

Les Transports au Canada

UN SURVOL

2018



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

L'INFRASTRUCTURE NATIONALE DE TRANSPORT DU CANADA





© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2019.

This publication is also available in English under the following title Transportation in Canada 2018, Overview Report.

TP No. 15388 F

TC No. TC-1006007

Catalogue No. T1-21F-PDF

ISSN 1920-0854

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 : <https://www.tc.gc.ca/fr/transports-canada/organisation/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels.html>

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



15

5



29

4



21

6



35

7

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES



41

8

PERFORMANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA EN 2018

43

ANNEXES

A

CARTES ET FIGURES

51

B

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA

61

MESSAGE DU MINISTRE

C'est avec grand plaisir que je vous présente *Les transports au Canada 2018*.

Le présent rapport donne un aperçu de l'état du réseau de transport canadien et décrit l'évolution récente de la politique des transports.

Le gouvernement du Canada a une vision ambitieuse visant à rendre notre réseau de transport plus sûr, sécuritaire, efficace et durable sur le plan environnemental. Transports Canada a poursuivi sur sa lancée de l'année dernière et a travaillé avec diligence afin de concrétiser cette vision. Nous avons réalisé des progrès substantiels sur des initiatives clés, qui s'alignent sur le plan stratégique Transports 2030.

En 2018, alors que la demande n'a cessé de croître, notre réseau de transport est resté parmi les plus compétitifs au monde. Notre bilan général en matière de sûreté et de sécurité continue de s'améliorer. Le Canada a également poursuivi ses efforts pour mettre en œuvre des mesures visant à réduire les émissions provenant des transports.

Nous réalisons des progrès importants dans la mise en œuvre du Plan de protection des océans, dont la valeur s'élève à 1,5 milliard de dollars et qui permettra d'assurer la sécurité et la propreté des eaux et des côtes canadiennes aujourd'hui et pour les générations futures. En collaboration avec les collectivités autochtones et côtières, ainsi qu'avec différents intervenants, le gouvernement du Canada élaborera un système de sécurité maritime de calibre mondial qui répondra aux besoins uniques du Canada, qui renforcera sa capacité à prévenir les incidents de pollution maritime et qui améliorera les interventions d'urgence en cas d'incidents de pollution marine d'un océan à l'autre. Nous avons annoncé des initiatives d'une valeur supérieure à 800 millions de dollars dans le cadre du Plan, et nous avons réalisé des progrès significatifs en ce qui concerne les quatre piliers. Dans le cadre du Plan de protection des océans, nous avons aussi modifié la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* afin de renforcer la protection du milieu marin. En nous appuyant sur le Plan de protection des océans, nous avons également pris des mesures pour atténuer les principales menaces à l'égard des populations de baleines en voie de disparition au Canada.

Faciliter le commerce national et international était également une priorité clé. Nous avons annoncé le financement de 39 projets dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, correspondant à un investissement en infrastructure de 800 millions de dollars. Pour le reste du programme, nous investirons plus d'un milliard de dollars. Grâce à ce fonds, nous améliorons les transports, favorisons la croissance économique, diversifions le commerce et créons des emplois de qualité afin d'appuyer la classe moyenne.

Suite à un processus de consultations approfondi, le Règlement sur la protection des passagers aériens a été annoncé le 24 mai, 2019. Ce règlement permettra d'assurer que les compagnies aériennes offrent de l'information de qualité aux passagers, accordent des indemnités raisonnables et traitent les passagers selon de nouvelles normes en cas de retard.

Notre principale préoccupation est toujours d'assurer la sécurité des Canadiens. Cette année, Transports Canada a pris des mesures pour remédier aux risques liés à la fatigue dans l'aviation en adoptant une nouvelle réglementation en matière de gestion de la fatigue de l'équipage fondée sur des données scientifiques. Nous avons également présenté de nouveaux règlements sur l'utilisation de drones pour favoriser l'innovation tout en protégeant la sécurité des Canadiens. Des mesures ont également été prises pour répondre aux risques d'attaques au laser envers la sécurité des équipages et des passagers.

Les ministres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont également convenu de poursuivre leur collaboration en vue d'étudier des mesures visant à renforcer la sécurité des autobus scolaires, y compris l'installation de ceintures de sécurité.

Améliorer la vie des Canadiens signifie également réduire les répercussions des transports sur l'environnement. Dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, nous continuons à soutenir une norme sur les carburants propres, la recherche sur les technologies de transport propre, la tarification pancanadienne du carbone et une stratégie de véhicules zéro émission.

Au cours de la prochaine année, nous poursuivrons nos efforts en vue de mettre en place un réseau de transport plus intelligent, plus propre, plus sûr et plus sécuritaire, destiné à soutenir la croissance économique, le bien-être de la classe moyenne du Canada, de même que notre position sur le marché mondial. Nous continuerons également de jouer un rôle de chef de file dans l'égalité des sexes, en appliquant des principes d'égalité des sexes à nos politiques, à nos programmes et à nos services.







J'espère que la présente édition du rapport annuel contribuera à un regain d'intérêt à l'égard du réseau de transport du Canada et qu'elle favorisera un débat plus vaste au sujet de questions sur lesquelles Transports Canada se penche tous les jours.

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



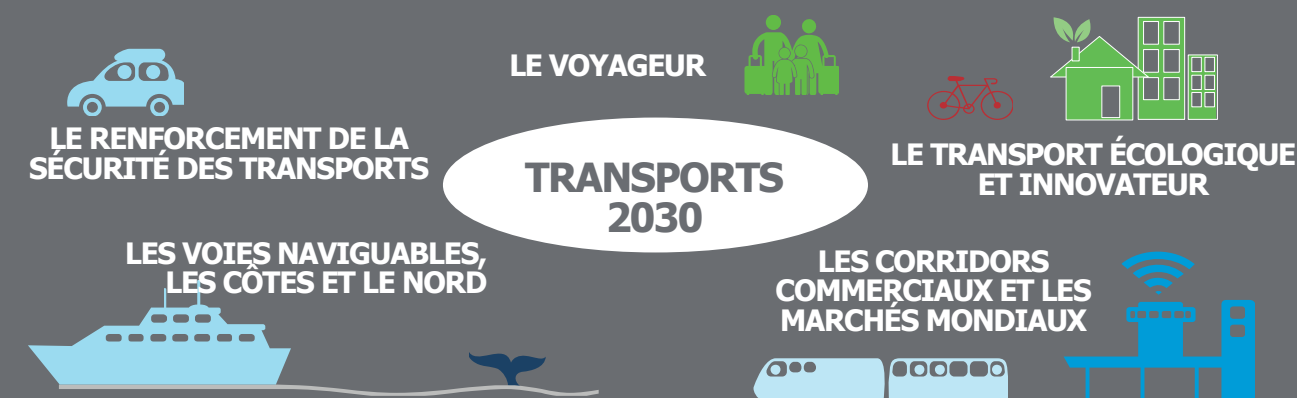
L'honorable Marc Garneau

Le 23 mai 2018, la Loi sur la modernisation des transports a reçu la sanction royale. Il s'agissait de la première étape législative visant à mettre en œuvre les mesures initiales à l'appui de Transports 2030. La loi a permis d'apporter les améliorations suivantes au réseau de transport :

-  **Création** d'un ensemble de règles claires sur la manière dont les compagnies aériennes au Canada doivent traiter les passagers
-  **Modification** des règles relatives à la propriété des compagnies aériennes pour passagers, et introduction d'une approche plus rationalisée de l'examen des demandes de participation dans les coentreprises, afin d'accroître la concurrence et d'abaisser les tarifs aériens
-  **Autorisation** des aéroports à payer des services supplémentaires, de façon à améliorer l'expérience de contrôle de sécurité des passagers
-  **Mise en place** d'enregistreurs dans les locomotives, afin de fournir des informations sur les accidents ferroviaires, tout en protégeant la vie privée des employés des chemins de fer
-  **Autorisation** aux navires étrangers de déplacer des conteneurs vides d'un endroit à l'autre au Canada sans permis spécial, afin de remédier à la pénurie actuelle de conteneurs destinés à l'exportation, et de réduire les coûts commerciaux
-  **Autorisation** des administrations portuaires canadiennes à accéder à un financement de la Banque de l'infrastructure du Canada

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

Transports Canada continue de progresser dans la mise en œuvre de Transports 2030, un plan stratégique pour un réseau de transport sécuritaire, écologique, novateur et intégré, qui favorise la croissance commerciale et économique, un environnement plus propre et le bien-être des Canadiens en général. Transports 2030 s'articule autour de cinq thèmes :



Cette année, Transports Canada a lancé et poursuivi le développement d'un certain nombre d'activités visant à soutenir Transports 2030.

LE PLAN NATIONAL DE PROTECTION DES OCÉANS

1,5 milliard de dollars sur cinq ans, afin d'améliorer la sécurité maritime et le transport maritime responsable, de protéger les milieux marins canadiens et de créer des partenariats plus forts avec les collectivités autochtones et côtières

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

2 milliards de dollars sur 11 ans pour renforcer l'infrastructure commerciale du Canada (ports, voies navigables, aéroports, ponts, passages frontaliers, réseaux ferroviaires)

MODERNISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT CANADIEN

Élaborer des stratégies, des règlements et des projets pilotes pour adopter en toute sécurité des véhicules automatisés et connectés, ainsi que des systèmes d'aéronefs pilotés à distance

CENTRE CANADIEN DE DONNÉES SUR LES TRANSPORTS

Fournir un bureau unique pour des données et des informations de haute qualité, rapides et accessibles sur les transports; soutenir la prise de décision basée sur des preuves en corrigeant les lacunes dans les données de transport, en renforçant les partenariats et en augmentant la transparence des informations sur les transports stratégiques (comprend le système d'information sur le commerce et le transport)

CADRE PANCANADIEN SUR LA CROISSANCE PROPRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Élaborer des mesures telles que le système fédéral de tarification du carbone et la norme sur les carburants propres; effectuer des recherches et des essais sur les technologies de transport propres pour tous les modes de transport

Pour obtenir plus de renseignements sur les progrès réalisés, consultez [Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#)

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT

MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

En 2018, Transports Canada a poursuivi ses initiatives multiples destinées à faire progresser son plan stratégique Transports 2030. Un élément fondamental de ce plan est la *Loi sur la modernisation des transports*, qui a reçu la sanction royale en mai 2018. Cette loi contribuera à améliorer la sécurité et l'efficacité du système ferroviaire et à améliorer l'expérience des passagers aériens.

De plus, Transports Canada a continué de mettre en œuvre d'autres initiatives clés. Celles-ci incluaient diverses mesures dans le cadre du Plan national de protection des océans visant à protéger les côtes du Canada pour les générations futures et du Fonds national pour les corridors commerciaux, visant à renforcer et à accroître l'efficacité des corridors de transport au Canada et vers les marchés internationaux. En 2018, les deuxième et troisième appels à propositions du Fonds national pour les corridors commerciaux ont été annoncés pour des projets dans le Nord, et pour des projets soutenant la diversification des échanges.

Transports Canada a également pris des mesures destinées à accroître la sécurité et la sûreté du réseau de transport. En mars 2018, la *Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens* est entrée en vigueur. Afin d'aider à assurer la sécurité routière, les modifications prévues par cette loi donneront plus de pouvoirs en matière d'exécution et de conformité au ministre des Transports. Un document faisant état de l'examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a également été présenté au Parlement en avril 2018. On y lit que la législation en vigueur sur la sécurité

ferroviaire est solide et que le réseau de transport ferroviaire canadien devient de plus en plus sûr. En ce qui concerne le secteur aérien, le ministère a pris des mesures destinées à améliorer la gestion de la fatigue en se basant sur les recherches les plus récentes, et il a mis en place des mesures de sécurité, dans l'optique d'atténuer les risques liés aux attaques au laser sur des avions. Transports Canada a également renforcé la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses, notamment en accélérant le retrait des wagons-citernes de pétrole brut les moins résistants aux chocs.

En 2018, le gouvernement du Canada a poursuivi ses efforts pour réduire les impacts environnementaux du transport. Par exemple, les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale — CORSIA) sont entrées en vigueur le 1er janvier 2019. Elles exigent une surveillance, une déclaration et une vérification des émissions de gaz à effet de serre en tant que première étape de la mise en œuvre du Système de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale au Canada. Tout au long de 2018, le gouvernement fédéral a également continué de travailler avec les provinces et les territoires à l'élaboration d'une stratégie pancanadienne visant les véhicules zéro émission.

Afin de mieux protéger les épaulards résidents du sud, de nouvelles mesures visant à réduire le bruit sous-marin et la surveillance des navires ont été annoncées et appliquées. Des mesures de gestion de la vitesse ont également été mises en place dans le golfe du Saint-Laurent, afin de réduire les risques pour la baleine noire de l'Atlantique Nord.



FAITS SAILLANTS

VOLUMES DE TRANSPORTS ET PERFORMANCES DES MODES DE TRANSPORT

En 2018, le réseau de transport s'est adapté en général aux conditions économiques favorables, et donc, à la demande accrue de marchandises canadiennes à l'étranger, et de marchandises internationales en transit ou consommées dans le pays.

Le tonnage total de fret transporté a augmenté. Le volume du trafic ferroviaire a atteint un niveau record, grâce au fret conteneurisé, au pétrole brut, à la potasse et aux produits pétroliers (excluant le pétrole brut). Dans la même mesure, la valeur du trafic maritime international a également augmenté, tout comme les volumes traités dans la plupart des grands ports canadiens (Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax).

Dans son ensemble, le réseau de transport a bien réagi à la demande accrue de transport. Cependant, les conditions météorologiques hivernales difficiles, les problèmes opérationnels et les pannes multiples ont entraîné des problèmes de congestion dans diverses parties du réseau. Cela a particulièrement été le cas dans le Lower Mainland de Vancouver, où les chaînes d'approvisionnement en céréales, en potasse et en produits forestiers ont été particulièrement touchées. Selon les indicateurs de performance établis par Transports Canada, les temps de transit de la chaîne d'approvisionnement intermodale et céréalière étaient sensiblement plus longs en 2018, par rapport à la moyenne des années précédentes. Les intervenants ont travaillé en étroite collaboration pour mieux comprendre, et ainsi relever les défis de capacité et de performance au moyen de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base.

Le nombre de passagers internationaux s'étant déplacés par tous les modes a établi un nouveau record de 21,1 millions de voyages d'une nuit ou plus. Le nombre de passagers aériens voyageant au niveau national et international a également augmenté de manière significative.

ENVIRONNEMENT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

De 2005 à 2016, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ont augmenté de 7 %. Cependant, certaines améliorations notables ont été apportées aux modes individuels. Par exemple, l'intensité des émissions du transport ferroviaire de marchandises a diminué de plus de 40 % depuis 1990. L'intensité des émissions des transporteurs aériens canadiens a diminué de 15,6 % de 2008 à 2017. Malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique, les émissions du transport routier, qui représentent 21 % des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada, ont augmenté de 12 % de 2005 à 2016, principalement en raison de l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes, et du recours accru aux camions lourds.

Le Canada continue de disposer de l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Les décès attribuables aux accidents de la route ont diminué au cours des dix dernières années, même si davantage de véhicules étaient sur la route. En ce qui concerne le transport maritime, le nombre d'accidents mettant en cause au moins un navire immatriculé au Canada a été inférieur à la moyenne décennale, de même que le nombre d'accidents d'aviation, inférieur à la moyenne quinquennale. Cependant, le nombre d'accidents ferroviaires en 2018 a été légèrement supérieur à la moyenne décennale.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Au cours des dix prochaines années, le ralentissement de l'activité économique mondiale et canadienne devrait entraîner un ralentissement du commerce en général, ce qui modèrera la demande de transport. Plus précisément, la demande de transport ferroviaire de produits de base canadiens en vrac devrait rester stable. Toutefois, le trafic sur la côte ouest devrait augmenter à un rythme soutenu, reflétant ainsi la demande croissante de produits canadiens provenant des marchés asiatiques.

Le trafic aérien de passagers au Canada devrait augmenter au cours de la prochaine décennie, mais à un rythme légèrement inférieur à celui de la décennie précédente. Cette croissance sera largement motivée par l'intensification de l'activité économique, et par la baisse persistante des prix réels du transport aérien.



OBJET DU RAPPORT

Les transports contribuent de manière importante à la croissance économique du Canada. Ils facilitent la circulation des biens et des personnes, ouvrent de nouvelles perspectives économiques, et enfin, contribuent à la diversité des échanges. Ils contribuent également à améliorer le niveau de vie des Canadiens, en favorisant la croissance économique et la mobilité. Cependant, en raison des caractéristiques uniques du Canada, les transports posent d'importants défis. La densité de population du Canada, quatre personnes par kilomètre carré, est bien inférieure à la moyenne de 33 habitants par kilomètre carré des pays à revenu élevé. Notre climat, qui varie considérablement d'une saison ou d'un lieu à l'autre, peut nuire à l'efficacité des transports et faire en sorte que les performances soient inégales dans les différentes régions du pays et au fil des saisons. Dans ce contexte, la surveillance et l'établissement de rapports sur l'état du réseau de transport permettent d'améliorer les diagnostics et de développer des solutions sur mesure, contribuant de la sorte à son efficacité.

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

transports au Canada. Le présent rapport, présenté par le ministre en vertu de la loi, donne un aperçu des transports au Canada à partir des informations les plus récentes sur tous les modes de transport au moment de la publication.

Le rapport met en évidence le rôle du transport dans l'économie et offre un aperçu des quatre modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) en termes d'infrastructure, de sécurité, de sûreté et d'environnement. Il décrit les principaux développements industriels et politiques dans le secteur des transports en 2018. Il présente également une brève évaluation globale de la performance du réseau de transport canadien en 2018, en examinant son utilisation et sa capacité. Le rapport se termine par un avant-goût des tendances prévues dans le domaine du transport des marchandises et des passagers par avion.

Un addenda statistique à ce rapport est également disponible. Ce dernier contient des informations sur le trafic de marchandises et de passagers pour chaque mode, ainsi que des statistiques sur les infrastructures. La section Transport et économie présente des indicateurs économiques, des statistiques sur la main-d'œuvre dans l'industrie des transports, des indicateurs de prix et de productivité, ainsi que des données sur le commerce

du fret par mode et par pays. Il détaille également les accidents et les émissions de gaz à effet de serre.

D'autres données et analyses sont également disponibles en ligne par l'intermédiaire du Centre canadien de données sur les transports et de son carrefour de données et d'information sur les transports (le « Carrefour »).

CENTRE CANADIEN DE DONNÉES SUR LES TRANSPORTS ET CARREFOUR DE DONNÉES ET D'INFORMATION SUR LES TRANSPORTS

Une information de qualité, opportune et accessible est essentielle pour aider les décideurs, les régulateurs, l'industrie et les Canadiens qui utilisent le réseau de transport. Ces informations contribuent à résoudre différents problèmes et à rendre les transports plus efficaces, plus sûrs et plus durables sur le plan environnemental.

Dans le cadre de l'engagement du gouvernement du Canada visant à améliorer l'accès aux données sur les transports dans son budget 2017, Transports Canada et Statistiques Canada ont lancé conjointement le nouveau [Centre canadien de données sur les transports](#) (CCDT) en avril 2018.

Grâce au Carrefour de données et d'information sur les transports, le CCTD offre un accès facile à une source complète, ponctuelle et accessible de données de transport multimodales et de mesures de la performance des réseaux de transport.

Il vise également à faciliter les discussions et à favoriser la collaboration entre les principales parties prenantes des secteurs public et privé, afin d'identifier des synergies et des gains d'efficacité permettant de prendre de meilleures décisions à tous les niveaux.

La première phase du Carrefour a été lancée le 13 avril 2018. Cette phase fournit un accès public à plus de 600 ensembles de données sur les transports, ainsi que des indicateurs de trafic et de performance à l'échelle nationale, des cartes interactives, et des rapports et

des outils analytiques. La deuxième phase comprendra une analyse, une interactivité et une visualisation améliorées, ainsi que des projections plus détaillées sur la demande de transport future, afin d'aider à la prise de meilleures décisions au niveau des investissements.

Transports Canada continuera à développer le Carrefour afin d'ajouter du contenu nouveau et pertinent destiné à la collectivité des transports. 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 appuyer ainsi la croissance économique.



CHAPITRE 1 LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

FAITS SAILLANTS

- Le produit intérieur brut (PIB) du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 3,2 %, soit 1,4 fois le taux de croissance de l'ensemble des industries.
- Le total des dépenses des ménages pour le transport (y compris les assurances) s'élevait à 202,3 milliards de dollars, soit la deuxième dépense en importance après le logement.
- En 2018, le commerce international total de marchandises s'élevait à 1 178 milliards de dollars, une augmentation de 6,3 % par rapport à 2017.

LES TRANSPORTS FAVORISENT LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Le transport et l'entreposage sont importants pour l'économie canadienne. Les mesures traditionnelles du produit intérieur brut (PIB) ne prennent en compte que les activités économiques directement liées aux transports commerciaux ou pour compte d'autrui. Cependant, le transport fait également partie intégrante d'activités non incluses dans les mesures économiques, telles que la valeur des voyages personnels et des activités de transport pour compte propre. Selon le Compte économique canadien des transports (CECT), en 2014, le secteur des transports représentait 153,4 milliards de dollars ou 8 % du PIB.

En 2014, selon le CECT, la production de services de transport par les ménages a augmenté le PIB total du Canada de 58,3 milliards de dollars. Pour ce qui est des industries autres que celle du transport (par exemple, industries de la fabrication, minières, de l'agriculture), la production de services de transport pour compte propre représentait 41,5 milliards de dollars ou 30% de la part de l'offre intérieure totale de services de transport.

En utilisant les mesures traditionnelles, le secteur représentait 4,5 % du PIB (88 milliards de dollars) en 2018. Le secteur a progressé de 3,2 % en termes réels au cours de la dernière année, soit près de 1,4 fois le taux de croissance de tous les secteurs. Le taux de croissance annuel composé du PIB dans le secteur des transports au cours des cinq dernières années se chiffre à 4,1 %, ce qui dépasse également celui de l'économie dans son ensemble (2,1 %).

En 2018, 920 800 employés (y compris les travailleurs indépendants) travaillaient dans le secteur du transport et de l'entreposage, en hausse de 2,7 % par rapport à 2017. En 2018, les femmes occupaient 24,5 % de l'emploi total dans les industries du transport et de l'entreposage. En comparaison, elles occupaient 47,7 % de l'emploi total dans l'ensemble des industries^[1].

L'emploi dans le secteur des transports et de l'entreposage représente environ 5 % de l'emploi total, une proportion qui est restée stable au cours des deux dernières décennies. On comptait environ 1,8 personne au chômage ayant une expérience de travail pertinente par poste vacant dans le secteur, par rapport à 3,4 dans l'ensemble de l'économie.

En 2018, les travailleurs âgés de 55 ans et plus représentaient 27,5 % du secteur des transports. En comparaison, les travailleurs âgés de 55 ans et plus ne représentaient que 21,3 % de l'emploi dans tous les secteurs. La Banque mondiale a indiqué que les pénuries de main-d'œuvre qualifiée dans les domaines du transport et de l'entreposage constituaient une menace majeure pour le secteur. Le vieillissement de la population active et le départ à la retraite des baby-boomers devraient contribuer à la pénurie de main-d'œuvre dans certaines professions propres au transport.

En 2018, le chiffre final du total des dépenses des ménages pour le transport (y compris les assurances) s'élevait à 202,3 milliards de dollars, ce qui en fait la deuxième catégorie de dépense la plus importante après le logement.

1 La ventilation par sexe se base sur l'Enquête sur la population, qui n'est pas disponible dans l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, qui est utilisée dans l'addenda statistique sur les transports au Canada.



COLOMBIE-BRITANNIQUE

RÔLE

La consommation des ménages pour les transports a augmenté de 2,9 % par an en moyenne de 2014 à 2018, tandis que les dépenses globales n'ont augmenté que de 2,6 %. Les dépenses des ménages pour les voyages personnels ont représenté environ 11 % du PIB. De plus, les dépenses d'infrastructure des gouvernements fédéral et provinciaux représentaient un peu moins de 1 % du PIB.

LES TRANSPORTS FAVORISENT LE COMMERCE

Le transport est essentiel pour le commerce. Il permet l'accès aux marchés nationaux et internationaux des ressources naturelles, des produits agricoles et des produits manufacturés.

La valeur du commerce interprovincial de marchandises a atteint 170 milliards de dollars (dollars actuels) en 2017, soit une hausse de 8,5 % par rapport à 2016.

