2015, le secteur du transport aérien intérieur a émis 7,4 mégatonnes (Mt) d'équivalent dioxyde de carbone (eCO₂), soit 4,3 % des émissions de GES du secteur des transports. Au cours de la période 2006-2015, les émissions de GES du transport aérien intérieur ont reculé de 6,2 %, en dépit d'une hausse du trafic passagers⁹.

L'efficacité énergétique du secteur s'est améliorée grâce à des mesures prises aux termes d'accords volontaires conclus avec le gouvernement du Canada depuis 2005, et mises à jour en 2015. Par rapport à 2015, les transporteurs aériens du Canada ont amélioré le rendement global du carburant de 3,2 % en 2016. Cela représente une amélioration annuelle moyenne de 1,7 % par rapport à l'année de référence 2008, ou une amélioration cumulée de 13,0 % entre 2008 et 2016.

Secteur maritime

En 2015, le secteur maritime intérieur a émis 4,4 Mt d'eCO₂, soit 2,6 % des émissions de GES du secteur des transports. Au cours de la période 2006-2015, les émissions de GES du transport maritime intérieur ont régressé de 25,9 %, car les expéditeurs ont opté pour d'autres modes comme le camionnage et le train.

En 2016-2017, le Programme national de surveillance aérienne a accumulé 2 068 heures de vol pour surveiller les trois côtes du Canada. Les équipages ont découvert 246 déversements d'hydrocarbures représentant 2 870 litres d'hydrocarbures dans l'eau. Les vols réguliers de surveillance aérienne ont nettement contribué à la diminution des rejets d'hydrocarbures à la mer, car les navires sont de plus en plus conscients que leurs activités illégales de pollution peuvent être détectées.

Secteur ferroviaire

En 2015, le secteur ferroviaire intérieur a émis 7,6 Mt d'eCO₂, soit 4,4 % des émissions de GES du secteur des transports. Le transport ferroviaire de marchandises représentait 98,0 % des émissions de GES liées au transport ferroviaire. Malgré un meilleur rendement



énergétique, un bond important du trafic marchandises a entraîné une augmentation de 8,1 % des émissions de GES du secteur ferroviaire en 2015 par rapport à 2006¹⁰.

Secteur routier

En 2015, le secteur du transport routier a émis 147,1 MT d'eCO₂, ou 85,0 % des émissions de GES du secteur des transports et 20,3 % du total des émissions de GES du Canada.

De 2006 à 2015, les émissions de GES liées au transport routier ont augmenté de 8,0 %. Malgré une amélioration du rendement énergétique dans toutes les catégories de véhicules, cette hausse est attribuable aux facteurs suivants:

- croissance de l'activité du transport des passagers et des marchandises;
- évolution vers des transports à plus forte intensité de GES, notamment les véhicules utilitaires lourds et les véhicules de tourisme de plus grandes dimensions (c.-à-d. VUS et camions légers).

Les émissions de GES des véhicules de transport routier de marchandises ont augmenté de 23,9 % entre 2006 et 2015, pour passer de 51 à 63 Mt. Au cours de la même période, le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a également augmenté d'environ 26,0 %.

Les émissions de GES des véhicules de transport routier de passagers ont diminué de 1,5 % entre 2006 et 2015, pour passer de 85 à 84 Mt. Au cours de la même période, le transport routier des passagers, mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté d'environ 7,0 %.

La réglementation fédérale a établi des normes d'émissions de GES de plus en plus strictes pour les véhicules de promenade et les camions légers à compter de l'année modèle 2017, en s'inspirant des normes en vigueur visant les années modèles 2011 à 2016.

4. Donnée statistique fournie par le Bureau de la sécurité des transports (15 mars 2017).
 5. Les informations proviennent du site Web du BST. Les événements pour lesquels une enquête est en cours n'ont pas été pris en compte.
 6. Collisions ayant causé des décès et des blessures.
 7. Personnes tuées dans une collision routière à déclarer par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés.
 8. Les émissions d'autres modes (véhicules résidentiels, commerciaux et récréatifs hors route) de transport sont inférieures à ce qu'elles étaient il y a 10 ans et elles représentent 3,8 % des émissions du secteur des transports en 2015.
 9. Cela diffère des émissions du transport aérien intérieur déclarées dans le dernier rapport annuel sur le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Cela s'explique par des différences au niveau de la portée et de la méthodologie entre ce rapport et les émissions officielles déclarées dans l'Inventaire canadien des gaz à effet de serre.
 10. Cela diffère des émissions du transport ferroviaire intérieur déclarées dans le dernier Rapport de surveillance des émissions des locomotives produit par l'Association des chemins de fer du Canada. Cela s'explique par des différences au niveau de la portée et de la méthodologie entre ce rapport et les émissions officielles déclarées dans le Rapport d'inventaire national du Canada.





FAITS SAILLANTS

- Au cours de la prochaine décennie, le taux de croissance annuelle moyen pour l'expédition des principales matières premières en vrac devraient se situer entre 1,5 % et 2,0 %, soit légèrement au-dessus du taux de croissance annuel de 1,4 % connu entre 2000 et 2017.
- La croissance économique mondiale devrait atteindre 3,9 % en 2018 et 2019.
- Les prévisions de croissance du Canada sont de 2,1 % pour 2018 et 1,8 % pour 2019.
- Le trafic aérien du Canada a augmenté au cours de la dernière décennie selon une moyenne annuelle de 2,9% pour atteindre près de 90 millions de passagers en 2017.

La demande de services de transport correspond à un besoin dérivé, ce qui signifie que la demande concernant le transport de marchandises ou de passagers survient en raison de la demande pour d'autres biens et services. Anticiper les besoins futurs au Canada et, plus que tout, prévoir les effets d'une demande prévue de manière à maintenir ou améliorer la performance du système, suppose d'abord que l'on comprenne les tendances générales de la demande future de biens et services étrangers et nationaux. Il faut comprendre comment cette demande affectera le transport à destination, en provenance ou au sein du Canada.

Le taux de croissance annuel réel du produit intérieur brut (PIB) au Canada devrait ralentir à 2,1 % en 2018, pour ensuite se maintenir à une moyenne de 1,8 % par an jusqu'en 2022. Ces niveaux de croissance inférieurs devraient modérer la croissance prévue de la demande de transports intérieurs au Canada, plus spécifiquement le transport des passagers.