En 2018, le total des échanges internationaux de marchandises s'élevait à environ 1 200 milliards de dollars, soit une augmentation de 6,3 % par rapport à 2017, et représentait la valeur la plus élevée du commerce total jamais enregistrée. Les États-Unis restent le principal partenaire commercial du Canada, avec un commerce total de 741 milliards de dollars (438 milliards de dollars exportés, 304 milliards de dollars importés), en hausse de 5,5 % par rapport à 2017. Les États-Unis ont représenté 63 % du commerce canadien total en 2018, une part qui est restée stable au cours des dix dernières années.

Outre les États-Unis, les cinq principaux partenaires commerciaux du Canada en 2018 comprenaient la Chine, le Mexique, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre derniers pays ont représenté 17,3 % du commerce international total du Canada en 2018.

LES TRANSPORTS FAVORISENT LA MOBILITÉ

Selon le recensement de 2016 de Statistique Canada, les gens consacraient 5 % de leur journée à aller et venir pour leurs activités, ce qui équivalait à 1,2 heure.

Le nombre de personnes qui se déplacent pour aller au travail a augmenté de 30,3 % entre 1996 et 2016, pour atteindre 15,9 millions. En 2016, le temps de trajet moyen était de 26,2 minutes, presque une minute de plus qu'en 2011. Depuis 2011, le nombre de travailleurs ayant consacré plus de 60 minutes à se rendre au travail a augmenté d'environ 5%. Ceci est dû entre autre à l'augmentation du temps passé dans la congestion.

En 2017, 85 % des ménages possédaient, louaient ou utilisaient au moins un véhicule. Parmi les ménages, une proportion importante de 39 % possédait deux véhicules ou plus. Ces chiffres sont restés relativement stables depuis 2010, la part des ménages possédant deux véhicules ou plus augmentant légèrement.

En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, des études montrent que les plus jeunes préfèrent de plus en plus les transports en commun, les moins de 30 ans les utilisant davantage que les générations précédentes. Cependant, les personnes âgées sont moins enclines à utiliser les transports en commun que les générations précédentes, les baby-boomers étant fortement attachés à leurs véhicules personnels.

Les Canadiens ont davantage voyagé en 2018. Le nombre de voyages-personnes vers des destinations internationales a augmenté de 19 % par rapport à 2009. Bien que les destinations américaines demeurent la destination de voyage internationale la plus populaire chez les Canadiens, les voyages vers d'autres pays ont augmenté de 45 %, par rapport à 13 % pour les destinations américaines au cours de la même période. En ce qui concerne le Canada, les arrivées de touristes ont augmenté de 21 % au cours des dix dernières années. Le transport terrestre a lentement diminué tandis que l'utilisation du transport aérien a augmenté.



CHAPITRE 2 APERÇU DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA

FAITS SAILLANTS

- Le réseau de transport du Canada relie efficacement les villes et les petites collectivités dans ses territoires vastes et peu peuplés, d'un océan à l'autre.
- En 2018, un deuxième appel de propositions du Fonds national pour les corridors commerciaux dédié aux projets situés dans le Nord a été lancé. Un troisième appel de propositions, en faveur de projets de diversification du commerce, a également été annoncé.
- Dans l'avenir, le réseau de transport du Canada continuera de faire face à un certain nombre de défis : répondre à la demande croissante de l'Asie, s'adapter aux changements climatiques, intégrer les technologies émergentes et enfin, relier les collectivités éloignées.

L'économie du Canada repose sur un réseau de transport national efficace et concurrentiel. Le budget de 2017 décrit en détail le plan du gouvernement intitulé Investir au Canada, un plan d'infrastructure de 186 milliards de dollars sur 11 ans. Le plan prévoyait des fonds importants pour le commerce et les transports, notamment par la création du Fonds national pour les corridors commerciaux (voir pages 11-12).

RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA

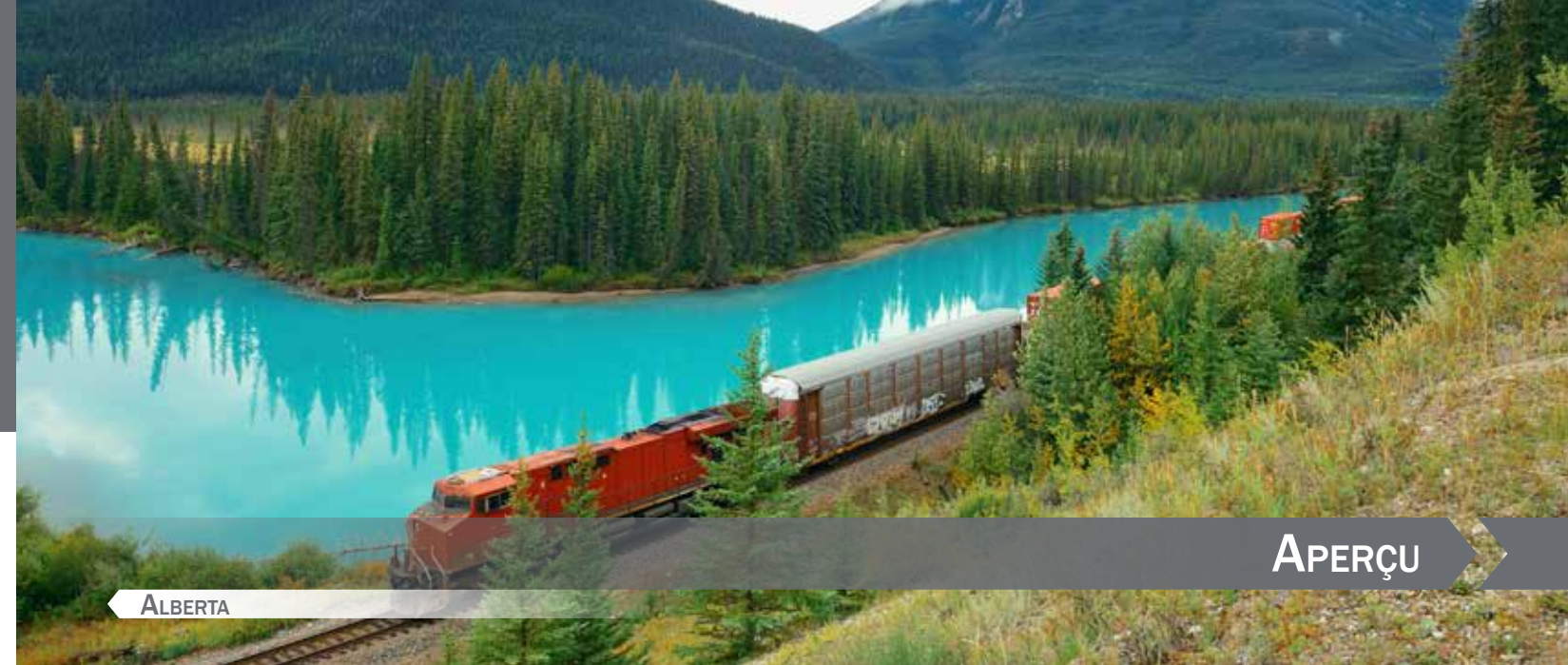
Le Canada est le deuxième plus grand pays du monde par sa superficie totale, avec près de 10 millions de km², et une superficie territoriale d'environ 9 millions de km² et une densité de population de 3,9 habitants au km². Compte tenu des territoires vastes et peu peuplés du Canada, assurer la circulation sûre, sécurisée et efficace des marchandises et des passagers est une tâche ardue. Cette section présente un aperçu du réseau de transport du Canada, ainsi que certains des défis actuels autant que nouveaux auxquels le système est confronté.

Pour obtenir des cartes régionales plus détaillées (de 1 à 4), reportez-vous à l'annexe A.

Le réseau de transport routier national du Canada

Le transport routier est le mode dominant de déplacement du fret et des passagers à travers le Canada. Notre pays est relié du Pacifique aux côtes atlantiques par un réseau d'autoroutes ancrées par la Transcanadienne. Le Canada possède également de vastes réseaux routiers dans ses régions méridionales plus peuplées.

Au Canada, le camionnage est la principale forme de transport de marchandises, plus particulièrement dans le centre du Canada, où il déplace principalement des produits alimentaires ainsi que des produits manufacturés et transformés de valeur supérieure. L'Ontario et le Québec présentent également les points de passage aux frontières terrestres 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. Le Canada et les États-Unis disposent d'une chaîne d'approvisionnement très interconnectée, en particulier dans le secteur de la fabrication automobile. Dans la partie centrale du Canada, 53 % de la valeur totale des marchandises exportées, à l'exception des exportations



APERÇU

ALBERTA

par pipelines, était acheminée par la route en 2018. Ce chiffre a été comparé aux 32 % et 19 % des régions de l'Ouest et de l'Atlantique, où les exportations dépendent davantage du transport maritime.

Le Yukon possède le réseau routier le plus étendu du nord du Canada et affiche le plus important trafic de la région en termes de tonnage. Certaines collectivités du Nord, accessibles uniquement par barge ou par avion pendant la majeure partie de l'année, dépendent également de routes verglacées en hiver pour transporter des personnes et des fournitures essentielles.

Le réseau de transport ferroviaire national du Canada

Les activités ferroviaires du Canada contribuent à la viabilité de presque tous les secteurs de l'économie canadienne, notamment les secteurs de la fabrication, de l'agriculture, des ressources naturelles, du commerce de gros et de détail et du tourisme.

Il existe deux principaux transporteurs ferroviaires de marchandises desservant le réseau canadien. Le Canadian National (CN) possède un réseau ferroviaire d'environ 22 000 km de voies ferrées au Canada ainsi qu'une portion américaine s'étendant jusqu'à la côte du golfe du Mexique. Le Canadian Pacific (CP) compte 12 900 km de rails traversant le Canada et s'étendant jusqu'aux États-Unis, au sud de Kansas City. Un certain nombre de lignes ferroviaires courtes jouent également un rôle déterminant dans le transport de marchandises conteneurisées et de ressources en vrac à destination et en provenance des principaux ports et des États-Unis.

Les services ferroviaires nationaux pour passagers sont en grande partie fournis par VIA Rail pour le compte du gouvernement du Canada. Via Rail est une société d'État indépendante opérant d'un océan à l'autre. La plupart de ses services et infrastructures sont situés dans le centre du Canada, le long du corridor Québec-Windsor. VIA Rail

exploite également des lignes de transport passager longue distance entre Toronto et Vancouver et Montréal et Halifax, ainsi que des services régionaux vers des destinations comme Jasper, Prince Rupert, Winnipeg et Churchill. En 2018, VIA Rail a assuré 474 départs par semaine sur un réseau de 12 500 km et a transporté un total de 4,8 millions de passagers.

Le réseau de transport maritime du Canada

Les ports canadiens sont le principal point de sortie de nos ressources naturelles abondantes, telles que le charbon métallurgique, les céréales, les engrais et les produits forestiers. Ces produits sont expédiés vers un large éventail de destinations outre-mer, avec une concentration majeure et croissante sur les marchés de l'Asie de l'Est (Chine, Japon et Corée du Sud), en raison de la demande croissante pour les produits canadiens. Les ports canadiens constituent également le principal point d'entrée des produits manufacturés en conteneurs importés, encore une fois dominés par le marché asiatique. Les ports sont des plaques tournantes importantes, reliant les lignes côtières canadiennes aux marchés intérieurs canadiens et américains, vers lesquels les marchandises sont expédiées par chemin de fer et par camion.

Le port de Vancouver, situé sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, est le plus grand port du Canada en termes de volume de trafic. Il a traité 147,1 millions de tonnes de trafic en 2018, en grande partie à destination et en provenance des marchés asiatiques. Le port de Prince Rupert, un autre port important et en expansion sur la côte ouest, a traité 26,7 millions de tonnes en 2018. Le port de Prince Rupert est le port le plus proche de l'Asie sur la côte ouest d'Amérique du Nord.

Le port de Montréal est le deuxième plus grand port à conteneurs du Canada, desservant principalement le Québec, l'Ontario et le Midwest américain. En 2018, le port

DANS
CETTE
SECTION

- RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA
- FONDS NATIONAL POUR LES CORRIDORS COMMERCIAUX
- PRINCIPAUX DÉFIS DU CANADA EN MATIÈRE DE TRANSPORT



Le Fonds national pour les corridors commerciaux (FNCC) d'une valeur de 2 milliards de dollars sur 11 ans, soutient des projets qui créent des corridors de transport plus solides et plus efficaces, tant au Canada que sur les marchés internationaux.

Ce programme concurrentiel, fondé sur le mérite, investit dans des projets qui traitent de façon urgente les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement des marchandises aux principaux points d'entrée, et qui permettent de mieux relier l'infrastructure ferroviaire et routière, de manière à favoriser la croissance économique au Canada.

Les projets du FNCC permettent 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.

Un financement du FNCC allant jusqu'à 400 millions de dollars est affecté à des projets répondant aux besoins critiques en matière de transport dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et au Yukon.

Il y a eu à ce jour trois appels de propositions pour le FNCC :

Le premier appel de propositions du FNCC a été lancé en 2017. Le ministre des Transports a approuvé un financement de plus de 800 millions de dollars du FNCC, pour 39 projets visant à améliorer l'efficacité et la résilience des ports, des routes, des voies ferrées, des aéroports et des installations intermodales à travers le pays.

Un deuxième appel de propositions du FNCC, dédié aux projets situés dans le Nord territorial, a été lancé à l'automne 2018. Les projets seront évalués et annoncés en 2019.

L'Énoncé économique de l'automne 2018 annonçait une stratégie de diversification des exportations visant à augmenter de 50 % les exportations canadiennes à l'étranger à partir de 2025. Il a également accéléré le financement restant du FNCC, qui sera désormais alloué au cours des cinq prochaines années au lieu des 11 années initiales. Le troisième appel national de propositions de projets national continu du FNCC a été annoncé à la fin de 2018, avec des critères de sélection explicites pour les projets de diversification et d'accroissement du commerce du Canada avec les marchés étrangers. Les propositions de projet seront acceptées et évaluées tout au long de 2019.



a manutentionné plus de 38,9 millions de tonnes de fret provenant du monde entier, mais principalement d'Europe.

La voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent (« la voie maritime ») constitue également un atout essentiel pour le transport maritime. La voie maritime offre un accès par voie navigable au centre du Canada et au cœur de l'Amérique du Nord, desservant 15 grands ports et 50 ports régionaux reliant plus de 40 autoroutes provinciales ou inter-États et 30 lignes de chemin de fer. En 2018, 40,4 millions de tonnes de produit ont transité par la voie maritime. Les produits suivants ont représenté les deux tiers du trafic en 2018 :

- grain (12,1 millions de tonnes)
- minerai de fer (7,3 millions de tonnes)
- sel (3,5 millions de tonnes)
- pétrole liquide (3,2 millions de tonnes)

Le port de Halifax est le plus grand port à conteneurs du Canada atlantique. Il traite la majeure partie des échanges de la région, avec 4,8 millions de tonnes de fret total en 2018. Le transport de produits pétroliers et de véhicules constitue également une partie importante des activités du port.

Le port de Saint John au Nouveau-Brunswick est le plus grand port du Canada atlantique sur le plan du tonnage (25,1 millions de tonnes en 2018). Saint John est un port important pour le traitement, le raffinage et l'expédition de pétrole brut.

De même, le port de Come-by-Chance, dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, manutentionne une grande quantité de produits pétroliers provenant des sites de projets pétroliers en mer de la province.

De nombreuses collectivités isolées du Nord dépendent fortement des navires de ravitaillement en période estivale pour leurs besoins de transport en vrac. Les opérations de transport maritime dans l'Arctique réapprovisionnent les collectivités côtières du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest dépourvues de lien routier permanent avec le sud du Canada. Ce transport maritime se caractérise par un système de navires-citernes et de cargos secs réapprovisionnant Baffin,

Kivalliq et Kitikmeot. Il comprend également une barge à fort tirant d'eau à destination de Kitikmeot et des collectivités côtières des Territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'un réseau de barges le long du fleuve Mackenzie.

Le réseau de transport aérien national du Canada

Le réseau de transport aérien du Canada s'intègre à l'économie mondiale et transporte des passagers sur l'ensemble des six fuseaux horaires du pays. Les principaux aéroports canadiens comprennent :

- L'aéroport Pearson de Toronto, le plus achalandé du Canada, qui a transporté 47,9 millions de passagers en 2018
- Vancouver International, qui a accueilli 24,9 millions de passagers en 2018
- Pierre-Elliott Trudeau, à Montréal, qui a transporté 18,8 millions de passagers en 2018

En 2018, les 20 aéroports canadiens les plus achalandés ont transporté à eux seuls 141,8 millions de passagers.

Les aéroports internationaux de chaque grande ville fournissent également des services de fret aux marchés nationaux et internationaux. Les principaux aéroports de fret comprenaient l'aéroport international Pearson de Toronto (490,1 milliers de tonnes), l'aéroport international de Vancouver (343,9 milliers de tonnes) et l'aéroport de Hamilton (107,2 milliers de tonnes).

Le transport aérien est également crucial dans les régions éloignées du nord du Canada, où il offre aux résidents un lien permanent avec le sud du Canada. L'aviation fournit un lien crucial avec des services essentiels tels que les urgences médicales, le réapprovisionnement toutes saisons en nourriture et courrier, le tourisme et autres opportunités d'emploi et de développement économique.

PRINCIPAUX DÉFIS DU CANADA EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Dans l'avenir, le réseau de transport du Canada continuera de faire face à une myriade de défis actuels et futurs, allant des goulets d'étranglement aux perturbations liées au changement climatique. Ces défis



mettront à l'épreuve notre capacité à permettre une circulation sûre, sécuritaire et efficace des passagers et des marchandises.

Afin de mieux tirer parti de l'augmentation des opportunités de commerce et de voyages offertes par les marchés émergents, notamment en Asie, en Amérique latine et en Afrique, le réseau de transport du Canada doit s'adapter efficacement à la demande croissante provenant de ces régions. Dans l'ouest du Canada, des épisodes de congestion sur le réseau ferroviaire et dans les ports se sont produits de façon récurrente ces dernières années, en particulier dans la partie inférieure des basses-terres continentales de Vancouver, en raison d'une demande accrue en provenance de l'Asie pour des matières premières canadiennes, ainsi que de problèmes opérationnels. Le volume de trafic élevé et croissant dans cette zone, combiné aux contraintes physiques dues à la zone urbaine environnante, entrave l'expansion de la capacité du réseau, et donc de la croissance économique. L'augmentation de la capacité physique est un défi, d'où la nécessité d'optimiser nos actifs existants, de garantir la coordination de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et enfin, de considérer le modèle de gouvernance le plus efficace qui soit.

Adapter notre réseau de transport à l'impact des changements climatiques constitue également un défi pour le Canada. Les phénomènes météorologiques extrêmes tels que les tornades et les fortes précipitations, de même que les impacts plus graduels du changement climatique tels que le dégel du pergélisol et l'érosion côtière, représentent des risques pour le réseau. Les infrastructures de transport devront être plus résilientes. Le statu quo pourrait s'avérer coûteux pour l'économie canadienne. Les changements climatiques ont déjà eu des répercussions financières sur le Canada et ces coûts devraient continuer à augmenter.

Dans de nombreuses collectivités éloignées et du Nord, la prestation de services de transport pose de graves problèmes. Dans la plupart des territoires du Canada, la population est dispersée. Les conditions météorologiques difficiles, le réchauffement climatique plus rapide et les infrastructures limitées rendent difficile et coûteuse la prestation de services fiables aux opérateurs de transport. Néanmoins, ces régions présentent souvent de grandes opportunités économiques. Le Canada doit s'assurer que ces collectivités soient connectées à notre réseau national.

Contrairement à ce qui se produit dans les collectivités isolées, différents modes de transport se complètent dans les zones urbaines densément peuplées. Les grandes villes canadiennes rencontrent les mêmes problèmes de congestion de la circulation que les centres urbains du monde entier. La congestion urbaine génère des coûts personnels et environnementaux, mais elle a également un impact négatif sur l'économie nationale, en raison de la baisse des niveaux de productivité et des retards dans la chaîne d'approvisionnement le long des premiers et des derniers kilomètres.

Les technologies existantes et émergentes façonnent également l'avenir des transports, notamment l'intelligence artificielle, l'impression 3D et les avancées en automatisation, en robotique et en systèmes de transport intelligents. L'utilisation de la technologie par le Canada et sa dépendance à son égard se sont accélérées rapidement au cours des dernières décennies, de concert avec son importance pour le réseau de transport. Si ces technologies sont intégrées aux infrastructures nouvelles et existantes du Canada, elles ont le potentiel d'augmenter la capacité de transport et de modifier les coûts relatifs des déplacements pour tous les modes de transport. De plus, les gouvernements doivent continuer à agir dès le début en élaborant des politiques et des règlements harmonisés avec les États-Unis et d'autres destinations internationales.





SECTEUR AÉRIEN

COLOMBIE-BRITANNIQUE

RÉSEAU DE TRANSPORT AÉRIEN



FAITS SAILLANTS

- Le Canada a continué de développer les accords de transport aérien conclus avec plus de 100 partenaires bilatéraux, et a exploré la possibilité de créer de nouveaux liens et de nouveaux accords. La Loi sur la modernisation des transports a reçu la sanction royale en 2018. Cette loi va :
 - Améliorer la manière dont Transports Canada examine les demandes de coentreprise
 - Permettre aux transporteurs aériens canadiens d'accéder à des investissements plus importants d'investisseurs internationaux
 - Développer des règles plus claires et plus justes pour les droits des passagers
- Après des consultations approfondies, le gouvernement du Canada a établi de nouvelles limites de vol et de service réglementaires, fondées sur la science moderne, pour rendre le secteur canadien de l'aviation plus sûr.
- Une nouvelle réglementation aéronautique exigeant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions est entrée en vigueur le 1er janvier 2019. Cette réglementation devrait commencer à s'appliquer en 2019.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le Canada est le troisième marché aéronautique en importance au monde, avec 18 millions de km² gérés par NAV CANADA.

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui détient et gère les services de navigation aérienne civile du Canada. Elle opère des tours de contrôle aérien dans 40 aéroports et des stations d'information de vol dans 55 aéroports.

Pour une représentation détaillée des aéroports du Réseau national d'aéroports, voir la carte 5 à l'annexe A.

Le Supplément de vol – Canada et le Supplément hydroaérodromes – Canada font état de 1 545 sites certifiés et enregistrés en 2018. Les sites sont divisés en trois catégories :

- 225 hydroaérodromes pouvant accueillir des hydravions et des avions à ski
- 321 héliports pouvant accueillir des hélicoptères
- 999 aérodromes terrestres pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

En 2018, 6,5 millions de mouvements d'aéronefs ont eu lieu dans les aéroports, dont 3,7 millions effectués par des compagnies aériennes. Les entreprises d'aviation générale ont effectué les 2,8 millions restants, soit les mouvements itinérants et locaux².

En 2018, le Canada avait :

- 36 723 aéronefs immatriculés au Canada
- 53 479 pilotes titulaires d'une licence
- 2 201 autorités de licence, détenues par 1 408 transporteurs aériens exerçant leurs activités au Canada (41 % Canadiens et 59 % étrangers)

Le Canada avait aussi :

- 18 098 ingénieurs d'entretien d'aéronef
- 864 organismes de maintenance agréés
- 483 aérodromes certifiés et 1 062 non certifiés

² L'aviation générale comprend les secteurs suivants : autres secteurs commerciaux, privés et gouvernementaux (civils et militaires).

DANS CETTE SECTION

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





SECTEUR AÉRIEN

NUNAVUT

Nouvelles mesures législatives

Le 23 mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a reçu la sanction royale. Entre autres choses, cette loi modifie la *Loi sur les transports au Canada*. Trois des modifications ont eu une incidence sur le transport aérien, notamment :

- Un nouveau processus volontaire d'évaluation et d'autorisation des demandes de participation dans une entreprise commune
- Un élargissement de la réserve de capital d'investissement disponible pour les transporteurs aériens canadiens qui offrent des services aériens passagers ou cargo, en permettant jusqu'à 49 % des investisseurs non canadiens de voter
- Une autorisation pour l'Office des transports du Canada d'élaborer des règlements établissant les droits des passagers aériens, y compris les niveaux d'indemnisation, en cas de violation de ces droits
- Permettre aux aéroports de payer des services supplémentaires pour améliorer l'expérience de contrôle de sécurité des passagers

Air Canada

En 2018, le réseau domestique d'Air Canada, exploité par sa ligne principale et par Air Canada Express, représentait 55 % du nombre de sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien national^{[3][4]}.

Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge exploitent en moyenne 1 613 vols réguliers par jour. Le réseau d'Air Canada comprend trois centres (Toronto, Montréal et Vancouver). Il a fourni des services passagers réguliers vers 64 destinations canadiennes, 60 destinations américaines et 98 autres destinations étrangères sur six continents.

En décembre 2018, Air Canada disposait d'une flotte de 184 appareils, tandis qu'Air Canada Express exploitait 154 appareils et Air Canada Rouge exploitait 53 appareils. Au cours de ce mois, Air Canada a également racheté Aéroplan, l'un des plus importants programmes de fidélisation au Canada. Aéroplan avait été séparé d'Air Canada et cédé en 2004 à la suite de la réorganisation de la société, alors qu'elle était sous protection contre la faillite.

³ Air Canada Express comprend Chorus (Jazz), Sky Regional, Exploits Valley Air Services et Air Georgian.

⁴ Représente le nombre de sièges disponibles multiplié par le nombre de kilomètres parcourus

WestJet

En 2018, WestJet et WestJet Encore représentaient 36 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien domestique.

WestJet et WestJet Encore ont assuré 712 vols réguliers par jour en moyenne. Ils ont fourni des services passagers réguliers vers 40 destinations canadiennes, 27 destinations américaines et 38 autres destinations étrangères. En janvier 2019, WestJet disposait d'une flotte de 126 appareils, tandis que WestJet Encore exploitait 47 appareils.

Industrie du transport aérien dans le Nord

Le 28 septembre 2018, la Société Makivik et la Inuvialuit Development Corporation ont convenu de fusionner deux de leurs sociétés en exploitation, Bradley Air Services Ltd., opérant sous les noms First Air et Canadian North Airlines Inc., sous réserve de l'approbation du gouvernement fédéral.

Cet accord aurait pour résultat l'acquisition de Canadian North par First Air puis sa fusion avec cette société dans le but de former un seul transporteur aérien pan arctique, Canadian North. La fusion proposée fait suite à une tentative de fusion ayant échoué en 2014 et à un partage de code de 2015 à 2017 entre First Air et Canadian North. Le 13 novembre 2018, le ministère des Transports a lancé une évaluation de la fusion proposée par Transports Canada, en grande partie parce que les deux transporteurs aériens fournissent la plupart des services aériens réguliers dans la région du Haut-Arctique canadien. Cette évaluation, ainsi que celle du commissaire de la concurrence, éclaireront la décision du gouvernement fédéral d'approuver ou non la fusion.

Autres transporteurs

En 2018, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 29 aéronefs à turbopropulseurs pour fournir des services passagers réguliers directs et sans escale vers 16 destinations au Canada et 7 aux États-Unis.

Air Transat était le plus important transporteur loisir au Canada en 2018, avec une flotte de 48 aéronefs, selon la saison. Air Transat desservait 64 destinations internationales dans 28 pays.

Sunwing Airlines est le deuxième transporteur loisir en importance au Canada. Il exploitait plus de 40 aéronefs, selon la saison, et desservait 33 destinations internationales dans 12 pays.

En avril 2018, Exchange Income Corporation (EIC), une société de portefeuille cotée en bourse, a pris une participation non révélée dans Wasaya Airways. Wasaya Airways est une société en exploitation du groupe Wasaya, également une société de portefeuille appartenant à 12 Premières nations. Le portefeuille aviation d'EIC comprend également Perimeter Aviation (y compris sa filiale Bearskin Airlines), Kivalliq Air, Calm Air, Custom Helicopters, R1 Airlines ainsi que d'autres.

En 2018, Swoop, une filiale à part entière de WestJet, a commencé à fonctionner, tandis que Flair Airlines, la première compagnie de transporteurs aériens à très bas prix (TATBP) au Canada, élargissait ses services. En outre, l'aspirant TATBP Canada Jetlines s'est rapproché de son lancement, après avoir rempli les conditions préalables pour son document d'aviation canadien. Le 20 décembre 2018, le transporteur à chartre Enerjet a annoncé sa réintégration en 2019 en tant que TATBP avec le soutien de trois investisseurs institutionnels canadiens et de la société américaine Indigo Partners, qui possède une vaste expérience des transporteurs à bas coût^[5].

Développement des services aériens internationaux

En 2018, les opérateurs étrangers ont offert 13,7 millions de sièges réguliers en provenance du Canada sur une moyenne de 292 vols par jour. Cela représente une hausse par rapport aux 13,1 millions de sièges offerts en 2017.

En 2018, Transports Canada a poursuivi ses efforts pour collaborer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi qu'avec les autres États membres, l'industrie aéronautique canadienne et d'autres organisations internationales afin de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation dans le monde et d'améliorer la connectivité. Cette approche collaborative encourage la croissance économique tout en exploitant les capacités et

⁵ Y compris les sociétés de capital investissement du marché intermédiaire TorQuest Partners, Claridge Inc. et Stephenson Management.

les ressources de toutes les parties prenantes.

Tout au long de 2018, le Canada a continué de s'appuyer sur les accords de transport aérien conclus avec ses partenaires bilatéraux et a également cherché des moyens d'établir de nouvelles relations ainsi que de nouveaux accords. En décembre 2018, le Canada avait des ententes ou des accords relatifs au transport aérien avec plus de 105 partenaires bilatéraux. En 2018, le Canada a conclu des accords élargis avec plusieurs marchés, notamment l'Algérie, l'Égypte, la Côte d'Ivoire, la Jordanie, le Qatar, Saint-Vincent-et-les Grenadines, le Royaume-Uni et les Émirats arabes unis. Le Canada a également conclu un premier accord de partage de code avec la Mongolie^[6].

En 2018, le Canada a étendu ses arrangements techniques sur plusieurs marchés, notamment avec la Chine, le Brésil, l'Union européenne, les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Des missions d'assistance technique en Haïti, à Lima, au Pérou et en Israël ont également été lancées. En 2019, ces nouvelles initiatives continueront de fournir un soutien et une expertise dans le domaine des systèmes de gestion de la sécurité pour les aéroports et les inspections d'aéroports.

Transports Canada s'est félicité de son engagement auprès de la British Civil Aviation Authority en 2018. Les deux autorités se sont efforcées de minimiser les perturbations causées par le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, communément appelé « Brexit ». En prévision de la date de retrait, Transports Canada et les autorités de l'aviation civile du Royaume-Uni ont mis au point de nouvelles dispositions pour préserver la stabilité de l'aviation civile pendant la transition vers le Brexit.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Transports Canada traite environ 120 000 services d'aviation civile par an. En 2017-2018, le département a fourni :

- 30 205 services de licence de pilote ou de mécanicien navigant
- 962 certificats d'exploitation aérienne
- 7 898 demandes d'enregistrement d'aéronefs

⁶ Le Partage de code est un arrangement commercial dans lequel deux ou plusieurs compagnies aériennes publient et commercialisent un vol sous leur propre identifiant et numéro de vol, dans le cadre de leur calendrier et horaire publié.





- 77 demandes de licences de contrôleur de la circulation aérienne
- 52 247 évaluations médicales
- 4 463 certificats d'exploitation spéciale de véhicules aériens sans pilote
- des milliers d'inspections

Le ministère a également délivré 124 documents canadiens d'aviation aux nouveaux participants du programme de la Chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret aérien.

Pré-dédouanement

En 2018, les autorités des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ont pré-dédouané environ 15 millions de passagers à destination des États-Unis dans les huit aéroports de pré-dédouanement canadiens, en vertu de l'Accord relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien. La loi habilitante, la *Loi sur le précontrôle*, a reçu la sanction royale le 12 décembre 2017. Cela a rapproché le Canada et les États-Unis de la mise en œuvre d'un nouvel accord complet sur le pré-dédouanement, signé en 2015. Une fois entré en vigueur, l'accord remplacera l'accord de pré-dédouanement aérien existant et étendra le pré-dédouanement aux modes de transport de surface, ferroviaire et maritime ainsi qu'aux nouveaux sites du mode aérien.

L'expansion du pré-dédouanement permettra des déplacements plus rapides entre le Canada et les États-Unis, favorisera l'accès à un plus grand nombre de destinations dans les deux pays, renforcera le commerce, protégera mieux nos droits et renforcera la sécurité des frontières.

Dispositifs de retenue pour enfants

En 2018, le gouvernement du Canada a examiné la réglementation canadienne relative aux dispositifs de retenue pour enfants. Cela a entraîné de nouvelles directives pour les exploitants aériens canadiens. Dans le but de faciliter les voyages sur des vols étrangers et intérieurs, certaines normes de conception étrangères sont maintenant autorisées au Canada.

Cette nouvelle orientation vise à améliorer la sécurité des enfants à bord des avions, chez eux et à l'étranger.

Une campagne d'information publique lancée en août 2018, [Prendre l'avion avec des enfants](#), explique la nouvelle orientation.

Campagne de sécurité de l'aviation générale

En 2018, un autre objectif important de Transports Canada était de réduire le nombre d'accidents mortels de l'aviation générale grâce à la campagne sur la sécurité de l'aviation générale. Lancée en 2017 en collaboration avec l'Association des propriétaires et des pilotes canadiens (APPC), cette campagne d'éducation de trois ans vise à améliorer la sécurité par le biais de discussions et de séminaires nationaux sur la sécurité, tels que la prise de décision, la compétence et les meilleures pratiques de l'aviation en général.

La campagne inclut une [présence sur le site Web de Transports Canada](#), élaborée de concert avec les partenaires de la collectivité de l'aviation générale, les partenaires de la sécurité du secteur et les experts de l'aviation.

Il est prévu de poursuivre l'extension de ce programme de sécurité jusqu'en 2019.

Autres initiatives

En 2018, l'aviation civile de Transports Canada a adopté une approche de surveillance légère et souple dans le cadre des initiatives de transformation du ministère. Mis en œuvre en avril 2018, Surveillance 2.0 et les inspections ciblées sont des outils basés sur les recommandations du Vérificateur général. Ils établissent un équilibre entre une surveillance fondée sur le rendement et le respect des normes de l'OACI. Le programme de surveillance continue de s'améliorer pour suivre le rythme de la croissance du secteur.

Le programme de sécurité nationale est une autre initiative lancée par Transports Canada en 2018. Conformément aux directives de l'Annexe 19 de l'OACI, une équipe d'experts et de spécialistes de Transports Canada s'est efforcée d'assurer la conformité de ses programmes aux normes internationales.

Perspectives, tendances et questions futures

À l'avenir, le Canada prévoit collaborer avec d'autres autorités de l'aviation ainsi qu'avec des partenaires de la sécurité afin de tirer parti de leur expertise, d'échanger



SECTEUR AÉRIEN

YUKON

Le 12 décembre 2018, à l'issue de vastes consultations, le gouvernement du Canada a apporté des modifications aux règlements canadiens sur la gestion de la fatigue des équipages de vol afin de rendre le secteur de l'aviation canadien plus sûr. Les modifications ont établi de nouvelles limites prescrites de vol, de service, et de repos qui sont fondées sur la science moderne, afin de mieux gérer la durée pendant laquelle un membre de l'équipage peut travailler. Ces modifications portent sur des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue, et permettront aux opérateurs de modifier les limites prescrites s'ils peuvent démontrer que cela n'affectera pas la vigilance et la sécurité.

des pratiques optimales et de suivre le rythme des innovations et de la technologie. Le renforcement des partenariats nationaux et internationaux afin de minimiser les obstacles techniques au commerce en sera également un bénéfice.

La principale cause d'accidents mortels dans l'aviation générale au Canada est la perte de contrôle (en vol) ou LOC-I. Transports Canada explorera des approches novatrices non réglementaires pour atténuer ce risque élevé pour la sécurité, notamment en tirant parti de la campagne sur la sécurité de l'aviation générale.

Anticipant les progrès à réaliser au cours des prochaines années, Transports Canada contribue également à l'approche pangouvernementale d'élaboration de politiques pour les lancements d'espaces commerciaux.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Depuis 2005, le secteur de l'aviation s'attaque aux émissions de gaz à effet de serre dans le cadre d'accords volontaires avec le gouvernement du Canada. Le dernier accord, signé en 2012, est le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz

à effet de serre de l'aviation. Ce plan met l'accent sur l'efficacité énergétique des avions et identifie une série de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. À la suite des mesures prises par les parties dans le cadre de ce plan, les transporteurs aériens canadiens ont amélioré leur efficacité énergétique de 15,6 % entre 2008 et 2017⁷.

En 2016, l'OACI a adopté une nouvelle norme sur le dioxyde de carbone pour les avions, la norme CO₂. Cette nouvelle norme entrera en vigueur en 2020 pour les avions nouvellement conçus et sera mise en œuvre en 2023 pour les avions en production. La norme concerne les émissions à la source. Il est prévu de réduire les émissions de 650 millions de tonnes à l'échelle mondiale de 2020 à 2040.

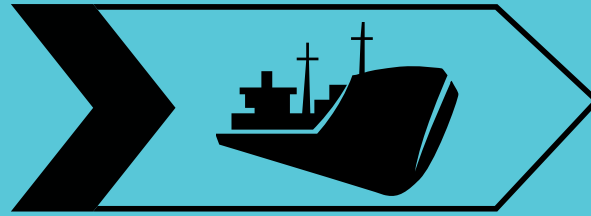
En 2016, l'OACI a également convenu de mettre en œuvre une mesure mondiale axée sur le marché qui permettrait de diminuer les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile internationale, le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).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

Les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale — CORSIA) exigeant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions sont entrées en vigueur le 1er janvier 2019. Les exigences de CORSIA en matière de compensation prendront effet en 2021.

En 2018, l'OACI a achevé l'élaboration d'une nouvelle norme sur les particules non volatiles pour les moteurs d'avions. La nouvelle norme concerne les émissions à la source. Elle entrera en vigueur en 2023.

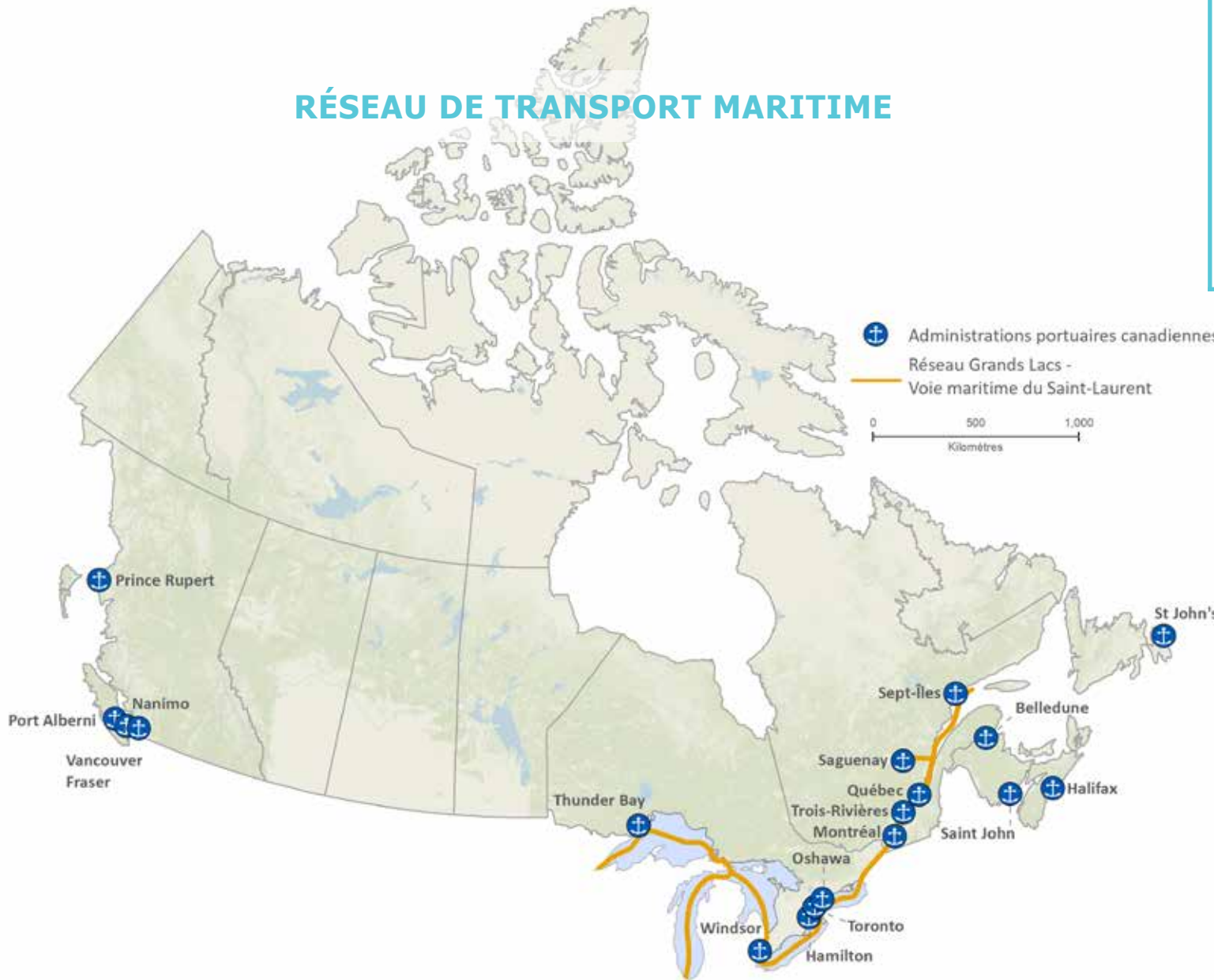
⁷ Pour en savoir plus sur le [Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation](#), lisez le plan complet.





NOUVELLE-ÉCOSSE

RÉSEAU DE TRANSPORT MARITIME



FAITS SAILLANTS

- Le gouvernement du Canada continue de mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan national de protection des océans afin que les eaux et les côtes canadiennes soient sûres et propres pour leur utilisation actuelle et pour celle des générations futures.
- Dans le réseau de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, les progrès se sont poursuivis pour réduire les émissions de soufre des navires nationaux.
- Un certain nombre d'investissements réalisés en 2018 dans les infrastructures portuaires par l'intermédiaire du Fonds national pour les corridors commerciaux contribueront à accroître les échanges commerciaux à l'étranger.
- Le gouvernement du Canada a introduit des mesures dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines pour un montant de 167,4 millions de dollars afin de protéger et de soutenir le rétablissement des populations emblématiques de baleines du Canada, comme l'épaulard résident du Sud, la baleine noire de l'Atlantique Nord et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le système portuaire canadien

Les ports sont des liens essentiels pour soutenir l'activité économique nationale et internationale. En décembre 2018, le Canada comptait 557 installations portuaires, 883 ports de pêche et 127 ports de plaisance.

Transports Canada encadre deux catégories de ports : 18 ports gérés indépendamment par les administrations portuaires canadiennes (voir la carte 6 à l'annexe A) et 44 installations portuaires actuellement détenues et exploitées par Transports Canada .

Les investissements dans les infrastructures portuaires nouvelles et existantes ont aidé les autorités portuaires du Canada à diversifier leurs services et à ouvrir l'accès à de nouveaux marchés mondiaux.

En 2018, le ministre des Transports a annoncé un financement de plus de 270 millions de dollars au titre du Fonds des corridors commerciaux nationaux pour 16 projets dans huit ports canadiens. Ces projets contribueront à assurer la circulation efficace des marchandises vers les marchés et les personnes à leur destination, stimuleront la croissance économique,

créeront des emplois de qualité pour la classe moyenne, et veilleront à ce que les réseaux de transport du Canada demeurent concurrentiels et efficaces.

Le 16 novembre 2018, l'Administration portuaire de St. John's a officiellement ouvert le quai 17, nouvellement construit. Cette installation de 12,8 millions de dollars augmentera la capacité d'accostage et les capacités opérationnelles du port de St. John's. Le gouvernement du Canada et l'Administration portuaire de St. John's ont chacun engagé jusqu'à 6,4 millions de dollars pour soutenir cette expansion destinée à mieux servir les utilisateurs du port et à répondre aux besoins futurs de l'industrie.

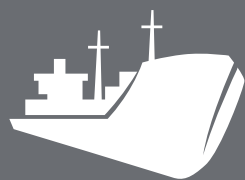
L'Administration portuaire de Vancouver a entrepris la construction de l'installation de transit des camions à Deltaport en 2017, qui devrait être achevée en 2020. Le projet améliorera la sécurité routière, réduira les files d'attente de camions dans les ports et réduira la marche au ralenti des moteurs et la congestion de la circulation autour du terminal maritime de Deltaport.

Au printemps 2018, le ministre des Transports a lancé un examen des administrations portuaires canadiennes, en vue d'optimiser leur rôle actuel et futur dans le réseau

DANS CETTE SECTION

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





de transport en tant qu'actifs contribuant à la croissance et au commerce inclusifs.

Voie maritime du Saint-Laurent

En 2017, l'accord entre la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et Transports Canada pour gérer, entretenir et exploiter la voie maritime du Saint-Laurent a été prolongé jusqu'au 31 mars 2023. Il a également été annoncé que Transports Canada procéderait à une étude destinée à examiner les différentes possibilités de s'assurer que la Voie maritime maintienne sa position de corridor de transport essentiel pour l'Amérique du Nord.

Consultez la section de ce rapport consacrée au réseau de transport du Canada pour en savoir plus sur la voie maritime du Saint-Laurent.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Dans le monde

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 90 % du commerce mondial est effectué par voie maritime. Cela représentait 10,7 milliards de tonnes de marchandises transportées

en 2018. Selon l'étude de la CNUCED sur le transport maritime en 2018, le volume des échanges commerciaux par mer dans le monde a connu une croissance annuelle de 4 %, soit la croissance la plus rapide observée au cours des cinq dernières années. La croissance du commerce maritime devrait augmenter de 3,8 % entre 2018 et 2023.

Afin de renforcer davantage l'efficacité de la chaîne logistique, des modifications importantes du secteur du transport maritime sont entrées en vigueur en 2018 dans le cadre de la *Loi sur la modernisation des transports*.

Plus précisément, des modifications ont été apportées à la *Loi sur le cabotage* afin de permettre à tout propriétaire de navire de repositionner ses conteneurs vides, qu'ils soient propres ou loués (sans revenu) entre divers emplacements au Canada. Ces changements contribueront à remédier à la pénurie actuelle de conteneurs disponibles pour l'exportation, tout en conférant aux armateurs et aux exploitants une souplesse logistique plus importante.

Des modifications à la *Loi maritime du Canada* sont également entrées en vigueur. Elles permettent aux administrations portuaires canadiennes d'avoir accès aux prêts et aux garanties d'emprunt de la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada. Cela devrait donner aux administrations portuaires canadiennes davantage d'options de financement pour le développement des infrastructures soutenant le commerce canadien.

Au Canada

Les navires immatriculés au Canada sont actifs dans des activités commerciales domestiques (ils transportent en moyenne 98 % du tonnage domestique), ainsi que dans les échanges entre le Canada et les É.-U. En revanche, les expéditeurs canadiens s'appuient principalement sur les transporteurs étrangers pour les destinations internationales non-américaines.

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 de courte durée et côtiers au Canada.

Les traversiers au Canada constituent un important lien de ravitaillement et de transport et jouent un rôle vital pour les collectivités côtières et insulaires, ainsi que pour celles séparées par des traversées de rivières ou de lacs où les traversées n'ont pas de solution terrestre. Les membres de l'Association canadienne des traversiers, qui comprend toutes les grandes lignes de traversiers au Canada, ont transporté plus de 53 millions de passagers et plus de 21 millions de véhicules en 2018.

Flotte commerciale canadienne

En 2018, la flotte immatriculée au Canada (navires d'une jauge brute supérieure à 1000 et plus) comprenait 113 navires pour une jauge brute totale de 2,7 millions de tonneaux^[8]. Les vraquiers formaient l'épine dorsale de la flotte (29 % du tonnage brut et 43 % des navires), suivis des transporteurs de marchandises générales et des navires-citernes.

On comptait également une importante flotte active de 484 remorqueurs et 1 876 barges (jauge brute de 15 tonneaux et plus) en activité au Canada, principalement sur la côte du Pacifique (au large).

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Le gouvernement du Canada continue de mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan national de protection des océans afin de protéger les côtes du Canada pour les générations futures tout en développant l'économie. En partenariat avec les collectivités autochtones et côtières, cette initiative vise à mettre au point un système de sécurité maritime de calibre mondial qui répondra aux besoins uniques du Canada et qui renforcera notre capacité à prévenir et à améliorer les interventions en cas de pollution marine d'un océan à l'autre (voir pages 25-27).

À titre de membre principal des centres des opérations de la sûreté maritime (COSM), Transports Canada continue de s'associer à d'autres ministères et organismes du

⁸ Le registre des navires canadiens inclut tous les types de navires.



TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

gouvernement fédéral pour tirer parti de notre capacité et de notre autorité combinées pour accroître la sûreté maritime au Canada.

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Depuis le 1er janvier 2015, les navires se trouvant dans les eaux canadiennes et dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord doivent utiliser un carburant contenant au maximum 0,1 % de soufre, ou une technologie produisant des émissions de soufre équivalentes, afin de réduire les polluants atmosphériques (par exemple, systèmes d'épuration des gaz d'échappement). 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. Le gouvernement s'attend à ce que ces mesures réduisent jusqu'à 96 % des émissions d'oxyde de soufre des navires d'ici 2020.

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 de l'Initiative sur les baleines,



ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD



COLOMBIE-BRITANNIQUE



PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement fédéral a mis en avant des initiatives concrètes d'une valeur de plus de 1,5 milliard de dollars, parmi lesquelles on compte les suivantes:

CRÉATION DE PARTENARIATS SIGNIFICATIFS

Transports Canada a continué de collaborer avec les peuples autochtones, les collectivités côtières, les intervenants du milieu marin, ainsi que les provinces et les territoires, par le biais de plus de 350 séances de mobilisation tenues jusqu'à présent. Le gouvernement du Canada a signé un accord-cadre de réconciliation historique avec 14 Premières nations du nord du Pacifique et du centre de la côte en Colombie-Britannique afin de collaborer à la protection et à la gestion de la côte Pacifique de la province.

CORRIDORS DE NAVIGATION À FAIBLE IMPACT DANS LE NORD

À l'automne 2018, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada ont lancé une première série de séances de mobilisation dans l'Arctique canadien avec les organisations autochtones, les gouvernements territoriaux et provinciaux, afin de discuter de l'élaboration d'un cadre de gouvernance et des emplacements géographiques prioritaires concernant les services le long des corridors. L'industrie, le monde universitaire et d'autres organisations non gouvernementales participeront aussi en 2019. Les discussions avec les partenaires et les parties prenantes devraient se poursuivre au cours des prochaines années.

EXAMEN DE LA LOI SUR LE PILOTAGE

Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada a lancé l'examen de la *Loi sur le pilotage* en 2017 dans le but de moderniser le cadre législatif et réglementaire régissant les services de pilotage. Suite à une analyse approfondie et un processus de consultation avec les parties prenantes et les peuples autochtones, le rapport final a été rendu public le 22 mai 2018 et comprenait 38 recommandations. Suite à une analyse et un processus de consultation complémentaire, le gouvernement fédéral a introduit des modifications à la *Loi sur le pilotage* en avril 2019 qui vise à moderniser la loi et améliorer la sécurité, l'efficacité et la transparence du système maritime canadien de pilotage.

INITIATIVE ET PROTOCOLE INTÉRIMAIRE D'ANCRAGES

Cette initiative nationale continue d'examiner la gestion des mouillages en dehors des ports publics, y compris les impacts environnementaux, économiques, sociaux, sur la sécurité et la sûreté des mouillages et les meilleures pratiques pour les navires au mouillage. En février 2018, Transports Canada a mis en œuvre le protocole provisoire sur l'utilisation des mouillages du sud de la Colombie-Britannique, qui comprend des procédures temporaires et volontaires visant à équilibrer l'utilisation des points d'ancrage en dehors des ports et à atténuer l'impact des navires au mouillage.

PROJET DE LOI C-48 : LOI SUR LE MORATOIRE RELATIF AUX PÉTROLIERS

Le projet de loi propose d'officialiser un moratoire sur les pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique, ce qui pourrait compléter la zone d'exclusion volontaire des pétroliers. Le moratoire proposé pour les pétroliers s'étendra de la frontière nord canado-américaine jusqu'à la partie continentale de la Colombie-Britannique adjacente à la pointe nord de l'île de Vancouver, et comprend également Haida Gwaii. Il sera interdit aux pétroliers dont la cargaison est supérieure à 12 500 tonnes de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de mouiller/ancrer ou de charger ou décharger du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à un port ou à une installation maritime de la zone de moratoire. Le projet de loi a été adopté en deuxième lecture au Sénat le 11 décembre 2018 et est actuellement à l'étude au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR RENFORCÉ

Transports Canada a modifié la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui ont reçu la sanction royale en décembre 2018. Ceci va renforcer la protection de l'environnement marin ainsi que la sécurité maritime, et modernisera la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, notamment pour fournir une indemnisation illimitée destinée à payer toutes les demandes éligibles résultant d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire, et fournir un accès plus rapide à l'indemnisation.

EFFETS CUMULATIFS DU TRANSPORT MARITIME

Cette initiative est en cours de déploiement et de test dans six sites pilotes au Canada. Transports Canada compte sur l'engagement et la collaboration des régions avec les nations autochtones, l'industrie et les autres parties prenantes dans chacun des six sites pilotes identifiés. Au cours de la première année d'engagement, de nombreuses informations ont été recueillies, notamment sur les activités des navires et les facteurs de tension qui en résultent. Cette initiative est collaborative et vise donc à développer un cadre pour les effets cumulatifs et à créer une méthodologie de test permettant d'établir des relations significatives.

FAIRE PARTICIPER LES CANADIENS

Transports Canada a consulté les Canadiens sur les initiatives du Plan de protection des océans par le biais du [Portail OPP Parlons-en](#).

PROGRAMME DE FORMATION MARITIME

Transports Canada a élargi son programme de formation maritime dans le Nord grâce à un accord de contribution signé avec le Consortium de formation des pêcheurs et de la marine du Nunavut. Le ministère a également travaillé avec les collectivités autochtones de la côte ouest pour dispenser une formation sur la recherche et le sauvetage en mer et les interventions environnementales.

CONNAISSANCE AMÉLIORÉE DE LA SITUATION MARITIME

Canada a attribué des contrats pour l'élaboration d'une solution de système d'information initiale en matière de sensibilisation maritime. Des fonds ont également été accordés à des collectivités hôtes partout au Canada afin de les aider à participer à un projet pilote. Le ministère s'est associé à 10 collectivités côtières pour des projets pilotes sur neuf sites. L'objectif était de créer un nouveau système convivial d'information sur la sensibilisation maritime, qui permettra d'accroître l'accès aux informations maritimes locales pour les collectivités locales.

QUÉBEC



PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

NAVIRES PRÉOCCUPANTS

Transports Canada a mis en œuvre une stratégie nationale en ce qui concerne les navires abandonnés et en ruine. Cette stratégie globale comprend plusieurs mesures visant à atténuer les impacts et les risques posés par les navires abandonnés, délabrés, dangereux et naufragés. Les mesures comprennent :

Mise en place de deux programmes de financement à court terme pour aider les collectivités à évaluer et à retirer les navires abandonnés à haute priorité existants

Élaboration d'un inventaire national destiné à répertorier les navires abandonnés et en ruine, qui comprend également une méthodologie d'évaluation des risques destinée à hiérarchiser les actions futures sur les cas à haut risque

Amélioration des systèmes d'identification des propriétaires de navires

Création d'un fonds à long terme financé par les propriétaires qui aidera à retirer les navires abandonnés et naufragés des eaux canadiennes

La *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* vise à protéger les collectivités côtières et littorales, l'environnement et les infrastructures en faisant entrer dans le droit canadien la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* de 2007, et en tenant les propriétaires responsables de leur navire tout au long de leur cycle de vie, y compris de l'élimination du navire. Depuis le lancement du Programme de bateaux abandonnés, des fonds ont été annoncés pour l'enlèvement et la mise au rebut de 44 navires, la réalisation de 87 évaluations d'élimination et le soutien de projets d'éducation, de sensibilisation et de recherche.

COLOMBIE-BRITANNIQUE



SECTEUR MARITIME

ONTARIO

Transports Canada appuie les efforts du gouvernement du Canada visant à protéger et à rétablir les baleines du Canada en voie de disparition. Le département s'attaque aux conséquences du trafic maritime quotidien sur les baleines en danger, notamment des effets du bruit sous-marin et des collisions avec les navires.

En décembre 2018, les modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ont reçu la sanction royale. Ces modifications amélioreront la sécurité maritime et la protection de l'environnement en renforçant le pouvoir du gouvernement en matière de réglementation des navires et de la navigation. Cela aidera à protéger l'environnement marin, y compris les populations de baleines en voie de disparition. Les travaux en cours avec d'autres ministères, l'industrie, les organisations non gouvernementales, les universités et les groupes autochtones sont essentiels au succès continu des mesures prises dans le cadre de l'initiative sur les baleines.

Des mesures supplémentaires visant à protéger les épaulards résidents du sud ont été annoncées en octobre 2018, notamment pour collaborer avec l'industrie maritime sur des mesures volontaires visant à :

- réduire le bruit sous-marin par l'entremise d'actions volontaires
- étendre les systèmes de surveillance en temps réel pour détecter et éviter les baleines
- élaborer des plans de gestion du bruit sous-marin visant à réduire le bruit généré par les flottes canadiennes

Les actions de collaboration récentes visant à réduire le bruit sous-marin comprennent :

- Mise en œuvre d'un essai volontaire de ralentissement de la navigation et de déplacement latéral dans la mer de Salish à l'été 2018, afin d'évaluer et de réduire le bruit sous-marin provenant du trafic maritime
- Mise en place d'un groupe consultatif autochtone et multipartite pour les épaulards résidents du Sud, chargé de coordonner les activités de récupération de ces cétacés, ainsi que de deux groupes de travail techniques sur le bruit des navires

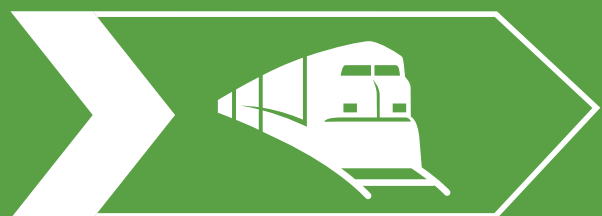
- Faire progresser l'action internationale sur le bruit des navires, et promouvoir les normes et technologies silencieuses de conception de navires
- Signature d'un accord et négociation de deux autres accords de conservation avec des acteurs clés de l'industrie, afin de formaliser des mesures volontaires et de s'engager à prendre davantage de mesures d'atténuation du bruit des navires
- Distribution d'un document de discussion aux intervenants de l'industrie sur les plans de gestion du bruit sous-marin, plans personnalisés élaborés par les opérateurs pour réduire le bruit sous-marin de leur flotte

Pour la deuxième année consécutive, Transports Canada a mis en œuvre des mesures de gestion de la vitesse dans le golfe du Saint-Laurent entre le 28 avril et le 9 novembre 2018, afin de minimiser les risques pour la sécurité de la navigation et pour les baleines noires de l'Atlantique Nord. Après avoir consulté l'industrie maritime sur les mesures à prendre en 2017, le ministère a mis en place une limitation de vitesse pour les navires de 20 m ou plus, qui traversent une grande partie de l'ouest du golfe du Saint-Laurent. Afin de minimiser l'impact sur l'industrie maritime, les navires ont été autorisés à se déplacer à des vitesses opérationnelles sûres dans certaines sections de deux voies de navigation lorsqu'aucune baleine n'est observée.

En 2018, le programme national de surveillance aérienne de Transports Canada a totalisé 325 heures de vol dont le but était de surveiller les mesures de ralentissement. Avec 4 612 passages dans la zone de réduction de la vitesse, seules trois sanctions ont été imposées et six autres cas étaient en attente de réexamen final à la fin de 2018.

Plus important encore, il n'y a eu en 2018 aucun décès rapporté de baleine noire de l'Atlantique Nord dans les eaux canadiennes.

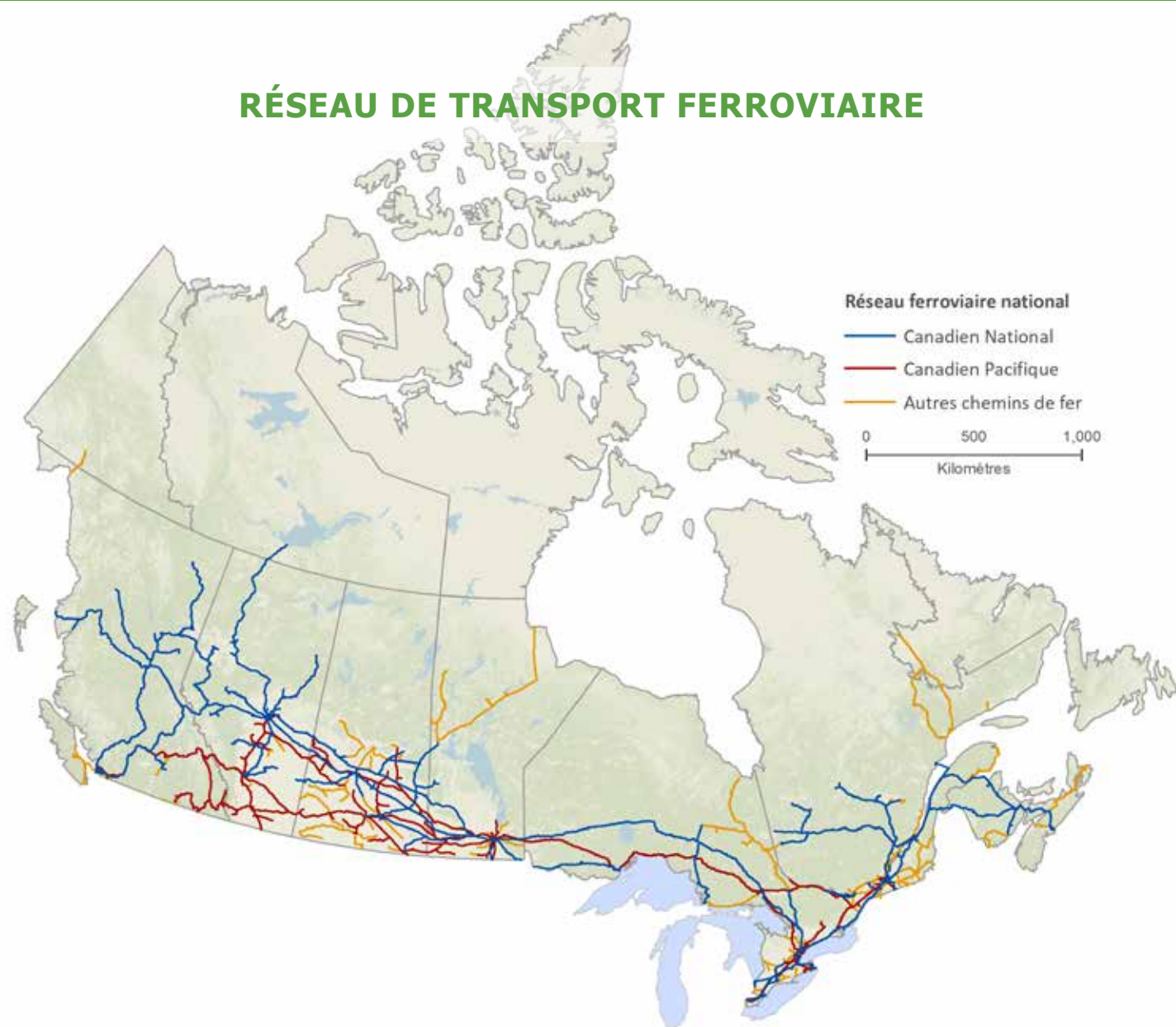




SECTEUR FERROVIAIRE

ONTARIO

RÉSEAU DE TRANSPORT FERROVIAIRE



FAITS SAILLANTS

- La nouvelle *Loi sur la modernisation des transports* préconise un réseau ferroviaire canadien transparent, juste, efficace et sûr, répondant aux besoins à long terme et facilitant le commerce et la croissance économique.
- L'examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui a été présenté au Parlement en avril 2018 a permis de conclure que la loi était saine et que le réseau de transport ferroviaire du Canada devenait plus sûr, mais qu'il restait des problèmes à solutionner.
- Le transport ferroviaire contribue à l'efficacité du réseau de transport du Canada en réduisant les embouteillages et l'usure des routes et des autoroutes.
- Après l'adoption de la *Loi sur la modernisation des transports*, les chemins de fer Canadien National et Canadien Pacifique ont publié leur premier rapport annuel sur les grains, qui évalue leur capacité à transporter du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le système ferroviaire est un élément essentiel des corridors commerciaux et du transport au Canada. Le réseau ferroviaire canadien compte actuellement 41 465 route-kilomètres de voies, comme l'illustre la carte 7 à l'annexe A. Parmi celles-ci :

- Canadien National (CN) en détient 52,8 % (21 879 km)
- Canadien Pacifique (CP) en détient 30,7 % (12 709 km)
- d'autres compagnies ferroviaires possèdent 16,6 % (6 812 km) du réseau

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Secteur fret

Le secteur du transport ferroviaire de marchandises se spécialise dans le transport de produits lourds et en vrac et de conteneurs sur de longues distances. En 2018, le système de transport ferroviaire a transporté plus de 331,7 millions de tonnes de fret. Les principales catégories de fret étaient :

- charbon (14 %)

- fret conteneurisé (14 %)
- grain (13 %)
- produits du bois (9 %)
- produits chimiques (8 %)
- produits pétroliers (excluant pétrole brut, 8 %)
- potasse (7 %)

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. Les grands transporteurs basés aux États-Unis opèrent également au Canada. Citons à titre d'exemple la Compagnie de chemin de fer Burlington Northern Santa Fe (BNSF) et CSX Transportation Inc. Ensemble, le CN, le CP et le BNSF fournissent des liens stratégiques sur la route commerciale 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.

DANS CETTE SECTION

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





En termes d'équipement, les transporteurs ferroviaires de catégorie I exploitaient 2280 locomotives en 2017 et 47 759 wagons, surtout des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux, et 480 wagons de passagers.

Il y a 70 compagnies qui sont sous l'autorité de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Vingt-six de ces compagnies sont sous réglementation fédérale et doivent détenir un certificat d'aptitude valide de l'Office des transports du Canada. En outre, il existe plusieurs chemins de fer de courtes lignes réglementés par les provinces, qui connectent généralement les expéditeurs de produits aux chemins de fer de catégorie I ou à d'autres lignes de chemin de fer et ports afin de transporter des produits sur de plus longues distances. Les lignes courtes représentent un transport de fret d'une valeur de 20,3 milliards de dollars sur les réseaux ferroviaires continentaux, tels que CN et CP, et vers les ports et les terminaux.

En plus des lignes secondaires axées sur le transport de marchandises, d'autres lignes secondaires fournissent des services de transport de voyageurs, telles que le Rocky Mountaineer Railway.

Secteur passagers

Les services ferroviaires voyageurs se limitent au

transport de banlieue, interurbain et touristique. En 2018, les chemins de fer de passagers interurbains ont transporté 4,8 millions de passagers, soit une hausse de 8,2 % par rapport à 2017 et 28,0% par rapport à la moyenne quinquennale.

VIA Rail, société d'État fondée en 1977, fournit des services ferroviaires voyageurs nationaux au Canada au nom du gouvernement du Canada. VIA Rail exploite principalement des infrastructures partagées appartenant à des entreprises de transport ferroviaire de marchandises.

Le corridor Québec-Windsor est resté la partie la plus achalandée du réseau de VIA Rail. Le nombre de passagers dans le corridor a augmenté de 27,1 % au cours des cinq dernières années. En 2018, le nombre de passagers-miles a augmenté de 8,9 % par rapport à 2017 et de 30,6 % par rapport à 2014.

Le budget de 2018 prévoyait le financement d'une évaluation approfondie de la proposition de VIA Rail concernant les voies réservées et le train à haute fréquence dans le corridor Toronto-Québec, qui offrirait un meilleur service aux voyageurs canadiens. Ce niveau de diligence raisonnable est requis pour tout projet de portée et d'échelle similaires, et il est nécessaire pour que le gouvernement du Canada prenne une décision

fondée sur les meilleures évidences. En décembre 2018, un contrat a été attribué pour la construction de nouveaux trains, dont la mise en service est prévue entre 2022 et 2024.

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

Loi sur la modernisation des transports et autres initiatives

Le 23 mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a reçu la sanction royale. Cette loi préconise un réseau ferroviaire canadien transparent, juste, efficace et sûr, répondant aux besoins à long terme et facilitant le commerce et la croissance économique.

Les modifications apportées par la *Loi sur la modernisation des transports* visent à remédier aux pressions émergentes dans le réseau ferroviaire. La nouvelle loi a présenté et amélioré plusieurs mesures, notamment :

- Ajouter de nouvelles dispositions sur les données, destinées à améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement
- Autoriser les pénalités réciproques dans les accords de niveau de service arbitrés
- Présenter une solution relative à l'interconnexion pour le transport longue distance, qui permet aux expéditeurs captifs d'accéder à un autre transporteur ferroviaire
- Améliorer la rapidité et l'efficacité des recours de l'expéditeur, tels que l'arbitrage de l'offre finale et les plaintes relatives au niveau de service, avec l'Office des transports du Canada (l'Agence)



MANITOBA

- Maintenir le revenu admissible maximal tout en modernisant ses dispositions, afin d'améliorer les incitations aux chemins de fer d'investir dans le système de manutention et de transport du grain
- Améliorer les services informels de règlement des litiges disponibles par l'intermédiaire de l'Agence, afin que les parties puissent résoudre les problèmes rapidement
- Donner à l'Agence le pouvoir d'enquêter de son propre chef, avec l'autorisation du ministre, sur des questions systémiques liées aux services ferroviaires

Le 8 décembre, Transports Canada a publié le premier ensemble de mesures hebdomadaires de service et de performance sur le carrefour de données et d'information sur les transports du Centre canadien de données sur les transports. Pour les expéditeurs, cette information ajoute un nouveau niveau de transparence sur l'état du réseau de fret ferroviaire.

À la suite de l'adoption de la *Loi sur la modernisation des transports*, le CN et le CP ont publié leur premier Rapport annuel sur les grains, qui évalue leur capacité à transporter du grain de l'Ouest pendant la campagne



MANITOBA



SASKATCHEWAN



agricole. Ils ont également publié leurs premiers rapports d'hiver, qui décrivent leurs plans d'urgence pour le transport du grain ainsi que d'autres types de trafic en hiver. Ces rapports fournissent des informations et des assurances importantes sur la capacité du CN et du CP à déplacer la récolte à venir et favorisent la coordination entre les chemins de fer et les expéditeurs.

En septembre 2018, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 117 millions de dollars visant à soutenir l'acquisition de la Hudson Bay Railway Company, l'Hudson Bay Port Company et la Churchill Marine Tank Farm par l'Arctic Gateway Group Ltd. Ceci incluait un soutien pour la réparation de la voie ferrée de la baie d'Hudson. La restauration des services de transport de passagers et de fret contribuera à revitaliser et à diversifier les économies locales, à augmenter les expéditions vers les marchés mondiaux et à long terme, à apporter des avantages aux habitants de Churchill et des autres collectivités nordiques du Manitoba.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Le 26 avril 2017, le ministre des Transports a lancé un examen statutaire de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Cet examen a mis l'accent sur le cadre législatif et réglementaire fédéral en matière de sécurité ferroviaire, sur l'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et sur la mesure dans laquelle la loi répond à son objectif fondamental de garantir la sécurité ferroviaire dans l'intérêt des Canadiens.

Le 30 avril 2018, le ministre des Transports a reçu le rapport final du comité d'examen, et il l'a déposé au Parlement le 31 mai 2018.

Le rapport de révision de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* propose un total de 16 recommandations visant à régler des problèmes de longue date difficiles à résoudre, qui permettraient d'améliorer considérablement la sécurité et de faire en sorte que le régime de sécurité ferroviaire du Canada puisse relever les défis de la prochaine décennie.

Le rapport d'examen concluait que la *Loi sur la sécurité ferroviaire* était solide et que le réseau de transport

ferroviaire canadien devenait plus sûr. Il montre que les mesures prises par Transports Canada et par l'industrie ferroviaire au cours des dernières années ont entraîné une baisse notable du nombre d'événements ferroviaires résultant de défaillances d'infrastructures et d'équipements.

Toutefois, le rapport indique également que le ministère doit moderniser son rôle et son approche en matière de sécurité ferroviaire. Il recommande à Transports Canada d'aller au-delà de ses forces actuelles en matière de réglementation, d'inspection et d'application. Cela implique de se concentrer sur les problèmes liés au rendement humain et organisationnel et de renforcer le leadership stratégique face à certains problèmes persistants, tout en impliquant différentes parties prenantes.