La demande nationale concernant des importations de produits finis conteneurisés devrait demeurer élevée à court terme. Cela sera particulièrement important concernant la demande pour le transport ferroviaire de conteneurs, qui devrait croître à un taux annuel moyen de 4,1 % au cours des dix prochaines années, ce qui coïncide avec le taux de croissance annuel de 4,2 % en vigueur depuis 2000.

Le Canada peut s'attendre à une plus forte demande liée au commerce international pour un large éventail de transport de marchandises et de passagers à destination et en provenance du pays, ce qui est cohérent avec ce qui a été observé récemment. Au cours des cinq prochaines années, le FMI prévoit une croissance du PIB réel mondial moyenne de 3,7 % par an.

Aux États-Unis, le partenaire commercial le plus important du Canada, la croissance économique a fait un bond à 2,2 % en 2017 après une année de faible croissance en 2016, ce qui s'est avéré positif pour la demande de transport de produits canadiens exportés. Par ailleurs, au début de l'année 2018, le Canada reste

confronté à des risques commerciaux importants sur le plan international notamment en ce qui a trait à ses relations commerciales avec les États-Unis dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Cet accord est en cours de renégociation, ce qui pourrait avoir des répercussions importantes à la fois sur les niveaux et tendances de la demande future de transport à destination et en provenance du Canada.

Même si les taux de la croissance mondiale devraient rester forts pour la période de prévision, il y aura des divergences entre les économies développées et les économies émergentes. Les économies émergentes de la région Asie-Pacifique devraient, par exemple, continuer à stimuler la croissance mondiale. En Chine, une transition vers une croissance axée sur l'économie intérieure appuiera une croissance moyens du PIB de 6,1 % jusqu'en 2022. L'Inde émergera comme un moteur de croissance, avec des taux de croissance du PIB qui passeront de 6,7 % en 2018 à 8,2 % en 2022.

Les perspectives économiques des autres grands partenaires commerciaux du Canada sont plutôt modestes, alors que les économies développées devront faire face aux conséquences liées au vieillissement de la population (p .ex. taux de participation de la main-d'œuvre inférieur).

En tant qu'économie exportatrice de ressources, les conditions du marché des ressources naturelles, notamment le charbon, la potasse, le grain, le pétrole et les produits forestiers, jouent un rôle déterminant dans la demande de transport pour une portion très grande de la capacité du réseau. Concrètement, en 2017, les industries canadiennes directement liées à la production de charbon, de pétrole brut, de céréales, de potasse et de produits du bois ont représenté 34 % (175,5 milliards de dollars) du PIB total des industries fabriquant des biens.

La demande pour le transport de pétrole par train a augmenté en 2017, mais cette tendance ne devrait pas se poursuivre à moyen terme. Lorsque les problèmes de

transport par pipeline auront été corrigés, l'écart de prix entre le West Texas Intermediate et le Western Canadian Select devrait revenir à des normes antérieures, et la demande pour le transport de pétrole par voie ferrée devrait diminuer considérablement, comme cela a été observé dans le passé.

Le prix d'autres matières premières devrait augmenter modérément au cours des prochaines années lorsque les marchés réagiront à la récente montée des prix par une hausse de l'offre.

Cela dit, les conditions météorologiques et la géographie du Canada sont telles que son réseau ferroviaire est soumis à des interruptions imprévues pouvant avoir une incidence sur le transport des matières premières en vrac. De telles interruptions peuvent à leur tour entraîner une volatilité à court terme des prix, de la production et de l'utilisation d'autres modes du réseau de transport canadien. De plus, si la construction prévue de pipelines pétroliers ne se fait pas ou si elle subit un retard considérable, il se pourrait que la demande d'expédition de pétrole brut par rail soit plus élevée que les prévisions actuelles faites jusqu'à 2027.