Transports Canada a également fait progresser les travaux concernant la fatigue dans le secteur ferroviaire. Le 11 novembre 2017, un avis d'intention a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, avec une proposition visant à utiliser la science de la fatigue la plus récente pour renforcer la sécurité ferroviaire. Le 20 décembre 2018, le ministère a publié une ordonnance ministérielle en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, demandant aux compagnies de chemin de fer de réviser les *Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation* pour tenir compte des dernières données scientifiques sur la fatigue et les pratiques de gestion de la fatigue.

En 2018, 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 été utilisé pour soutenir 105 projets couvrant :

- l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des voies ferrées
- les technologies innovantes
- la recherche vouée à améliorer la sécurité ferroviaire
- les fermetures de passages à niveau
- l'éducation et la sensibilisation du public

ALBERTA

Les trains de marchandises transportant des marchandises dangereuses peuvent être particulièrement vulnérables aux abus ou au sabotage, étant donné la nature nocive des marchandises, ainsi que la complexité et l'accessibilité du réseau ferroviaire. Afin de réduire ces risques et de mieux harmoniser les normes canadiennes et internationales, Transports Canada propose des règlements de sécurité fondés sur les risques pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2017, suivi d'une période de commentaires. Lorsqu'il entrera en vigueur, ce règlement obligera l'industrie à procéder à des évaluations des risques pour la sécurité, à mettre en œuvre des plans de sécurité, à signaler les menaces et autres problèmes de sécurité à Transports Canada, et enfin, à mettre en place des programmes de formation à la sécurité. Pour plus d'information sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, reportez-vous à la section Transport de marchandises dangereuses de ce rapport.

Transports Canada continue d'effectuer des inspections de sécurité sur les sites de transport ferroviaire de passagers et de marchandises à travers le Canada, dans le cadre d'un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada.

En 2018, le ministère a également continué à 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 des meilleures pratiques destinées à améliorer la sécurité du réseau de transport du Canada.

SECTEUR FERROVIAIRE

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Le transport ferroviaire contribue à l'efficacité du réseau de transport du Canada en réduisant les embouteillages et l'usure des routes et des autoroutes. Un train de marchandises de 100 voitures transportant 10 000 tonnes de marchandises peut remplacer 300 camions⁹.

Les compagnies de chemin de fer assument également un rôle clé dans l'atteinte de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 2030 du gouvernement. Depuis 1990, les chemins de fer de fret ont réduit l'intensité de leurs émissions de gaz à effet de serre de plus de 40 %.

Dans le cadre d'une série de protocoles d'entente conclus avec l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada collabore avec l'industrie ferroviaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En 2016, les émissions de gaz à effet de serre provenant du fret ferroviaire et des lignes secondaires régionales ont diminué de 3,9 % et 3,7 %, respectivement, par rapport à l'année précédente. Les émissions provenant des opérations de transport interurbain de passagers n'ont pas changé notablement.

Transports Canada continue d'appliquer la *réglementation régissant les émissions des locomotives*, entrée en vigueur le 9 juin 2017. Ce règlement limite 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. Il s'aligne sur la réglementation américaine, ce qui était l'un des objectifs de l'Initiative sur les émissions de locomotives du Conseil de coopération réglementaire Canada-États-Unis.

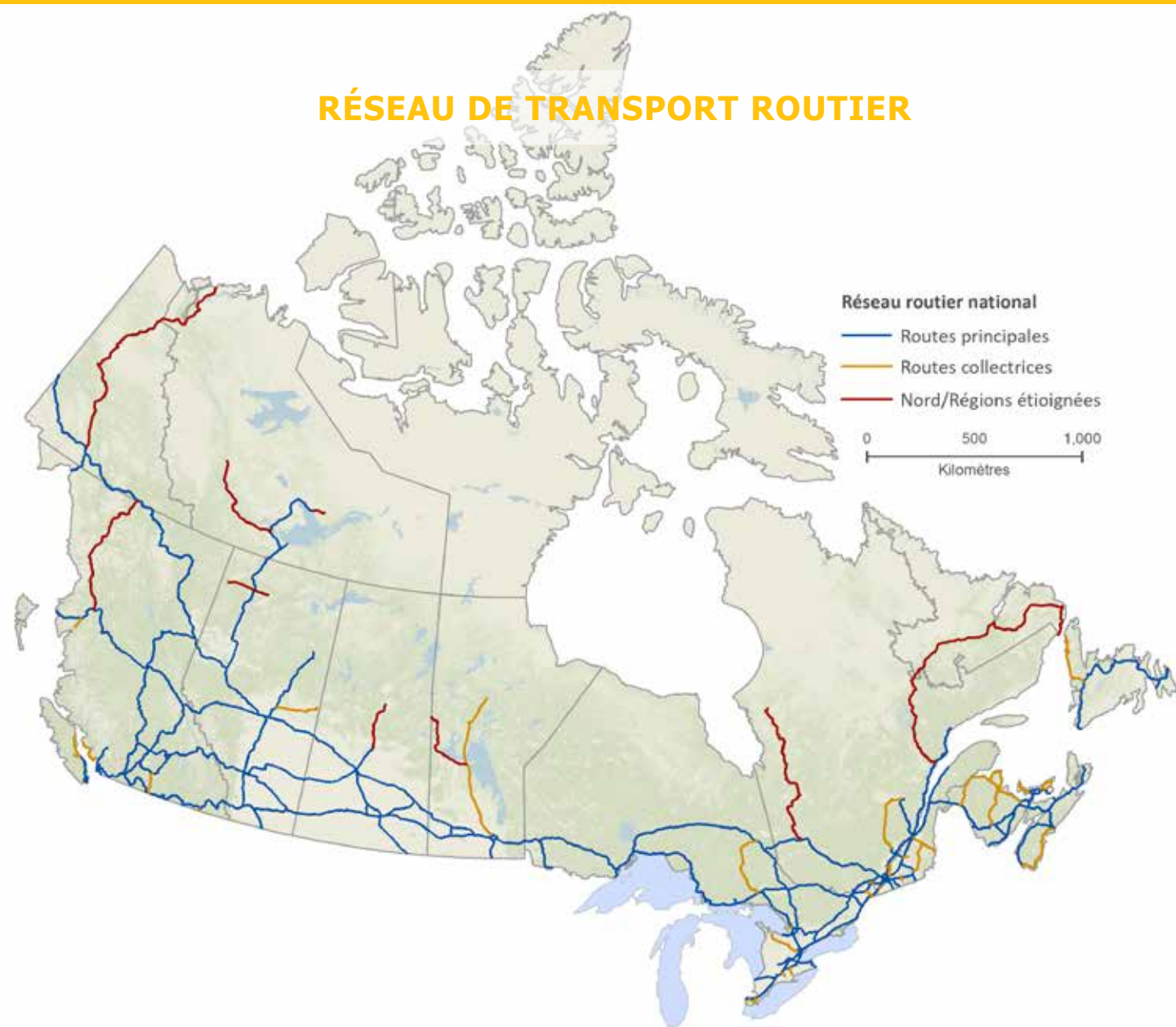
⁹ Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire (mai 2018). Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada : bâtir ensemble des collectivités plus sécuritaires.





TERRITOIRES DU NORD-OUEST

RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER



FAITS SAILLANTS

- Les modifications apportées à la *Loi sur la sécurité automobile* renforceront les pouvoirs du ministre des Transports en matière d'application des lois et de la conformité en matière de sécurité routière.
- En 2018, Transports Canada a lancé un examen de sa réglementation de classe mondiale, dans le contexte de l'évolution des technologies, de la démographie et du commerce.
- Tout au long de 2018, le gouvernement du Canada a continué de collaborer avec les provinces et les territoires afin d'élaborer une stratégie pancanadienne pour les véhicules à émissions zéro.

INFRASTRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Il existe plus de 1,13 million de kilomètres de voies équivalentes à deux voies^[10] publiques au Canada. Environ 40 % du réseau routier est goudronné. Quatre provinces - l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta - représentent plus de 75 % de la longueur totale des routes.

En 2017, le réseau routier national (RRN) du Canada comptait plus de 38 098 kilomètres de voies, notamment^[11]:

- 72,8 % sont classées comme routes « principales »
- 11,7 % sont classées comme routes « secondaires »
- 15,5 % sont classées comme routes « du nord et éloignées »

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

En 2016, le RRN a permis plus de 141 milliards de kilomètres-véhicules de trajet et 20 milliards de kilomètres-véhicules de trajet par camion.

L'ensemble des déplacements sur le RRN a augmenté de 18 % entre 2005 et 2016. Le nombre de voyages de camions sur le RRN a augmenté de 8 % entre 2005

10 Un kilomètre de voie mesure le nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route.
11 Le RRN a été créé en 1988 à la suite d'une étude coopérative fédérale-provinciale-territoriale et comprenait 24 459 km d'autoroutes à travers le Canada.

et 2016 et de 81 % sur le réseau du Nord et sur les réseaux distants au cours de la même période.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Le transport de voyageurs et de marchandises au Canada est surtout effectué sur le réseau routier. En 2017, 24,6 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, en hausse de 1,2 % par rapport à 2016 et de 19,3 % par rapport à il y a dix ans. Environ 92 % étaient des véhicules pesant moins de 4 500 kilogrammes, principalement des automobiles, des camionnettes, des véhicules utilitaires sport et des mini-fourgonnettes. 4,4 % étaient des camions moyens et lourds pesant 4 500 kg ou plus, et 3,3 % étaient d'autres véhicules tels que des autobus, des motos et des cyclomoteurs.

En décembre 2018, on dénombrait 207 995 entreprises dont l'activité principale était le camionnage, 69 651 employant des travailleurs et 138 344 sans employés. Cette activité comprend de nombreux petits transporteurs et propriétaires exploitants pour compte d'autrui, et quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des flottes de camions et offrent des services de logistique. Les entreprises de camionnage étaient concentrées dans quatre provinces : Ontario (42,5 %), Québec (18,2 %), Alberta (14,4 %), et Colombie-Britannique (13,5 %).

DANS CETTE SECTION

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





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

1. Les services de camionnage pour compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
 - chargement partiel, c'est-à-dire le transport de marchandises de relativement petite taille provenant de différents expéditeurs dans un camion
 - 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 décembre 2018, on dénombrait 15 862 entreprises dont le principal secteur d'activité était la prestation de services de messagerie.
3. Les transporteurs privés, c'est-à-dire des entreprises qui gèrent une flotte de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises (p. ex. Walmart, Costco). Le gouvernement du Canada n'a pas suivi cette partie du camionnage par le passé (car ce n'était pas l'activité principale de ces entreprises de non-transport), mais il prévoit désormais le faire dans le cadre du nouveau Centre canadien de données sur les transports.

Les entreprises de camionnage peuvent également être classées comme intraprovinciales (c.-à-d. au sein d'une même province) ou interprovinciales (c.-à-d. celles qui traversent régulièrement les frontières provinciales).

Lors de la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de septembre 2016 (Conseil des ministres), les ministres ont convenu de former un nouveau groupe de travail fédéral-provincial-territorial chargé d'étudier la réglementation interprovinciale sur le camionnage et d'améliorer l'efficacité du camionnage interprovincial.

Le groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage a été créé en janvier 2017, et son rapport final a été approuvé par le Conseil des ministres en janvier 2019. Le rapport examine les problèmes qui entravent l'efficacité du commerce interprovincial afin d'éliminer les obstacles à la circulation des camions au Canada.

Le Conseil des ministres a également décidé de fixer les mêmes limites de poids pour les pneumatiques simples à base large que pour les pneumatiques mixtes dans leurs juridictions respectives. Cela harmonisera davantage les réglementations, améliorera la productivité des corridors commerciaux et réduira les émissions de gaz à effet de serre. Au bout du compte, cela contribuera à faire en sorte que le réseau de transport du Canada facilite un transport des marchandises sûr, concurrentiel et transparent.

En décembre 2016, Canadian Tire a dévoilé des remorques intermodales prototypes capables de transporter des conteneurs de 53 et 60 pieds sur les autoroutes canadiennes, testées avec succès sur le réseau du chemin de fer Canadien Pacifique. 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 des semi-remorques prolongées, qui a été étendu au-delà du secteur de la vente au détail. La Colombie-Britannique collabore également avec Canadian Tire au projet pilote de l'exploitation de remorques porte-conteneurs de 60 pieds. En 2018, des lettres d'autorisation ont été envoyées à Canadian Tire pour l'aider à obtenir des permis lui permettant d'exploiter des liaisons provinciales sur trois itinéraires dans la région de Vancouver.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

En 2018, Transports Canada a franchi plusieurs étapes importantes dans le renforcement de la sécurité routière au Canada.

Le 1er mars 2018, la *Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens* est entrée en vigueur. Cette loi prévoit de nombreuses modifications à la *Loi sur la sécurité automobile*, notamment le renforcement des pouvoirs du ministre des Transports en matière d'application des lois et de conformité en matière de sécurité routière.

En particulier, les modifications offrent une plus grande souplesse pour suivre le rythme des technologies nouvelles et émergentes. Cela comprend :

- des dispositions modernisées de l'arrêté ministériel

pour exempter, modifier ou suspendre les normes et les règlements sur la sécurité des véhicules

- des sanctions administratives pécuniaires
- de nouveaux pouvoirs pour commander des rappels sans frais pour le consommateur

Un nouveau règlement permettra également la collecte d'information auprès des constructeurs automobiles afin de détecter et de corriger rapidement les éventuels problèmes de sécurité.

Transports Canada collabore également avec le gouvernement et l'industrie pour élaborer et administrer de nouvelles directives et procédures d'exploitation, notamment :

- des politiques internes pour les accords de consentement
- des méthodologies d'évaluation et de gestion des risques
- des lignes directrices pour la délivrance d'ordonnances d'exemption

Fort de ces progrès, le ministère continuera à élaborer des modifications réglementaires à l'appui des nouvelles dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*. Ces efforts renforceront la capacité du Canada à accueillir les technologies de véhicules nouvelles et émergentes, tout en assurant la sécurité des Canadiens sur nos routes. Une matrice de délégation a été mise au point en novembre 2018, qui identifie les fonctionnaires du ministère autorisés à exercer les pouvoirs et fonctions du ministre.

En juillet 2018, Transports Canada a publié des modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* concernant les ceintures de sécurité dans les autobus. Ce règlement exige l'installation de ceintures de

sécurité sur les bus de grandes et moyennes autoroutes. Il établit également des exigences techniques pour les fabricants d'autobus scolaires qui choisissent d'installer des ceintures de sécurité sur les autobus scolaires. Le règlement est conforme à l'engagement de Transports Canada de prendre toutes les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité routière des enfants et de tous les Canadiens. Conformément à cet engagement, Transports Canada a mis sur pied un groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires afin de jeter un nouveau regard sur la question des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Réunissant une collectivité diversifiée, le groupe de travail évalue les mesures potentielles pour renforcer la sécurité des autobus scolaires à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus, en mettant l'accent sur les ceintures de sécurité. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec le groupe de travail afin de réaliser une étude approfondie qui tiendra compte du solide bilan des autobus scolaires en matière de sécurité et des nombreux dispositifs de sécurité conçus expressément pour protéger les écoliers.

Les véhicules conduits dans le noir sans lumière ou « véhicules fantômes » représentent un risque grave pour la sécurité. Certains conducteurs pensent qu'un tableau de bord éclairé signifie que leurs phares sont allumés, ce qui peut ne pas être vrai. Pour remédier à ce problème, Transports Canada a adopté en 2018 une nouvelle norme d'éclairage visant à aider les véhicules et les conducteurs à voir et à être vus.

À compter de septembre 2021, la norme sur le système d'éclairage des véhicules obligera tous les véhicules neufs vendus au Canada à posséder l'un des éléments suivants :

- feux arrière qui s'allument automatiquement avec les feux diurnes



ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD





- phares, feux arrière et feux de position latéraux qui s'allument automatiquement dans le noir
- un tableau de bord qui reste sombre pour avertir le conducteur qu'il doit allumer ses feux

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET INNOVATEURS

Tout au long de 2018, le gouvernement du Canada a continué de travailler avec les provinces et les territoires dans le but d'élaborer une stratégie pancanadienne visant les véhicules à émissions zéro. En janvier 2019, la stratégie devait être publiée par le Conseil des ministres des Transports, mais aucun consensus n'a été atteint entre les diverses juridictions. Au lieu de cela, le ministre des Transports a annoncé de nouveaux objectifs concernant les véhicules à émissions zéro au Canada, qui doivent atteindre 10 % des ventes de véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040. Les juridictions discuteront des mesures à prendre pour atteindre ces objectifs.

Le gouvernement du Canada continue d'évaluer les actions entreprises dans les domaines examinés par un groupe de conseillers d'experts de l'industrie, d'organisations non gouvernementales et du monde universitaire. Ces experts ont fourni des conseils sur :

- l'approvisionnement en véhicules

- l'état de préparation des infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant
- les coûts et les avantages pour les propriétaires ;
- la sensibilisation et l'éducation du public
- la croissance propre et l'emploi

Le gouvernement fédéral a déjà pris des mesures pour soutenir les véhicules à émissions zéro en investissant plus de 180 millions de dollars dans des postes de recharge et d'autres infrastructures alternatives de ravitaillement.

Le gouvernement du Canada a également poursuivi ses travaux en vue de l'élaboration de normes d'émissions pour les véhicules et les moteurs routiers lourds après 2018, en s'appuyant sur la réglementation en vigueur couvrant les modèles des années 2014 à 2018. En mai 2018, des amendements au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* ont été publiés dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

Ces amendements :

- établissent des normes plus strictes pour limiter davantage les émissions de gaz à effet de serre qui proviennent des nouveaux véhicules lourds routiers et de leurs moteurs pour les modèles 2021 à 2027



NOUVEAU BRUNSWICK

- introduisent des normes pour les nouvelles remorques tractées par des tracteurs de transport routier au Canada, en commençant par les remorques fabriquées à compter du 1er janvier 2020

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique engage également le gouvernement fédéral à collaborer avec les provinces, les territoires et l'industrie, pour définir les nouvelles exigences applicables aux poids lourds, afin d'installer des dispositifs d'économie de carburant, tels que des rajouts aérodynamiques. En 2018, un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a été mis sur pied. Celui-ci a convenu d'un plan de travail visant à moderniser les parcs de véhicules se trouvant encore hors du champ d'application du nouveau règlement sur les véhicules utilitaires lourds.

Innovation

Grâce à un financement dans le cadre de l'Initiative du corridor de commerce et de transport, Transports Canada a lancé en 2017 le Programme visant à améliorer la connectivité et l'automatisation du système de transport.

Ce programme vise à aider les administrations canadiennes à se préparer à toute une gamme de problèmes techniques, réglementaires et politiques découlant des véhicules automatisés et connectés (AV/CV). Le programme prévoit un financement de 2,9 millions de dollars en subventions et en contributions sur quatre ans, voués à soutenir 15 projets qui aideront les administrations canadiennes à se préparer à ces nouvelles technologies. Les investissements comprennent :

- Mise à jour de l'architecture du système de transport intelligent pour le Canada
- Prendre en charge les déploiements de pilotes AV/CV, tels qu'une navette automatisée à faible vitesse
- Aider le Canada à participer à l'élaboration de normes pour les AV/CV
- Entreprendre des projets de cybersécurité d'infrastructures

- Développer et lancer un Plan de travail du système de gestion des références d'identification de sécurité
- Soutenir les activités de renforcement des capacités avec les autorités routières

Reconnaissant la nécessité d'un leadership et d'une orientation rapides en matière de AV/CV au Canada, Transports Canada a publié *Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais*. Ces directives ont été élaborées en collaboration avec les provinces et les territoires. Elles offrent des lignes directrices pratiques à l'échelle du Canada sur la façon de tester les AV/CV en toute sécurité. Leur politique souple et réactive rendra les tests AV/CV uniformes dans toutes les juridictions, ce qui favorisera la sécurité, la compétitivité et la croissance économique.

En 2018, Transports Canada a également lancé un examen de son régime réglementaire de niveau mondial, dans le contexte de technologies, de données démographiques et d'environnements commerciaux en constante évolution. Tenant directement compte de l'engagement pris dans le budget de 2018, d'entreprendre des examens réglementaires sectoriels, ce processus est également un élément clé de la stratégie de transformation du ministère. Cette stratégie modernise la façon dont le ministère propose ses programmes et ses services. Elle met l'accent sur la surveillance flexible, le service et la numérisation.

Après des consultations approfondies au niveau de tous les modes de transport, Transports Canada a élaboré une feuille de route pour la réglementation, dans le but de suivre le rythme des nouvelles technologies et des autres changements du secteur. La feuille de route décrit comment créer un cadre réglementaire fondé sur les résultats et tenant compte des risques, favorisant l'innovation et les investissements, de même que la transparence.



TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR



FAITS SAILLANTS

- Transports Canada a continué de renforcer sa gestion du transport des marchandises dangereuses. La formation des inspecteurs et de leurs employés auxiliaires a également continué de croître de 2017 à 2018.
- Transports Canada a poursuivi ses recherches en collaboration avec d'autres institutions fédérales ainsi qu'avec l'administration américaine, dans le but d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses.
- En 2018, Transports Canada a amélioré la sécurité des Canadiens en accélérant le calendrier de retrait des wagons-citernes les moins résistants aux collisions, pour le pétrole brut et autres marchandises dangereuses.

Transports Canada a continué de promouvoir et d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses tout au long de 2018. Le programme du ministère chargé du transport des marchandises dangereuses (TMD) a mis en œuvre les mesures et initiatives suivantes.

Améliorer la surveillance du TMD

Transports Canada a maintenu un programme solide de surveillance du TMD, avec près de 90 inspecteurs qui ont mené 5 320 inspections au cours de l'année (une augmentation de 134 % par rapport à 2013) de même que 166 mesures d'exécution. La formation des inspecteurs et des employés a également augmenté de 40% entre 2017 et 2018.

Ce programme de surveillance amélioré a permis à Transport Canada d'assurer l'inspection continue des sites à haut risque, manutentionnant des volumes croissants de liquides inflammables transportés par chemin de fer.

Projet de recherche collaboratif continu sur le pétrole brut

En partenariat avec les départements américains de l'énergie et des transports et avec le laboratoire national Sandia, Transports Canada a accompli d'importants travaux visant à évaluer les méthodes d'échantillonnage et d'analyse du pétrole brut utilisé dans les transports.

Des projets additionnels de recherche sont en cours pour améliorer l'évaluation d'une gamme de caractéristiques de combustion du pétrole brut, destinées à éclairer les réponses aux urgences mettant en cause des liquides inflammables.

Recherche collaborative sur les conteneurs et emballages pour le transport de marchandises dangereuses

Transports Canada a collaboré avec le Conseil national de recherches du Canada afin de mener des recherches et des essais afin d'améliorer un projet de norme mondiale d'essai des emballages pour le transport aérien des piles au lithium.

En collaboration avec la Federal Railroad Administration des États-Unis, Transports Canada a commencé à étudier le comportement d'une citerne mobile UN et de son contenu cryogénique dans une situation d'exposition à un incendie. Ce projet de recherche pluriannuel comprend des essais de réaction au feu et de la modélisation.

Examen réglementaire de certaines parties du Règlement sur le TMD et modifications

Transports Canada a continué de progresser dans l'examen et la modification de plusieurs parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, conformément au plan de réglementation prospective du gouvernement du Canada : 2017-2019. Les modifications amélioreront la réglementation en vigueur pour une conformité accrue, et contribueront à améliorer la sécurité publique des Canadiens.

Les points saillants incluent une approche stratégique proposée pour la conception de la réglementation, qui comprend une sensibilisation générale et une formation axée sur les compétences. Un examen des dispositions du Canada sur la formation en matière de transport des marchandises dangereuses a été présenté au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations unies en août 2018.

Cela répond également à deux des recommandations du groupe de travail sur les interventions d'urgence :

- Améliorer le programme du plan d'intervention en cas d'urgence (PIU)
- Renforcer la sécurité publique en cas d'incident lors du transport de marchandises dangereuses

Pour ce faire, il faut moderniser les exigences du PIU. Les modifications réglementaires proposées visent à :

- Améliorer le programme de PIU pour renforcer les interventions d'urgence, en précisant davantage comment activer un PIU et quand ces plans sont nécessaires
- Améliorer la façon dont le ministère supervise le programme de PIU en exigeant que Transports Canada soit informé des incidents impliquant des marchandises dangereuses à risque élevé, afin de surveiller les efforts d'atténuation et de s'assurer qu'ils soient rapides, appropriés, sûrs et coordonnés

Autres mises à jour sur les réglementations et les normes

En 2018, Transports Canada a également pris les mesures suivantes pour renforcer le transport des marchandises dangereuses :

- Mise à jour de la norme (TP 14877) sur les conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer
- Finalisation du règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (annexe XV) pour y inclure certains concepts liés à la sécurité, de nouvelles exigences en matière de fabrication et de certification des contenants et de nouvelles exigences en matière de déclaration pour la perte ou le vol de marchandises dangereuses
- Examen du Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) (partie 12: transport aérien) afin d'améliorer le transport aérien des marchandises dangereuses
- Les propositions de rédaction de la partie 7 du plan d'intervention d'urgence ont été publiées dans la partie I de la Gazette du Canada en juillet 2018

Ordre pour la protection du public 39

L'ordre pour la protection du public 39 a été rendu le 28 août 2019. Elle a accéléré le calendrier de retrait des services de transport de pétrole brut des wagons-citernes non revêtus du CPC 1232 jusqu'au 1er novembre 2018, à compter du 1er avril 2020. Elle a également avancé la date du 1er janvier 2019, le retrait des wagons-citernes CPC 1232 non blindés DOT 111, à compter du 30 avril 2025.

Base de données d'identification des clients

Transports Canada a consulté les intervenants sur le projet de base de données d'identification des clients du transport des marchandises dangereuses (GID TMD). Cette base de données aidera à identifier la collectivité de

TMD réglementée, permettra des évaluations rigoureuses des sites de marchandises dangereuses basées sur les risques, ainsi que des consultations ciblées de diffusion, de sensibilisation et de réglementation.

Mise en œuvre continue des recommandations du groupe de travail sur les interventions d'urgence

Dans son rapport final, le groupe de travail sur les interventions d'urgence a formulé 40 recommandations. À la fin de 2018, le programme TMD a mis en place toutes les recommandations.

Engagement et communication accrues

Transports Canada a continué de collaborer avec les premiers intervenants partout au Canada, notamment par l'intermédiaire du Comité directeur du TMD sur la formation des premiers intervenants. Ce comité a été créé en décembre 2016 dans le but d'aider à développer un programme d'études sur les liquides inflammables pour les premiers intervenants répondant à des incidents de transport ferroviaire.

Le programme TMD a également poursuivi ses travaux communs avec des intervenants externes par le biais de ses contacts réguliers avec le Conseil consultatif de politique générale et ses sous-comités, ainsi que le Groupe de travail national sur la conformité, un forum permettant aux provinces et territoires de travailler avec Transports Canada, sur les questions d'inspection et d'application liées au transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada rencontre régulièrement l'Administration de la sécurité des pipelines et des matières dangereuses du ministère des Transports des États-Unis et collabore souvent avec elle.

Soutien continu à une stratégie de sensibilisation à la sécurité de TMD

Cette stratégie inclut la distribution de matériel de sensibilisation et de prise de conscience aux premiers intervenants, aux municipalités et au grand public, tel que le programme Vous n'êtes pas seul! inclus dans les trousse de sensibilisation à la sécurité publiées par Transports Canada. Ce guide de référence rapide a été conçu de manière stratégique dans le but d'aider les premiers intervenants sur les lieux d'un incident mettant en cause des liquides inflammables. Environ 1 600 exemplaires papiers ont été distribués, et la stratégie a permis de sensibiliser le public lors de 70 activités tenues de 2017 à 2018.

De nouvelles vidéos sur les liquides inflammables et les PIU ont également été mises à disposition en 2018.

Coordonner la prochaine édition du Guide des mesures d'urgence

Le Guide des mesures d'urgence est élaboré et distribué par CANUTEC en collaboration avec les partenaires américains et internationaux. Il 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 2018

FAITS SAILLANTS

- Davantage de marchandises et de passagers ont été transportés en 2018 dans des conditions économiques favorables.
- Le trafic ferroviaire a atteint un record absolu de 331,7 million de tonnes, dynamisé par les marchandises conteneurisées, le pétrole brut, la potasse et les produits pétroliers (excluant le pétrole brut).
- Les indicateurs de performance de Transports Canada montrent que la congestion a sensiblement nui aux délais de transit de la chaîne logistique intermodale et céréalière vers les marchés.
- Le nombre de passagers internationaux empruntant tous les modes de transport a atteint de nouveaux records.
- Dans l'ensemble, le système de transport a bien réagi à la demande de transport élevée, en acheminant des volumes de trafic plus importants, et en temps voulu.
- Toutefois, des problèmes de congestion sont apparus dans différentes parties du réseau, notamment dans le Lower Mainland de Vancouver.
- Les émissions globales de GES liées aux transports ont augmenté depuis 2005, malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique des transporteurs aériens, des chemins de fer et des véhicules routiers.
- Le Canada continue de posséder l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Le nombre d'accidents est resté inférieur ou proche de la moyenne décennale pour tous les modes de transport.

MESURE DE PERFORMANCE

Un certain nombre de données et d'indicateurs est utilisé pour surveiller et évaluer le débit et l'efficacité du système de transport au Canada. Les volumes et les valeurs des marchandises informent sur les flux et l'utilisation des réseaux nationaux et régionaux, tandis que les indicateurs de temps de transit évaluent la fluidité et la compétitivité du système. Bien que cette section

présente un aperçu de la performance du transport pour l'année 2018, le Centre canadien de données sur les transports publie un nombre accru d'indicateurs de trafic et de performance, mis à jour mensuellement.

Ce chapitre présente également la performance environnementale du Canada, mesurée en termes d'émission de gaz à effet de serre, et notre performance en matière de sécurité et de protection contre les accidents et les décès.

DANS
CETTE
SECTION

- MESURE DE PERFORMANCE
- PRODUCTIVITÉ ET COMPÉTITIVITÉ
- FLUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
- PERFORMANCE ET UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT
- FLUX DE PASSAGERS
- PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- PERFORMANCE SUR LE PLAN DU TRANSPORT ÉCOLOGIQUE



COLOMBIE-BRITANNIQUE

PERFORMANCE

PRODUCTIVITÉ

Un système de transport multimodal productif, concurrentiel et connecté peut offrir de meilleurs délais d'expédition, des coûts réduits et un transport du fret et des passagers plus fiable.

La déréglementation de la fin des années 80 a amélioré la productivité dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et du camionnage au cours des années quatre-vingt-dix. Depuis 1986, la productivité dans les secteurs ferroviaire et aérien a augmenté d'au moins 50 %, comparativement à un gain de 1,9 % dans l'ensemble de l'économie.

Les gains de productivité ont permis aux transporteurs d'imposer des économies de coûts grâce à un rendement financier accru (transport ferroviaire de marchandises).

Toutefois, ces dernières années, la croissance de la productivité dans le secteur des transports et de l'entreposage a ralenti, diminuant en moyenne de 0,3 % par an entre 2013 et 2017, par rapport à une augmentation de 0,6 % pour le secteur des entreprises dans son ensemble.

COMPÉTITIVITÉ

La position concurrentielle relative du Canada sur la scène internationale s'est récemment détériorée. Selon l'indice de performance logistique de la Banque mondiale, une mesure mondiale basée sur une enquête et comparant la « convivialité » logistique de 160 pays, le Canada est passé au vingtième rang en 2018, au lieu du 16e en 2016. Cette baisse peut être attribuée à toutes les parties de l'indice (douanes, infrastructures, expéditions internationales, qualité de la logistique, services, suivi et repérage, et ponctualité).

FLUX DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

En 2018, le PIB mondial est demeuré relativement élevé à 3,7 % (similaire à 2017), malgré l'incertitude des échanges et les ralentissements en Europe (France, Allemagne), Asie (Chine) et au Canada. En revanche, l'activité économique s'est accélérée aux États-Unis, principal partenaire commercial du Canada, atteignant sa plus forte croissance du PIB depuis 2015 avec un peu moins de 3 %.

Le système de transport a pu s'ajuster globalement à ces conditions économiques favorables, ce qui s'est traduit par une demande accrue de marchandises canadiennes à l'étranger, et de marchandises internationales en transit ou consommées dans le pays.

Flux de transport maritime

En 2018, le volume total des cargaisons manutentionnées dans les 18 administrations portuaires canadiennes a augmenté de 2,0 %, jusqu'à 342,1 millions de tonnes (voir la carte 6 en annexe).

Le port de Vancouver, le port le plus achalandé du Canada, a traité 147,1 millions de tonnes métriques de fret en 2018, soit 4 % de plus qu'en 2017. Près de 80 % de ce poids était constitué de fret sortant.

Le port de Montréal, le deuxième port le plus achalandé du Canada, a traité 38,9 millions de tonnes métriques en 2018, en hausse de 2,3 % par rapport à 2017. La croissance en termes de tonnage a été entraînée par le carburant, le diesel et les cargaisons conteneurisées.

La quantité de fret et le nombre de navires en transit dans la voie maritime du Saint-Laurent ont tous deux augmenté en 2018, pour la deuxième année consécutive, augmentant respectivement de 5,6 % et 5,2 %. Les deux mesures ont atteint leur plus haut niveau depuis 2014. Les gains de volume ont été dynamisés par les produits sidérurgiques ainsi que par les céréales.

Flux de transport ferroviaire

En 2018, les chemins de fer ont transporté un plus de 331,7 millions de tonnes, soit une augmentation de 6 % par rapport à 2017 (voir la carte 7 en annexe)¹². Les gains ont été observés pour tous les produits de base, avec une augmentation notable de 65 % pour les produits pétroliers. Cette évolution a été due au volume de pétrole brut, qui a atteint son plus haut niveau en quatre ans en décembre 2018. Face aux contraintes croissantes de la production canadienne et des pipelines de l'Ouest canadien, l'écart entre le prix de référence américain ou West Texas Intermediate et le prix de référence canadien ou Western Canadian Select

12 Y compris les chemins de fer sous réglementation fédérale et ceux sous réglementation provinciale, qui s'échangent avec une voie ferrée sous réglementation fédérale.





DÉFIS RELATIFS AU PERFORMANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT CANADIEN

Vancouver Lower Mainland

s'est creusé en 2018, ce qui a amené les producteurs canadiens à se tourner progressivement vers le rail pour exporter leur production aux États-Unis, qui sont de loin le principal acheteur de pétrole canadien.

Cette situation s'est inversée au début de 2019, lorsque le gouvernement de l'Alberta a mis en place une réduction de la production qui a permis de réduire l'écart de prix du pétrole entre les États-Unis et le Canada. Pour les producteurs de pétrole canadiens, cela a créé des possibilités d'arbitrage moindres aux États-Unis.

Des gains de trafic notables ont également été enregistrés pour la potasse (13,5 %), et les marchandises conteneurisées (13,1 %). En revanche, les véhicules et équipements automobiles ont enregistré la baisse la plus forte (-6,0 %).

Flux de transport aérien

En 2018, les aéroports canadiens ont traité 1,6 million de tonnes de fret chargé et déchargé de transporteurs nationaux et étrangers, soit une augmentation de 7,4 % par rapport à 2017.

PERFORMANCE ET UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Dans l'ensemble, le système de transport a réagi efficacement à la demande de transport accrue en 2018, entraînant des volumes de trafic plus importants dans les délais.

Toutefois, des problèmes de congestion au niveau du transport multimodal de marchandises sont apparus dans différentes parties du réseau, notamment aux points d'interaction de différents modes, notamment :

- dans les ports qui sont des portes d'entrée et de sortie du Canada, là où ferroviaire et maritime s'interchangent
- aux terminaux intérieurs, là où les modes de transport routier et ferroviaire s'interchangent en milieu urbain

Ces défis sont aggravés en hiver, car les conditions météorologiques peuvent affecter les opérations de manière significative, et augmenter la variabilité de la performance dans de nombreuses chaînes d'approvisionnement.

Le mois de février a été particulièrement froid cet hiver comparativement à l'hiver précédent enregistrant plus de 20 jours où la température est descendue sous -25 degrés Celsius en Saskatchewan et à Edmonton. Avec de telles

températures enregistrées dans les prairies, les chemins de fer ont mis en place des restrictions opérationnelles pour des raisons de sécurité et opérationnelles.

Dans le but d'augmenter le partage d'information sur l'impact de l'hiver, les principaux deux chemins de fer sont tenus de publier un plan d'exploitation hivernale soulignant les mesures mises en place afin d'acheminer le fret durant les périodes de difficultés opérationnelles.

En 2018, les deux chemins de fer de classe I ont investi en capital plus de 5,1 milliards de dollars, soit 25% de plus qu'en 2017 et 60% de plus que la moyenne des dix dernières années.

En 2018, la région du Lower Mainland à Vancouver a enregistré un épisode notable de congestion aiguë en décembre 2018 (voir page 46). La région du Lower Mainland est caractérisée par un fort trafic ferroviaire et routier qui dessert le port de Vancouver où un grand nombre de marchandises transitent. Plusieurs défis opérationnels coexistent, tels que :

- Points d'interconnexion ferroviaire
- Ponts et tunnels donnant accès à la Rive Nord
- Coordination de la chaîne d'approvisionnement entre les modes de transport maritime et terrestre

Chaîne intermodale d'approvisionnement de conteneurs

En 2018, le trafic de conteneurs a continué d'augmenter sur la côte ouest, mais à un rythme moins soutenu qu'en 2017. Les volumes ont augmenté de 4,1 % dans le port de Vancouver et de 12,0 % dans le port de Prince Rupert. Dans le contexte de volumes plus élevés et d'une combinaison de problèmes liés au climat et aux problèmes opérationnels, la chaîne intermodale d'approvisionnement a connu des problèmes de rendement sur la côte ouest pendant l'hiver (voir page 46).

Le temps de transit pour expédier un conteneur de Shanghai à Toronto via les ports de la côte ouest (temps de transit de bout en bout) est resté supérieur à la moyenne des trois dernières années, soit en moyenne 27,4 jours. C'était au-dessus du niveau de 2017 de 25,3 jours¹³. Pendant les mois d'hiver de 2018, cette mesure était en moyenne de 29,3 jours, même, soit près de 3 jours de plus que la moyenne sur 3 ans.

13 La mesure des temps de transit de bout en bout de Transports Canada englobe le transit océanique depuis les ports d'origine asiatiques et européens, le port canadien et le transit terrestre (rail et camion) vers les principaux centres intérieurs nord-américains comme Toronto et Chicago.

Au cours du mois de décembre 2018, le réseau ferroviaire a connu des problèmes de fluidité dans le Vancouver Lower Mainland en raison d'une augmentation de la demande, et de problèmes de capacité. Cette situation a entraîné des embouteillages sur le réseau et a incité les chemins de fer à mettre en place des embargos sur un certain nombre de marchandises en vrac (par exemple, le canola et la pâte), ainsi que sur les trains manifestes.

À la suite de cet événement, les organisations d'expéditeurs et les autres parties intéressées ont demandé à l'Office des transports du Canada de lancer une enquête afin de déterminer si les compagnies de chemin de fer remplissaient leurs obligations en matière de niveau de service, et si certains produits faisaient ou non l'objet d'un traitement discriminatoire. L'enquête a été ouverte avec l'approbation du Ministre en janvier 2019 et une décision a été rendue le 15 avril 2019.

L'Office a déterminé que ni le CP, ni BNSF n'avait manqué à leurs obligations en matière de niveau de service. Toutefois l'Office a aussi déterminé que le CN avait manqué à ses obligations en matière de niveau de service, en annonçant son intention d'imposer un embargo sur les envois de pâte de bois à destination de Vancouver, plusieurs mois avant que des problèmes de congestion ne se posent. Le CN a par la suite imposé des embargos sur ce produit en décembre 2018 « plutôt que de faire tous les efforts raisonnables pour relever ces défis ».

En conséquence, l'Office a ordonné au CN d'élaborer un plan détaillé, annuellement, sur les trois prochaines années, afin de faire face aux augmentations de trafic survenant dans la région de Vancouver. En outre, le CN a reçu l'ordre de ne recourir à des embargos qu'à titre exceptionnel et uniquement pour relever des défis spécifiques et réels, tout en minimisant les conséquences sur les livraisons et le transport.





Malgré ces difficultés, les temps de transit de bout en bout sont restés compétitifs tout au long de l'année par rapport aux autres ports concurrents de la côte ouest des États-Unis, tels que Los Angeles / Long Beach et Seattle / Tacoma, qui affichaient des performances comparables.

Sur la côte est du Canada, les volumes de conteneurs ont de nouveau augmenté dans le port de Montréal en 2018 (9,2 %) et Saint John (3,0%), mais ils ont diminué dans le port de Halifax (-2,1 %).

De même, la fluidité sur la côte Est a été entravée au cours de l'hiver 2018, en raison des conditions météorologiques difficiles et de la forte demande, comme en témoignent les temps de transit de bout en bout des conteneurs d'Anvers à Toronto, via les ports de Montréal et de Halifax. Cette mesure est passée de 17,2 jours en 2017 à 18 jours en 2018. Les temps de transit ont même atteint 19,4 jours pendant les mois d'hiver 2018.

Chaîne d'approvisionnement en grain de l'Ouest

Dans l'Ouest canadien, les récoltes ont atteint environ 80 millions de tonnes au cours de la campagne agricole 2018 à 2019, soit un niveau comparable à celui de l'année précédente. Des rendements plus élevés que prévu et des stocks de report supérieurs à la moyenne (+ 11 %) ont contribué à la plus forte offre depuis la récolte exceptionnelle de 2013 à 2014.

La majorité du grain produit dans l'Ouest canadien est exporté par les ports canadiens, et il repose sur le rail pour son transport.

Les volumes de grain manutentionnés dans les ports canadiens ont généralement augmenté en 2018. Le port de Vancouver, qui a manutentionné 27,4 millions de tonnes, a enregistré une augmentation de 1 %, tandis que le grain manutentionné au port de Prince Rupert a diminué de 6 %. Le grain manutentionné au port de Thunder Bay a augmenté (1,6 %) et il a bondi de près de 20 % dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'augmentation de la production céréalière de l'Ouest exerce des pressions saisonnières sur le réseau de transport ferroviaire. Le grain des fermes commence à entrer dans le réseau en septembre et pendant tout l'automne, et la capacité d'expédier du grain à Thunder Bay diminue en hiver, lorsque la voie maritime est fermée.

Le début de la campagne agricole 2018 à 2019 (d'août à décembre) a enregistré des volumes supérieurs à ceux de la même période de l'année dernière, transportant des Prairies 8,6 % de grain en plus.

Comme pour les autres produits, la chaîne d'approvisionnement en grains a connu des problèmes de fluidité au cours de l'hiver 2018 à 2019. Cela se traduit en partie par un temps de transit de bout en bout long pour expédier le grain en Asie. Le temps de transit est resté supérieur à la moyenne triennale pendant la majeure partie de l'année, culminant entre décembre 2018 et mars 2019, 6,2 % supérieur à la moyenne triennale entre la Saskatchewan et la Chine et 7,8 % plus élevé au Japon via le port de Vancouver. Ces chiffres plus élevés peuvent être attribués à une dégradation de la performance de différents segments de la chaîne d'approvisionnement, notamment les silos à grains, les chemins de fer et les lignes de transport maritime. En dépit des problèmes de fluidité de décembre à mars, les chemins de fer ont acheminé 8,8 % de plus de céréales que l'année précédente.

Congestion urbaine

Au cours des dernières années, l'intensification du trafic dans les régions urbaines a exacerbé la congestion au niveau du premier/dernier kilomètre des chaînes d'approvisionnement qui opèrent dans ces régions.

Dans l'Ouest du Canada, le corridor Calgary-Edmonton est l'un des plus empruntés pour le trafic de passagers et de marchandises. Au cours des périodes de pointe, les deux régions urbaines sont congestionnées alors que le temps alloué au déplacement durant les heures de pointe peut être de 25 à 150% plus long par rapport aux conditions de libre circulation.

La situation est similaire dans la région métropolitaine de Toronto où le trafic routier des passagers et des marchandises s'est intensifié au cours des dernières années et impose des contraintes sur les chaînes d'approvisionnement, particulièrement près des centres de distribution commerciale et de triages intermodaux. Toronto est l'une des trois villes les plus congestionnées au Canada, où le temps de déplacement peut être 150% plus long par rapport aux conditions de libre circulation sur certains segments. Il faut 20% plus de temps pour effectuer un aller-retour par rapport à 20 ans auparavant.

Dans la région de Montréal, les autoroutes sont à capacité maximale plus de 10 heures par jour. Le temps de déplacement sur certains segments du système routier est 150% plus grand qu'au cours des périodes de libre circulation.

Temps d'attente des camions à la frontière

En 2018, le trafic des camions a augmenté pour la troisième année consécutive, atteignant environ 11 millions de mouvements de camionnage dans les deux sens aux points frontaliers canado-américains, le plus grand nombre de camions à traverser la frontière depuis 2008. Voir la carte 8 à l'annexe A.

Malgré l'augmentation du trafic enregistré à la frontière, les temps d'attente sont restés pratiquement inchangés, et ils ont même continué à s'améliorer à six des quinze plus importants points de passage des frontières dans les deux sens. Le temps d'attente moyen pour les camions en direction du sud était de 11,7 minutes, ce qui représente une amélioration de 7,5 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les retards pendant les périodes de pointe, représentés par le 95ème de centile, se sont également atténués pour la plupart des passages frontaliers en direction du sud. Pendant ces périodes, seuls trois des 15 principaux points de passages ont eu un temps d'attente de plus de 40 minutes, à savoir la Pacific Highway, le pont Windsor-Ambassador et le pont Queenston. Des retards supérieurs à 40 minutes peuvent être coûteux et perturbants, en particulier pour les trajets de courte distance transportant des marchandises sensibles au facteur temps.

La médiane et le 95ème de centile d'attentes en milieu nord étaient également généralement plus faibles, avec une amélioration de 1 % par rapport à la moyenne des trois dernières années.

Projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement

Transports Canada continue d'investir dans des projets de partenariat multipartites sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Après avoir investi plus de 2 millions de dollars pour renforcer la visibilité du camionnage aux portes des ports de Vancouver, de Montréal et de Halifax, Transports Canada s'appuie sur ces investissements initiaux. En 2017, le ministère a annoncé une contribution de 250 000 dollars à la phase initiale du projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser.

Cette initiative est l'un des nombreux projets de Transports Canada visant à favoriser le dialogue régional fondé sur des preuves, à optimiser les capacités existantes et à soutenir la planification et la coordination des investissements privés et publics. Le projet est multimodal et multipartite et vise à accroître la visibilité, la fiabilité et la prévisibilité des chaînes d'approvisionnement d'importation et d'exportation sur

la côte ouest du Canada, dans le port de Vancouver. Le projet s'appuie sur le partage volontaire de données en temps quasi réel et sur l'application avancée de l'intelligence d'entreprise.

D'autres projets de visibilité multi-intervenants sont en cours de développement à :

- Montréal, pour maintenir l'efficacité des chaînes d'approvisionnement ainsi qu'une connectivité efficace entre les modes de transport, grâce à une meilleure collaboration et à un meilleur échange de données entre partenaires
- La région du Grand Toronto et jusqu'au Golden Horseshoe, afin de développer une plateforme collaborative de commerce électronique en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario, la région de Peel et de la région de Hamilton-Niagara
- Halifax, pour explorer avec le port et l'aéroport les opportunités d'accroître le commerce d'exportation de produits agroalimentaires de la région
- Grands Lacs-Voie Maritime du Saint-Laurent, pour développer un système d'information maritime

Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base

La collaboration entre les intervenants de l'industrie est essentielle, afin d'assurer l'efficacité du réseau de transport. À cette fin, la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base, créée en 2014, est une réunion semestrielle qui offre un forum national multimodal et consensuel aux producteurs, aux expéditeurs, aux fournisseurs de services et aux autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement impliqués dans le transport de marchandises pour identifier et résoudre les problèmes liés au système de transport. Au bout du compte, cela améliore la fiabilité, l'efficacité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Les sessions sont animées par Transports Canada. Les participants partagent des informations sur la performance de leurs chaînes d'approvisionnement, notamment pendant la période hivernale, sur les tendances du marché et sur les défis ou les opportunités.

FLUX DE PASSAGERS

Des augmentations du trafic passagers ont été enregistrées pour tous les modes en 2018.