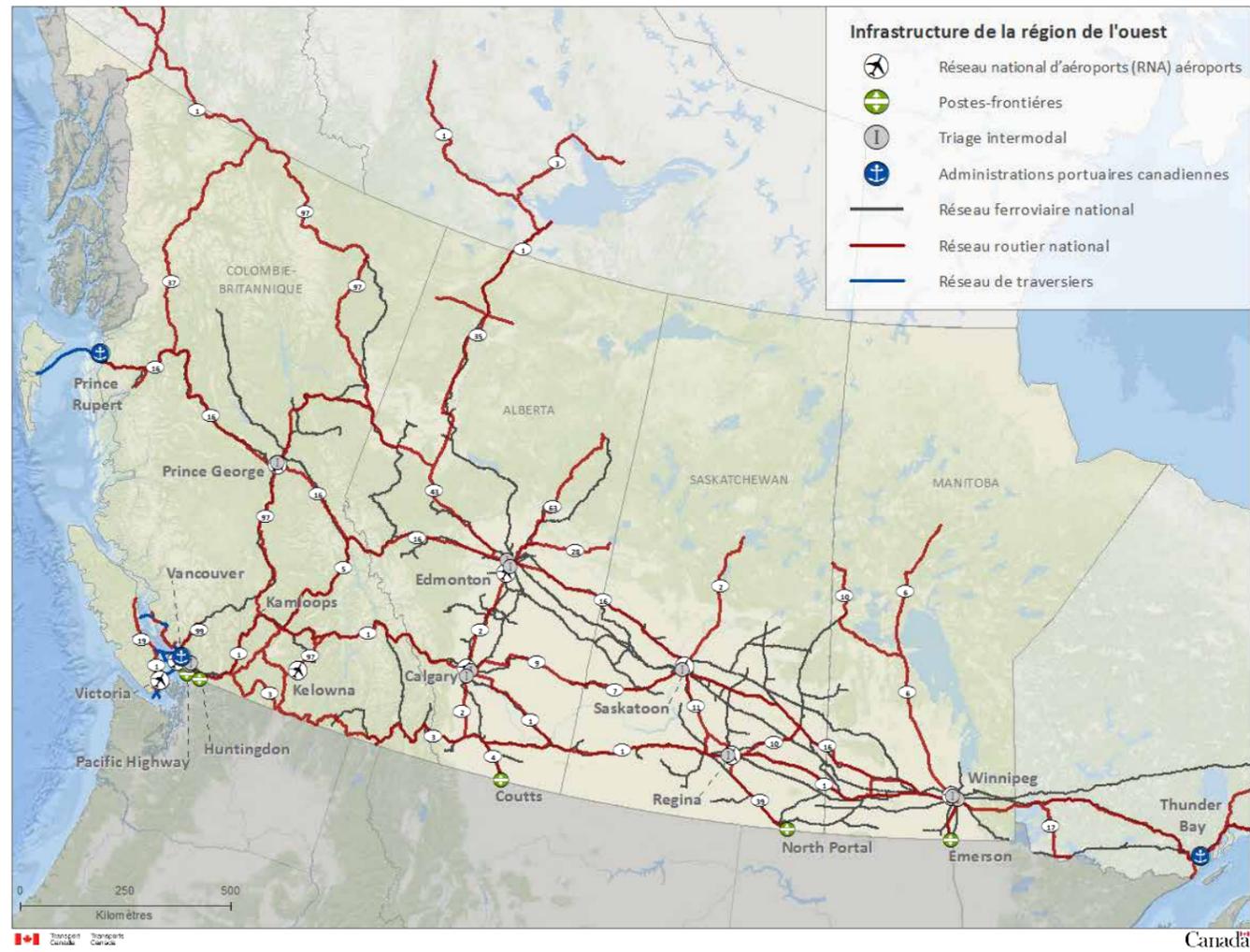
PERSPECTIVES DU TRANSPORT POUR LES PASSAGERS AÉRIENS

Le trafic aérien du Canada, en termes de passagers origine-destination, a augmenté au cours de la dernière décennie selon une moyenne annuelle de 2,9 %, pour atteindre près de 90 millions de passagers en 2017.

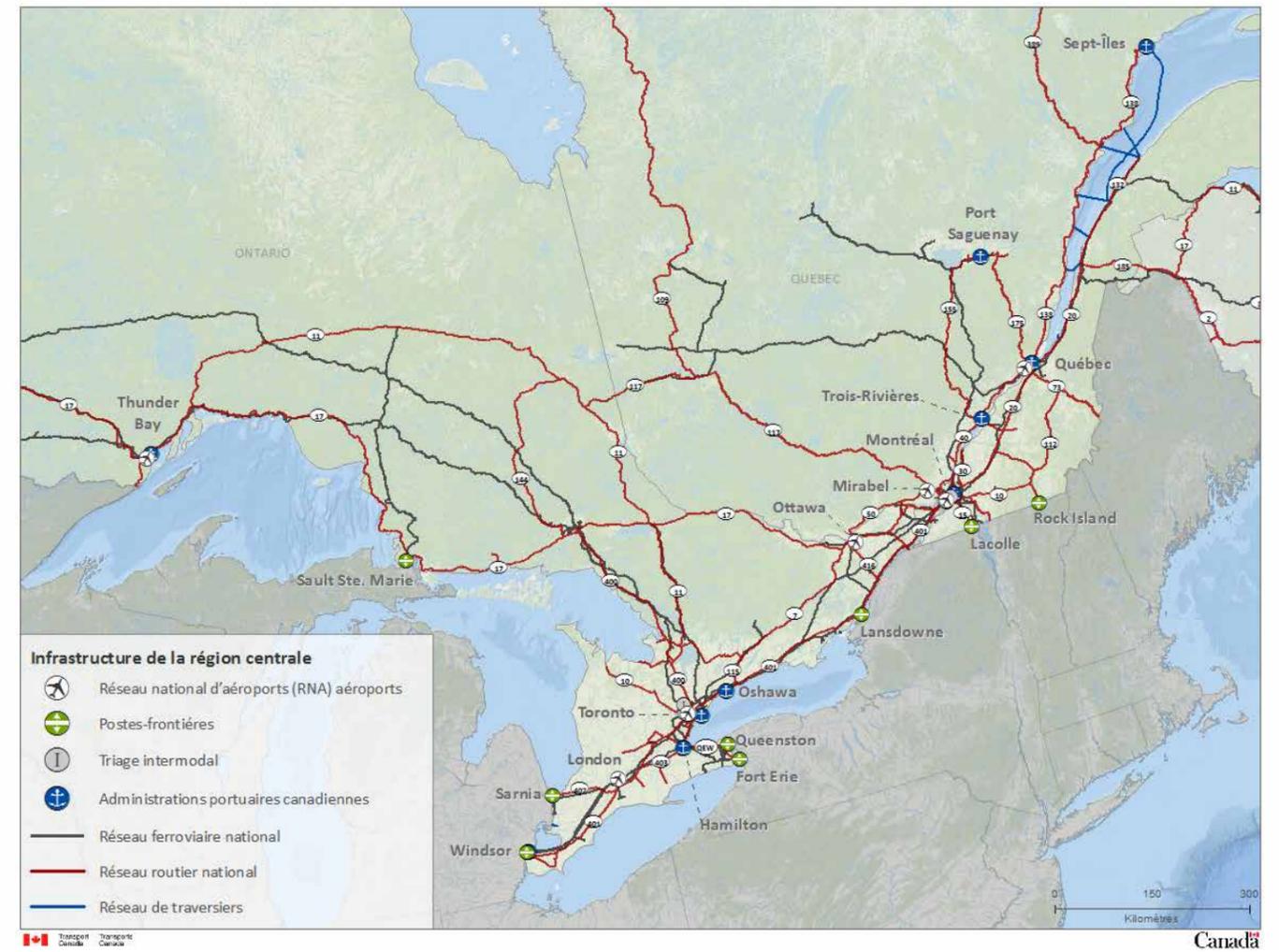
Le nombre total de passagers origine-destination au Canada devrait s'élever à 116 millions en 2026, ce qui se traduit par une hausse annuelle moyenne d'environ 3,0 %. La demande en transport aérien devrait être, pour l'essentiel, le résultat d'une activité économique accrue et de tarifs passagers en constante baisse, inflation déduite. L'étendue de la baisse des tarifs passagers réels sera principalement due à la pression concurrentielle. L'évolution des préférences à l'égard des voyages internationaux devrait persister alors que les économies émergentes continuent de se développer.



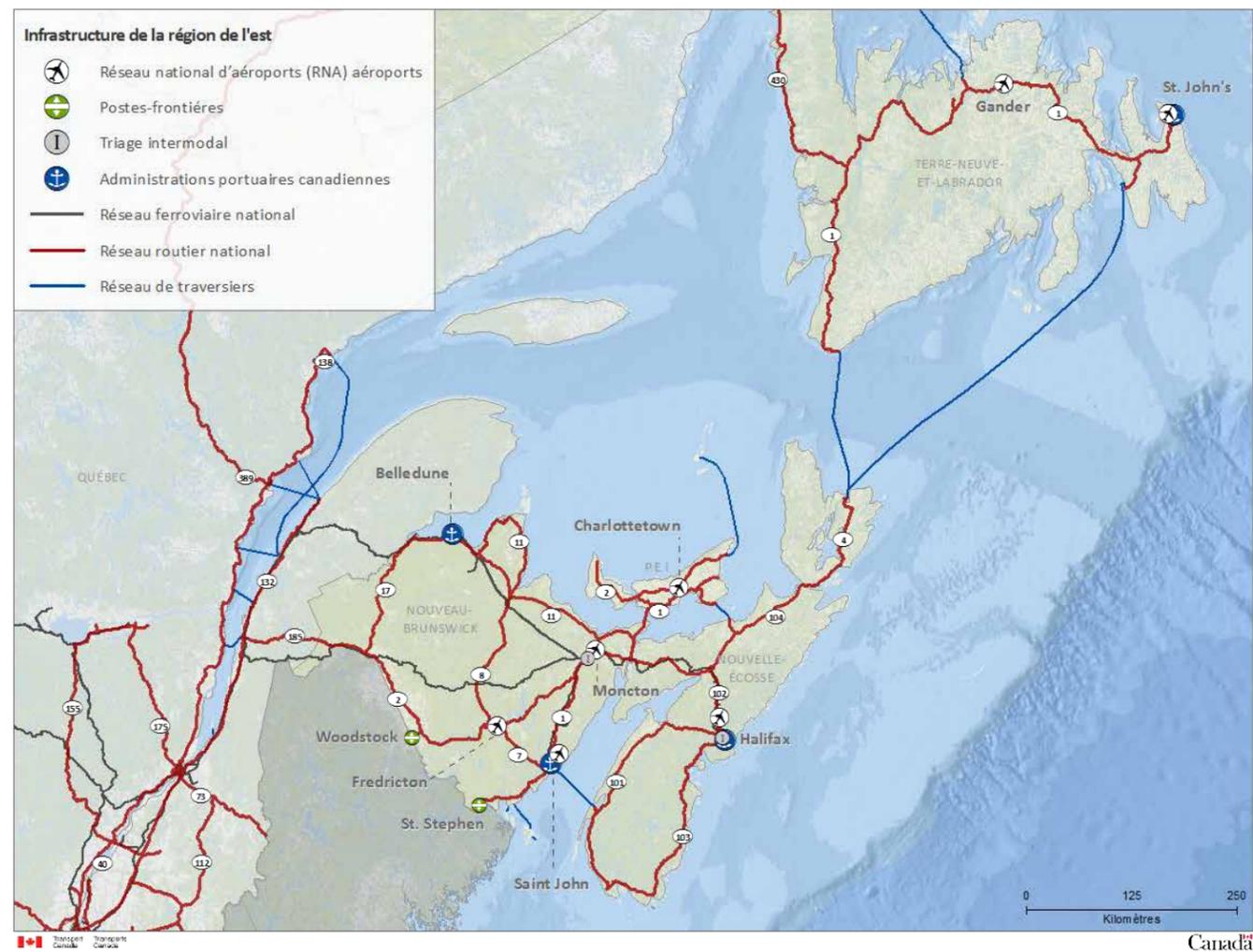
ANNEXE A : CARTES ET FIGURES



CARTE 1 : RÉGION DE L'OUEST



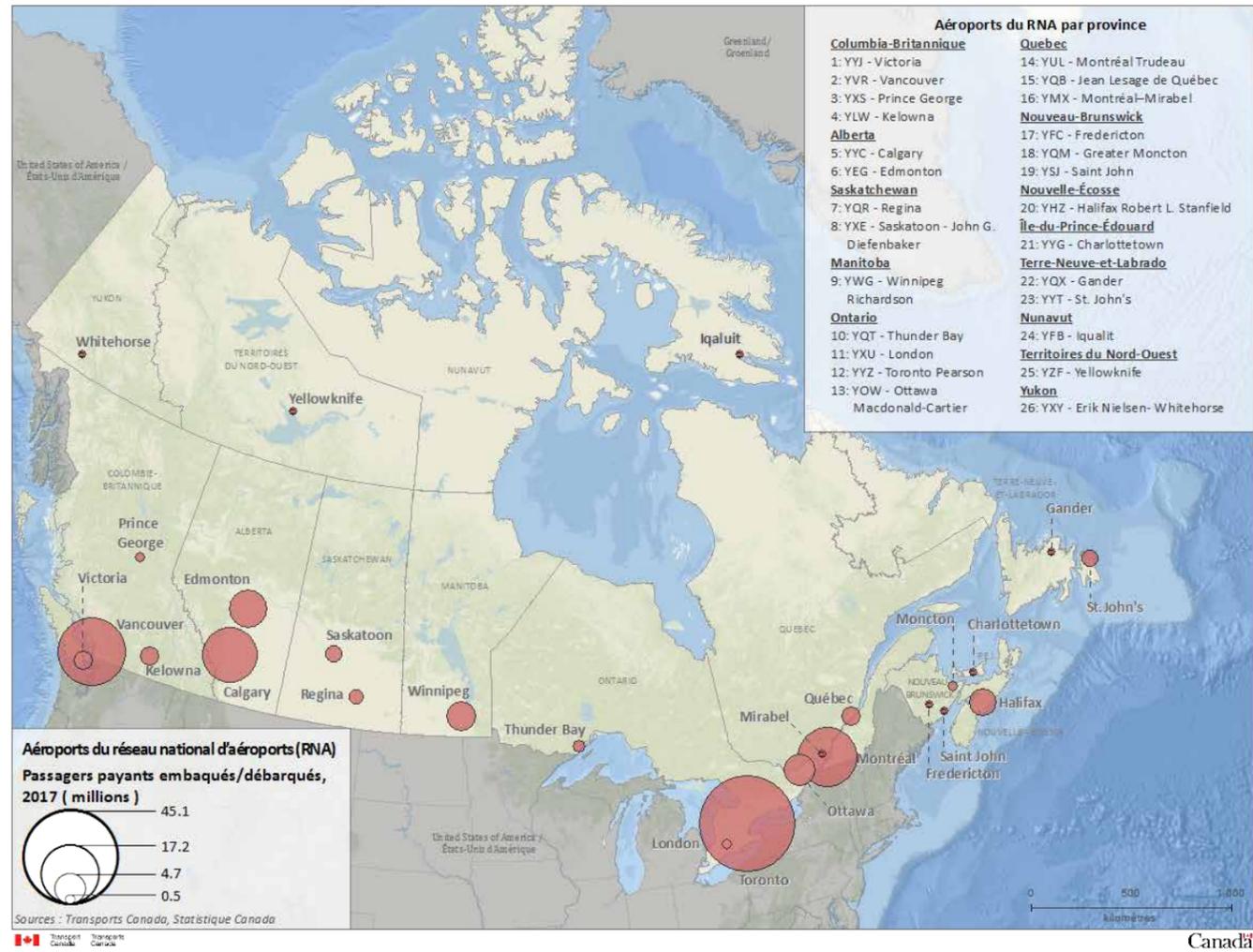