Secteur aérien

En 2018, les aéroports canadiens ont fait état de 156 millions de passagers embarqués et débarqués, ce qui représente une augmentation de 2,9 % par rapport à 2017 (voir la carte 5 de l'annexe A). Le secteur aérien a desservi le nombre de passagers suivant :

- 89,5 millions sur les services domestiques





- 31,4 millions sur les services entre le Canada et les États-Unis
- 34,5 millions sur d'autres services internationaux

En 2018, environ 90 % du trafic aérien total de passagers ont été gérés dans les 26 aéroports canadiens du système national d'aéroports, avec un trafic record dans les trois aéroports les plus importants.

- Le Pearson International de Toronto a desservi 47,9 millions de passagers (croissance annuelle de 4,6%), ce qui représente 31,7% du trafic aérien national
- Vancouver International a desservi 24,9 millions de passagers (croissance annuelle de 4,6 %), ce qui représente 16,5 % du trafic aérien national
- Montréal-Trudeau International a desservi 18,8 millions de passagers (croissance annuelle de 6,2%), ce qui représente 12,4% du trafic aérien national

Secteur maritime

En 2018, le nombre de croisiéristes a augmenté dans tous les principaux ports canadiens, y compris Vancouver (5,5 %), Halifax (8,2 %), Saint-John (8,0 %) et Québec (14,2 %).

Secteur ferroviaire

Le trafic de passagers annuel de VIA Rail a augmenté de 8,0 % pour atteindre environ 4,7 millions en 2018, soit le plus grand nombre de passagers depuis 2008. Le nombre de passagers a atteint 4,5 millions dans le corridor Québec City-Windsor, augmentant de 9,3 % par rapport à 2017.

En 2018, 204 000 passagers ont utilisé les transporteurs ferroviaires pour franchir les points frontaliers entre le Canada et les États-Unis, soit une hausse de 19,0 % par rapport à 2017. Suite à la tendance à la baisse des dernières années, le nombre de passagers entrant au Canada en train a subi une hausse considérable par rapport au haut niveau de 2011.

Secteur routier

En 2018, 54,2 millions d'aller-retours de véhicules de tourisme ont été enregistrés aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, en hausse de 3,3 % par rapport à 2017. En 2018, environ 68 % des mouvements de véhicules traversant la frontière étaient des véhicules immatriculés au Canada.

En 2017, les réseaux de transport en commun ont transporté environ 2,1 milliards de passagers, soit une augmentation de 2,5 % par rapport à 2016. Cette hausse a été attribuée à des facteurs tels que l'augmentation des niveaux de service (efficacité accrue, extension du nombre de services et des horaires), l'augmentation du nombre d'étudiants et la reprise économique dans les régions métropolitaines.

PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

Le Canada a continué de disposer d'un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Secteur aérien

En 2018, 151 accidents d'avion (en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, ont été enregistrés, en baisse de 25 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Ces accidents ont entraîné la mort de 25 personnes, un chiffre en diminution par rapport aux 27 décès de 2017. Ce chiffre était également inférieur à la moyenne quinquennale précédente de 32.

En 2018, le Canada a continué de prendre des mesures pour faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises légitimes, tout en maintenant son niveau élevé de sûreté pour l'aviation. L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien a contrôlé plus de 68 millions de passagers ainsi que leurs effets personnels, dans les aéroports canadiens.

Secteur maritime

Le Canada possède une feuille de route solide en matière de transport maritime sûr et sécuritaire. Compte tenu des milliers de navires opérant dans les eaux canadiennes, les accidents sont relativement peu nombreux. En 2018, il y a eu 207 accidents mettant en cause au moins un navire immatriculé au Canada, un chiffre en baisse par rapport à la moyenne décennale^[14].

Secteur ferroviaire

En 2018, on estime à 1 172 le nombre d'accidents ferroviaires enregistrés, en hausse de 7,7 % par rapport à 2017. Ces accidents ont entraîné 56 décès, en baisse

¹⁴ Informations statistiques fournies par le Bureau de la sécurité des transports (27 février 2018).

de 23,9 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes^[15]. Les accidents liés aux marchandises dangereuses ont augmenté de 9 %, passant à 125, dont six ont entraîné le rejet de matières dangereuses.

Secteur routier

En 2017, les accidents de la route ont diminué de 9,2% par rapport à 2012, même si davantage de véhicules étaient sur la route. Le taux de mortalité est passé de 0,93 à 0,75 entre 2012 et 2017 au cours de cette période^{[16][17]}.

PERFORMANCE SUR LE PLAN DU TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES

Dans l'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur ont augmenté de 7 % au cours de la dernière décennie. Le Rapport d'inventaire national du Canada 1990-2016 indique une réduction des émissions des transports aériens et maritimes, et une augmentation des émissions du transport routier^[18].

Secteur aérien

En 2016, l'aviation intérieure a émis 7,1 mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (CO₂e). Cela représente 4,1 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur. Selon le dernier rapport annuel sur le Plan d'action du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, les émissions liées au transport aérien ont augmenté depuis 2005 en raison de l'accroissement de la circulation aérienne, avec une amélioration de l'efficacité du carburant cumulée de 15,6 % de 2008 à 2017, soit une amélioration annuelle moyenne de 1,9 %^[19].

Le secteur améliore son efficacité énergétique grâce à des mesures prises en vertu d'accords volontaires avec le gouvernement du Canada depuis 2005, et qui ont été mises à jour en 2015. Comparativement à 2016, les transporteurs aériens canadiens ont amélioré leur efficacité énergétique globale de 2,8 % en 2017. Cela représente une amélioration annuelle moyenne de 1,9 % par rapport à 2008, ou une amélioration cumulative de 15,6 % de 2008 à 2017.

Secteur maritime

En 2016, le secteur maritime national a émis 3,9 mégatonnes de CO₂e. Cela représente 2,2 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur. Entre 2005 et 2016, les émissions de gaz à effet de serre du secteur marin domestique ont diminué de 40 %, les expéditeurs passant désormais à d'autres modes de transport, tels que les camions et les chemins de fer.

De 2017 à 2018, le Programme national de surveillance aérienne a effectué un total de 3 995 heures de surveillance

¹⁵ Les données proviennent du site Web du Bureau de la sécurité des transports. Les cas où des enquêtes sont en cours n'y sont pas inclus.
¹⁶ Collisions avec des morts et des blessés.
¹⁷ Un décès dans un accident de la circulation à signaler par 10 000 immatriculations de véhicules à moteur.
¹⁸ Les émissions venant des autres modes de transport, par exemple des véhicules résidentiels, commerciaux et de loisirs) sont plus faibles qu'il y a 10 ans. Elles représentent 3,8% des émissions liées aux transports en 2015.
¹⁹ Le rapport annuel sur le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation fournit des informations sur la consommation d'énergie et sur les émissions des transporteurs aériens canadiens. Son champ d'application et sa méthodologie diffèrent des comptes officiels des émissions figurant dans l'inventaire national du Canada pour le transport aérien.

sur les trois côtes du Canada. Au cours de ces patrouilles, 458 incidents de pollution ont été détectés et la quantité de pétrole observée dans le milieu marin a été estimée à environ 3 796 litres. Les vols de surveillance aérienne réguliers contribuent de manière significative à la réduction des rejets de pétrole par les navires de commerce en mer, les navires étant de plus en plus conscients que leurs activités polluantes illégales peuvent être détectées.

Secteur ferroviaire

En 2016, le secteur ferroviaire a émis 6,8 mégatonnes de CO₂e. Cela représente 4 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur. Les activités de fret ont représenté 98 % des émissions de gaz à effet de serre ferroviaires. Selon le dernier rapport annuel de surveillance des émissions des locomotives, les chemins de fer canadiens ont continué d'améliorer leur efficacité, ce qui, malgré l'augmentation du trafic marchandises, a contribué à une légère réduction des émissions ferroviaires au cours de la décennie passée^[20].

Secteur routier

En 2016, le secteur des transports routiers a émis 145,8 mégatonnes de CO₂, soit 84 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, et 21 % du total des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

De 2005 à 2016, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont augmenté de 12 %. En dépit de l'amélioration de l'efficacité énergétique dans toutes les catégories de véhicules, cette augmentation provient de :

- croissance de l'activité passager et fret
- une évolution vers des modes de transport à plus forte intensité de gaz à effet de serre, notamment les camions lourds et les gros véhicules de tourisme (par exemple, les 4x4 et les camionnettes)

Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de transport routier de marchandises ont augmenté de 23,0 % entre 2005 et 2016, passant de 49 à 60 mégatonnes. Au cours de la même période, l'activité de fret routier, mesurée en tonnes-kilomètres, a également augmenté d'environ 17 %.

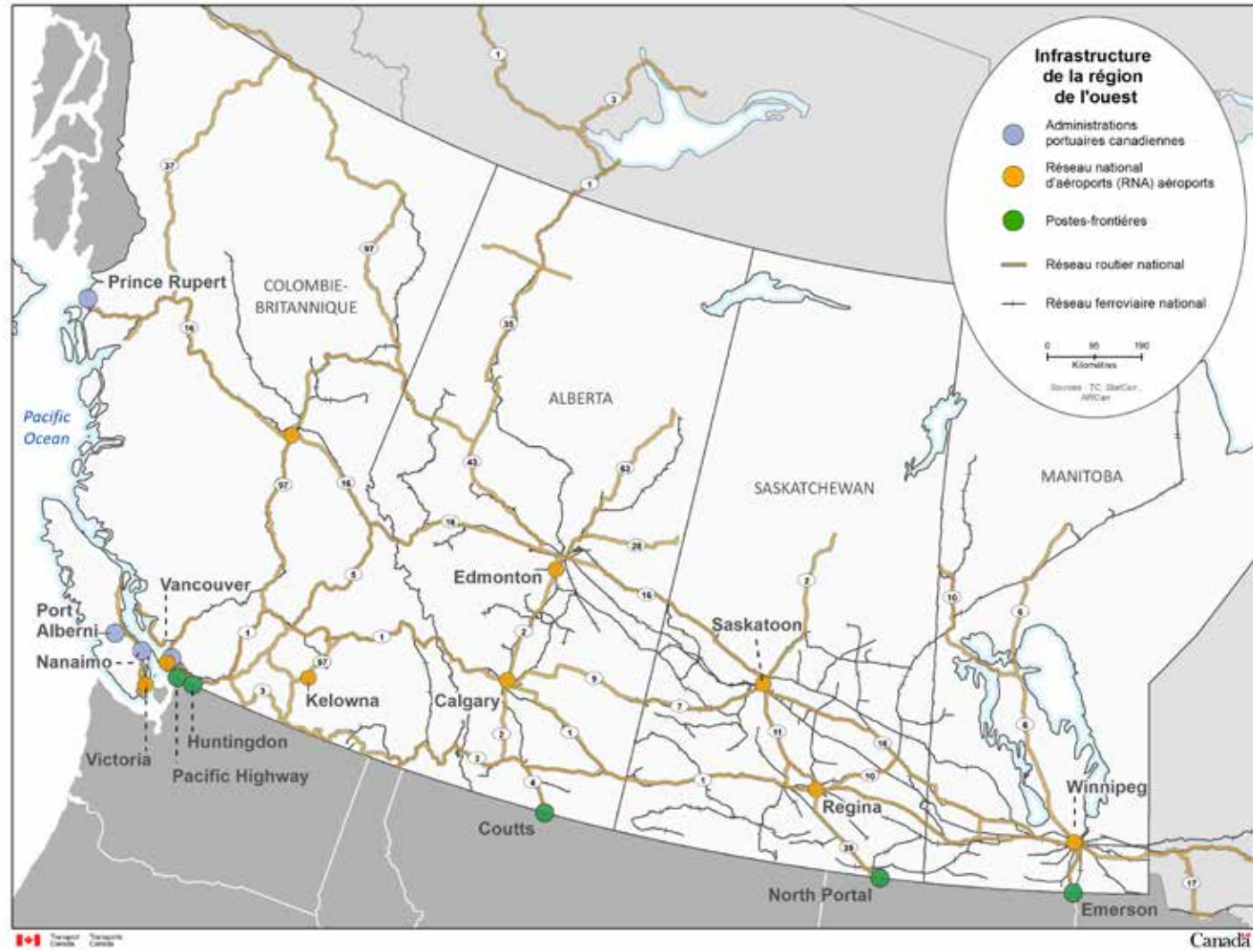
Les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules de tourisme ont augmenté de 5,1 % entre 2005 et 2016, passant de 82 à 86 mégatonnes. Au cours de la même période, l'activité passagers enregistrée en passagers-kilomètres a augmenté d'environ 20 %.

Les réglementations fédérales fixent des normes d'émissions de gaz à effet de serre de plus en plus strictes, tant pour les voitures neuves que pour les camionnettes des années modèles 2017 et suivantes, ainsi que pour les nouveaux véhicules lourds et les moteurs des années modèles de 2021 à 2027. Cela s'appuie sur les normes existantes couvrant les années modèles précédentes.

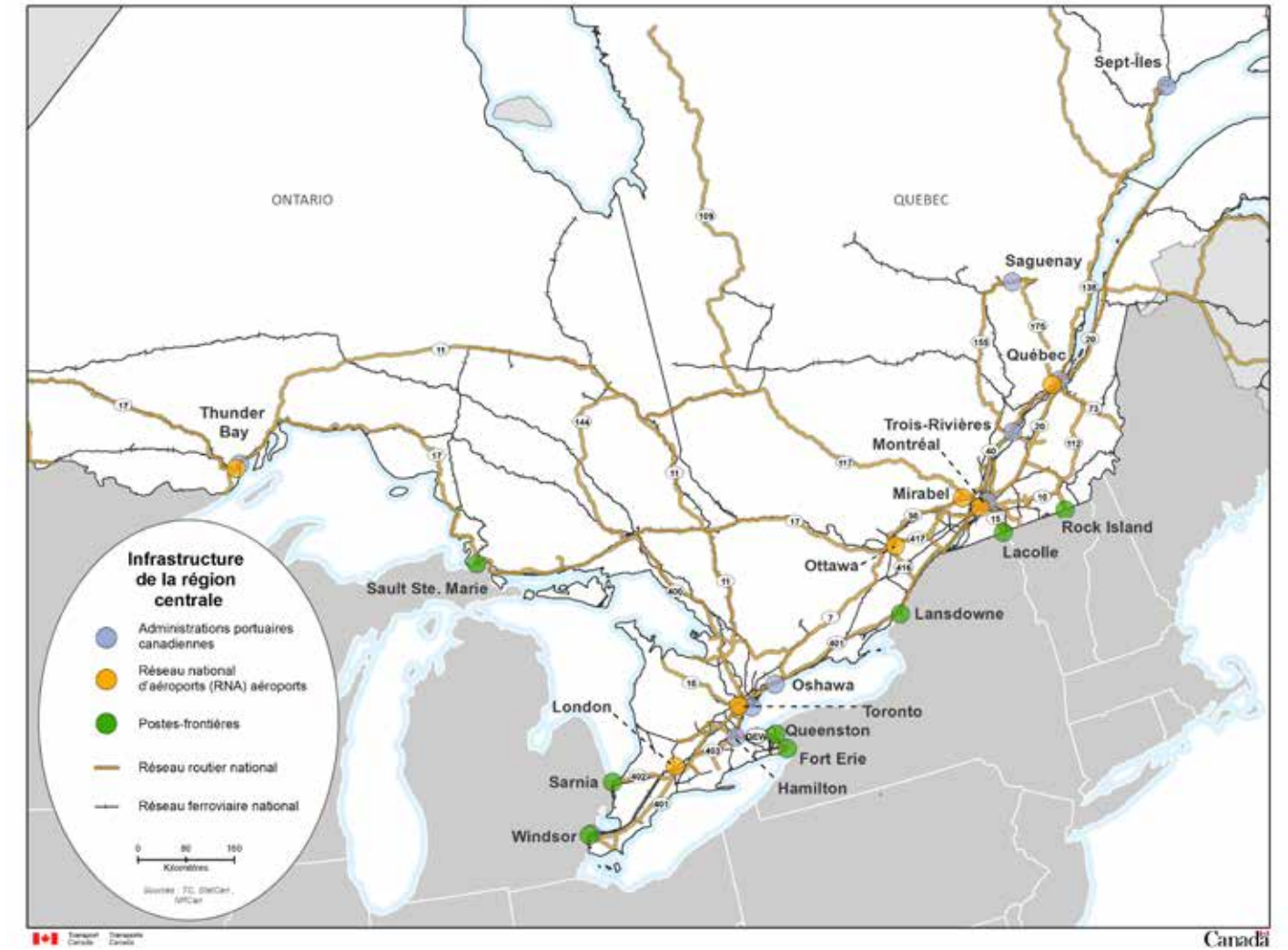
²⁰ Le dernier rapport annuel de surveillance des émissions des locomotives produit par l'Association des chemins de fer du Canada fournit des informations sur la consommation d'énergie ainsi que sur les émissions des chemins de fer canadiens, et diffère par la portée et la méthodologie des émissions officielles rapportées dans le Rapport d'inventaire national du Canada pour le rail.