CARTE 2 : RÉGION CENTRALE



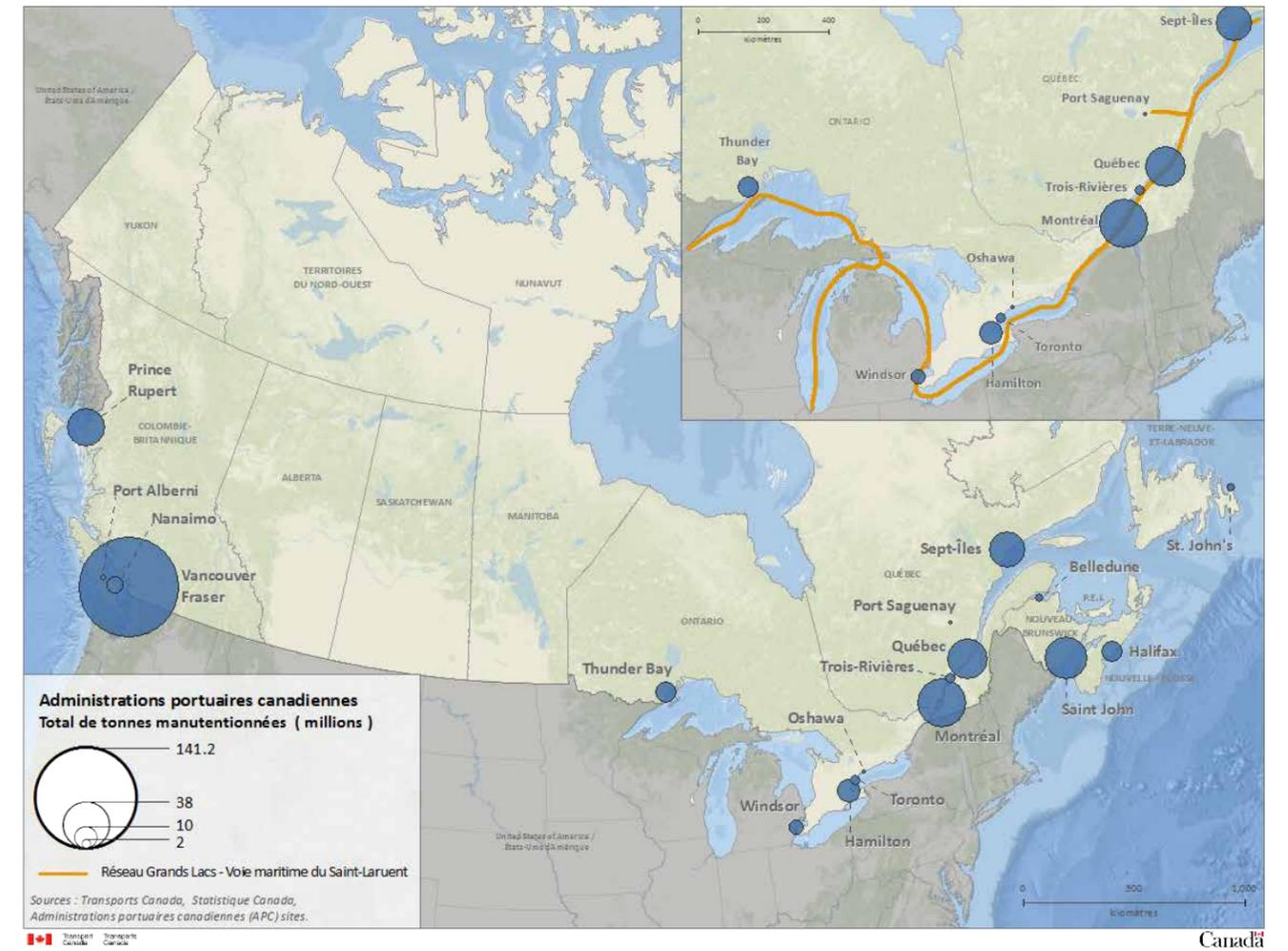
CARTE 3 : RÉGION DE L'EST



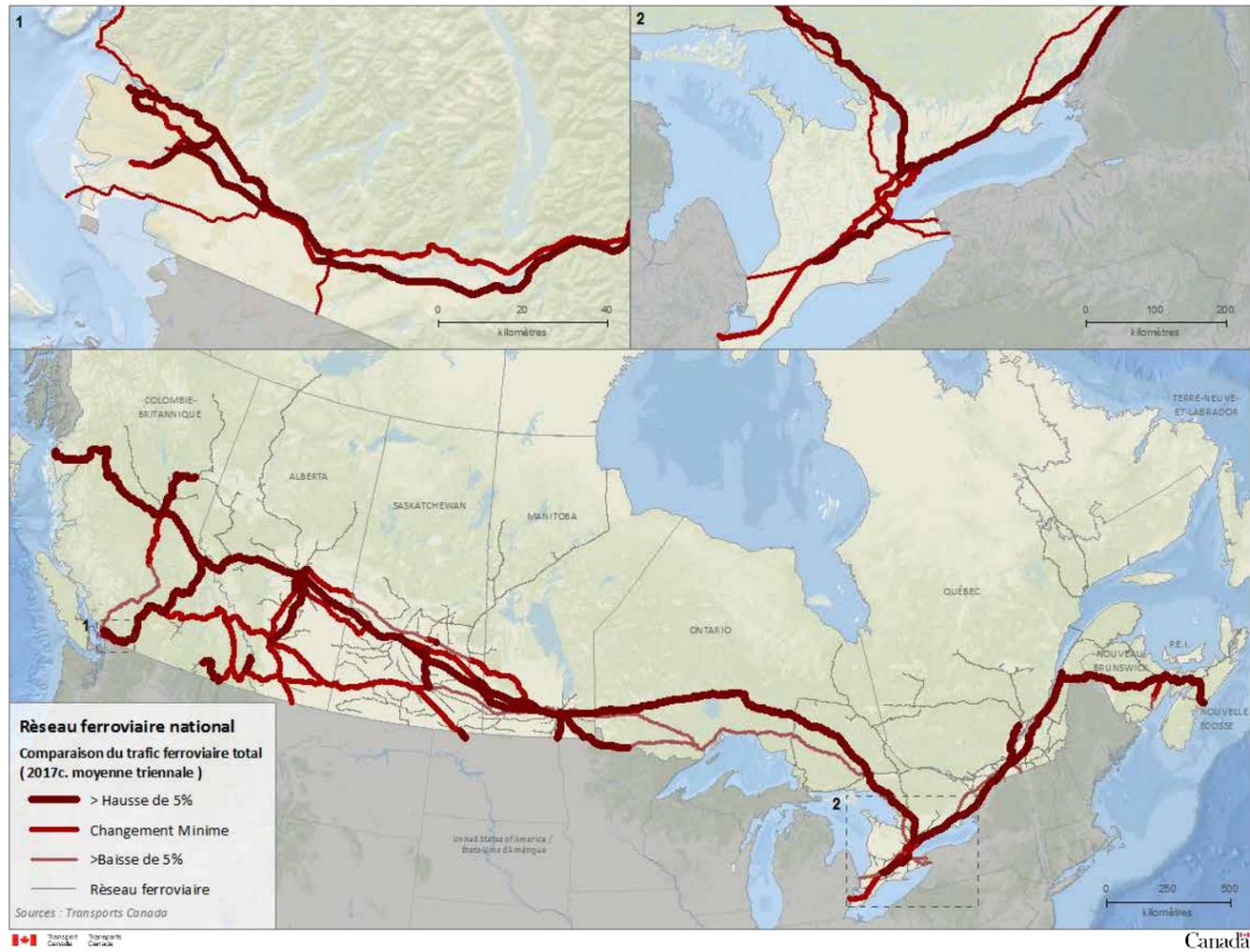
CARTE 4 : RÉGION DU NORD



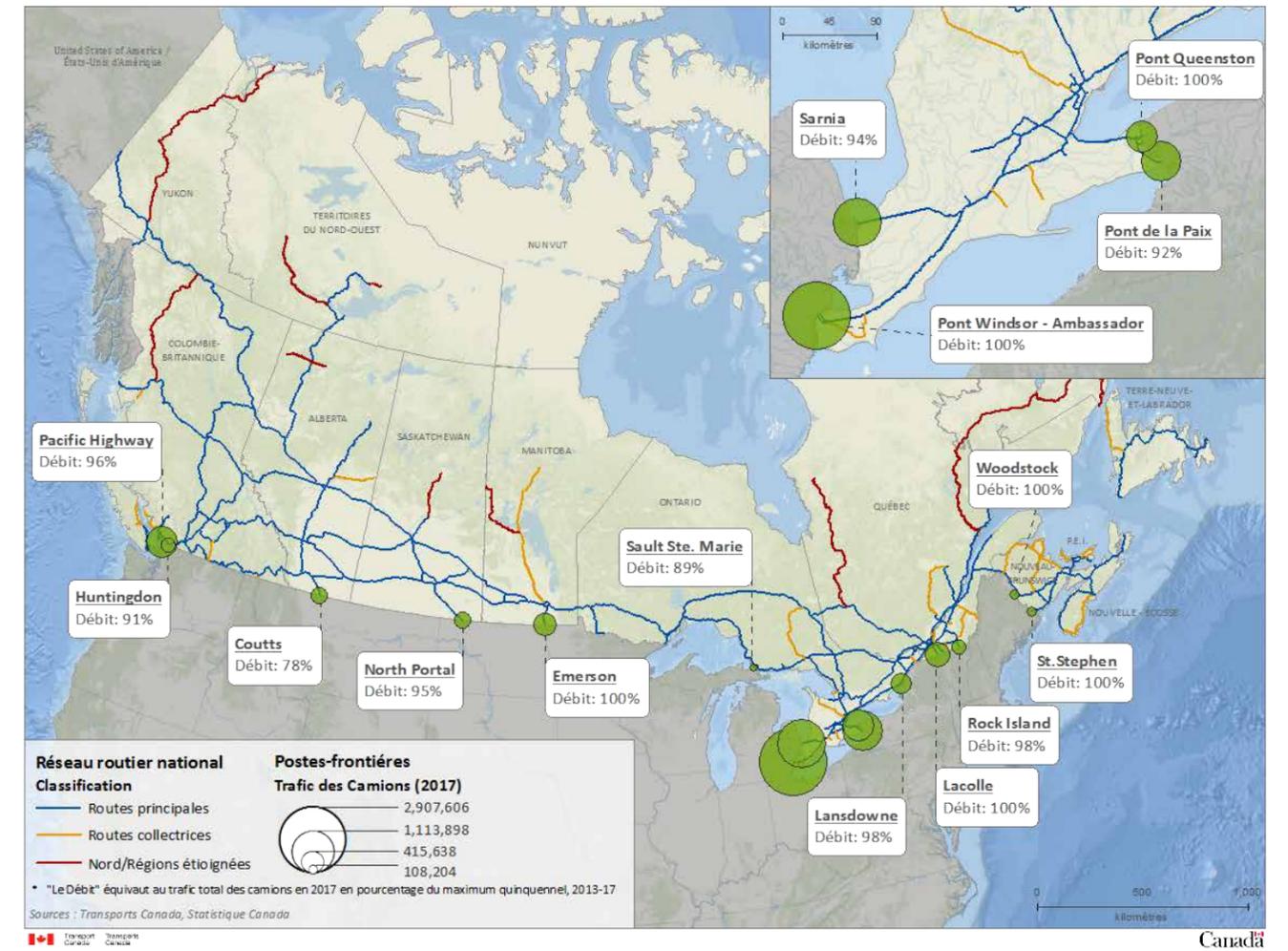
CARTE 5 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORT



CARTE 6 : ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



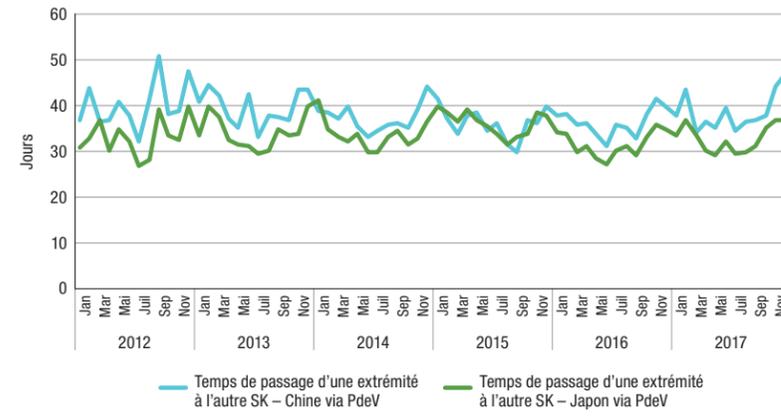
CARTE 7 : COMPARAISON DES FLUX PAR RAIL – TRAFIC TOTAL EN 2017 VERSUS LA MOYENNE DE TROIS ANS



CARTE 8 : PERFORMANCE DES PASSAGES FRONTALIERS PAR CAMION – FLUX DE TRAFIC

FIGURE #1

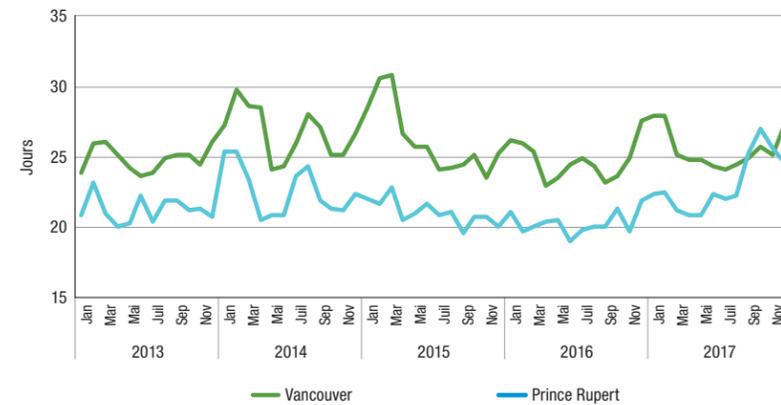
Temps de passage d'une extrémité à l'autre pour les exportations de grains de la Saskatchewan vers l'Asie via le Port de Vancouver



Sources: Transports Canada, Compagnies ferroviaires de catégorie 1, Port de Vancouver, Lloyds List Intelligence

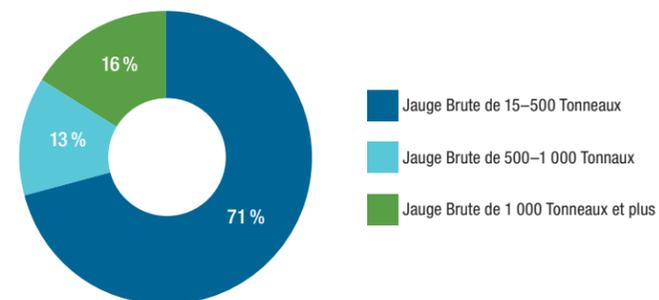
FIGURE #2

Temps de passage d'une extrémité à l'autre pour les conteneurs entrants via les ports de la côte Ouest (Shanghai à Toronto)



Sources: Transports Canada, Compagnies ferroviaires de catégorie 1, Autorités Portuaires Canadiennes, CargoSmart

FIGURE #3



ANNEX B: LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA

The following tables can be found in the 2017 Statistical Addendum, available at:

<http://www.tc.gc.ca/eng/policy/anre-menu.htm>

Transports et économie

Général

- Tableau EC1 Indicateurs économiques, 2017
- Tableau EC2 Secteur du transport en pourcentage du PIB par province et territoire, 2014
- Tableau EC3 Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2017
- Tableau EC4 Volume des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs, par secteur et mode de transport, 2007 - 2016

Commerce de marchandises

- Tableau EC5 Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2008 - 2017
- Tableau EC6 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2008 - 2017
- Tableau EC7 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2008 - 2017
- Tableau EC8 Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2016 et 2017
- Tableau EC9 Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2017
- Tableau EC10 Commerce des marchandises du Canada-les 25 premiers partenaires, 2016 et 2017

Voyage et tourisme

- Tableau EC11 Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2015 et 2016
- Tableau EC12 Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2016
- Tableau EC13 Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, selon le mode de transport, 2016

Main-d'oeuvre

- Tableau EC14 Emploi dans le secteur des transports, 2008 - 2017
- Figure EC15 L'emploi dans les modes de transport au Canada, selon le groupe d'âge, 2017
- Tableau EC16 Salaire hebdomadaire moyen par industrie de transport sélectionnée, 2008 - 2017
- Tableau EC17 Conflits de travail dans le secteur des transports, selon le mode de transport, 2008 - 2017

Performance des prix en transport

- Tableau EC18 Prix moyen du pétrole brut - dollars canadien et américain, 2008 - 2017
- Tableau EC19 Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes sélectionnés, 2008 - 2017
- Tableau EC20 Prix des autres carburants de transport, 2008 - 2017
- Tableau EC21 Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2011 - 2016
- Tableau EC22 Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2010 - 2015
- Tableau EC23 Structure des coûts des entreprises de transport, 2012 - 2015
- Tableau EC24 Résultats financiers des entreprises de transport, 2010 - 2016

Dépenses et recettes de transport des gouvernements

- Tableau G1 Sommaire de dépenses et recettes de transport par niveau de gouvernement, 2007/08 - 2016/17
- Tableau G2 Dépenses et recettes de transport par mode et par niveau de gouvernement, 2007/08 - 2016/17
- Tableau G3 Dépenses fédérales détaillées de transport par mode et par ministère/agence, 2007/08 - 2016/17
- Tableau G4 Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2007/08 - 2016/17
- Tableau G5 Sommaire de dépenses provinciales/territoriales de transport par province/territoire, 2007/08 - 2016/17
- Tableau G6 Dépenses provinciales/territoriales détaillées par mode et par province/territoire, 2007/08 - 2016/17

Environnement et énergie

- Figure EN1 Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique, 2015
- Figure EN2 Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2006 et 2015
- Tableau EN3 Consommation d'énergie par type et mode de transport, 2007 - 2016
- Tableau EN4 Total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, par mode, 2000 - 2020
- Tableau EN5 Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, par type de polluant, 2007 - 2016
- Figure EN6 Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques, 2016
- Tableau EN7 Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, par région d'exploitation, 2007 - 2016
- Tableau EN8 Consommation de carburant de l'aviation, par région d'exploitation, 2007 - 2016
- Tableau EN9 Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2007/08 - 2016/17
- Tableau EN10 Émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire, par type d'opération, 2006 - 2015
- Tableau EN11 Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2007 - 2016