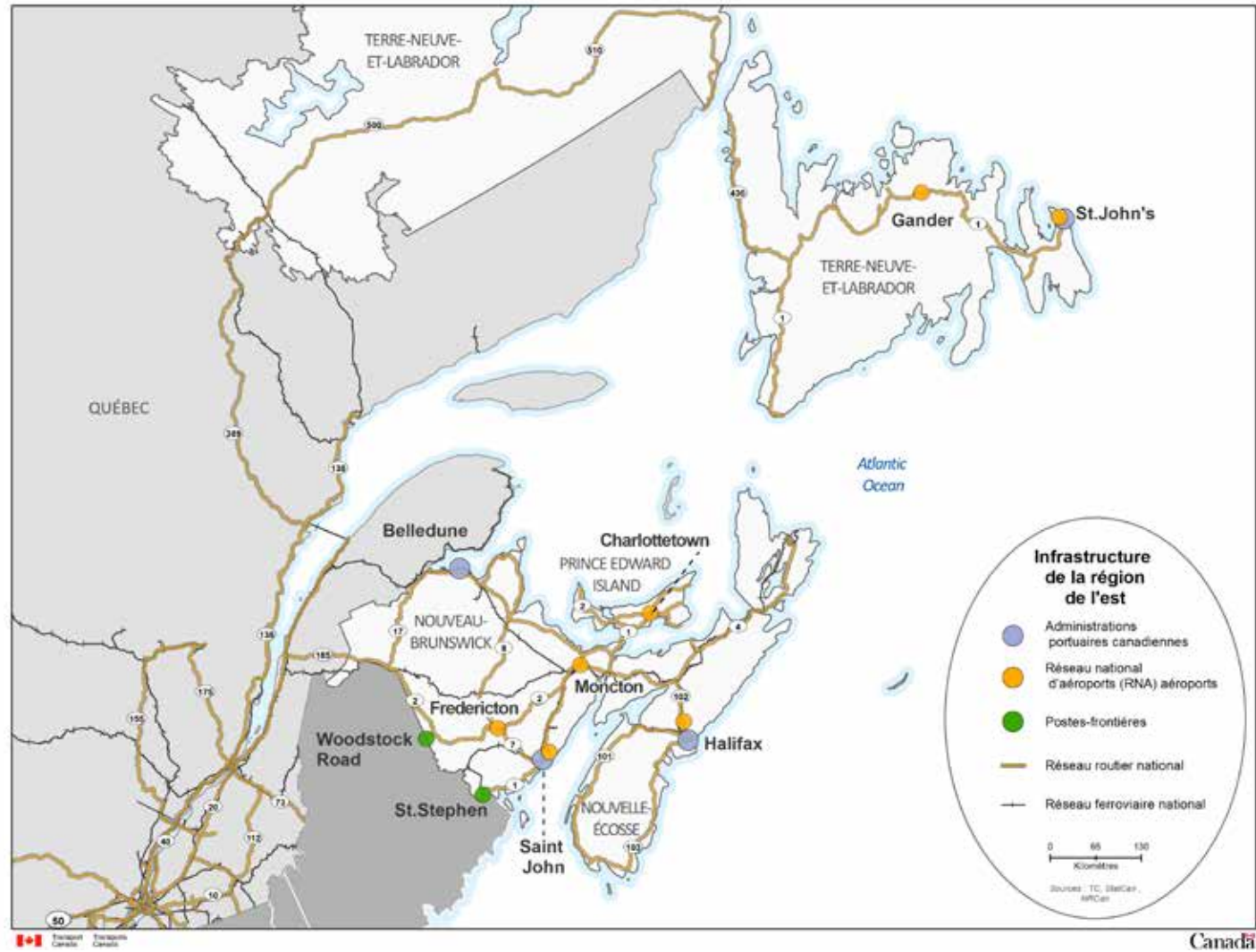
ANNEXE A : CARTES ET FIGURES



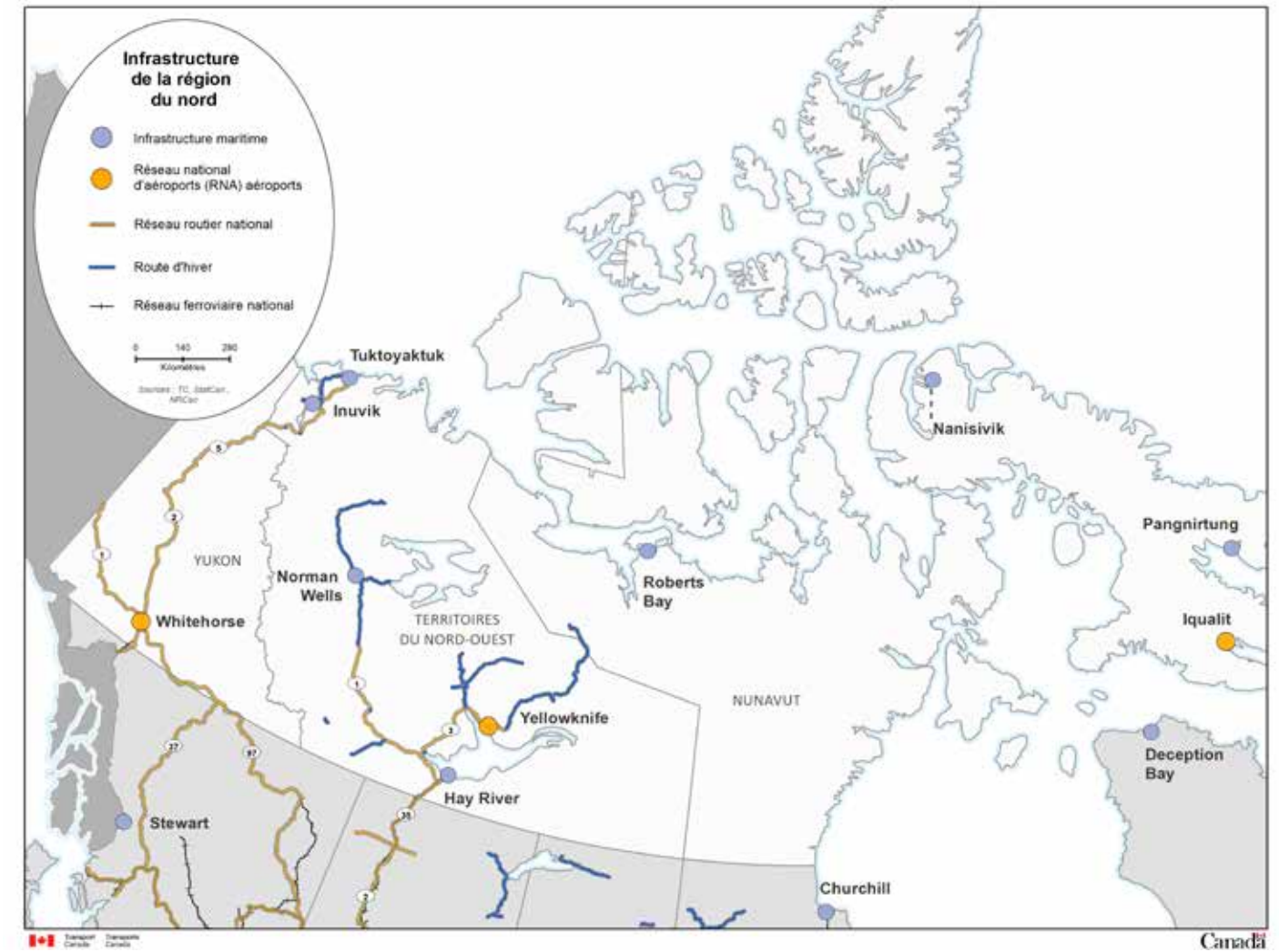
CARTE 1 : Région de l'Ouest



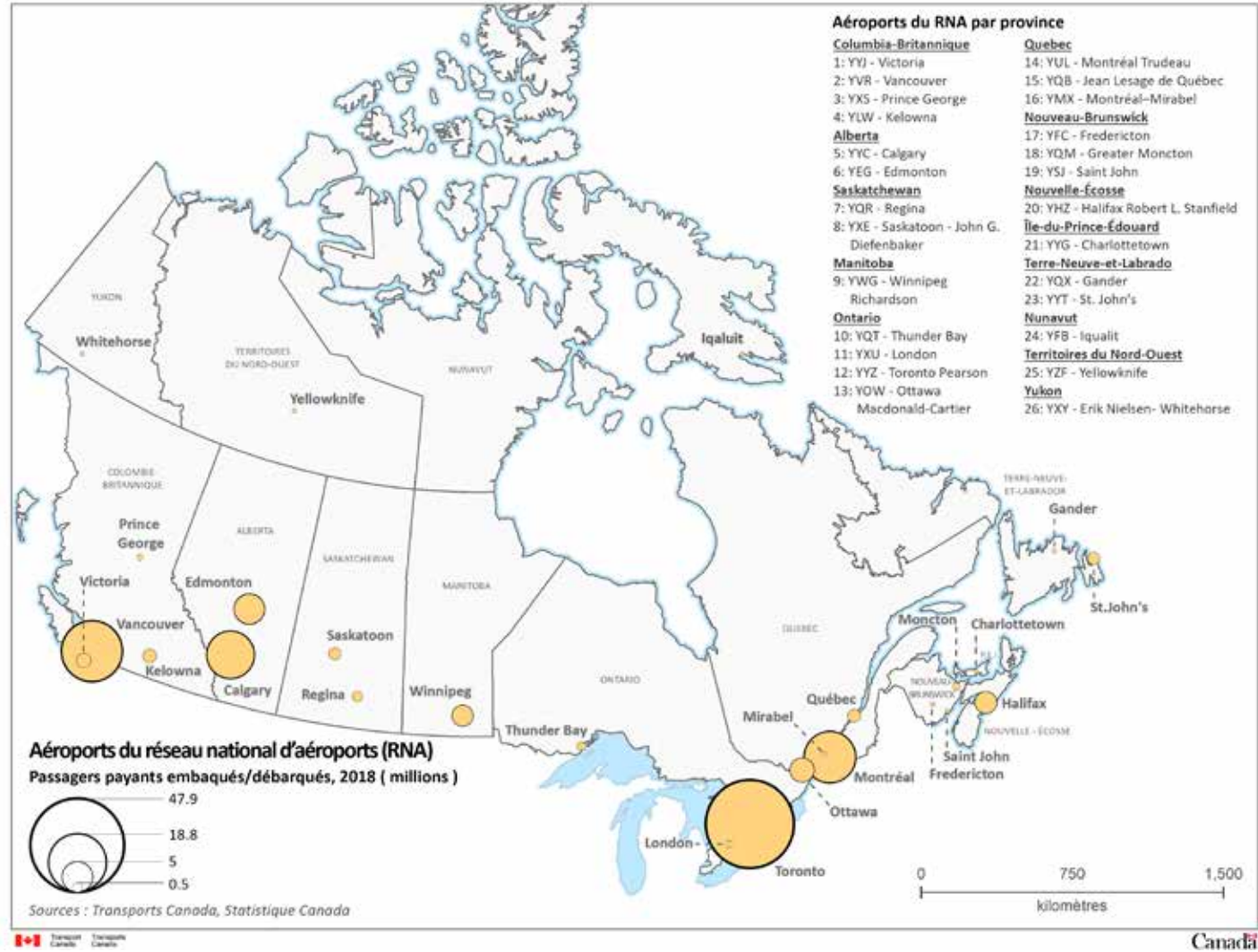
CARTE 2 : Région Centrale



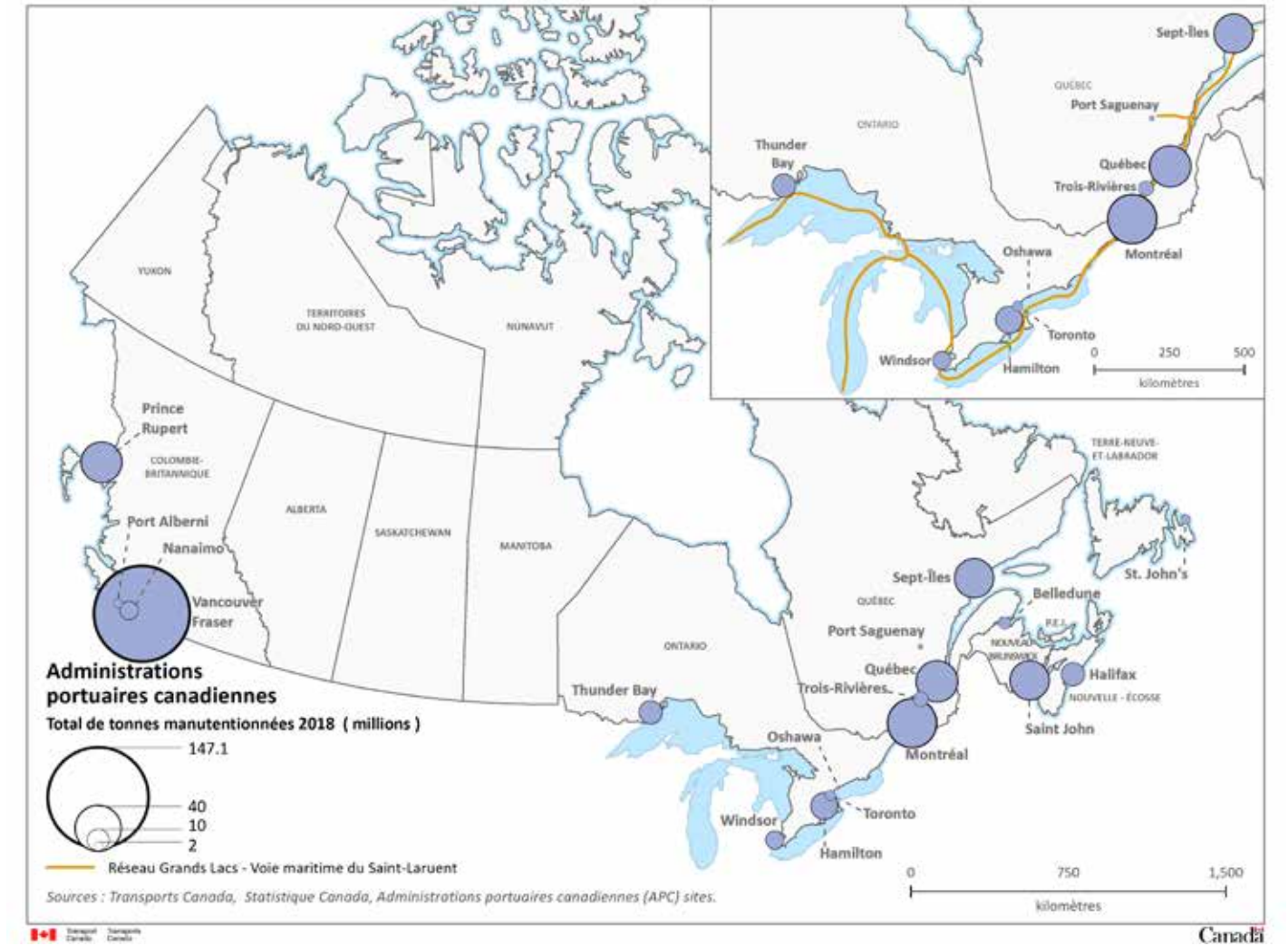
CARTE 3 : Région de l'Est



CARTE 4 : Région du Nord



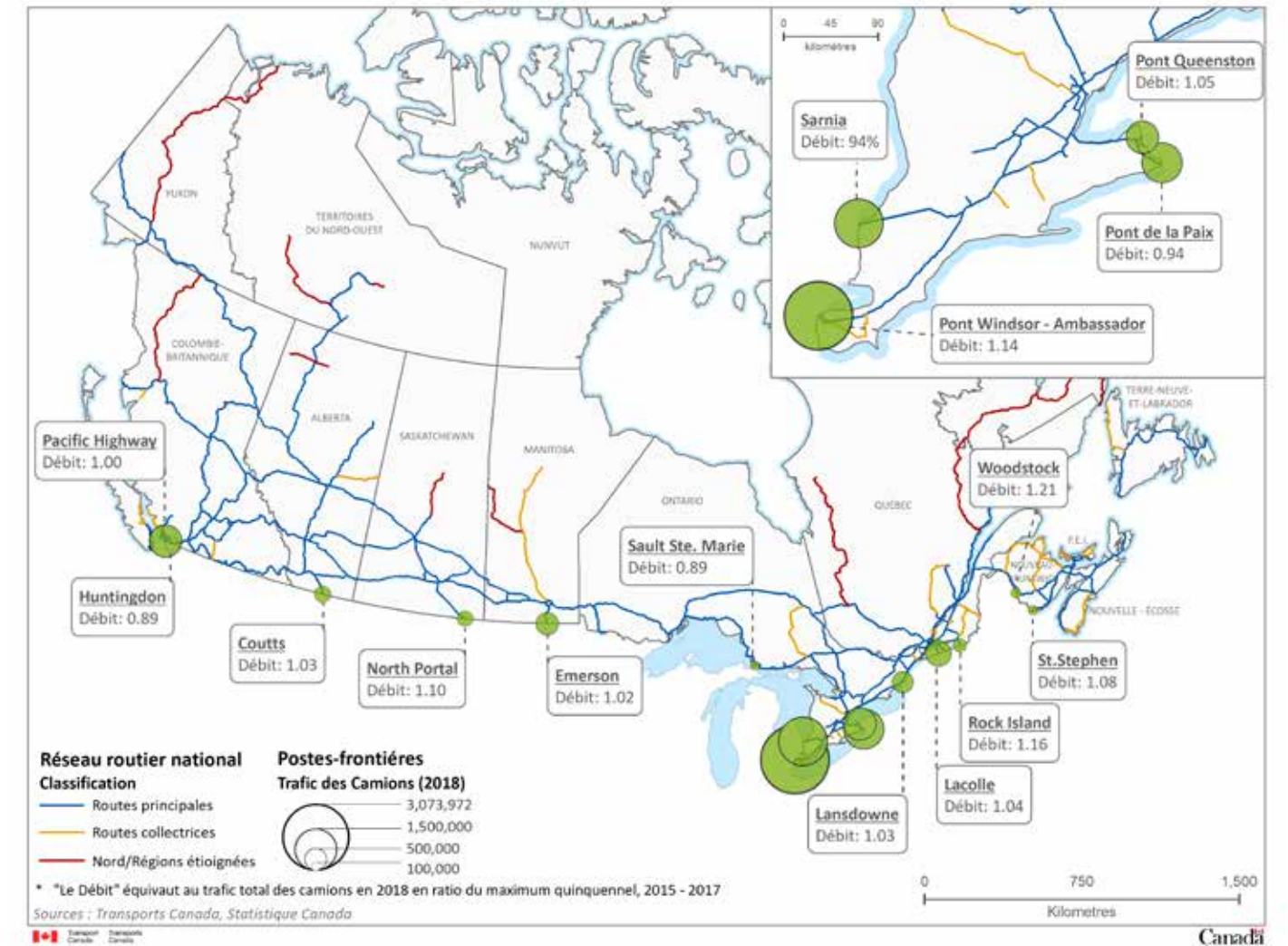
CARTE 5 : Réseau national d'aéroport



CARTE 6 : Administrations portuaires canadiennes



CARTE 7 : Comparaison des flux par rail – Trafic total en 2018 versus la moyenne de trois ans



CARTE 8 : Performance des passages frontaliers par camion – Flux de trafic

FIGURE #1

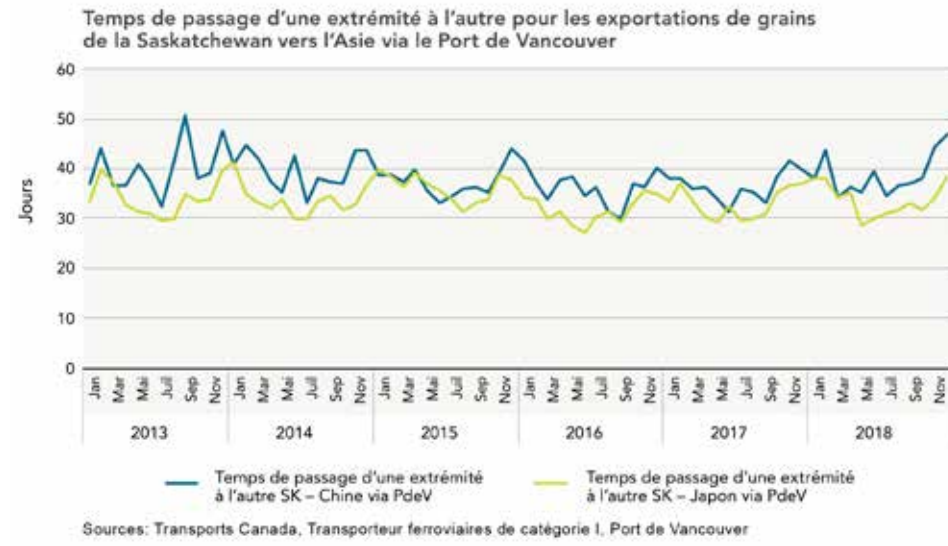


FIGURE #2

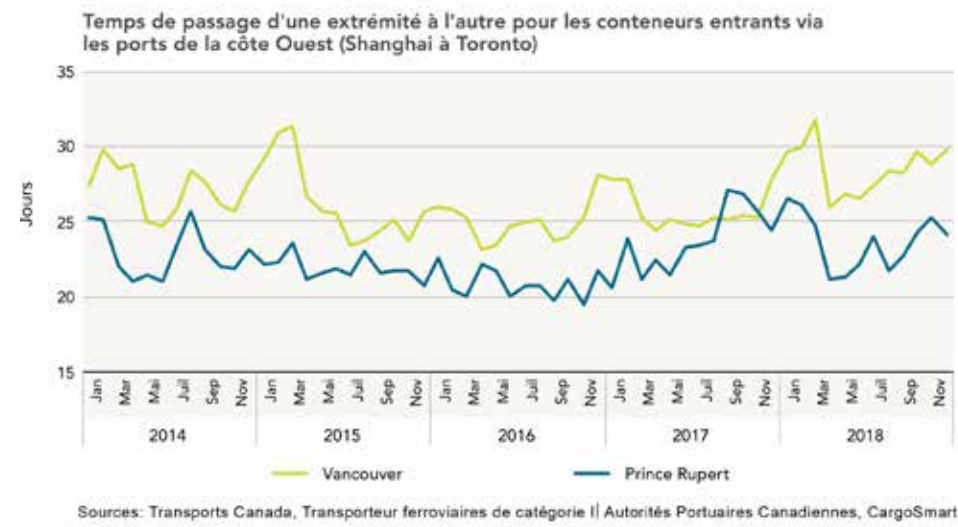
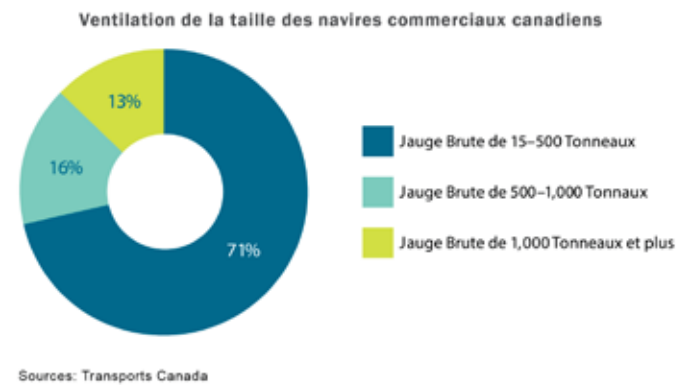


FIGURE #3



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

L'addenda statistique de 2018 est disponible sur demande à l'adresse suivante: TCAnnualReport-RapportannuelTC@tc.gc.ca

Transports et économie

Général

- Tableau EC1 : Indicateurs économiques, 2018
- Tableau EC2 : Secteur du transport en pourcentage du PIB par province et territoire, 2015
- Tableau EC3 : Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2018
- 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, 2009 - 2018
- Tableau EC6 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2009 - 2018
- Tableau EC7 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2009 - 2018
- Tableau EC8 : Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2017 - 2018
- Tableau EC9 : Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2018
- Tableau EC10 : Commerce des marchandises du Canada-les 25 premiers partenaires, 2017 - 2018

Voyage et tourisme

- Tableau EC11 : Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2016 et 2017
- Tableau EC12 : Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2017
- Tableau EC13 : Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport, 2017

Main-d'oeuvre

- Tableau EC14 : Emploi dans le secteur des transports, 2009 - 2018
- Figure EC15 : L'emploi dans les modes de transport au Canada, selon le groupe d'âge, 2018
- Tableau EC16 : Salaire hebdomadaire moyen¹ par industrie de transport sélectionnée, 2009 - 2018
- Tableau EC17 : Conflits de travail dans le secteur des transports, par mode de transport, 2009 - 2018

Performance des prix en transport

- Tableau EC18 : Prix moyen du pétrole brut - dollars canadien et américain, 2009 - 2018
- Tableau EC19 : Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2009 - 2018
- Tableau EC20 : Prix des autres carburants de transport, 2009 - 2018
- Tableau EC21 : Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2012 - 2017
- Tableau EC22 : Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2012 - 2017
- Tableau EC23 : Structure des coûts des entreprises de transport, 2014 - 2017
- Tableau EC24 : Résultats financiers des entreprises de transport, 2011 - 2017

Dépenses et recettes de transport des gouvernements

- Tableau G1 : Sommaire de dépenses et recettes de transport par niveau de gouvernement, 2008/09 - 2017/18
- Tableau G2 : Dépenses et recettes de transport par mode et par niveau de gouvernement, 2008/09 - 2017/18
- Tableau G3 : Dépenses fédérales détaillées de transport par mode et par ministère/agence, 2008/09 - 2017/18
- Tableau G4 : Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2008/09 - 2017/18
- Tableau G5 : Sommaire de dépenses provinciales/territoriales de transport par province/territoire, 2008/09 - 2017/18
- Tableau G6 : Dépenses provinciales/territoriales détaillées par mode et par province/territoire, 2008/09 - 2017/18

Environnement et énergie

- Figure EN1 : Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique, 2016
- Figure EN2 : Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2007 et 2016
- Tableau EN3 : Consommation d'énergie par type et mode de transport, 2008 - 2017
- 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, 2008 - 2017
- Figure EN6 : Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques, 2017
- Tableau EN7 : Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, par région d'exploitation, 2008 - 2017
- Tableau EN8 : Consommation de carburant de l'aviation, par région d'exploitation, 2008 - 2017
- Tableau EN9 : Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2008/09 - 2017/18
- Tableau EN10 : Émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire, par type d'opération, 2007 - 2016
- Tableau EN11 : Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2008 - 2017

Sécurité et sûreté en transport

Général

- Tableau S1 : Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2009 - 2018
- Figure S2 : Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2008 - 2018

Événements ferroviaires

- Tableau S3 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2009 - 2018
- Tableau S4 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province/territoire, 2009 - 2018
- Tableau S5 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2009 - 2018

Événements routiers

- Tableau S6 : Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 2006 - 2017
- Tableau S7 : Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2016 et 2017
- Tableau S8 : Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2012 - 2017
- Tableau S9 : Victimes¹ résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2012 - 2017

Tableau S10 : Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2012 - 2017

Tableau S11 : Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2012 - 2017

Événements maritimes

Tableau S12 : Événements maritimes, 2008 - 2018

Tableau S13 : Événements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2008 - 2018

Tableau S14 : Événements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2008 - 2018

Événements aériens

Tableau S15 : Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2013 - 2018

Tableau S16 : Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2013 - 2018

Tableau S17 : Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2013 - 2018

Tableau S18 : Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2013 - 2018

Événements impliquant des matières dangereuses

Tableau S19 : Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2007 - 2018

Tableau S20 : Nombre de décès et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2007 - 2018

Transport aérien

Aéroports

Tableau A1 : Nombre d'aérodromes au Canada, 2009 - 2018

Tableau A2 : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - dépenses par province/territoire, de 2008/2009 - 2018/2019

Tableau A3 : Performance financière des administrations aéroportuaires, 2017

Tableau A4 : Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2009 - 2018

Tableau A5 : Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2018

Tableau A6 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2009 - 2018

Aéronefs et permis

Tableau A7 : Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2018

Tableau A8 : Personnel de l'aviation civile - licences et permis par catégorie, en date de décembre 2018

Tableau A9 : Personnel de l'aviation civile - licences et permis par province/territoire, en date de décembre 2017 et 2018

Lignes aériennes et services

Tableau A10 : Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2008 - 2017

Tableau A11 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2008 - 2017

Tableau A12 : Moyenne des sièges-kilomètres quotidiens régulier par transporteur aérien, secteur domestique, 2017 et 2018

Trafic de passagers

Tableau A13 : Concurrence sur les 25 plus occupés liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2018

Tableau A14 : Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embaqués/débarqués, 2009 - 2018

Tableau A15 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, par secteur, 2009 - 2018

Tableau A16 : Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2009 - 2018

Trafic de marchandises

Tableau A17 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2009-2018

Tableau A18 : Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2017 et 2018

Tableau A19 : Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2017 et 2018

Transport maritime

Ports

Tableau M1 : Classification des ports, en date du 31 décembre 2018

Tableau M2 : Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2009 - 2018

Tableau M3 : Situation des installations portuaires de Transports Canada, 2018

Profil financiers

Tableau M4 : Résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2017

Tableau M5 : Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2016 et 2017

Tableau M6 : Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2009/2010 - 2018/2019

Tableau M7 : Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2008/09 - 2017/18

Tableau M8 : Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2009 - 2018

Flotte et pilotage

Tableau M9 : Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2009 - 2018

Tableau M10 : Flotte de bâtiments immatriculés au Canada, selon le type de bâtiment, 1998, 2008 et 2018

Voyages des navires

Tableau M11 : Nombre de voyages par navire en eau canadienne, par type de navire, 2015 - 2018

Tableau M12 : Nombre de voyage par navire en eau canadienne, par pavillon, 2015 - 2018

Trafic

Tableau M13 : Tonnage total manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2009 - 2018

Tableau M14 : Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2009 - 2018

Tableau M15 : Trafic1 sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2009 - 2018

Tableau M16 : Trafic international des navires de croisière aux principaux ports canadiens, 2009 - 2018

Tableau M17 : Trafic maritime manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2009 - 2018

Tableau M18 : Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé, 2009 - 2018

Tableau M19 : Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2018

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 - 2018

Tableau M21 : Principaux indicateurs de performance pour des ports conteneurs intermodaux sélectionnés, 2016 - 2018

Transport ferroviaire

Profil ferroviaire

Tableau RA1 : Les chemins de fer au Canada, 2017

Tableau RA2 : Recettes des chemins de fer, 2008 - 2017

Tableau RA3 : Flotte ferroviaire, 2007 - 2016

Figure RA4 : Vitesse moyenne des trains par mois, par transporteur ferroviaire, 2018

Tableau RA5 : Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2008 - 2017

Trafic - Marchandises

Tableau RA6 : Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2008 - 2018

Tableau RA7 : Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2009 - 2018

Tableau RA8 : Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2009 - 2018

Tableau RA9 : Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2009 - 2018

Tableau RA10 : Mouvements de marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire, 2009 - 2018

Tableau RA11 : Volume des exportations et importations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2009 - 2018

Tableau RA12 : Valeur des exportations et importations ferroviaires, par port de sortie et part port de dénouement, 2009 - 2018

Tableau RA13 : Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2009 - 2018

Tableau RA14 : Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 2009 - 2018

Tableau RA15 : Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2009 - 2018

Trafic - Passagers

Tableau RA16 : Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de autres, 2009 - 2018

Transport routier

Réseau routier

Tableau RO1 : Réseau routier national en 2017

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, 2009-2018

Tableau RO8 : Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2012 - 2016

Tableau RO9 : Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2017 - 2018

Tableau RO10 : Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2017-2018

Tableau RO11 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2014 - 2018

Tableau RO12 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2014 - 2018

Tableau RO13 : Temps d'attente à les frontière pour les camions en direction du sud à des frontières sélectionne, 2018

Le transport urbain et autocars - Profil et activité

Tableau RO14 : Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2007 - 2016

Tableau RO15 : Passagers transportés et véhicule-kilomètres du transport en commun, 2008 - 2017

Tableau RO16 : Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2008 - 2017

Tableau RO17 : Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2007 - 2016

Tableau RO18 : Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2017