Sécurité et sûreté en transport

Général

- Tableau S1 Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2008 - 2017
- Figure S2 Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2007 - 2017

Événements ferroviaires

- Tableau S3 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2008 - 2017
- Tableau S4 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province/territoire, 2008 - 2017
- Tableau S5 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2008 - 2017

Évènements routiers

- Tableau S6 Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 2007 - 2016
- Tableau S7 Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2015 et 2016
- Tableau S8 Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2011 - 2016
- Tableau S9 Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2011 - 2016
- Tableau S10 Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2011 - 2016
- Tableau S11 Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2011 - 2016

Évènements maritimes

- Tableau S12 Évènements maritimes, 2008 - 2017
- Tableau S13 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2008 - 2017
- Tableau S14 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2008 - 2017

Évènements aériens

- Tableau S15 Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2012 - 2017
- Tableau S16 Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2012 - 2017
- Tableau S17 Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2012 - 2017
- Tableau S18 Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2012 - 2017

Évènements impliquant des matières dangereuses

- Tableau S19 Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2006 - 2017
- Tableau S20 Nombre de morts et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2006 - 2017

Transport aérien**Aéroports**

- Tableau A1 Nombre d'aérodromes au Canada, 2008 - 2017
- Tableau A2 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - dépenses par province et territoire, 2008/09 - 2017/18
- Tableau A3 Performance financière des administrations aéroportuaires, 2016
- Tableau A4 Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2008 - 2017
- Tableau A5 Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2017
- Tableau A6 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2008 - 2017

Aéronefs et permis

- Tableau A7 Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2017
- Tableau A8 Personnel de l'aviation civile - licences et permis par catégorie, en date de décembre 2017
- Tableau A9 Personnel de l'aviation civile - licences et permis, par province/territoire, en date de décembre, 2016 et 2017

Lignes aériennes et services

- Tableau A10 Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2007 - 2016
- Tableau A11 Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2007 - 2016
- Tableau A12 Moyenne des sièges-kilomètres quotidiens régulier par transporter aérien, secteur domestique, 2016 et 2017

Trafic de passagers

- Tableau A13 Concurrence sur les 25 liaisons aériennes intérieures les plus occupées au 31 décembre 2017
- Tableau A14 Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embaqués/débarqués, 2008 - 2017
- Tableau A15 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, 2008 - 2017
- Tableau A16 Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2008 - 2017

Trafic de marchandises

- Tableau A17 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2008 - 2017
- Tableau A18 Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2016 et 2017
- Tableau A19 Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2016 et 2017

Transport maritime**Ports**

- Tableau M1 Classification des ports, en date du 31 décembre 2017
- Tableau M2 Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2008 - 2017
- Tableau M3 Situation de la cession des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada en date du 31 décembre 2017

Profils financiers

- Tableau M4 Résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2016
- Tableau M5 Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2015 et 2016
- Tableau M6 Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2008/09 - 2017/18
- Tableau M7 Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2007/08 - 2016/17
- Tableau M8 Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2008 - 2017

Flotte et pilotage

- Tableau M9 Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2008 - 2017
- Tableau M10 Flotte immatriculée au Canada, selon le type de bâtiment, 1997, 2007 et 2017

Voyages des navires

- Tableau M11 Nombre de voyages par navire en eau canadienne, par type de navire, 2015 - 2017
- Tableau M12 Nombre de voyage par navire en eau canadienne, par pavillon, 2015 - 2017

Trafic

- Tableau M13 Tonnage total manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2009 - 2017
- Tableau M14 Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2008 - 2017
- Tableau M15 Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2008 - 2017
- Tableau M16 Trafic international des navires de croisière aux ports canadiens sélectionnés, 2008 - 2017
- Tableau M17 Trafic maritime manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2009 - 2017
- Tableau M18 Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé, 2009 - 2017
- Tableau M19 Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2017
- Tableau M20 Durée complète d'un voyage de Shanghai vers Toronto via les ports de la Colombie-Britannique utilisant le modèle de transport ferroviaire direct, 2010 - 2017
- Tableau M21 Principaux indicateurs de performance pour des ports conteneurs intermodaux sélectionnés, 2017

Transport ferroviaire**Profil ferroviaire**

- Tableau RA1 Longueur des chemins de fer au Canada, 2016
- Tableau RA2 Recettes des chemins de fer, 2007 - 2016
- Tableau RA3 Flotte ferroviaire, 2007 - 2016
- Figure RA4 Vitesse moyenne des trains par mois, par transporteur ferroviaire, 2017
- Tableau RA5 Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2007 - 2016

Trafic - Marchandises

- Tableau RA6 Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2008 - 2017
- Tableau RA7 Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2008 - 2017
- Tableau RA8 Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2008 - 2017
- Tableau RA9 Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2008 - 2017
- Tableau RA10 Mouvements de marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire, 2008 - 2017
- Tableau RA11 Volume des exportations et importations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2008 - 2017
- Tableau RA12 Valeur des exportations ferroviaires par port de sortie et part port de dénouement, 2008 - 2017
- Tableau RA13 Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2008 - 2017
- Tableau RA14 Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 2008 - 2017
- Tableau RA15 Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2008 - 2017

Trafic - Passagers

- Tableau RA16 Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de autres, 2008 - 2017

Transport routier**Réseau routier**

- Tableau RO1 Longueur du réseau routier national, 2016
- Tableau RO2 Longueur du réseau routier public au Canada, 2016

Utilisation des véhicules légers et lourds

- Tableau RO3 Statistiques provinciales sur le parc de véhicules, 2009
- Tableau RO4 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes annuelles par véhicule, 2015
- Tableau RO5 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes par déplacement, 2015
- Tableau RO6 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les camions lourds, moyennes annuelles par véhicule, 2015

Camionnage - Profil et activité

- Tableau RO7 Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2008 - 2017
- Tableau RO8 Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2011 - 2015
- Tableau RO9 Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2016 et 2017
- Tableau RO10 Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2016 et 2017
- Tableau RO11 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2013 - 2017
- Tableau RO12 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2013 - 2017
- Tableau RO13 Temps de traversée de frontières pour camions en direction du sud à frontières sélectionnés, 2017

Le transport urbain et autocars - Profil et activité

- Tableau RO14 Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2006 - 2015
- Tableau RO15 Tendances à long terme du transport en commun - Passagers transportés et véhicule-kilomètres, 2007 - 2016
- Tableau RO16 Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2007 - 2016
- Tableau RO17 Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2006 - 2015
- Tableau RO18 Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2016